

WERKS-ZEITUNG

der Ruhrstahl Aktien-Gesellschaft

für die Werke

Witten, Hattingen, Gelsenkirchen, Oberkassel, Annen, Brackwede

HH

12. Jahrgang

Die „Werks-Zeitung“ erscheint jeden 2. Freitag. Nachdruck nur mit Quellenangabe und Genehmigung der Hauptredaktion gestattet.

5. März 1937

Zuschriften sind zu richten an: Ruhrstahl Akt.-Ges., Heinrichshütte, Hattingen, Abteil. Schriftleitung der Werks-Zeitung.

Nummer 5

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



„Soldaten des Krieges von gestern, Soldaten des Friedens von heute!“

Mit diesen Worten schloß der Herzog von Coburg als Leiter der deutschen Frontkämpfer-Organisation die vor kurzem in Deutschland stattgehabten Verhandlungen der internationalen Frontkämpfer-Verbände, wozu sich Vertreter von vierzehn Nationen eingefunden hatten. Ihr Präsident ist der kriegsblinde italienische General Delcroix, der außer seinem Augenlicht beide Arme im Weltkrieg verloren hat.

Vor zwei Jahren hat der Stellvertreter des Führers, Rudolf Heß, von Königsberg aus die Frontkämpfer aller Länder zum gemeinsamen Friedenswerk aufgerufen. Sein Ruf ist gehört worden, und in diesen Vorfrühlings Tagen waren zum ersten Male die Frontkämpfer von vierzehn Staaten, unter ihnen auch diejenigen Frankreichs und Englands, zusammengekommen, um ihre Arbeit für die gemeinsame Förderung des Friedens zu beraten. Nach der Berliner Tagung wurden die Teilnehmer des Frontkämpfer-Kongresses in Berchtesgaden vom Führer in seinem Hause empfangen, und es ist sicher, daß dieser Empfang auf die auswärtigen Frontkämpfer seinen Eindruck nicht verfehlt hat.

Allein das Wissen um die Tatsache, daß dieser Soldat des Krieges von gestern der Schöpfer des neuen Deutschlands und der mächtigste und willensstärkste Soldat des Friedens von heute wurde, dürfte den Kameraden aus aller Welt die weitere Arbeit am Werke des Friedens in allen Ländern erleichtern. Der Ablauf des Kongresses hat in der Welt die lebhafteste Beachtung gefunden. Es dämmert in den Gehirnen, daß es jenseits von Haß und Kriegsstimmungsmache

edlere und würdigere Aufgaben zu lösen gibt, wobei die vielgeschmähten Deutschen wieder einmal an der Spitze marschieren, so daß die Hoffnung berechtigt erscheint, daß dieser Dämmerung das Morgenlicht des wahren Friedens in Ehren folgen wird.

Delcroix, der Präsident der internationalen Frontkämpferkommission, hat beim Empfang in Berchtesgaden gesagt: „Der Friede ist kein Geschenk, sondern eine Eroberung, kein Vorrecht, sondern eine Verantwortung; man müsse stark sein, um ihn verteidigen zu können, und würdig, um die hohe Verantwortung zu tragen.“ Und sehr treffend trat

ihm der Führer bei: „Nicht aus Schwäche oder Feigheit treten die Frontkämpfer für den Frieden ein, sondern weil sie den Begriff des Krieges, der ein großes, aber auch grauenhaftes Erlebnis ist, bis ins Letzte an sich selbst erfahren haben.“

„Soldaten des Krieges von gestern, Soldaten des Friedens von heute!“

So schloß der Herzog von Coburg die internationale Frontkämpfer-Tagung und fügte diesen Worten hinzu: „Die Soldaten des Weltkrieges sind in die staat- und völker-gestaltenden Stellen der Welt eingerückt. Die Soldaten des Weltkrieges haben die bittere Seite des Kriegserlebens abgeschüttelt, haben die hohe Verantwortung dieser harten Erziehungsschule erkannt und sind gewillt, die Schlußfolgerung hieraus zu ziehen. Die Soldaten des Weltkrieges gehen nunmehr an die Auswertung. Sie treten zum Angriff an. Die Marschrichtung dieses Angriffes ist die Zerstörung alles dessen, was dem Frieden hinderlich im Wege steht. Das Angriffsziel ist die Schaffung eines Friedens, der den kommenden Generationen eine Wiederholung jenes furchtbaren Geschehens, das von 1914 bis 1918 die Welt erschütterte, erspart. Der Marschweg zu dieser Ziellinie ist für uns alte Krieger mit einem selbstverständlichen Grundsatze untermauert: den Nationen und Völkern in Würde und Freiheit, in Stolz und Gleichberechtigung, aber auch in verantwortungsvoller gegenseitiger Achtung die Anerkennung des Rechtes eines jeden, seinen Platz an der Sonne beanspruchen zu können, unbeirrbar zuzugestehen.“



85720/17

D. Liebetrau

Dreherlehrling im Reichsbund der Arbeiter

Der Redner betonte weiter, daß die Ständige Internationale Frontkämpferkommission ihre Beschlüsse, ihre Arbeitsgrundsätze, ihre Gedanken nicht nur für sich im eigenen Kreise fassen oder gestalten solle, sondern sie mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln der breitesten Öffentlichkeit so übermitteln müsse, daß bald die Sprache der Frontsoldaten die Sprache aller unserer Völker wird.

Bis zur Erreichung dieses Zieles wird es noch großer Anstrengungen bedürfen. Denn der Befriedung der Welt muß ihre Entgiftung vorangehen. Und es hat sich trotz allem doch sehr viel

Giftstoff angesammelt! Aber gerade die Frontkämpfer, das darf man wohl sagen, sind am geeignetsten dazu, die Entgiftung der Völker vorzunehmen; denn sie sind die Vertrauensleute von Millionen tapferen Soldaten, die ihre Pflicht vor dem Feind erfüllt haben und die durch ihre im Kriege erlittenen Verletzungen, wie der ehrwürdige kriegsblinde Präsident der Frontkämpfervereingung, Delcroix, immer wieder an die schreckliche Zeit des Weltkrieges erinnert werden.

Wie wir uns am 21. Februar stumm vor den Helden des Weltkrieges geneigt hatten, so werden wir die Arbeit der überlebenden Frontkämpfer am Werke des Friedens mit glühendem Herzen verfolgen und ihr den reichsten Segen wünschen.

Die Zukunft gehört dem Kraftwagen

Auch in unserem Betriebe hat die Eröffnung der großen Automobilausstellung in Berlin die größte Aufmerksamkeit unserer Gesellschaftsmitglieder gefunden. In irgendeiner Weise hängt fast die gesamte industrielle, zum Teil auch landwirtschaftliche Erzeugung Deutschlands mit dem Kraftwagen zusammen, so daß das allgemeine Interesse, das dieser Ausstellung und ihrer Eröffnung durch den Führer und Reichskanzler entgegengebracht wurde, verständlich ist.

In wie gewaltigen Ausmaßen sich die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie vollzogen hat, zeigte uns bei der Ausstellungseröffnung Minister Dr. Goebbels. Er nannte dabei Zahlen, über die die Welt staunen mußte. „Die Zulassung von Kraftfahrzeugen stieg von 104000 im Jahre 1932 auf 457000 im Jahre 1936. Die Produktion von Kraftwagen stieg von 51000 im Jahre 1932 auf 293000 im Jahre 1936; die Zahl der in der Autoindustrie beschäftigten Volksgenossen von 33000 im Jahre 1932 auf 118000 im Jahre 1936. In den Zubehör- und Lieferindustrien stiegen die Zahlen der Beschäftigten mindestens im gleichen Maße. Im Jahre 1935 ging in 13 von 14 großen internationalen Rennen die Fahne des Dritten Reiches am Siegermaste hoch. Im Jahre 1936 zeigten sich deutsche Kraftwagen in 10 großen internationalen Rennen allen anderen überlegen. Auch die neuen deutschen Motorräder errangen herrliche internationale Siege. Der Geländesport mit Kraftfahrzeugen wurde vom NSKK in Verbindung mit der Wehrmacht in stärkster Weise betrieben. Die Förderung der Motorisierung bewirkte ein unaufhaltbares Ansteigen des Kraftfahrzeugexportes. Die Ausfuhr an Personenkraftwagen stieg von 3740 im Jahre 1930 auf 27000 im Jahre 1936. Mitte 1932 befanden sich in Deutschland im Verkehr fast 400000 Personenkraftwagen, Mitte 1936 961000, eine Steigerung also um 140 vom Hundert. 1932 traf in Deutschland ein Kraftwagen auf je 100 Einwohner, 1936 hatte schon jeder 54. Einwohner sein eigenes Automobil. Am sichtbarsten aber sind die Erfolge auf dem Gebiete des deutschen Straßenbaues in die Erscheinung getreten. Drei Jahre nach dem ersten Spatenstich des Führers am 23. September 1936 waren 1000 Kilometer Reichsautobahnen fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Heute, am 20. Februar 1937, sind 1231 Kilometer Reichsautobahnen in Betrieb. Der Ausbau des allgemeinen Straßennetzes in Länge von 40000 Kilometer wurde in die Verwaltung des Reiches übernommen. 130000

Menschen sind auf den Baustellen der Autobahnen und rund 120000 in ihren Bießerbetrieben beschäftigt, im allgemeinen Straßenbau dazu 115000.“

*

Wenn die deutsche Automobilindustrie in den letzten Jahren einen so ungeahnten Aufschwung nehmen konnte, so ist das zu einem sehr großen Teil einer zielbewußten Propaganda von Partei und Staat zu verdanken. Sollte überhaupt dem Kraftwagen der Weg geebnet werden, so mußten zunächst einmal die Vorurteile verschwinden, die ihm entgegenstanden. Wenn der Führer in seiner großen Ansprache u. a. darauf hinwies, daß das deutsche Volk heute in seiner Gesamteinstellung kraftwagenfreundlich geworden sei, so kennzeichnete er damit den gegenüber früheren Jahren eingetretenen Wandel. Es ist noch gar nicht so übermäßig lange her, daß unter der Einwirkung marxistischer Agitation der einfache Mann geneigt war, das Automobil als ein Luxusgefährt von Profitgägern und Volksausbeutern anzusehen. Der Klassenkampf hatte sich auch des Kraftwagens bemächtigt. Das ist jetzt anders geworden.

Es ist das Verdienst Adolf Hitlers, in der Einstellung des Volkes dem Automobil sowie der Technik überhaupt gegenüber eine vollkommene geistige Umstellung herbeigeführt zu haben. Im neuen Deutschland ist der Kraftwagen ein nicht mehr fortzudentendes Gemeingut aller Volkstreu. Die letzte Etappe auf dem mit dem Umbruch eingeschlagenen neuen Wege wird der Volkswagen sein. Der Führer hat sich in seiner Ansprache bei der Eröffnung der Automobilausstellung zu dieser Frage wieder besonders ausführlich geäußert, und seitens der Automobilindustrie wurde angedeutet, daß dieser Wagen nun in absehbarer Zeit auf den Markt kommen werde. Damit ist für die deutsche Verkehrswirtschaft eine neue Zeit angebrochen.

*

Die Grundlagen für diese Entwicklung sind durchaus gegeben. Das hat der Führer bei der Eröffnung der diesjährigen Automobilausstellung in seiner großen Rede deutlich zum Ausdruck gebracht. Er zeigte an der Entwicklung der Automobilindustrie in den letzten vier Jahren, daß wir erst am Beginn, keineswegs aber auf dem Höhepunkt einer Entwicklung stehen, die auf der Befriedigung des noch in hohem Maße vorhandenen Verkehrsbedürfnisses eines hochentwickelten Volkes, wie des deutschen, gerichtet ist.

Die Voraussetzungen für die Erreichung der letzten Ziele sind gegeben. „Denn“, so sagte der Führer, „es ist folgendes nicht zu bestreiten: 1. Die Frage der Verwandlung von Kohle in Benzin ist gelöst. 2. Die Erzeugung des künstlichen Gummis ist ebenfalls gelungen und wird fabrikatorisch in einem großen Betrieb durchgeführt. 3. Die deutschen Eisenerze sind unbegrenzt. Außerdem: Über tausend Jahre hat Deutschland kein Eisen eingeführt und trotzdem haben wir unseren Bedürfnissen genügen können. Endlich sind unsere deutschen Kohlenvorräte desgleichen nach menschlichem Ermessen auf längste Zeit ausreichend. Die deutsche Arbeitskraft ist in genügendem Ausmaß vorhanden, und sie wird es besonders dann sein, wenn durch das Ausklingen der nationalen Aufrüstung wieder Hunderttausende von Menschen für andere Zwecke frei werden. An der Fähigkeit und dem Fleiß unseres Volkes kann niemand zweifeln.“

Was brachte die Technische Messe in Leipzig 1937?

Durch nichts werden die weitgehenden Wandlungen in unserer Wirtschaft, die sich in den vier Jahren nationalsozialistischer Wirtschaft durchgesetzt haben, besser gekennzeichnet als durch die Bedeutung der diesjährigen Technischen Messe in Leipzig. 1934, 1935 und auch noch 1936 stand die Technische Messe in Leipzig im Zeichen der Arbeitsbeschaffung. Die Bestrebungen, möglichst vielen Volksgenossen Arbeit und Brot zu geben, überwogen alle anderen Bestrebungen. Im Zuge dieser Entwicklung steigerte sich z. B. die Zahl der Gesellschaftsmitglieder im deutschen Maschinenbau von 250 000 auf über 600 000.

Gegenüber den Arbeitsbeschaffungsmessen in den letzten Jahren zeigte die Technische Messe 1937 ein ganz anderes Gesicht. Sie wurde weitgehend von den Fragen der Leistungssteigerung und der Rohstoffbeschaffung beherrscht.

Am überzeugendsten sind wohl die Leistungen der deutschen Technik auf dem Gebiete des künstlich aufgebauten, des sogenannten synthetischen Werkstoffes, und hier wiederum haben die sogenannten Kunstharze und Kunstharzähnlichen Massen die allergrößte Bedeutung. Wir könnten heute unsere Kunstharze, die an Stelle von Metallen, Gummi, Kork, Leder usw. treten, überhaupt nicht mehr entbehren. Recht interessant ist das Vordringen der Kunstharze in das Anstrichwesen, das in Leipzig in der verschiedensten Form gezeigt wurde. Es ist ja bekannt, daß diese Kunstharzanstrichmittel z. B. in der deutschen und nordamerikanischen Autofabrikation die alten Nitrolacke fast völlig verdrängt haben. Daneben ist das Vordringen des aus Kohle und Kalk zu gewinnenden Acetylenes, aus dem auch unser Buna Gummi erzeugt wird, für die Erzeugung von synthetischen Werkstoffen wichtig. In Leipzig wurde u. a. die reiche Verwendungsmöglichkeit eines Acetylenstoffs gezeigt, des sogenannten Mipolams, der zum erstenmal auf der Frühjahrsmesse 1936 auftauchte und seitdem stürmisch in die Wirtschaft vorgegrückt ist, wo dieses zellulose-, leder-, kork- und gummiähnliche Material für die mannigfaltigsten Zwecke verarbeitet wird. Im Rahmen der synthetischen Werkstoffe brachte die diesjährige Messe auch eine Sensation. Gezeigt wurde zum erstenmal, unter dem Namen Guttasin, eine synthetische Guttapercha, die die hervorragendsten Eigenschaften hat, sich wie das Mipolam für alle möglichen Dinge verwenden läßt und die ein äußerst wichtiger Werkstoff zu werden verspricht.

Bei den Spezialstählen sind wir dahin gekommen, die ausgezeichneten Chromnickelstähle durch Chrommolybdänstähle auf weiten Gebieten auszutauschen. Mit der Verwendung von Chrommolybdänstählen an Stelle von Chromnickelstählen machten die Nordamerikaner den Anfang; im Deutschen Reich erzielte man vor allem in der Automobilindustrie mit den Chrommolybdänstählen so gute Erfolge, daß sich Stähle dieser

Art auch auf anderen Gebieten durchsetzten, vor allem im Maschinenbau, der ja Großverbraucher an solchen Spezialstählen ist. Der Vorzug der Chrommolybdänstähle gegenüber den Chromnickelstählen besteht darin, daß bei der Erzeugung des Materials der Verbrauch an teurem und knappem Nickel auf etwa 10 v. H. gegenüber früher gedrückt wird. In der Praxis bedeutet das für die deutsche Wirtschaft Einsparung von vielen, vielen Millionen Mark. Für die Verwendung von Chrommolybdänstählen an Stelle von Chromnickelstählen hat man im Deutschen Reich besondere Härteverfahren und Zementierverfahren entwickelt, die vielleicht die allerwichtigsten Ausstellungsobjekte auf der Technischen Messe in Leipzig waren.

Die Verarbeitung von Zellwollen wurde in Leipzig an den verschiedensten Textilmaschinen gezeigt. Bekanntlich ist ja die Zellwolle als Faser, nachdem sie im Laufe des letzten Jahres eine größere Wärmur usw. erhalten hat, im großen und ganzen entwickelt. Ähnlich wie die Kunstseide wird diese synthetische Faser im Laufe der Jahre natürlich immer noch weiter vervollkommen werden. Aber das Problem bei der Zellwolle hat sich damit verschoben. Das Hauptgewicht liegt nicht mehr bei der Erzeugung der Faser, sondern bei der Verarbeitung. Die neuen Maschinen auf der Textilmaschinenchau in Leipzig zeigten, daß der deutsche Techniker auch dieses Problem gelöst hat. Durch Konstruktion von besonderen Maschinen, Ringspinnmaschinen und Ringzwirnmäschinen, Webstuhlautomaten, Trocknern für Zellwolle usw., ist das Problem der wirtschaftlichen Verarbeitung von Zellwolle gelöst.

Ebenso gelöst ist das Problem, aus deutscher Kohle Treibstoffe herzustellen, die in der Dieselmachine einwandfrei verbrannt werden können. Schwierigkeiten machten hier ja die Steinkohlenteeröle, die wesentlich anders aufgebaut sind als die Braunkohlenteeröle, deshalb schlechter verbrennen als diese und gegenüber Braunkohlenteerölen und Gasölen höhere Verbrennungstemperaturen erfordern. Während der Messetage lief in der Dielelhalle auf der Technischen Messe eine Dieselmachine, die mit Steinkohlenteeröl angetrieben wurde. Damit wurde vor aller Welt der Beweis erbracht, daß die deutschen Dieselfabriken in der Lage sind, Dieselmachines zu bauen, in denen alle im Deutschen Reich hergestellten Treiböle einwandfrei und mit vollem Effekt verbrannt werden können.

Das ist nur ein kleiner, wenn auch der wichtigste Auschnitt aus den konstruktiven Leistungen des deutschen Maschinenbaues während des letzten Jahres für den Vierjahresplan. Die Wirtschaftsgruppe Maschinenbau hatte auch diesmal den größten Wert darauf gelegt, daß sich die Besucher der Messe in ganz kurzer Zeit einen Ueberblick über die maschinentechnische Entwicklung verschaffen konnten.

**Aufnahmen
vom Beginn des
Reichsberufswett-
kampfes der Gruppe
Eisen und Metall
der Henrichshütte**



Aufnahmen (6): Liebetrau



Wehe den Besiegten — und den Schwachen!

Schaffung des deutschen Volksheeres am 16. März 1935 — Einmarsch deutscher Truppen in die neutrale Zone am 7. März 1936

Wochenlang schon flutete das ungeschlagene und doch besiegte deutsche Heer durch die Straßen der kleinen Stadt auf dem rechten Ufer des Rheines. Zuerst kamen die Lastautos aus den Etappen; auf eigene Faust suchten sie den schnellsten Weg in das rettende Hinterland. Die Fahrer mit soldatischem Pflichtbewußtsein ruhten ein paar Stunden in der freundlichen Stadt aus, reinigten sich von dem Schmier und Dreck der fluchtartigen Heimfahrt aus Feindesland und rasten mit ihren Wagen weiter ins deutsche Hinterland. Es kamen aber auch andere, die ihre Wagen und Waffen im Stich ließen, wenn sie den rettenden Strom erreicht hatten. Während sich rheinische Frauen und Mädchen abmühten, herrenlose Wagen und Geschütze über die Rheinbrücken zu schieben, wuchs in der kleinen Stadt am anderen Ufer die Menge herrenlosen Heeresgutes auf den öffentlichen Plätzen zu Bergen an. Die Arbeiter- und Soldatenräte hatten „Besseres“ zu tun als das deutsche Heeresgut zu retten; sie mußten die marxistische Revolution mit Verordnungen organisieren.

Ein Lichtblick in den trüben Tagen der nächsten Wochen war der Durchmarsch der zurückkehrenden Frontsoldaten. Ihre Ausrüstung war verschliffen, ausgemergelt die Gesichter, abgemagert die Körper; aber ihre Disziplin war ungebrochen. Drei Wochen im Einmarsch von der Front zur Heimat, wie es die übermühten und unglaublich harten Siegermächte im Waffenstillstandsabkommen diktiert hatten — das war nach dem Grauen an der Front eine schier unglaubliche Leistung. Die Bevölkerung der kleinen Stadt konnte diesen unbefiegten Feldsoldaten des Weltkrieges nur durch eine von Herzen kommende Begrüßung danken. Für lauten Jubel war nicht die Zeit, und die marschmüden Soldaten mußten Truppe für Truppe immer schnell weiter. Drei Tagemärsche hinter ihnen marschierte der Feind, und Gefangenschaft drohte jedem deutschen Soldaten in letzter Stunde, wenn er die vom Feinde vorgeschriebenen fünfzig Kilometer rechts des Rheines nicht rechtzeitig durchgemessen hatte. Die Arbeiter- und Soldatenräte blieben in jenen Tagen im Hintergrund; mit den Frontsoldaten und ihren Offizieren konnte man nicht umspringen wie mit der wehrlosen Einwohnerschaft. Deren Disziplin mußte erst durch Lügen und Versprechungen allmählich zermürbt werden.

Das waren die letzten Lichtblicke aus der Soldatenzeit des zweiten Kaiserreiches; die Frontkrieger des Weltkrieges waren die letzten deutschen Soldaten, die für lange Zeit in der kleinen Stadt marschiert waren. Als sie vorüber waren, hatte das Deutsche Reich seinen Sinn verloren, und es fehlte niemanden in Erstaunen, wenn ein Unerfahrener in den bevorstehenden Einmarsch feindlicher Truppen seine Hoffnung auf die Abstellung einer sinnlosen Verwaltungsarbeit der Arbeiter- und Soldatenräte setzte. Von Hunger und Kriegsnot zermürbt, glaubte das deutsche Grenzland nur allzugen an einen „gerechten Frieden“, wie ihn der amerikanische Präsident Wilson verkündet hatte.

Drei Tage später. In den frühen Nachmittagsstunden eines kühlen, regennassen Dezembertages erscheinen in der kleinen Stadt einige Reiter mit flachem Stahlhelm, den Körper von einem Gummiüberhang gegen den Regen geschützt. Vorsichtig reiten sie durch die stillen Straßen, sichern an jeder Straßenecke. Es ist eine englische Patrouille — ihr folgt das feindliche Heer. Hinter den Fensterseilen stehen die Einwohner der kleinen Stadt; dunkel fühlen sie: mit den ersten Reitern in den fremden Uniformen da draußen zieht das Schicksal herauf — der Feind ist im Land. Vorsichtig und immer bereit, sich vor dem in einem Hinterhalt vermuteten deutschen Löwen zu decken, zog er in deutsches Land ein. Seine Sorge war unnötig: Deutschland hatte schon einseitig Frieden geschlossen, hatte seine Wehr zerbrochen; unbehelligt marschierten Belgier, Franzosen, Engländer und Amerikaner über die deutschen Grenzen. Sie kamen mit prächtig herausgeputzten Pferden, mit Soldaten in besten Uniformen, mit blankgeputzten Panzerwagen und Kanonen und mit großen Lebensmittelbagagen. Wo ihnen das Herdfeuer im deutschen Quartier nicht hell genug brannte, da halfen sie nach mit einigen Löffeln voll Fett oder Butter, und die halbverhungerten Bewohner der kleinen Stadt wußten nun aus dem Vergleich des deutschen Rückmarsches mit dem feindlichen Einmarsch und aus eigenem Erleben, daß Deutschland durch Hunger besiegt worden war.

Vae victis! Sie haben dann lernen müssen, was das Wort bedeutet: Wehe den Besiegten! Haben lernen müssen, daß ein Wunsch des Siegers ein Befehl ist, und daß es den Verlust der Freiheit oder gar den Tod bedeutet, wenn man sich des Siegers Wünschen widersetzt. Wer nicht sein Deutschtum vergaß und mit dem Feinde paktierte, der konnte nur die

Faust in der Tasche halten, wenn er es nicht vorzog, wie Albert Leo Schlageter und seine Freunde, für die Freiheit des Vaterlandes zu kämpfen und zu sterben. Das deutsche Grenzland hat in jenen Jahren gelernt, was es heißt, dem Feinde auf Gedeih und Verderb ausgeliefert zu sein, wenn die Waffe zur Verteidigung fehlt. Aber auch das hatte sein Gutes. Man lernte unter der harten Faust der feindlichen Besatzungen die Spreu vom Weizen scheiden, lernte die Halben und die Lauen, geschäftstüchtige Paktierer und andere internationale Lumpen an ihrer Haltung erkennen, man lernte gut deutsch — und nur deutsch sein, bedingungslos — und wartete.

Siebzehn Jahre beinahe hatten die Einwohner der kleinen Stadt gewartet. Die feindlichen Truppen waren längst abgezogen und hatten damals ein waffen- und wehrloses Land hinter sich zurückgelassen. Die zurückbliebenen, warteten im Vertrauen auf den Führer des neuen Deutschen Reiches, der zwei Jahre zuvor mit kraftvollen Schlägen die inneren Feinde alles Deutschen zum Lande hinausgejagt hatte; erhofften von ihm die Befreiung von fremder Bevormundung. — Am Abend des 16. März 1935, es war der Tag der Erhebung Preußens gegen Napoleon I. im Jahre 1813, lief durch die Straßen der Stadt wie ein Lauffeuer die Kunde: „Der Führer und Kanzler des Deutschen Reiches hat die allgemeine Wehrpflicht befohlen. Die Heeresstärke ist auf sechsunddreißig Divisionen festgesetzt.“ Das deutsche Volk ist an jenem Abend vor zwei Jahren nicht in lauten Jubel ausgebrochen; Schicksalschwere mißte sich in die tiefe Freude über die mutige Tat des Führers. Würden die Siegerstaaten des Weltkrieges es zulassen, daß Deutschland sich mit der Schaffung einer Wehrmacht aus den Fesseln des Versailler Diktates, aus der unwürdigen Knechtschaft des Wehrlosen zu befreien begann? Die Staatskunst eines überragenden Volksführers hatte den rechten Zeitpunkt erfaßt. Nach wenigen Tagen schon wich die Sorge vom deutschen Volke, und heller Jubel paarte sich mit tiefer Dankbarkeit gegenüber dem Manne, der Deutschland mit seiner Wehr auch seine Ehre wiedergab. In jenen Tagen vor zwei Jahren wichen vom deutschen Volke die tiefen Schatten, die seit dem Einmarsch feindlicher Heere in deutsches Land über uns lagen, die bedrückenden Mängte der Unfreiheit, der Abhängigkeit von feindlichen Mächten. Wie 1813 strömte die deutsche Jugend zum Waffendienst herbei, und die entschlossene Tat des Führers fand ihren Widerhall in Millionen Herzen, weil sie den Deutschen bei seiner Ehre und seinen besten Soldateneigenschaften pakte und ihm die Freiheit in gesichertem Frieden als letztes Ziel aufzeigte. Deutschland war wieder wehrhaft geworden, das Bild seiner Straßen belebte sich schnell mit den Uniformen des disziplinierten deutschen Soldaten; wie ein Traum ent-



Flottenbegleiter

Zeichnung von R. Neuhäus

schwand die wehrlose Zeit hinter neuen Aufgaben neuer Wochen und Monate.

Der blanke Schild deutscher Wehr war aber nicht fleckenlos. Da, wo er dem Weltkriegsgegner am nächsten zugekehrt ist, war das deutsche Land durch das Versailler Diktat entmilitarisiert. Die kleine Stadt, von der wir oben sprachen, hatte die deutschen Armeen 1914 ins Feld ziehen lassen und hatte vier Jahre lang freudig die Einquartierung von deutschen Truppenteilen zu Ausbildungszwecken übernommen. Dann sah sie die deutschen Soldaten zurückfluten und fremde Truppen sich jahrelang in ihren Mauern breitmachen. Diese Stadt und mit ihr alle die anderen im westlichen deutschen Grenzland sahen noch nichts von der neuen deutschen Wehrmacht; bei ihnen galt noch das Verbot der Diktatoren von Versailles; bis auch ihre Stunde geschlagen hatte.

Ein Jahr später, am 7. März 1936: Deutsche Truppen sind über Nacht auf Befehl des Führers ganz plötzlich und unerwartet in die ungeschützte, dem feindlichen Zugriff noch offenliegende neutrale Zone am Rhein eingerückt. Zum ersten Male seit mehr als siebzehn Jahren marschieren deutsche Soldaten wieder durch die Straßen der kleinen Stadt. Riesengroß steigt die Erinnerung auf an den letzten Durchmarsch der Soldaten des Weltkrieges und den Einmarsch feindlicher Armeen. Jubelnd wird allerorts die junge deutsche Wehrmacht begrüßt; alle Bedenken ob eines solchen Wagnisses unter den Kanonen und Bomben der feindlichen Festungslinie gehen unter in dem beglückenden Gefühl: das Rheinland ist frei. — Im März 1937 hat sich die Tat des deutschen Führers Adolf Hitler ausgereift. Deutschland nimmt in der Welt wieder den ihm gebührenden Platz ein dank der Neuschöpfung seiner Wehrmacht, die es sich von un-deutschen Elementen vor neunzehn Jahren zer schlagen ließ. Es mag gut sein, wieder und wieder an die Zeiten zu erinnern, da wir Älteren mit der harten Faust des Siegers auch die von ihm gewollte Unterwertigkeit zuchtloser Volksverführer zu spüren bekamen.

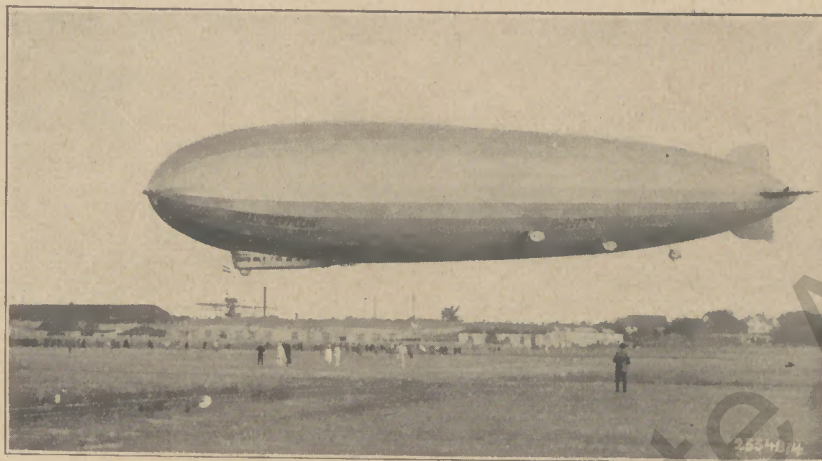
Dem Schöpfer der Luftschiffahrt zum Gedächtnis

Graf Zeppelin starb vor zwanzig Jahren, am 8. März 1917

Der bekannte englische Ozeanflieger Jim Mollison veröffentlichte in der Londoner Presse vor einigen Tagen eine ernste Warnung vor der Inbetriebnahme eines Transatlantikflugdienstes, wie ihn englische und amerikanische Luftverkehrs-Gesellschaften noch für das Ende des Jahres 1937 triumphierend ankündigen. Mollison erklärte auf Grund seiner eigenen Erfahrungen ganz eindeutig, daß die heutigen Flugzeuge für die gestellte Aufgabe eines sicheren Nordamerikafluges nicht ausreichen. Und weiter, was uns Deutsche am zwanzigsten Todestage des Grafen Zeppelin mit Stolz erfüllen muß, daß den Aufgaben des Transatlantikluftverkehrs bis auf weiteres ausschließlich die deutschen Zeppeline gewachsen seien.

Es ist ein beinahe einzig dastehender Vorgang in der Entwicklungsgeschichte der Technik, daß die Erfindung des starren Luftschiffes durch den Grafen Zeppelin nun schon vier Jahrzehnte hindurch ohne gleichwertige Wettbewerber blieb, obwohl es an zahlreichen Wettbewerbsversuchen bei uns und anderen Kulturvölkern nicht gefehlt hat, nachdem Graf Zeppelin das Grundproblem, die Verbindung vom „Leichter als die Luft“ des Freiballons, mit der Antriebskraft des Motors gelöst hatte.

Man braucht sich nur daran zu erinnern, daß die ersten Versuche des Luftgrafen mit seinem „Schwarte-magen“, wie der Volksmund das erste, etwas rundlich geratene starre Luftschiff nach den Abbildungen der illustrierten Blätter getauft hatte, im allgemeinen ziemlich ablehnend aufgenommen wurden, um sich ein Bild davon zu machen, mit welcher zähen Energie der Reitergeneral Graf Zeppelin, mit welcher technischen Begabung er ausgestattet gewesen sein muß, um dem begonnenen kostspieligen Werke, für das ihm selbst die Mittel fehlten, zum Leben und zu seiner späteren Blüte und Frucht zu verhelfen. Sicher hat er in seinen letzten Jahren selbst nicht geglaubt, daß seine Erfindung noch zwanzig Jahre nach seinem Tode so einzigartig auf einsamer Höhe der technischen Welt stehen würde, wie es von dem Amerikaflieger Mollison, einem Ausländer, jetzt bestätigt wurde. Das deutsche Volk darf stolz darauf sein, daß es sich rechtzeitig hinter den großen Schöpfer der Luftschiffahrt gestellt und ihm durch eine freiwillige Nationalspende von sechs Millionen Mark geholfen hat, nach hartem Rückschlag am Tage von Echterdingen sein Werk fortzuführen. Graf Zeppelin hat nach einem schon im Jahre 1892 begonnenen Lebenskampfe um die Herstellung eines brauchbaren Luftschiffes den vollen Sieg seiner Arbeit trotz mancherlei Rückschlägen im Weltkrieg noch erlebt.



1933: „Graf Zeppelin“ bei der Rückkehr aus Brasilien

Einige wichtige Daten aus seinem Leben mögen an seinem Todestage die Erinnerung an diesen großen Deutschen wachhalten:

Graf Ferdinand von Zeppelin wurde am 8. Juli 1838 in Konstanz geboren und entstammt einem ursprünglich in Mecklenburg ansässigen Geschlecht. Das Leben auf dem elterlichen Gut Girsberg am Bodensee machte ihn zu einem aufmerksamen Beobachter aller Naturvorgänge, so daß er mit Wind und Wetter von Jugend auf Bescheid wußte. Nach dem Besuch der Realschule in Stuttgart hielt sich der junge Graf Zeppelin zwei Semester am Stuttgarter Polytechnikum auf, ehe er in die Ludwigsburger Kriegsschule eintrat. Im Jahre 1858 zum Leutnant befördert, blieb er bis zum Jahre 1891 Soldat. Militärische Studien führten ihn auf zahlreichen Reisen auch nach den Vereinigten Staaten, wo er an dem Sezessionskrieg zwischen den Nord- und Südstaaten teilnahm. Bei St. Paul im Staate Minnesota (USA.) machte er auch seinen ersten Aufstieg im Militärballon. In glänzender militärischer Laufbahn als Kavallerist wurde Graf Zeppelin 1885 württembergischer Militär- bevollmächtigter in Berlin und 1887 Kommandeur einer Kavalleriebrigade in Ulm, 1890 Brigadefeldkommandeur in Saarburg.

Des berühmten Reichspostministers Stephan Schriß „Weltpost und Luftschiffahrt“ hat Graf Zeppelin bereits im Jahre 1873 den Gedanken fassen lassen, unter Abkehr von dem schon lange umgehenden Problem der Lenkbarmachung des Freiballons ein richtiges Luftschiff zu bauen. Aber erst 1892 konnte er der Ausführung näher treten. Es hat dann in dem Hin und Her des Meinungsstreites und der schwierigen Geldbeschaffung noch bis zum 2. Juli 1900 gedauert, bis das erste Luftschiff von der Halle in Manzell aufsteigen konnte. Damit waren aber auch die Mittel der im Jahre 1899 gegründeten ersten Gesellschaft für Förderung der Luftschiffahrt vollständig erschöpft. Es kostete Graf Zeppelin dann nochmals unsägliche Mühe, zwei neue Luftschiffe zu bauen. Im Jahre 1906 griff allmählich auch das Reich fördernd ein, und am 1. Juli 1908 ging die Kunde von einer zwölfstündigen Fahrt nach Luzern in die Welt. Am 5. August desselben Jahres riß sich ein Luftschiff, das in vierundzwanzigstündiger Fahrt rheinabwärts bis Mainz gefahren war, auf der Rückfahrt bei Echterdingen von der Verankerung einer Zwischenlandung los und verbrannte. Dieses Unglück öffnete dem deutschen Volk die Augen und wurde zum Anlaß der Zeppelin-Nationalspende, mit der das Lebenswerk des Luftgrafen für alle Zeit gerettet war.

Der Sicherungsdienst im Eisenbahnbetrieb

Wenn wir im Eisenbahnzug einen bequemen Platz gefunden haben und der Zug sich langsam in Bewegung setzt, dann sind wir höchst zufrieden, denn es geht dem Ziele zu. Daß wir richtig und zur Zeit ankommen, ist für uns so selbstverständlich, daß wir nur dann Worte verlieren, wenn es eine Verspätung gibt. Ob und wer für richtige Abfahrt und Ankunft sorgt,



Stellwerksgebäude

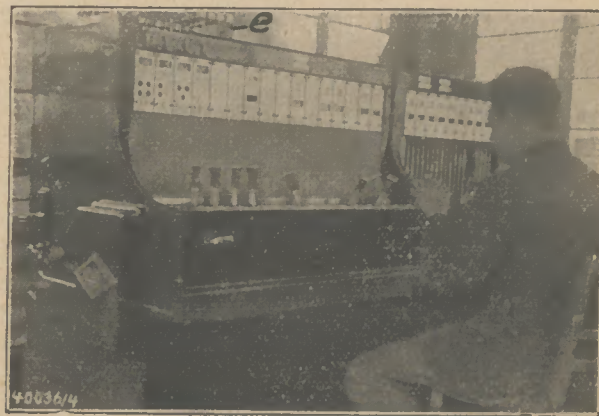
ist uns meistens gleich. Wir sehen: der Fahrdienstleiter hebt den Befehlsstab, der Lokomotivführer läßt den Zug anfahren, und Zugführer und Schaffner prüfen die Fahrkarten, damit sich niemand um das Bezahlen drückt. Nur wenn irgendwann einmal ein Unglück geschieht, dann wünscht alle Welt zu erfahren, wie die Eisenbahn denn ihren Verkehr sichert.

Es lohnt in der Tat, sich den Sicherungsdienst zu vergegenwärtigen; denn erst dann merken wir, wie viele Menschen und Einrichtungen einen Zug auf seiner oftmals langen Fahrt begleiten und betreuen. Daß es einen Fahrplan gibt, wissen wir, und es ist auch selbstverständlich, daß alle Dienststellen der Eisenbahn den Fahrplan ihrer Strecke haben und kennen. Damit ist zwar eine Ordnung geschaffen, aber noch keine Sicherheit. Was wir kennenlernen wollen, erleben wir am besten auf der Fahrt. Zweckmäßig besteigen wir den Zug auf einer großen Ausgangsstation.

Vor der Halle breitet sich ein schier endloses Schienengewirr aus, so daß man den Eindruck bekommt, es müsse nicht ganz leicht sein, den Zug durch dieses Gewirr auf den richtigen Schienenstrang zu bringen. Das macht in der Tat viel Arbeit, und nur straffe Ordnung gewährleistet Sicherheit von Mensch und Material.

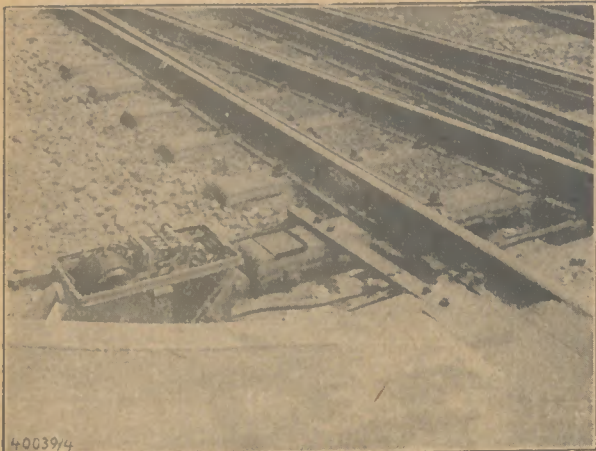
Es leuchtet wohl ohne weiteres ein, daß ein weitverzweigtes Schienennetz, wie wir es bei größeren Bahnhöfen vorfinden, nicht von einer

Stelle aus bedient werden kann. Darum hat man bestimmte Arbeitsstellen gebildet, deren jeder durch ein Stellwerk beherrscht und bedient wird. Hier laufen die elektrischen oder auch Drahtleitungen der Weichen und Signale des Abschnittes zusammen. Hoch erheben sich die Stellwerke zwischen den Gleisen, so daß der verantwortliche Be-



Schalterwerk

amte den Zugverkehr seines Abschnittes übersehen kann. — Noch während die Reisenden einsteigen, Gepäck und Post verladen wird, hat der Beamte im Stellwerk die Fahrstraße für den ausfahrenden Zug aufgebaut, d. h. er hat alle Weichen so gestellt, daß der Zug auf das richtige Gleis kommt. Für alle Gleise, die die Fahrstraße kreuzen oder in sie einmünden, werden die Signale auf „Halt“ gestellt, und nur das Signal für den ausfahrenden Zug zeigt nun auf „freie Fahrt“. Durch eine besondere Vorrichtung wird nun diese Stellung der Weichen und Signale



Eingebauter Antrieb an einer doppelten Kreuzungsweiche

den Laternen sind nicht etwa zum Schmutz oder zur Beleuchtung da, sie zeigen vielmehr durch nach rechts oder links geneigte Pfeile, durch Rechtecke oder Kreise an, wie die Weiche steht, so daß also die Führer der Rangierlokomotiven genau erkennen können, ob sie etwa in eine aufgebauete Fahrstraße hineingeraten oder nicht.

Nun ist es also so weit, daß der Zug abfahren kann. Wir gleiten langsam aus der Halle. Am Stellwerk steht der Beamte und beobachtet den ausfahrenden Zug. Er hat das Seine getan. Nicht nur, daß er die Fahrstraße aufbaute und sicherte, nein, er hat bereits das Stellwerk des nächsten Abschnittes rechtzeitig benachrichtigt, so daß auch dort der Zug seine Straße vorfindet.

Auch auf der offenen Strecke hört die Fürsorge nicht auf. Sie ist ebenfalls in Abschnitte aufgeteilt, und jeder ist am Anfang durch ein Signal gesichert. Dieses Signal darf immer erst dann auf „freie Fahrt“ gestellt werden, wenn kein anderer Zug mehr in diesem Abschnitt ist. So begleiten Nachrichten von Blockstelle zu Blockstelle, von Bahnhof zu Bahnhof den Zug. Vor den Bahnwärterhäuschen klingen die Signalglocken und melden den kommenden Zug, damit rechtzeitig die Schranken geschlossen werden.

Wer auf der Fahrt die Strecke genauer beobachtet, wird bald bemerken, daß es außer den Flügel signalen noch andere gibt, nämlich braune Scheiben, die bald die volle Fläche bei senkrechter Stellung, bald nur eine dünne Linie zeigen, wenn sie waagerecht stehen.

Das sind die Vorsignale, die in bestimmter Entfernung vor den Hauptsignalen stehen. Die senkrechte Stellung der Scheibe oder zwei rote Lichter bei Dunkelheit zeigen an, daß das Hauptsignal auf „Halt“ steht. Waagerechte Stellung oder zwei grüne Lichter bedeuten dagegen, daß das Hauptsignal „freie Fahrt“ gibt. Wozu nun noch Vorsignale? Man sieht doch die Hauptsignale. Richtig, man sieht sie wohl, aber wann? Bei klarem Wetter, am Tage, wohl recht weit, aber bei unklarem Wetter, bei Dunkelheit und Nebel erst auf so kurze Entfernung, daß es mitunter nicht möglich wäre, den in voller Fahrt befindlichen Zug rechtzeitig zu halten. So hat alles schon seinen rechten Sinn und Zweck, auch die weißen Tafeln mit ein bis drei schwarzen Schrägstreifen. Sie weisen den Lokomotivführer darauf hin, daß ein Signal kommt, rufen also gleichsam „Achtung!“ Daß eine solche Mahnung niemals überflüssig ist, wird jeder wissen, der einmal ein Auto auf längere Strecken geführt hat. Besonders lange, gerade Strecken lassen die Aufmerksamkeit erlahmen.

Wie nun, wenn der Lokomotivführer einmal ein Signal nicht beachtet, sei es, daß er es übersieht, oder daß er sich über die Stellung irrt? Das kann schlimme Folgen haben und soll darum nicht vorkommen. Aber wo Menschen sind, gibt es auch Fehler und Irrtümer. Wir sind ja alle nicht frei davon, und wie manches Versehen begehen wir! Nur kann es bei uns in den allermeisten Fällen durch eine Handbewegung ausgeglichen werden. Nicht so bei der Eisenbahn. Darum hat man zunächst auf besonders wichtigen Strecken die Signale mit einer elek-

verriegelt, so daß nicht etwa versehentlich nachträglich eine Weiche wieder umgelegt werden kann.

Wie die Signale aussehen, wissen wir: ein hoher Mast trägt oben einen Flügel. Steht dieser Flügel waagerecht oder zeigt er abends rotes Licht, so bedeutet dies „Halt“. Zeigt er schräg aufwärts oder bei Dunkelheit grünes Licht, so heißt das „freie Fahrt“. Und die vielen Wei-

sen in der Einrichtung versehen, die bei der Haltstellung die Bremsen des vorbeifahrenden Zuges auslösen, falls der Führer es übersieht. Mit der Zeit wird wohl diese Einrichtung überall eingeführt werden. Dazu gehören aber Zeit und viel Geld. Mancher wird es vielleicht erlebt haben, daß der Zug auf freier Strecke plötzlich bremste und langsam fuhr. Sah

man aus dem Fenster, dann standen Bahnarbeiter an der Strecke, die winkend den Zug vorbeiließen. Wer genau hinsah, bemerkte wohl zuerst eine grüne Scheibe mit einem „A“ und späterhin eine solche mit einem „E“. Sie bezeichnen Anfang und Ende der Strecke, die ausgebessert wird. Diese Baustelle muß gekennzeichnet werden, da sie nur mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden kann, soll nicht ein Unglück geschehen. — Jede Strecke wird immer wieder daraufhin geprüft, ob alle Schrauben und Laschen der Schienen fest sitzen, und in größeren Zeiträumen auch daraufhin, daß die Schienen den richtigen Abstand haben, und daß nicht irgendwo eine Senkung eingetreten ist. Man muß sich einmal vergegenwärtigen, was



Weichenumlegeblock mit Laternen signal

die Schienen unter der Last der darüber hindurchgehenden schweren Züge an Stößen aufzufangen haben. Es steckt viel Arbeit und Aufmerksamkeit in all den Dingen, die wir als selbstverständlich hinnehmen. Viel ließe sich noch sagen über den Eisenbahnbetrieb, es würde Bücher füllen. Und wer aufmerksam ist, wird auf jeder Fahrt noch Neues zu fragen haben. Wer sonst alles zu wissen glaubt, wird vielleicht über die rotweißen Pfeile stolpern, die an Weichen und Kreuzungen stehen. Erwünscht man einen zum Scherz aufgelegten Eisenbahner, so wird der vielleicht erklären: „Das ist nur, damit die Reisenden etwas zu fragen haben, wenn ihnen sonst nichts mehr einfällt.“ In Wirklichkeit geben sie an, wie weit an Abzweigungen und Kreuzungen herangefahren werden kann, ohne diese zu sperren. Das kann nicht erst jedesmal mit dem Zollstock ausgemessen werden.

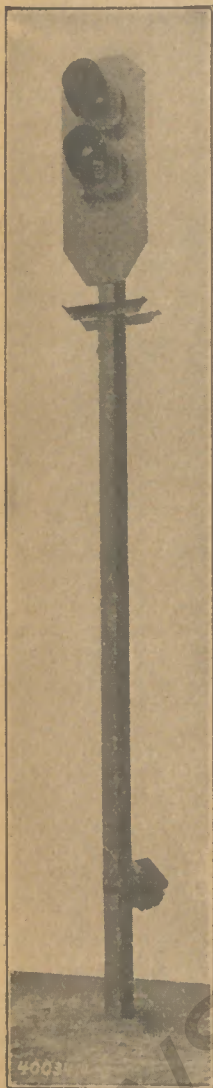
Es mag manchem gleichgültig sein, wie der Betrieb auf der Eisenbahn vor sich geht, die Jugend hat jedenfalls immer Augen dafür. Und es ist für einen Herrn Papa nicht gerade angenehm, wenn ihn sein Sprößling auf der Fahrt ausfragt und er nicht zu antworten weiß. Die Eisenbahn ist für alle da, es möchte sie wohl keiner missen. Darum schadet es auch durchaus nicht, wenn wir vom Betrieb etwas mehr wissen als das, daß da, wo die Lokomotive ist, beim Zuge vorn ist. Vielleicht wird dieser oder jener mehr Verständnis für die Nöte der Eisenbahner aufbringen und sich nicht gleich beschweren, wenn es eine Störung gibt.

R a a b e

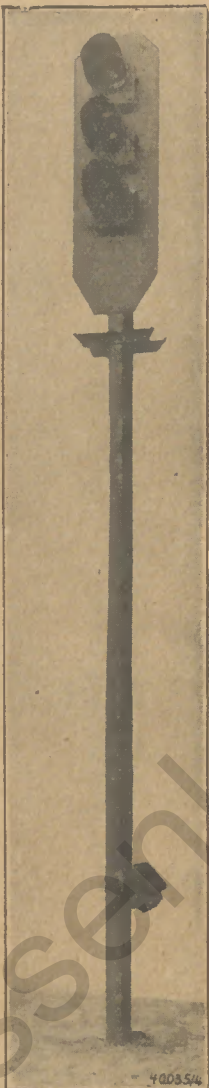
Meine erste Aufnahme

Es war anfangs der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, da eine Anzeige in Poppes illustriertem Familienkalender meine größte Aufmerksamkeit erregte. Da war nämlich zu lesen, daß jedermann, selbst ein Kind, spielend leicht photographieren könnte mit einem Apparat, der mit allem Zubehör nur sieben Mark kosten sollte. Ich muß hierzu bemerken, daß damals, vor etwa fünfzig Jahren, die Photographie noch mit einem geheimnisvollen Nimbus umgeben war. Nur selten verirrte sich ein Photograph in meine ländliche Heimat, um die Schulkinder aufzunehmen. Amateure, die sich mit der schwarzen Kunst befaßten, kannte man damals auf den Dörfern noch nicht.

Um nun volle Gewißheit zu erlangen, schrieb ich an die betreffende Firma und ersuchte um nähere Anweisung und Aufklärung. Und prompt nach zwei Tagen hatte ich die gewünschte Auskunft in den Händen. In diesem Schreiben wurde ich als „Sehr geehrter Herr Al.“ tituliert, eine gewiß hohe Ehre für einen Sechzehnjährigen, den man hierzulande gewöhnlich noch als dummen Lausungen bezeichnet; kein Wunder, daß ich mich sehr geschmeichelt fühlte und entschlossen war, den Apparat zu kaufen, bevor ich überhaupt das Schriftstück gelesen hatte. In diesem wurde nun der Apparat in allen Tonarten gepriesen, als besonderer Vorzug die einfache und leichte Handhabung. Hervorgehoben wurde noch das schmale Neukere, bei Nichtgebrauch würde er den feinsten Salon zieren usw. Doch wurde mir eine bessere Ausführung empfohlen, die zwar das Doppelte kostete, aber mit solchem Apparat könnte man die vollkom-



Signalmast mit zwei Lichtern



Signalmast mit drei Lichtern



Vorsignal Halt!

Aufnahme von Willi Gießen

mensten Bilder herstellen. Als Wahrheitsbeweis hatte die gewissenhafte Firma ein kleines Lichtbild beigelegt, das angeblich mit dem besseren angepriesenen Apparat angefertigt sein sollte, und augenscheinlich eine zeitgenössische Bühnenschönheit mit bezauberndem Lächeln darstellte. Ich schwärmte im damaligen Alter noch nicht für Frauenschönheiten, aber die Aussicht, solch herrliche Frauenbildnisse selbst herzustellen, war für mich ausschlaggebend. Nur dieser Apparat war mein Ideal und er mußte beschafft werden, aber wie? In finanzieller Hinsicht war ich damals auch gerade nicht gut gestellt. Mein wöchentliches Taschengeld betrug 20 Rpf., und ich hätte weit über ein Jahr sparen müssen, ehe mein Herzenswunsch erfüllt worden wäre. Es wäre wohl mit dem Photographieren ein schöner Traum geblieben, hätte ich nicht einen Schulfreund, welcher in der Wahl seiner Eltern vorsichtiger gewesen war als ich, für die schwarze Kunst zu interessieren gewußt. Auch hier versohnte das bewußte Bildchen seine Wirkung nicht, und mein Freund war bereit, das Unternehmen zu finanzieren.

Volle vierzehn Tage wurde ich nun auf die Folter gespannt, bevor die heißersehnte Sendung eintraf. Inzwischen hatte ich mir ein Stativ gegemimert, denn so viel hatte ich gelegentlich einer Schulaufnahme gesehen, daß der Apparat auf einem dreibeinigen Gestell ruhte. Zum Verstellen war freilich das Ding nicht, dafür aber stabil, und es hätte für die größte Atelierkamera genügt. Auch hatte ich mittels der Laubsäge verschiedene Bilderrahmen angefertigt und sah im Geiste schon die herrlichen Photos an der Wand prangen.

Groß war jedoch meine Enttäuschung beim Auspacken der winzigen Kiste. Der vielgepriesene bessere Apparat, die Salonzierde, entpuppte sich als ein unscheinbares schwarzes Pappfäßchen, selbst die Fassung des Objektivs war aus Pappe. Auch die übrigen, unter hochtönenden Namen bezeichneten Utensilien waren nur ganz gewöhnliche primitive Gegenstände. Ein zweiteiliger Kopierapparat mit Metallklammern bestand aus einer geteilten Glasplatte (Größe 5x7 Zentimeter), die mit einem Stückchen Stoff hinterklebt war und einigen gebogenen Blechstreifen. Als Messur war ein 10-Gramm-Fläschchen ohne jede Gradeinteilung bezeichnet.

Zur ersten Aufnahme hatte sich meine Schwester in heroischer Weise als Versuchsobjekt bereit erklärt, vielleicht war dabei auch der Gedanke, dem Zukünftigen ein Lichtbild zu verehren, ausschlaggebend. Im düstigen Sommerkleid mit Blumenföbchen stand sie nun im fußhohen Schnee hinter einer malerischen alten Fachwerkscheune im Garten. Vorher hatte sie (allerdings ganz heimlich) das Mienenpiel einer gewissen Bühnenschönheit studiert; aber das süße Lächeln wollte ihr doch nicht ganz gelingen. Kein Wunder, das Thermometer zeigte 10 Grad unter Null. Ich hatte unterdessen die Salonzierde auf den Boß, genannt Stativ, gestellt. Da keine Vorrichtung zum Festschrauben vorhanden war, mußte ich das winzige Ding mit einer Hand stets festhalten, sonst hätte es der Ostwind fortgejagt. Schwierig war auch das Einstellen. Ich schob das Objektiv beständig hin und her in dem guten Glauben, dadurch müßte das Bild auf der Mattscheibe immer schärfer werden, bis endlich die steifgefrorenen Finger den Dienst verlagten. Die Stelle des Apparates mußte nun genau markiert werden; zu diesem Zweck waren unten drei Schraubenköpfe angebracht. Nachdem ich nun meiner Schwester noch eingeschärft hatte, ja die Stellung nicht zu verändern, eilte ich mit dem Apparat zum Hippenstall, den ich als Dunkelkammer eingerichtet hatte, um an Stelle der Bitterscheibe die lichtempfindliche Platte einzulegen. Endlich war der hochwichtige Augenblick zur ersten Aufnahme gekommen. Der Apparat stand genau auf den drei gezeichneten Stellen. Meine Schwester bemühte sich, das blauefrostene Gesicht in Falten zu legen. Ich wollte nun den Objektivedel zwecks Belichtung entfernen, aber er war gar nicht darauf; ich hatte vergessen das Objektiv zu schließen und hatte den Deckel noch in der Rocktasche. Die Platte war also verpuscht. Nun schnell wieder zum Hippenstall, pardon, zur Dunkelkammer, doch wieder Pech. Für dieses Mal hatte ich den hinteren Deckel, der die Platte lichtdicht verschließen mußte und durch einen wirklich einzigartigen Mechanismus, nämlich zwei Gummibänder, festgehalten wurde, in der Eile schief aufgesetzt und den Pudel erst im Freien bemerkt, so daß auch diese Platte zum Teufel ging. Endlich auf Nr. 3 konnte die Aufnahme gemacht werden; dreißig Sekunden Belichtungszeit mußte meine bedauernswerte Schwester noch standhalten, bis das erlösende „Fertig“ sie befreite.

Leider zeigte sich nach dem Entwickeln, daß die Mühe und das Opfer vergebens waren, denn auf der Platte war außer einigen Flecken absolut nichts zu sehen, weil die Gebrauchsanweisung sehr mangelhaft geschrieben war, hatte ich die Platte mit der Schichtseite nach hinten, also verkehrt, eingelegt bzw. auch entwickelt. Im übrigen war die Platte auch sehr stark überbelichtet, trotz der lichtschwachen Linse. Wohl waren bei weiteren Aufnahmen wenigstens einige Schattenumrisse der Personen zu erkennen. Mein Lieferant hat, soweit ich feststellen konnte, nicht mehr injeriert. Ob ihm die Polizei das Handwerk gelegt hat, oder ob er schnell Millionär geworden ist — eine Möglichkeit, die bei dem großen Umsatz binnen einem Jahre nicht von der Hand zu weisen wäre —, entzieht sich meiner Kenntnis.

Karl Klingebiel, Kumpelbau

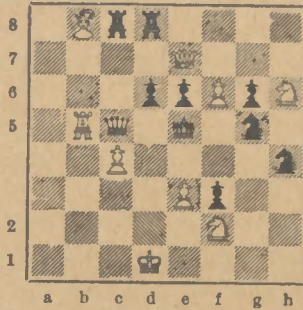


Denksportaufgabe

Ein Student, welcher Schulden gemacht hatte, erhielt den Besuch des Gerichtsvollziehers, der bei ihm pfänden sollte. Freundlich lud er den Beamten ein, näherzutreten; denn er wußte, daß bei ihm doch nichts zu pfänden sei. Nach gewissenhaftem Durchsuchen der Wohnung wollte der Beamte seine Tätigkeit mit der Notiz „Pfändung fruchtlos“ beenden, als der Geldbrieftträger herein kam. „So, mein Freund“, dachte der Gerichtsvollzieher, „zieh' den Beutel!“ Unser Student war jedoch auch dieser Situation gewachsen, und halb ärgerlich, halb belustigt, mußte der Gerichtsvollzieher leer abziehen. Was hatte der Student gemacht, um sich an der Zahlung vorbeizudrücken?

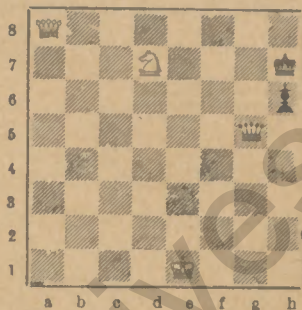
Schachette

Problem von
Heinz Dies, Bochum
1. bis 2. Preis im Westfälischen Problem-
turnier 1928

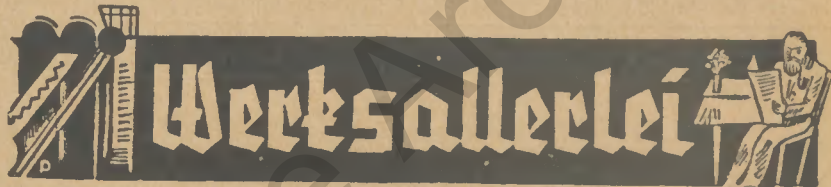


Weiß zieht und setzt im 2. Zuge matt.
Kontrollstellung: Weiß: Kd1, De7,
Tb5, Lb8, Sf2, Sh6, Be3, Bf6, Bc4 (8).
Schwarz: Ke5, De5, Te8, Td8, Sg5,
Sh4, Bd6, Be6, Bf3, Bg6 (10).

Endspiel
W. C. Z. A.



Weiß am Zuge gewinnt!
Kontrollstellung: Weiß: Ke1, Da8,
Sd7 (3).
Schwarz: Kh7, Dg5, Bh6 (3).



Unsere Jubilare

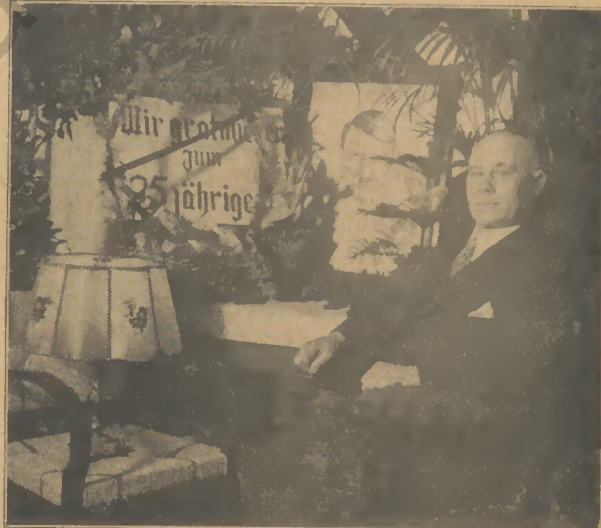
Henrichshütte

Auf eine fünfunds-
zwanzigjährige Tä-
tigkeit konnte zurück-
blicken: Meister
Hermann Wimmers
(Bild rechts), Mo-
dellschreiner, einge-
treten am 7. Februar
1912.

Werk Annen

Den Gefolgschafts-
mitgliedern Wilhelm
Berg, geboren am
23. August 1883 zu
Sonnenburg, und Edu-
ard Mohn, geboren
am 15. Dezember 1892
zu Witten, wurden
für fünfunds-
zwanzig
Jahre in treuer Pflicht-
erfüllung für Volk und
Vaterland geleistete Ar-
beit eine Ehrenurkunde durch den Gauobmann der DAF. und Leiter der Arbeitskammer
Westfalen-Lippe, Stein, überreicht.

Den Jubilaren unsere herzlichsten Glückwünsche.



Familiennachrichten

Henrichshütte

Eheschließungen:

Heinrich Freitag, Elektro-Werkstatt, am 6. 2. 37; Bruno Holz, Stahlwerk, am 18. 2. 37; Hugo Nölle, Mech. Werkstatt 2, am 18. 2. 37; Emil Schumacher, Mech. Werkstatt 2, am 22. 2. 37.

Geburten:

Ein Sohn:
Gustav Berger, Mech. Werkstatt I, am 12. 2. 37 — Lothar; Kurt Friden, Mech. Werkstatt IV, am 13. 2. 37 — Reiner; Walter Walkenhorst, Mech. Werkstatt III, am 22. 2. 37 — Walter; Walter Dohm, Hammerwerk, am 21. 2. 37 — Hans Walter; Gustav Schröder, Mech. Werkstatt IV, am 16. 2. 37 — Gustav.
Eine Tochter:
Johann Moog, Mech. Werkstatt III, am 11. 2. 37 — Hildegard; Paul Horstorte, Eisengießerei, am 4. 2. 37 — Erika; Wilhelm Stahl, Hammerwerk, am 15. 2. 37 — Beate; Wilhelm Rost, Mech. Werkstatt 2, am 19. 2. 37 — Erika.

Sterbefälle:

Wilhelm Scheifers, Stahlwerk, am 13. 2. 37.

Gelsenkirchener Gussstahlwerk

Eheschließungen:

Karl Harthun, Werkzeugmacherei, am 2. 2. 37; Wilhelm Michel, Radfab., am 17. 2. 37.

Geburten:

Ein Sohn:
Walter Kuper, Maschinenwerk I, am 18. 2. 37 — Horst Walter; Helmuth Maschmeyer, Kernmacherei, am 25. 1. 37 — Ralf; Paulsch, Formerei II, am 26. 1. 37 — Heinz Günther; Valentin Romolo, Masch.-Formerei, am 9. 2. 37 — Adolf.
Eine Tochter:
Heinr. Klöpper, Kernmacherei, am 25. 1. 37 — Angelika.

Sterbefälle:

Max Gzejior, Fertigpußerei, am 20. 2. 37.

Stahlwerk Krieger

Eheschließungen:
Matthias Schmitz, Gießerei, am 5. 2. 37; Karl Holtzoth, Schreinerei am 5. 2. 37.

Geburten:
Ein Sohn:
Winand Wingen, Bearbeitungswerkstatt, am 8. 2. 37 — Peter.
Eine Tochter:
Johann Hinken, Stahlwerk, am 5. 2. 37 — Erika Johanna; Karl Dieß, Sand-
pußerei, am 8. 2. 37 — Gertrud Elisabeth.

Werk Annen

Eheschließungen:
Albert Marzi, Krankenkasse, Lohnbuchhaltung, am 29. 1. 37; Walter Tradat,
Sandstrahlgebläse, am 6. 2. 37; Heinrich Walz, Feinpußerei, am 20. 2. 37.

Geburten:
Ein Sohn:
Gustav Boudriot, Bauabteilung, am 24. 1. 37 — Horst Gustav; Runo Schroer,
Feinpußerei, am 27. 1. 37 — Adolf; Heinrich Zie, Stahlpußerei III, am 28. 1. 37 —
Friedhelm; Albert Maas, Lohnbuchhaltung, am 1. 2. 37 — Wilhelm Maria; Emil Specht,
Kostenabteilung, am 2. 2. 37 — Friedhelm; Franz Fußge, Formerei III, am 3. 2. 37 —
Franz Josef; Karl Schneider, Formerei III, am 16. 2. 37 — Karl Helmut.
Eine Tochter:
Ulrich Heilbronn, Verkaufsabteilung, am 28. 1. 37 — Hannelore; Franz Albrecht,
Stahlpußerei III, am 13. 2. 37 — Marie Luise; Hugo Bauer, Feinpußerei, am 13. 2. 37
— Ingeborg; Heinrich Müller, Feinpußerei, am 16. 2. 37 — Inge.

Nachruf

Am 20. Februar 1937 verschied unerwartet, nach kurzer schwerer
Krankheit, unser langjähriges Gefolgschaftsmitglied, der

Kolonnenführer

Max Czeizor

Wir verlieren in dem Verstorbenen, der seit dem Jahre 1913 bei
uns tätig war, einen verdienstvollen Arbeitskameraden und Mitarbeiter,
dessen Andenken wir stets hoch in Ehren halten werden.

Der Führer des Betriebes und die
Gefolgschaft der Ruhrstahl Aktiengesellschaft
Gefellkirchener Gußstahlwerke

Nachruf

In der Frühe des 15. Februar 1937 schied der letzte Mit-
begründer unseres Vereins,

Sangesbruder

Geldmacher

im 86. Lebensjahre von uns.

Über 65 Jahre lang verfolgte er mit regem Interesse die
Geschichte des Vereins, und trotz des hohen Alters besuchte er
stets die Veranstaltungen des Chores.

Möge ihm die Erde leicht sein. Wir wollen sein Andenken
in hohen Ehren halten.

MSB. Concordia-Heinrichshütte
Dierks

Reelle Bezugsquelle

Neue Gänsefedern

mit Daunen, ungerissen, doppelt gereinigt
1/2 kg 2.50, allerbeste Qualität 3.-, weiße
Halbdaunen 4.-, 5.- u. 5.50, gereinigte
gerissene Federn mit Daunen 3.25 u. 4.25
hochpr. 5.25, allerbeste 5.25, 1a Voll-
daunen 5.- und 9.-. Für reelle, staubfreie
Ware Garantie. Vers. geg. Nachn. ab 2 1/2 kg
portofrei. Pa. Inlette mit Garantie billigst
Nichtgefall. auf meine Kosten zurück

Willy Mantuffel, Gänsemästerei
Neutrebber 61 b (Oderbr.).
Größtes Bettfedern-Versandgeschäft des
Oderbruches. Stammhaus gegr. 1858.

Edelbuschrosen

10 Stück II. Wahl nur RM 1.50
jede Pflanze m. Namen u. Farbe bezeich-
net. Sortiert in den Farben weiß, gelb, orange,
bronze, hellrot, tiefrot, schattelfarbt, kupfer, tola,
lachs. Viele Anerkennungen. Kaufende be-
stellen nach. Bei Nichtgefallen Rücksendung
auf meine Kosten. Kulturanweisung wird
gratis beigelegt

Ludwig Sontag, Steinfurth 11
über Bad Nauheim
Steinfurth Rosen sind weltberühmt!

Dankagung

Für die mir anlässlich
meines fünfundsingzigjäh-
rigen Dienstjubiläums bei
der Heinrichshütte Hattingen
erwiesenen Aufmerksamkeit-
ten sage ich allen meinen
herzlichsten Dank.

Gerhard Sanders,
Mech. Werkstätten

Wohnungstausch

Schöne
Drei-Zimmer-Wohnung,
zwei Minuten vom Annener Guß-
stahlwerk, gegen gleichwertige Woh-
nung in Witten zu tauschen gesucht.
Gustav Koch, Witten-Annen,
Brüningstraße 12.

Möbliertes Zimmer
zum 1. März 1937 an ruhigen Herrn
zu vermieten.
Hattingen, Am Vinkenbrink 34,
partier.

Tafelbestecke

72teilig, 100g Silber-
aufgl., 30 Jahre Garant.
10 Monatsr. RM.
Kat. u. Must. grat. 95,-
B. Hofstädter,
Wiesbaden 315.

Laubsägerel

Ist interess.,
leicht zu er-
lern., prakt.
u. nützlich.
Katal. gratis.
Hofmann & Schmitt
Limburgerhof 22
(Pfalz)

a Lederausschnitt

billig

Riemenabfall-Leder
große Stücke 250 g

nur 80 Rpf.

Lederhandlung

Heller, Hattingen

Heggerstr. 37

Mein Gesundheitsbuch

Von Professor Dr. Albrecht

Preis RM. 150. Durch jede Buch-
handlung oder durch Droste Verlag
und Druckerei KG, Düsseldorf, Presse-
haus gegen Voreinsendung von
RM. 165 (einschl. Versandkosten)
auf Postcheck Essen 964

Brautpaare und Möbel-Interessenten

finden stets preiswerte und gute
Möbel- und Polsterwaren

in großer Auswahl im bekannten
Möbelhaus Zschau

Hattingen, Steinhagen 20-22

Lebenserfolg

Der Führer u. Berat. d. Aufwärtstrebend.
Jeder, der entschlossen ist, sich emporzuar-
beiten durch persönl. Fortbildung, Charak-
terformung, Förderung der Willens- und
Entschlußkraft, Ziel- und Arbeitsplanung,
Redegewandtheit, Leistungssteigerung, er-
hält diese wertvolle Zeitschrift als Ange-
höriger unfr. Stud.-Gemeinschaft. Tausende
begeisterte Anerkennungen aus allen Be-
reichern! Kostenl. Ausl. Siemens-Studien-
Gesellschaft, Bad Homburg v. d. H. 172

Wer will im Frühjahr ein Fahrrad kaufen?



Schreiben Sie
an uns!
Unser Vorschlag
gefällt Ihnen.

E. & P. Stricker, Fahrradfabrik
Brackwede-Bielefeld 472

Schokolade

direkt a. Fabrik
Verwendg. von
nur erstkl. Roh-
material wird
ausdröckl. gar.
Postpaket enth.

Sortiment I
40 Tafeln à 100 g
in verschiedenen
Geschmacks-
arten à 25 Rpf.
fr. geg. Nachn.
von RM. 9.20.
Osterkat. Nr. 7
gern kostenl.
Martin Pirsch
Schokoladen-
Fabrik
Leipzig C 1

Deine
Zeitung
verlangt
auch
Deine
Mitarbeit!

Stoffe

Schreiben Sie noch heute eine Karte
an H. Schwab, Hattingen, Kirch-
platz 31, Vertreter des Tuchhauses
F. Korte, Breslau, der Ihnen die
neueste Kollektion in Herren- und
Damenstoffen unverzüglich vor-
legen wird. — Auf Wunsch Teilzahlung
3-4 Monatsraten.

Foto-Fachgeschäft R. Borstell Hattingen-R.
Kl. Weillstraße 17
Anfertigung sämtlicher Foto-Arbeiten

NSU Fahrräder
Laufen leicht und bringen durch ihre
hohe Qualität ungetrübte Freude

NSU-D-RAD VEREINIGTE FAHRZEUGWERKE A.G. NECKARSULM
V. 176 C.



Edelsämereien

mit der „süßenden Hand“ ge-
hen sicher auf, spenden
Jahr für Jahr hundert-
fältige Freude. Ver-
langen Sie kosten-
los 200 Seiten
Heinemann-
Ratgeber
Nr. 58 A

F.C. Heinemann Export
Samenzucht und Grossgärtnerei
Gegründet 1848

Neue Gänsefedern

Zum Selbststreifen, mit Daunen,
doppelt gewaschen u. gereinigt
1/2 kg 1.50, beste Qualität 2.50,
Gänse 1/2-Daunen weiß 3.50,
5.-, 1a 5.50, Gänse daunen weiß
7.-, 8.-, füllkräftige Bettfedern
halbw. 3.25, Gänse schleißfed. weiß 4.25,
sehr zart u. weich 5.25, 1a 6.25. Preisw.
Garantie-Inlette. Vers. p. Nachn., ab
2 1/2 kg portofrei. Garant. f. reelle, staubfreie
Ware. Nehme Nichtgefallendes zurück.
Paul Wodrich, Gänsefedern-
wäscherei, Neutrebber 136, Oderbr.

Thüring. Höh. Techn.
Staatslehranstalt
Maschinenbau mit Autobau,
Flugzeugbau, Elektrotechnik
mit Fernmeldetechnik
Thüringen
Hildburghausen

Fahrräder, Waschmaschinen, Faltboote
und Zelte. Auf Wunsch Teilzahlung
Fahrradhaus Zimmermann
Witten, Hauptstr. 34 • Hattingen, Bruchstr. 6

Beleuchtungskörper
Radio-Apparate
Waschmaschinen
ELEKTRO-MOSEBACH
Ruf 2938 Witten Bahnhofstr. 26

Photo-Apparate von RM. 4.— an
Auf Wunsch Teilzahlung
Photoarbeiten
Photo-Drogerie Neuhaus
Hattingen-Ruhr, Heggerstraße 23

J. E. Höhne
Witten-Ruhr
Bahnhofstr. 51
Ruf 1671
Uhren und Goldwaren
Spezialabt. für Optik
Lieferant der Krankenkasse