

Hütten-Zeitung

des
Schalker Vereins
Bereinigte Stahlwerke Aktien-Gesellschaft

6. Jahrgang.

Zuschriften sind unmittelbar an die Schriftleitung „Hütten-Zeitung“ zu richten.

9. September 1926.

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

Nummer 36.

Warum Vereinigte Stahlwerke A. G.?

In fast ununterbrochener Reihenfolge melden die Tageszeitungen in letzter Zeit von Zusammenschlüssen großer Industriezweige im In- und Auslande. Nach der Farbenindustrie war es die Eisen- und Hüttenindustrie, die ein neues Wirtschaftsgebilde schuf, sind es nunmehr auch andere, wie z. B. die elektrische Industrie, die eine Vereinigung anstreben. Warum? Dieses Warum beschäftigt uns wohl alle, die wir Arbeiter oder Angestellte eines dieser neuen Riesenunternehmen geworden sind.

Die Errichtung der Vereinigten Stahlwerke A.-G. hat ihre Ursache in der Dauerkrise, die seit dem Kriege nicht allein in Deutschland, sondern auch in allen anderen Industrieländern herrschte. Durch Verarmung der ganzen Welt, den Verlust des Krieges, die Umstellung der Rüstungsindustrie, den Rückgang des Schiffbaues, die schlechte Finanzlage der Reichsbahn und eine geringere Bautätigkeit sank die Nachfrage nach Eisen- und Stahl-Erzeugnissen. Dem stehen gegenüber: zunehmende Leistungsfähigkeit durch Mechanisierung und Rationalisierung, gesteigerter Wettbewerb durch außereuropäische Neueinrichtungen, Ersatzbauten für die verlorenen lothringischen Werke.

Diese Dinge bilden die Ursachen für das Zurückgehen der Preise, die ungenügende Ausnutzung der vorhandenen Betriebseinrichtungen, Verluste und Stilllegungen, und damit für die schlechte Lage der Eisen- und Hüttenindustrie. Dazu kommt, daß unsere deutsche Eisenindustrie, überlastet durch ungewöhnlich hohe steuerliche und sozialpolitische Abgaben, den teilweise mit staatlicher Unterstützung oder unter Ausnutzung von Inflationserscheinungen arbeitenden ausländischen Industrien gegenüber im Nachteil ist, so daß ein erfolgreicher Wettbewerb nicht mehr möglich war.

Grund genug also, mit allen Mitteln danach zu streben, durch Herabsetzung der Preise wieder wettbewerbsfähig zu werden. Das kann aber nur durch Senkung der Selbstkosten geschehen. Wie ist das zu erreichen? Dadurch, daß man von zwei Werken, die beide nur zu 50 % ihrer Leistungsfähigkeit arbeiten, eins stilllegt und das andere voll ausnutzt. Damit erreicht man, daß durch Fortfall der Lasten des einen Werkes eine allmähliche Gesundung des Produktionszweiges eintritt. Die daraus folgenden Betriebseinsparungen, Stilllegungen und Entlassungen bringen zwar im Augenblick Härten mit sich. Für die Zukunft jedoch werden sie durch die wiedergewonnene höhere Wettbewerbsfähigkeit ausgeglichen.

Diese Überlegungen führten während des Jahres 1925 einen Gedankenaustausch verschiedener rheinisch-westfälischer Wirtschaftsführer in dieser Richtung herbei. Er brachte am 14. 1. 1926 die Gründung der Vereinigten Stahlwerke A.-G. durch die Rheinische Union, Thyssen-Gruppe, Phoenix — van der Lippen-Gruppe und Rheinischen Stahlwerke. War die neue Gesellschaft zunächst nur als Studiengesellschaft, welche die für den Zu-

sammenschluß notwendigen Maßnahmen prüfen sollte, gedacht, so kam es doch schon wenig später zum Abschluß der Verträge durch die Gründergesellschaften. Damit waren die Vereinigten Stahlwerke nun endgültig gegründet.

Als erste Folge dieser Gründung mußten die auf die Vereinigten Stahlwerke übergegangenen Betriebe zu neuen Betriebseinheiten zusammengefaßt werden. Dies war bei den Kohlenzechen, die ja durch annähernd gleiche betriebliche und örtliche Verhältnisse gekennzeichnet sind, verhältnismäßig einfach. Hier wurden vier Gruppen mit dem örtlichen Sitz in Dortmund, Bochum, Gelsenkirchen und Hamborn gebildet, die einer Zentrale der „Bergbau-Hauptverwaltung“ in Essen unterstehen. Nicht unerhebliche Schwierigkeiten ergaben sich dagegen für die übrigen Betriebe.

Diese können, um Härten durch eine plötzliche Umstellung zu vermeiden, erst allmählich zu größeren Einheiten zusammengefaßt werden. In einzelnen Fällen jedoch ist auch diese Zusammenlegung, besonders bei den Verwaltungen, bereits durchgeführt worden, so z. B. Dortmunder Union und Förder Verein, ferner Phoenix, Ruhrort und Rheinische Stahlwerke Meiderich.

Aus dem gleichen Grunde, wie Essen für die Bergbau-Hauptverwaltung als Sitz gewählt wurde — sind doch hier das Kohlen-Syndikat, der Bergbau-Verein und der Zechen-Verband beheimatet — legte man die Zentrale für die Hütten- und Walzwerksbetriebe mit der Verkaufsabteilung für deren Erzeugnisse nach Düsseldorf. Denn hier befinden sich die großen Verbände und Institute der Eisen- u. Stahlindustrie wie z. B. der Stahlwerks-Verband, der

Verein deutscher Eisenhüttenleute und das Eisen-Forschungs-Institut.

Naturngemäß können sich die Folgen dieses Zusammenschlusses eines Teiles unserer größten deutschen Industrie-Unternehmungen nicht von heute auf morgen zeigen. Ohne Ueberheblichkeit kann jedoch schon heute gesagt werden: Der beschrittene Weg war der richtige, um unserer Wirtschaft neue Bahnen für eine ausichtsreiche Entwicklung zu weisen und dem Volke wieder bessere Lebensbedingungen zu verschaffen.

An uns — Arbeitern und Angestellten der Vereinigten Stahlwerke — liegt es jetzt, alles zu tun, was in unseren Kräften steht, um an der Erreichung dieses Zieles mitzuhelfen. Und dazu „Glück-Auf!“

— a — I.

Wirtschaftlicher Rundfunk.

Im In- und Auslande bildet neuerdings der Dawes-Plan noch immer einen der wichtigsten Verhandlungsgegenstände, wie neuerdings durch Auslassungen amerikanischer Politiker aufs neue bewiesen wird. In jedem Jahre steigern sich bekanntlich die Leistungen, welche Deutschland aus diesem Abkommen zu bewerkstelligen hat. Schon die noch nicht zweijährige Dauer dieses Zustandes hat erkennen lassen, wie schwierig die



„Manu — haben wir denn jetzt im Ruhrtal eine Künstlerkolonie?“
„Nein — das sind alle die, die sich am Preisausschreiben der Hütten-Zeitung beteiligen „wollten“ — und bis zum 15. August „keine Gelegenheit“ gefunden haben!“
„Na — die werden sich schön wundern, wenn sie nächste Woche lesen, daß inzwischen die anderen die wertvollen Preise getrieft haben!“

Durchführung des Planes sein wird und daß sich diese Schwierigkeiten mit jedem Jahre vermehren. Abhängig ist die Durchführbarkeit des Planes aber nicht nur von dem Zahlungsvermögen Deutschlands, sondern auch von den Wirtschaftsverhältnissen anderer Länder. Durch den Frankenverfall ist

die Angelegenheit des Dawes-Planes in ein neues Stadium getreten, da vielfach der Standpunkt eingenommen wird, daß die Frage der interalliierten Verschuldung nicht zu lösen sei, ohne daß auch die Regelung der deutschen Reparationen und damit auch der Dawes-Plan einer Neuordnung unterzogen werde. In Verbindung damit steht die Zunahme der Zweifel, ob die finanziellen Hoffnungen, die an die Schaffung des Dawes-Planes geknüpft worden sind, auch in Erfüllung gehen werden. Für Deutschland selbst haben die Verfasser und Befürworter des Dawes-Planes zwar einige wirtschaftlich-finanzielle Vorbedingungen für möglichst große deutsche Zahlungen zu schaffen versucht; bei den viel wichtigeren Weltmarktverhältnissen ähnliche Regelungen vorzunehmen, hat man jedoch unterlassen. Man wollte zwar, daß Deutschland zahle; aber die Möglichkeit dazu zu geben durch Stabilisierung der Währungen und durch den Abbau der Zölle und Einfuhrerschwerungen, hat man unterlassen. So ist es gekommen, daß nicht einmal mehr das Sachleistungsverfahren, von dem man sich ursprünglich viel versprochen hat, funktioniert. So hat z. B. Belgien vor kurzem auf den Bezug von Reparationskohle verzichtet und stattdessen eine Steigerung der Barüberweisungen gefordert.

Die Zeit für eine unmittelbar bevorstehende Revision des Dawes-Paktes scheint allerdings noch nicht gekommen zu sein. Vor allem weisen die Bemühungen Frankreichs, in die Schuldenabmachungen mit England und Amerika eine Sicherungsklausel einzufügen, die die Zahlung der französischen Verpflichtungen von der Höhe der deutschen Reparationsleistungen abhängig macht, noch keinerlei Ausichten auf Erfolg auf. Ob von dieser Seite her eine Revision des Dawes-Planes kommt, erscheint daher sehr zweifelhaft, wobei zu betonen ist, daß eine Revision des Dawes-Planes in unmittelbarer Verbindung mit dem interalliierten Schuldenproblem nicht im deutschen Interesse liegt. Dagegen kann eine Revision von einem anderen Gesichtspunkte her kommen. Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hat trotz aller optimistischen Neuierungen des Generalagenten einen Verlauf genommen, der eine wichtige Stütze des Dawes-Planes zu erschüttern scheint. Es ist daher im Ausland vielfach als selbstverständlich angenommen worden, daß die innere Aufbringung der Jahreszahlungen auch in voller Höhe von 2,5 Milliarden Mark tatsächlich möglich sei. Die Erfahrungen des letzten Jahres haben aber gezeigt, daß die wirtschaftliche Krise in Deutschland

nur durch entschlossene Einschränkung der Steuerbelastung

zu überwinden ist. Wenn aber schon jetzt die Reparationsbelastung der Reichsbahn den Güterverkehr unwirtschaftlich gestaltet, wie sollen dann die um noch 1250 Mill. Mark höheren Leistungen des vierten Dawes-Jahres herausgewirtschaftet werden?

Die Notwendigkeit einer zweiten Reparationskonferenz ist erwiesen. Auf sie wird seit kurzem auch in England deutlich hingewiesen. So hat in diesen Tagen der Verband der englischen Elektrizitätsindustrie erklärt, daß eine Umgestaltung bzw. sogar eine Abschaffung des Dawes-Planes im Interesse der englischen Industrie liege; weiter wird aus England berichtet, daß englische Bankkreise eine Konferenz der Reparationsmächte mit Deutschland anregen zwecks Besprechung des Dawes-Planes und des interalliierten Schuldenproblems. Im deutschen Interesse wird es wichtig sein, die Entwicklung nicht zu überstürzen, sondern die Erkenntnis bei unseren Gläubigern selbst heranreifen zu lassen. Wenn nicht alles täuscht, dann werden die Räte, in die einige unserer Hauptgläubiger inzwischen selbst geraten sind, dazu beitragen, durch eine großzügige Verständigung die jetzt noch schwebenden Fragen zu lösen.

Von Zeit zu Zeit erfahren wir aus kurzen Zeitungsnotizen, wie ungeheuerlich die Beträge sind, welche uns als Reparationsleistungen auf Grund des schönen Dawes-Planes abgezapft werden. So wird wieder einmal mitgeteilt, daß die zweite Halbjahrsrate der Industriebelastung in Höhe von 62,5 Millionen Goldmark frist- und ordnungsmäßig dem Generalagenten für Reparationszahlungen überwiesen worden sei. Ferner hören wir, daß Zahl und Wert der für den Monat Juli in Frankreich abgeschlossenen Verträge auf Reparationsleistungen außer den regelmäßigen Kohlen- und Farbstofflieferungen noch recht beträchtlich ist. So wurden beispielsweise im Juli wiederum 276 neue Verträge genehmigt, deren Geldwert Deutschland mit 20 Millionen Reichsmark belastet. Das sind wiederum nur zwei Daten aus unserer Leidenszeit. Wie viel schönes Geld geht auf diese Weise unproduktiv ins Ausland, das wir so dringend im Lande selbst nötig hätten!

Das größte Problem, an dem Deutschland augenblicklich zu arbeiten hat, ist die Beseitigung der ungeheuren Arbeitslosigkeit, welche auch nach den neuesten Berichten noch nicht wesentlich abgenommen hat. Es sind immer fast noch 1,7 Millionen Hauptunterstützungsempfänger, ungerechnet die zahlreichen Familienmitglieder, welche noch mit unterstützt werden. Es besteht bekanntlich ein Reichstagsausschuß für die Arbeitsbeschaffung, der zur Durchführung des Arbeitsbeschaffungsprogramms gebildet worden ist. Neuerdings wurde in diesem Ausschuß festgestellt, daß die

Durchführung der Pläne zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit

einen Aufwand von mehr als einer halben Milliarde aus öffentlichen Mitteln erfordern wird. Schon in der nächsten Zeit wird die Zahl der Arbeiter, die auf diese Weise Beschäftigung finden, rasch zunehmen. Ferner ist mit einer Belebung des Baumarktes, sowie mit den Wirkungen der Rußkredite und der Exportkreditversicherung zu rechnen.



Aus der Mitte des Ausschusses wurde besonders auf eine Erweiterung der Kanalprojekte hingewirkt. Nach den Erklärungen der Regierungsvertreter wird in der nächsten Zeit nur mit einer sehr geringen Beschäftigung von Arbeitslosen durch Kanalneubauten zu rechnen sein. Für 1926 sollen nur 6000 Arbeiter durch das Kanalprogramm untergebracht werden und erst nach und nach eine Steigerung der Beschäftigung zu erwarten sein. Es wurde nahegelegt, durch eine große Anleihe die Finanzierung eines umfassenden Kanalbauprogramms für die nächsten Jahre herbeizuführen.

Die Reichsbahn hat ebenfalls ihr Programm zur Verwertung des ihr von der Reichsregierung zur Verfügung gestellten Kredits von ganzen 120 Millionen Mark aufgestellt. Es umfaßt zunächst die Erweiterung des Gleisbauprogramms um 500 Km., ferner die Fortführung und Erweiterung von großen Bauten, insbesondere von Brückenbauten; Erweiterung von Bahnhöfen, neuen Werkstätten und von Wohnbauten, ferner die Beschaffung von Werkstoffen und Ersatzteilen zur Verbesserung des Fahrzeugparkes; endlich die Elektrisierung der Berliner Stadt- und Ringbahn. Alle diese beabsichtigten Arbeiten sind durchaus geeignet, in erster Linie der Eisenindustrie neues Leben zuzuführen, was ihr ganz gewiß sehr zustatten kommen wird.

Hand in Hand mit der Durchführung dieses Programms sollte nun nur auch die endliche Durchprüfung und energische Neugestaltung des ganzen technischen Sicherheitsdienstes gehen. Die Frage, ob es sich bei dem

furchtbaren Unglück bei Reiferde

um ein Attentat oder um die Auswirkung betrieblicher oder baulicher Unzulänglichkeiten handelt, braucht hier nicht erörtert zu werden. Daß aber im Verlauf der in dieser Richtung noch immer im Gange befindlichen Preßepolemiken immer wieder neue Mängel des Unfallschutzes auf der Reichsbahn zur Sprache gebracht werden — so wurde kürzlich festgestellt, daß ein zwischen Köln und Leipzig laufender Schnellzug nicht in einem einzigen Wagen irgendwelches Werkzeug zu Rettungszwecken enthielt — das gibt dann doch zu denken! Die Industrie sucht aus sich heraus ständig nach immer neuen Mitteln zur Unfallverhütung, und untersteht daneben der schärfsten Kontrolle seitens der Gewerbeaufsicht. Sollte nun — stens das letztere nicht auch für die Reichsbahn — die doch eine Privatgesellschaft und kein fiskalischer Betrieb mehr ist — geboten erscheinen?

Aber man braucht die Frage nur aufzuwerfen, um sie auch schon selbst beantworten zu können. Ein Land, das auf Grund eben des unglückseligen Dawes-Vertrages einerseits gezwungen ist, aus diesem Betriebe monatlich 50 Millionen für die Befriedigung der Reparationsgläubiger herauszupressen, kann nicht andererseits diesen selben Betrieb durch gewerbebehördliche Anordnungen belasten, die nur auf Kosten des „Reingewinnes“ der Reparationsmächte tragbar sein würden. Wenigstens hat man in Deutschland bisher noch nicht den Mut gefunden, in der Praxis die Sicherheit und das Leben der eigenen Staatsbürger höher zu bewerten als die Durchführung eines mehr oder weniger gezwungen „angenommenen“ Zahlungsplanes, der auf die Dauer ja doch undurchführbar werden muß.

Daß es unter diesem Gesichtspunkte abwegig sein muß, nun die Reichsbahnverwaltung oder deren Dienststellen für die zweifellos feststehende Mangelhaftigkeit des Sicherheitsdienstes verantwortlich machen zu wollen, liegt dann allerdings vollends klar auf der Hand.

Angenehm überrascht wurden wir durch die Mitteilung des Reichsfinanzministeriums, daß

im Monat Juli mit einem verhältnismäßig günstigen Stand der Reicheinnahmen zu rechnen

gewesen ist. Die aufgekommene Steuern haben den Boranschlag überschritten. Es ist daher nicht ausgeschlossen, daß bei weiterem Fortbestand einer normalen Wirtschaft und wenn wir vor Rückschlägen bewahrt bleiben, mit einem Überschuß am Ende des Jahres gerechnet werden kann. Wir haben dann also die Probe aufs Exempel gemacht, daß trotz erheblicher Steuererleichterungen eine erhöhte Einnahme erzielt worden ist.

L. u. r.

Das Verhalten bei elektrischen Unfällen.

Von Dr. med. Max Grünwald, Dortmund.

In den letzten Jahrzehnten ist die Anwendung elektrischer Kraft Allgemeingut geworden. Der Siegeszug der Elektrizität ist unverkennbar. Zur Beleuchtung, zum Antrieb elektrischer Fahrzeuge, und Motore im industriellen, handwerklichen und häuslichen Gebrauch wird die Kraft des Stromes verwendet. Alle Phasen des menschlichen Lebens sind begleitet von der Nutzkraft elektrischen Stroms. Das Aussehen eines Kraftstromwerks bedeutet bei dieser Ausbreitung in der Benutzung elektrischer Kraft eine wesentliche Störung des betroffenen Gemeinwesens. Obgleich die Elektrizität eine solche wesentliche Rolle in unserem heutigen Leben spielt, ist uns von ihrem eigentlichen Wesen nichts Genaues bekannt. Wir wissen auch heute noch nicht, was Elektrizität ist. Wir kennen sie nur in ihren Wirkungen; wir sehen das Ergebnis ihrer Arbeit, wenn sie einen Metallfaden zum Erglühen bringt, wenn sie Motore antreibt, wenn sie Körper erwärmt. Der Mensch besitzt eben keinen Sinn, um die Elektrizität als solche wahrzunehmen. Er verspürt an sich, an seinem Körper nur die Wirkungen des Kraftstroms, ähnlich wie er mit seinen Sinnesorganen auch nur die Wirkungen wahrnehmen, aber nicht das eigentliche Wesen der Elektrizität erkennen kann.

Die Wirkungen eines elektrischen Unfalls sind infolgedessen nicht immer gleichartig, sondern außerordentlich verschieden. Es gibt Allgemeinerscheinungen, die sofort nach einem elektrischen Unfall auftreten, und solche, die sich erst später entwickeln und als Gesundheitsstörungen kenntlich machen. Das Verhalten des Bewußtseins ist z. B. großen Schwankungen unterworfen. In einem Fall kommt es zum sofortigen Erlöschen, bei einer anderen Gelegenheit erst ganz allmählich zum Schwinden der Sinne. Bei manchen elektrischen Unfällen besteht zwischen dem Unfall selbst und dem eintretenden Tode eine Zeitspanne scheinbarer Unversehrtheit. Im Jahre 1909 wurde, so berichtet ein Beispiel aus der elektrischen Unfallpraxis, in einem Hamburger Elektrizitätswerk ein Elektro-Ingenieur von einer Funkenentladung am Zeigefinger der rechten Hand getroffen; er stürzte für einen Augenblick nieder, erhob sich aber sofort, machte zu seiner Umgebung eine Bemerkung über den Unfall und fiel erst dann leblos zusammen. In einem anderen Falle dagegen zeigte ein durch Erdschluß im gefährlichen Stromkreis eingeschalteter Monteur außerordentlich hohe Geistesgegenwart dadurch, daß er vom Boden in die Höhe sprang, hiermit den Stromkreis unterbrach und sich auf die einfachste und rascheste Art selbst rettete. Ja, es kommt vor, daß Opfer langdauernder Elektrifizierung bei ungestörtem Bewußtsein selbst Anordnungen zur eigenen Rettung geben und ihre Retter in der Hilfeleistung

unterweisen. Die Bewußtseinsstörung ist eben kein Gradmesser für die Schwere des Unfalls. Manche Verunglückte erholen sich aus tiefster Bewußtlosigkeit vollkommen ohne geringste Folgeerscheinung. Andere dagegen zeigen im weiteren Verlauf bedeutende Gesundheitsstörungen, obgleich zu Anfang keine Bewußtseinsstörung vorhanden gewesen ist. Ähnlich dem Verhalten des Bewußtseins zeigt sich die Tätigkeit der Atmung und des Herzens. Einmal tritt sofortige Lähmung der Atmung ein, das anderemal geht der Lähmung eine unregelmäßige und unrythmische Atmung voraus. Oft bleibt die Atmung ungestört, obgleich bereits Herzlähmung eingetreten ist. So kommt es, daß manches Todesopfer eines elektrischen Unfalls noch Sekunden- und minutenlang um Hilfe geschrien und seine Arbeitsgenossen beim Namen gerufen hat. Am gefährlichsten sind natürlich die Wirkungen des elektrischen Stroms auf das Herz. Durch Schädigung des Herzmuskels selbst und der ihn versorgenden Nerven kann es zum Herzstillstand kommen.

Aus dem bisher Gesagten geht also hervor: Da die Anwendung des elektrischen Stroms heute ein Allgemeingut geworden ist, so ist ein elektrischer Unfall an jeder Stelle unseres wirtschaftlichen Lebens möglich; nicht nur da, wo elektrische Kraft erzeugt und fortgeleitet wird, sondern auch in allen Betrieben und Arbeitsstätten, wo die Benutzung der Elektrizität nur ausnahmsweise und nicht regelmäßig erfolgt, kann es zu einem elektrischen Unfall kommen. Ferner geht aus dem bisher Gesagten hervor: Die das Menschenleben bedrohlichen Allgemeinerscheinungen eines solchen Unfalls sind: Schwinden des Bewußtseins, gehemmte Atmungs- und Herztätigkeit.

Das Wissen über etwaiges Verhalten bei einem elektrischen Unfall ist also für den heute lebenden Menschen von großer Wichtigkeit. Jeder kann einmal in die Lage kommen, die rettende Hand reichen zu müssen einem durch Starkstrom Getroffenen, ohne daß geschulte Helfer oder ein Arzt gleich zur Hand sind. Es gehört zum Wesen des elektrischen Unfalls, zur Eigenheit seiner Wirkung auf die menschliche Gesundheit, daß die Hilfe sofort und unbedingt von den Nächststehenden gebracht werden muß. Eine lange Unterbrechung in der Tätigkeit der Atmung des Herzens und des Bewußtseins würde sicherlich den Tod herbeiführen, während bei rechtzeitigem Eingriff das erstickende Leben zurückgerufen und erhalten werden kann. Das letzte Funkchen noch vermag durch rechtzeitige und richtige Hilfe die Lebensflamme wieder zu entfachen. Weiß der Hilfeleistende über seine Rettungsarbeit nicht Bescheid, so kann er häufig weder den Verunglückten beibringen noch sich selbst vor drohenden Gefahren schützen.

Ist der Verunglückte aus einem Stromkreis zu befreien, so muß der Hilfeleistende nach Möglichkeit die Leitung spannungslos machen und bei

Keins von allen

Wenn Du dich selber machst zum Knecht,
Bedauert Dich niemand, geht's Dir schlecht;
Machst Du Dich aber selbst zum Herren,
Die Leute sehen es auch nicht gern;
Und bleibst Du endlich wie Du bist,
So sagen sie, daß nichts an Dir ist.

Goethe.

Maschinenteil, der sich bewegt - greift nicht, wenn engen Rost man trägt.



Pole Poppenspäler.

Novelle von Theodor Storm. (7. Fortsetzung.)

Über alles im Leben ist nur für eine Spanne Zeit. Die Tendlers hatten ihre Stücke durchgespielt; die Puppenbühne auf dem Schützenhofe wurde abgebrochen; sie rüsteten sich zum Weiterziehen.

Und so stand ich denn an einem stürmischen Oktobernachmittage draußen vor unserer Stadt auf dem hohen Heiderücken, sah bald traurig auf den breiten Sandweg, der nach Osten in die kahle Gegend hinausläuft, bald sehnsüchtig nach der Stadt zurück, die in Dunst und Nebel in der Niederung lag. Und da kam es herangeirrt, das kleine Wägelchen mit den zwei hohen Risten darauf und dem munteren braunen Pferde in der Gabeldeichsel. Herr Tandler sah jetzt vorn auf einem Brettchen, hinter ihm Eisei in dem neuen, warmen Mäntelchen neben ihrer Mutter. — Ich hatte schon vor der Herberge von ihnen Abschied genommen; dann aber war ich vorausgelaufen, um sie alle noch einmal zu sehen und um Eisei, wozu ich von meinem Vater die Erlaubnis erhalten hatte, den Band von Weißes „Kinderfreunde“ als Andenken mitzugeben; auch eine Tüte mit Kuchen hatte ich um einige ersparte Sonntagssechslinge für sie eingehandelt. — „Salt! Salt!“ rief ich jetzt und stürzte von meinem Heidehügel auf das Fuhrwerk zu. — Herr Tandler zog die Zügel an, der Braune stand, und ich reichte Eisei meine kleinen Geschenke in den Wagen, die sie neben sich auf den Stuhl legte. Als wir uns aber, ohne ein Wort zu sagen, an beiden Händen griffen, da brachen wir armen Kinder in ein lautes Weinen aus. Doch in demselben Augenblicke peitschte auch schon Herr Tandler auf sein Pferdchen. „Ade, mein Bub! Bleib brav und dank aa no schön bei'm Vaterl und bei'm Mutterl!“

„Ade! Ade!“ rief das Eisei; das Pferdchen zog an, das Glöckchen an seinem Halbe bimmelte; ich fühlte die kleinen Hände aus den meinen gleiten, und fort fuhren sie, in die weite Welt hinaus.

Ich war wieder am Rande des Weges emporgestiegen und blickte unverwandt dem Wägelchen nach, wie es durch den staubenden Sand dahinjog. Immer schwächer hörte ich das Gebimmel des Glöckchens; einmal noch sah ich ein weißes Tücheltchen um die Risten flattern; dann allmählich verlor es sich mehr in den grauen Herbstnebeln. — Da fiel es plötzlich wie eine Todesangst mir auf das Herz: du siehst sie nimmer, nimmer wieder! — „Eisei!“ schrie ich, „Eisei!“ — Als aber dessen ungeachtet, vielleicht wegen einer Biegung der Landstraße, der nur noch im Nebel schwimmende Punkt jetzt völlig meinen Augen entchwand, da rannte ich wie unsinnig auf dem Wege hinterdrein. Der Sturm riß mir die Mütze vom Kopfe, meine Stiefel füllten sich mit Sand; aber so weit ich laufen mochte, ich sah nichts anderes als die öde, baumlose Gegend und den kalten, grauen Himmel, der darüber stand. — Als ich endlich bei einbrechender Dunkelheit zu Hause wieder angelangt war, hatte ich ein Gefühl, als sei die ganze Stadt indessen ausgestorben. — Es war eben der erste Abschied meines Lebens.

Wenn in den nun folgenden Jahren der Herbst wiederkehrte, wenn die Krametsvögel durch die Gärten unserer Stadt flogen und drüben vor der Schneiderherberge die ersten gelben Blätter von den Lindenbäumen wehten, dann sah ich wohl manches Mal auf unserer Bank und dachte, ob nicht endlich einmal das Wägelchen mit dem braunen Pferde wie damals wieder die Straße heraufgebimmelt kommen würde.

Aber ich wartete umsonst; das Eisei kam nicht wieder.

* * *

Es war um zwölf Jahre später. — Ich hatte nach der Rechenmeisterschule, wie es damals manche Handwerkerlehre zu tun pflegten, auch noch die Quarta unserer Gelehrtenschule durchgemacht und war dann bei meinem Vater in die Lehre getreten. Auch diese Zeit, in der ich mich, außer meinem Handwerk, vielfach mit dem Lesen guter Bücher beschäftigte, war vorübergegangen. Jetzt, nach dreijähriger Wanderschaft, befand ich mich in einer mitteldeutschen Stadt. Es war streng katholisch dort, und in dem Punkte verstanden sie keinen Spaß; wenn man vor ihren Prozessionen, die mit Gesang und Heiligenbildern durch die Straßen zogen, nicht selbst den Hut abnahm, so wurde er einem auch wohl heruntergeschlagen; sonst aber waren es gute Leute. — Die Frau Meisterin, bei der ich in Arbeit stand, war eine Witwe, deren Sohn gleich mir in der Fremde arbeitete, um die nach den

der weiteren Rettung auf die Isolierung des Opfers und seiner eigenen Person sorgfältig bedacht sein. Der Verunglückte ist dann horizontal zu legen, die Kleider müssen gelodert werden, der Oberkörper möglichst ganz entblößt sein, damit Licht und Luft freien Zutritt haben. Der Kopf des Verunglückten darf aber nicht herabhängen, sondern muß leicht erhöht gelagert sein. Dem Bewußtlosen dürfen keine Getränke eingeflöscht, dagegen muß sofort mit der künstlichen Atmung begonnen werden. Ist nur ein Mann zur Stelle, so kniet dieser hinter dem erhöht gelagerten Kopf des Verunglückten nieder, umfaßt die Ellenbogen fugeförmig, preßt sie zuerst auf der Mitte der Brust zusammen und reißt dann beide Arme gleichzeitig nach oben und der Seite auseinander. Sind zwei Helfer zur Stelle, so kann die gleiche Bewegung ausgeführt werden, indem jeder der beiden Helfer je einen Arm des Verunglückten in der beschriebenen Weise bewegt.

Das Anfassen erfolgt dann aber in der Mitte des Oberarms und am Handgelenk des Verunglückten. In diesem Tempo werden 12-15 Bewegungen in der Minute gemacht. Sind die Arme durch den Unfall schwer beschädigt, so daß sie nicht bewegt werden können, dann wird die Zunge des Verunglückten mit einer Hand unter dem Taschentuch hervorgezogen und in einer zweiten Phase ohne Loslassen dem Zurückgleiten überlassen unter gleichzeitiger kräftiger Zusammendrückung des Brustkorbs. Die künstliche Atmung ist ohne Unterbrechung stundenlang fortzusetzen. Durch Bürsten der Fußsohlen und kalte Eingießungen in den Mastdarm, durch abwechselnd kalte und warme Uebergießungen der Brust kann die ununterbrochen fortgesetzte künstliche Atmung gefördert werden. Bei der Ausführung der künstlichen Atmung darf man jedoch nicht die Herzstätigkeit außer Acht lassen. Durch Betasten der linken Brustseite muß man sich von der Beschaffenheit des Herzschlages überzeugen. Durch starkes und rasches Schlagen auf die Herzgegend mit geballter Faust oder mit einem geschwungenem Tuch, sowie durch Reiben abwechselnd mit kalten und heißen Tüchern kann die Herzgegend gereizt werden, so daß sich der vorher durch die aufgelegte Hand kaum wahrnehmbare Herzschlag wieder der tastenden Hand durch deutliches Klopfen gegen die Brust bemerkbar macht. Nur wenn zwei Helfer anwesend sind, und der eine von ihnen abkömmlich ist, darf sich einer von beiden entfernen, um den Arzt herbeizurufen. Auf keinen Fall darf der Verunglückte auch nur wenige Minuten sich selbst und seinem Schicksal überlassen bleiben. Die möglichst schnelle Befreiung aus dem elektrischen Stromkreis, die unbedingt sofort einsetzende künstliche Atmung und gegebenenfalls Anregung der Herzstätigkeit umfassen die von dem Nächststehenden zu leistende erste Hilfe bei elektrischen Unfällen.

Mit Rücksicht auf die weite Verbreitung elektrischer Kraft bis, wenn man so sagen darf, in die feinsten Verzweigungen unseres heutigen wirtschaftlichen Lebens ist es notwendig, daß die Kenntnis von der ersten Hilfe bei elektrischen Unfällen Allgemeingut wird. Es sei daher zum Schluß

gestattet, in kurzer Form noch einmal übersichtlich zusammenzufassen, wie ein elektrischer Unfall sich bezüglich der Allgemeinstörungen der Gesundheit bei dem Verunglückten auswirkt, und wie den Gefahren zu begegnen ist. Bei einem elektrischen Unfall ist das Bewußtsein gestört, die Atmung und die Herzstätigkeit gehemmt.

Erste Hilfe:

- Befreiung des Verunglückten aus dem elektrischen Stromkreis; die Leitung ist spannungslos zu machen.
- Der Hilfeleistende muß auf seine und die Isolierung des Verunglückten bedacht sein (Holzbrett ohne Nägel, trockene Tücher, Marmel des eigenen Rocks, Gummihandschuhe dienen zur Isolierung).
- Die künstliche Atmung muß unbedingt und sofort in Angriff genommen und stundenlang fortgesetzt werden.
- Bei Ausführung der künstlichen Atmung ist auf die Herzstätigkeit zu achten.
- Nur wenn zwei Helfer zur Hand sind und einer von ihnen entbehrlich ist, darf dieser unter Zurücklassung seines einen Kameraden beim Verunglückten fortgehen, um den Arzt zu rufen.
- Der Arzt wird nach seinem Erscheinen die Leitung der weiteren Rettungshandlung übernehmen.

Es ist großes Gewicht darauf zu legen, daß jeder Arbeiter sich die

Handgriffe und Bewegungen zur Ausführung der künstlichen Atmung aneignet. In größeren Betrieben soll von Zeit zu Zeit nicht nur den Sanitätsgehilfen sondern allen Arbeitern, Fach- und Hilfsarbeitern, durch Markierung eines elektrischen Unfalls Gelegenheit gegeben werden, die zur Rettung und Wiederbelebung notwendigen Handgriffe praktisch zu üben. Auch müssen alle Arbeiter darüber unterrichtet sein, auf welche Weise am schnellsten ohne wesentliche Störung des Allgemeinbetriebes die elektrische Leitung spannungslos zu machen ist. Bei der außerordentlichen Wichtigkeit gerade der ersten Hilfe bei elektrischen Unfällen muß jeder Nächststehende bereit und in der Lage sein, richtig und sachgemäß erste Hilfe zu leisten. Auf diese Weise kann manchem Verunglückten das Leben gerettet werden.

* * *

Das Aktienkapital der Ver. Stahlwerke. Das Aktienkapital der neu gegründeten Vereinigten Stahlwerke A. G., deren Vorstandssitz Gen.-Dir. Böglar übernommen hat, beträgt 80 Mill. M. Die Quoten verteilen sich folgendermaßen: Rhein-Elbe-Union 39,5 v. H., Thyssenwerke 26 v. H., Phoenix 23,65 v. H., Rheinische Stahlwerke 8,5 v. H., Van der Zypen und Wiffener Hütte 2,35 v. H. Außerdem wurde der Stumm-Konzern angekauft.

Ein jeder wissen mußte - Gefahr bringt morsch Gerüste.

Zunftgefehen vorgeschriebenen Wanderjahre bei der späteren Bewerbung um das Meisterrecht nachweisen zu können. Ich hatte es gut in diesem Hause; die Frau tat mir, wovon sie wünschen mochte, daß es in der Ferne andere Leute an ihrem Kinde tun möchten, und bald war unter uns das Vertrauen so gewachsen, daß das Geschäft so gut wie ganz in meinen Händen lag. — Jetzt steht unser Joseph dort bei ihrem Sohn in Arbeit, und die Alte, so hat er oft geschrieben, häßlich mit ihm, als wäre sie die leidhaftige Großmutter zu dem Jungen.

Nun, damals saß ich eines Sonntagnachmittags mit meiner Frau Meisterin in der Wohnstube, deren Fenster der Tür des großen Gefangenhauses gegenüber-



verloren, und bei dem damals noch so langwierigen Reisen hatte ich ihn nicht einmal zu seiner Ruhestatt begleiten können. Aber die väterliche Werkstatt wartete auf den Sohn ihres heimgegangenen Meisters. Indes, der alte Heinrich war noch da und konnte mit Genehmigung der Zunftmeister die Sache schon eine kurze Zeitlang aufrecht erhalten; und so hatte ich denn auch meiner guten Meisterin versprochen, noch ein paar Wochen bis zum Eintreffen ihres Sohnes bei ihr auszuhalten. Aber Ruhe hatte ich nicht mehr, das frische Grab meines Vaters duldet mich nicht länger in der Fremde.

In diesen Gedanken unterbrach mich eine scharfe, scheltende Stimme drüben von der Straße her. Als ich ausblinnte, sah ich das schwindstüchtige Gesicht des Gefängnisinspektors sich aus der halboffenen Tür des Gefangenhauses hervorreden; seine erhobene Faust drohte einem jungen Weibe, das, wie es schien, fast mit Gewalt in diese sonst gefürchteten Räume einzudringen strebte.

„Wird wohl was Liebes drinnen haben“, sagte die Meisterin, die von ihrem Lehnstuhl aus ebenfalls dem Vorgange zusehen hatte; „aber der alte Sünder drüben hat kein Herz für die Menschheit.“

„Der Mann tat wohl nur seine Pflicht, Frau Meisterin“, sagte ich, noch immer in meinen eigenen Gedanken.

„Ich möchte nicht solche Pflicht zu tun haben, erwiderte sie und lehnte sich fast zornig in ihren Stuhl zurück.“

Drüben war indes die Tür des Gefangenhauses zugeschlagen, und das junge Weib, nur mit einem kurzen, wehenden Mäntelchen um die Schultern und einem schwarzen Tücheltchen um den Kopf geknotet, ging langsam die übersteigende Straße hinab. — Die Meisterin und ich waren schweigend auf unserm Platz geblieben; ich glaube — denn auch meine Teilnahme war jetzt erweckt —, es war uns beiden, als ob wir helfen mußten und nur nicht wußten, wie.

Als ich eben vom Fenster zurücktreten wollte, kam das Weib wieder die Straße herauf. Vor der Tür des Gefangenhauses blieb sie stehen und setzte zögernd einen Fuß auf den zur Schwelle führenden Treppenstein; dann aber wandte sie den Kopf zurück, und ich sah ein junges Antlitz, dessen dunkle Augen mit dem Ausdrud rasselosester Verlassenheit über die leere Gasse streiften; sie schien doch nicht den Mut zu haben, noch einmal der drohenden Beamtenfaust entgegenzutreten. Langsam und immer wieder nach der geschlossenen Tür zurückblickend, setzte sie ihren Weg fort; man sah es deutlich, sie wußte selbst nicht, wohin. Als sie jetzt aber an der Ecke der Gefangenanstalt in das nach der Kirche hinaufführende Gäßchen einbog, riß ich unwillkürlich meine Mütze vom Türhaken, um ihr nachzugehen.

„Ja, ja, Paulsen, das ist das Rechte!“ sagte die gute Meisterin; „geht nur, ich werde derweil den Kaffee wieder heiß setzen!“

(Fortsetzung folgt.)

Allerlei Wissenswertes über die Entwicklung der wichtigsten Verbrennungskraftmaschinen.

Von R. Waldura.

In Anbetracht der großen Bedeutung, die heute die Verbrennungskraftmaschinen in unserm Leben haben, ich erinnere nur an die Antriebsmaschinen in Kraftfahrzeugen, Flugzeugen und Schiffsmaschinen (Dieselmotoren) will ich hier kurz die Entwicklung und Eigenart dieser Maschinen schildern und bildlich erläutern. Voraus möchte ich allerdings erst noch bemerken, daß diese Abhandlung für den Laien bestimmt ist und ich mithin auf Kleinigkeiten und Spezialfachen mit Rücksicht auf leichtere Verständlichkeit nicht näher eingehen kann. Sollte jedoch der eine oder andere mehr darüber hören wollen, so steht ihm auf diesem Gebiete schon eine große Fachliteratur zur Verfügung.

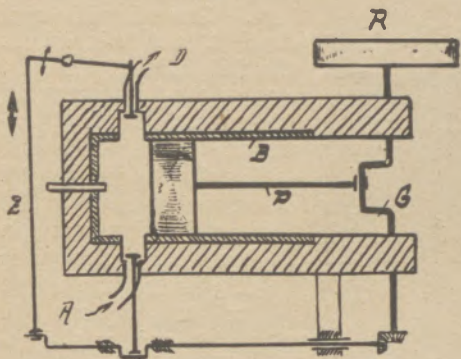


Fig. 1. Schema eines Verbrennungsmotors

Wie aus bestehender Skizze Nr. 1 ersichtlich, ähnelt die Verbrennungsmaschine sehr einer gewöhnlichen Dampfmaschine. Wie bei letzterer findet man auch hier den Arbeitszylinder, der jetzt allerdings oft mit der Buchse (B) ausgefüllt ist; der Kolben, der gleichzeitig auch Kreuzkopf ist, überträgt durch die Pleuellstange (V) und der geklopften Welle (G) die Arbeit auf das Schwungrad (R). Der Kraftstoff tritt bei A ein, wird durch die Zündung (Z) zur Explosion gebracht, d. h. er leistet Arbeit, und tritt hernach bei D als Verpuffungsrückstand ins Freie. Der Ein- und Austritt des Kraftstoffes wird durch zwangsläufig gesteuerte (aus der Skizze ersichtlich) oder selbsttätige Ventile geregelt. Neuerdings hat man schon ventillose Verbrennungskraftmaschinen. Da der ange deutete Motor einfachwirkend ist, so läßt man den Zylinder vorn offen.

Die Verbrennungsmotore benutzen als Treibmittel Luft, die durch Wärmezufuhr innerhalb des Zylinders die zur Verrichtung notwendige Kraft erhält, d. h. es wird im Arbeitszylinder ein Gemisch aus Luft und brennbarem Gas oder feinverteiltem flüssigen Brennstoff (Kraftstoff) verpufft bzw. verbrannt. Bei diesem Vorgang wird eine große Wärmeenergie frei, die Temperatur und Spannung der Verbrennungsgase wird stark erhöht, so daß hierdurch eine Arbeit geleistet werden kann. Die Größe der hierbei freiwerdenden Kraft hängt von der Größe des Zylinders, dem Mischungsverhältnis, der richtigen Durchbrennung des Gemisches und der rechtzeitigen Zündung zwangsläufig ab. Wenn man etwas (z. B. Holz) verbrennt, so entsteht Wärme, ebenso wird bei jeder Explosion im Motor eine nicht unerhebliche Wärmemenge frei. Da sich die Temperatur des Gehäuses schnell steigern bzw. das Material glühend würde und den dauernden Beanspruchungen nicht mehr gewachsen wäre, kühlt man den Arbeitszylinder mit Wasser bzw. Luft. In Fig. 2 ist der Wassermantel deutlich sichtbar, auch läßt sich die sinnreiche Kolben-Kreuzkopf-Kombination erkennen. Wie schon eingangs erwähnt, führt man der Maschine als Treibmittel Wärme zu. Wenn nun mit Rücksicht auf das Material gekühlt wird, so geht doch durch die Kühlung wieder Wärme verloren, d. h. durch des erwärmte Kühlwasser wird Wärme fortgeschleppt. Die Maschine arbeitet mit einem kleineren Wirkungsgrad und es wird ein Teil der aufgewendeten Wärme nutzlos vernichtet. Man muß deshalb immer bestrebt sein, so wenig als möglich zu kühlen; daß auch hier wieder eine Grenze gesetzt ist, versteht sich von selbst. Ein altbekanntes Sprichwort

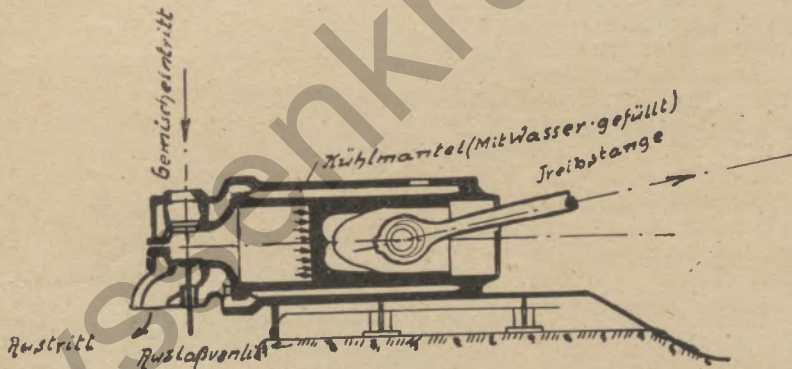


Fig. 2. Einwirkende Vieraktmaschine (Längsschnitt durch den Zylinder)

sagt schon: „Wer gut schmirt, der gut fährt“. Dieses gilt auch, besonders heute, für den Verbrennungsmotor. Ist die Temperatur zu hoch, so ist eine Schmierung unmöglich. Am günstigsten fühlt man 10 bis 15 Grad unter die Zündtemperatur des Schmiermaterials.

Als Treibmittel für Explosionsmotore hat man Leuchtgas, Koks-Ofengas, Schmelgas (Nebenprodukt der Braunkohlendestillation), Kraftgas (im Generator erzeugt) und Gichtgas (Hochofen). Gas als Treibmittel findet man fast nur bei stationären Maschinen. Bei fahrbaren Maschinen verwendet man alle flüssigen Brennstoffe, z. B. die Raffinate des rohen Erdöls, Rohbenzin, Leuchtpetroleum und Gasöl sowie die „flüssige Kohle“ in Form von Benzol, Mittelöl und Teeröl, vom Steinkohlenteer als Nebenprodukt der Verkokung der Steinkohle ausgehend. Aus Braunkohlenteer lassen sich Solvaöl, Paraffinöl und Paraffin gewinnen, die sich auch vorteilhaft im Verbrennungsmotor kraftspendend verwerten lassen. Spiritus kommt

als Kraftstoff meistens mit Benzol vermischt in den Handel. Da man bei der Verbrennung dieses Gemisches infolge von Säurebildung mit großem Luftüberschuß arbeiten muß, ist der Wirkungsgrad des Motors schlecht. Oft greift die Säure auch die Wandung des Zylinders an. Von der richtigen Zusammenlegung unserer Lebensnahrung hängt unser Wohlbefinden und zuletzt unsere Leistungsfähigkeit ab. Ist man zu viel und zu fett, so wird man träge, die Nahrung setzt sich fest und wird vom Körper (Magen) nicht richtig ausgenutzt. Bei zu magerer Kost dagegen wird der Körper schwach, leistungsunfähig und empfindlich. Was hier für den Menschen gilt, kann und muß man auch für den Verbrennungsmotor gelten lassen. Schon zu Anfang erwähnte ich die Bedeutung der Zusammenlegung des Gemisches.

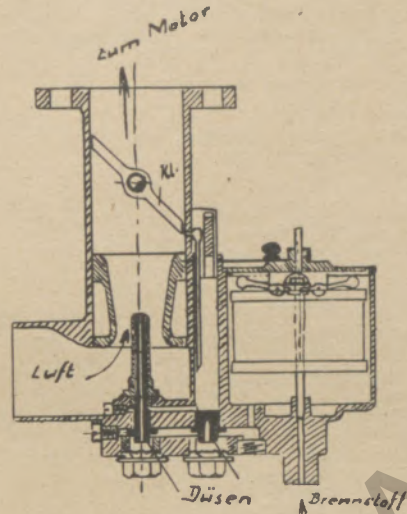
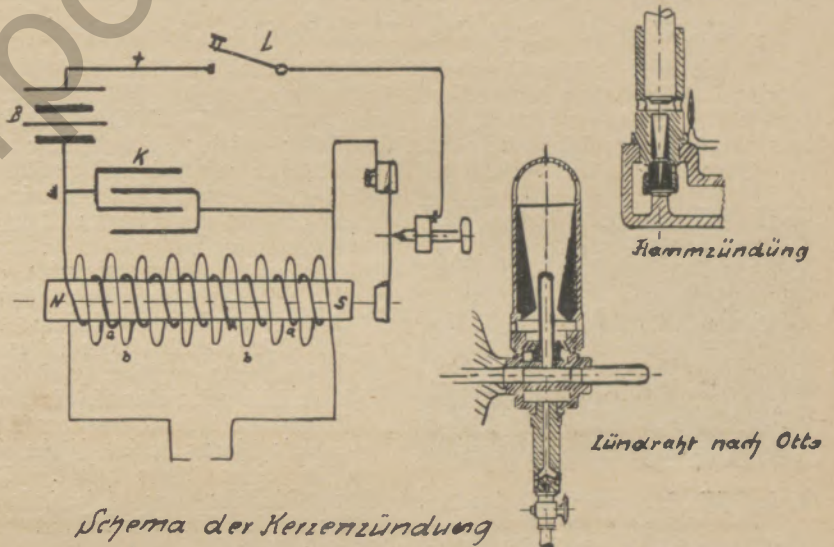


Fig. 3. Schnitt durch den Zenithvergaser

Jahrelanges Arbeiten, Denken und Versuchen erforderte es, bis ein passendes Instrument erfunden war, mit dessen Hilfe eine gleichmäßige genaue Gemischregulierung möglich war. Wenn ich vorhin sagte, daß der Kraftstoff als Gas-Luftgemisch bzw. aus feinverteiltem, zerstäubtem, flüssigem Brennstoff besteht, so kann man sich denken, daß der Vergaser allerhand Kinderkrankheiten durchmachen mußte, bis er als brauchbarer Faktor zu seiner heutigen Konstruktion kam. Benutzt man Gas als Kraftstoff, so fällt der Vergaser weg. Die zur Verbrennung notwendige Luft (Sauerstoff) wird dem Gas schon vorher zugelegt oder durch eine separate Leitung vom Kolben selbst angesaugt. Die letztere Lösung ist die einfachste, da man zur Gemischregulierung nur den Luftschieber zu bedienen hat.

Die Abbildung 3 zeigt den am meisten gebrauchten Zenith-Vergaser. Die Kraftstoffzuführung geschieht durch die beiden Düsen (D), die dem verlangten Gemisch entsprechend große Bohrungen haben. Die in die Gasleitung eingebaute Klappe (KL) dient zur Regulierung der Zufuhr. Der Brennstoff läuft entweder von selbst aus dem Bunker dem Ver-



Schema der Kerzenzündung

gaser zu oder wird ihm durch eine besondere Pumpe zugeführt. Der Schwimmer hält das Niveau bzw. den vorgeschriebenen Stand.

Wenn nun die Nahrung in den Zylinderraum gelangt ist, muß sie zur Entzündung gebracht werden; daß man dieses nicht mit einem gewöhnlichen Feuerzeug erledigen kann, wird wohl jeder wissen. Auch die Zündeinrichtung hat verschiedene Stadien zu durchlaufen. Von der Flamenzündung kam man über die Glühkopf- zu der heute wohl fast ausschließlich verwendeten elektrischen Kerzenzündung. Als Energiequelle dient bei letzterer der Elektro-Magnet und auch seltener noch eine Batterie (Akumulator). Heute findet man fast nur die sehr sicher arbeitenden, von der Weltfirma Rob. Bosch angefertigten Zündkerzen in Verbindung mit den Hochspannungs-Lichtbogen-Zünddynamos, die sich auch sehr gut bewährt haben.

Gefährliches Verhalten des Sauerstoffes gegen Del und sonstige Fette. In dem Laboratorium einer chemischen Fabrik ließ sich das Ventil einer Sauerstoffflasche nur ungenügend bewegen. Während der Abwesenheit des Chemikers versuchte nun ein Laborant, dieses Ventil durch Einölen gangbarer zu machen. Beim späteren Öffnen des Ventils kam der Sauerstoff mit dem Del in Berührung, wodurch heftige Entflammung unter Sprengwirkung erfolgte. Durch die umherfliegenden Eisenteile der Stahlflasche wurde der Laborant getötet. Da nun der Sauerstoff auch viel bei der autogenen Schweißung benutzt wird, ist es Sache der leitenden Verantwortlichen, die mit Schweißarbeiten beschäftigten Arbeiter fortgesetzt auf das gefährliche Verhalten des Sauerstoffes gegen Del und sonstige Fette aufmerksam zu machen und sie zu ermahnen, daß streng darauf geachtet wird, Del oder sonstige Fette von dem Sauerstoff fernzuhalten, selbst zur Druckmessung benutzte Vorrichtungen sollen möglichst vor dem Anschluß an die Sauerstoffflasche mit Aether entfettet werden. Auf keinen Fall darf ein Delen oder Einfetten irgendwelcher Gewinde für den Anschluß von Sauerstoffflaschen erfolgen. Lederdichtungen sind, da sie im allgemeinen Fett und Del enthalten, zu vermeiden.

Drinnen und Draußen.

Wiedereinführung der Prügelstrafe?

Wie die Api-Nachrichten berichten, hat der Schlichtungsausschuß Frankfurt-Main folgende Entscheidung gefällt: „Die Verprügelung von Arbeitskollegen ist nur dann Grund zur Amtsenthebung, wenn keine zwingenden Gründe zur Verprügelung vorliegen.“

Wenn der Betriebsrat, ungezügelt,
In dunklem Drang den Werkmann prügelt,
Dann schütt'le ich mein graises Haupt:
„Ist das erlaubt?“

Der Schlichtungsausschuß Frankfurt (Main)
Sprach weisen Munds: „Dies Recht ist sein,
Nichts darf ihm an den Wagen fahren,
Wenn seine Gründe „zwingend“ waren.“

Im Zuchtthaus wird nicht mehr geschlagen,
Dem Lehrer wehrt man's bei den Blagen,
Beim Arbeitsmann ist's keine Sünde,
Sind zwingend (des Betriebsrats!) Gründe.

Wenn sie es sind — das ist es eben —
Kann man ihn nicht vom Amt entheben,
Und leicht entleitet ihm die Hand,
So er die „Zwinglichkeit“ erlannt.

Solch Zwingligründe sind immens
An Wert — (vonwegen Präzedenz);
Es lohnt sich, deren Art zu finden
Und sie in Leder einzubinden.

Wenn der Betriebsrat, ungezügelt,
Dann öfter noch den Werkmann prügelt,
Haut er auf Budel ihn und Pödex —:
Gemäß Betriebsratprügelloder!

Flips.

Turnen und Sport.

Lehrlingswanderfahrt von Kiel nach Wilhelmshaven.

Ein Tag an Bord des Linienschiffes „Hannover“.

Ein halb 4 Uhr ist großes Wecken! Trotz der kurzen Nachtruhe herrscht im Walsraum der Herberge bald reger Betrieb. Unter dem fliegenden Wasser ist der letzte Schlaf schnell gewichen. Alles ist heute besonders munter, denn seit unserer gestrigen Fahrt auf der Kieler Förde, wo das Schwester Schiff der „Hannover“ lag, sind wir gespannt auf die Erlebnisse des heutigen Tages, den wir an Bord bei unseren blauen Jungen verbringen dürfen.



Linienschiff „Hannover“ auf hoher See.

Schnell wird Kaffee getrunken, angetreten und zur Anlegebrücke abmarschiert, wo uns ein Motorboot erwartet. Für die 50 Mann ist es ja ein bißchen eng. Aber auch der Lekke ist jetzt untergebracht, die Leine gelöst und mit dem Puffen des Motors geht's hinaus in die Förde, die noch in tiefer Ruhe liegt. Die ersten Strahlen der Morgensonne brechen hinter der Wolkenbank hervor, die uns wie eine ferne Alpenlandschaft erscheint.

Jetzt nimmt unser Führer Kurs auf den Kleinen Kreuzer „Emden“. Er bringt uns so dicht heran, daß wir jede Einzelheit erkennen. Auf der Schanze geht die Wache mit gezogenem Seitengewehr. An der Brücke erzählen goldene Buchstaben von den Heldentaten unseres Kriegskreuzers „Emden“. Unser neuer kleiner Kreuzer rüstet sich für eine zweijährige Auslandsreise. Ihm und seiner Besatzung entbieten wir in Gedanken einen stummen Gruß und wünschen ihm eine glückliche Heimkehr.

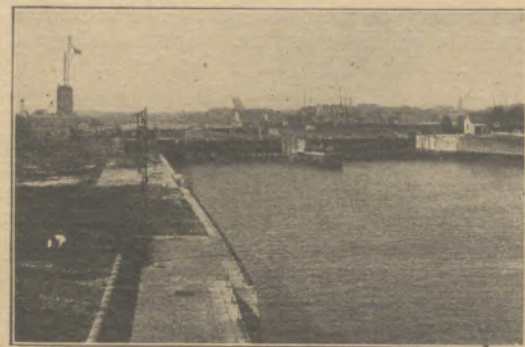
Jetzt dreht unser Boot nach Backbord bei und nimmt Kurs auf die Holtener Schleuse, die den Kaiser-Wilhelm-Kanal gegen die Ostsee abschließt. Noch ein paar Minuten und wir steigen an Land. Es ist 5 Uhr, wir sind also pünktlich. Die Sonne ist voll aufgegangen und durchwärmt die frische Seeluft. Die Sicht ist gut, aber von der „Hannover“ ist noch nichts zu entdecken. Doch uns wird die Zeit nicht lang. Wir üben das flotte Antreten noch mal, denn kritische Augen werden uns von Bord mustern. Auch sonst gibt es hier mancherlei zu sehen. Die mächtigen Schleusentore, zum Durchschleusen bereitliegende Handelschiffe, große Verlade-Einrichtungen, die schweren Voller zum Festmachen der Schiffe, alles interessiert uns. Ein Schwarm kleiner Fische im Schleusenbecken tummelt sich und macht uns mit seinen kühnen Luftsprüngen viel Spaß.

Da meldet die Signal-Station für 6 Uhr das Anlaufen der „Hannover“, und schon wird sie von uns gesichtet. Unser Linienschiff hat sich



Die Levensauer Hochbrücke.

inzwischen genähert. Die Flagge des Kommodore, des Befehlshabers der Nordsee-Streitkräfte, weht im Topp. Es dreht jetzt bei und fährt in die Schleuse. Einige Kommandos und Manöver an Bord, und die „Hannover“ liegt am Kai. Der Kanallotse und einige aus dem Urlaub zurückgekehrte Leute steigen an Bord. Eine Gruppe Matrosen unter Führung eines Leutnants geht an Land, es ist die Fußballmannschaft, die zu einem Wettspiel fährt. Wir sind bereits angetreten, unser Führer meldet uns beim Kommandanten, und wir erhalten Erlaubnis, an Bord zu kommen.



Die Brunshütteler Schleuse des Kaiser Wilhelm-Kanals.

Die Matrosen haben die Kasematten frei gemacht, und unsere Jungen beziehen dort ihre Quartiere. Das Gepäck wird abgelegt, und wir dürfen uns frei an Deck bewegen, was wir nach Herzenslust tun. Bald ist die „Hannover“ durchgeschleust und in langsamer Fahrt geht es durch den Kanal. Im Vordermast sehen wir ein Zeichen, das uns freie Fahrt gestattet; alle Schiffe müssen uns ausweichen, niemand darf uns überholen.

Jetzt erreichen wir die Holtener Brücke. Als wir heran sind, ducken wir uns unwillkürlich, es ist uns, als müßten die Mastspitzen an der Brücke abbrechen. Vom Kommandostrand haben wir einen guten Ausblick über die wunderbare Landschaft zu beiden Seiten des Kanals.

Unsere Jugend hat sich schnell mit den blauen Jungen befreundet; manch einer von ihnen hat seine Heimat auch im Ruhrtal und fragt nach, diesem und jenen. Als zum Kaffeholen gepiffen wird, tauchen schon hier und da freudestrahlende Jungen-Gesichter auf. Stolz mit einem Kessel bewaffnet, wollen die Jungen für ihre Bad in der Kombüse Kaffee fassen. Als alles sich getärt hat, ertönt die Pfeife des Bootmannsmaats der Wache. Schon immer haben die Jungen hingelauscht, wenn irgend ein Befehl ausgepfiffen wurde, aber der Maat sprach nur für kundige Ohren. Doch diesmal heißt es: „Die Industriehrlinge antreten zum Hängematten-Empfang!“ Das wird verstanden. Schnell hat der Maat die Seemanns-Betten verteilt. Jeder hat jetzt alles, was er für die nächste Nacht braucht, und nun kann das Schiff besichtigt werden, worauf alle ungeduldig warten.

Der erste Offizier hat am Morgen einige ältere Leute und Fähnriche bei der Dienstverteilung bestimmt, die unsere Lehrlinge durch das Schiff führen sollen. Die einzelnen Gruppen verschwinden jetzt in den Niedergängen, und ein paar Stunden lang sieht man nichts mehr von ihnen. Als sie gegen Mittag wieder auftauchen, will jeder am meisten gesehen haben. Die einen waren im Torpedobograum, die anderen bis dicht an der Schraube; vielen war's im Heizraum doch ein bißchen zu warm, weshalb sie sich von dort bald wieder verdrückten. In der Artillerie-Zentrale, im Mittelgang mit seinen vielen Kabein, im Maschinenraum, überall durften sie sich umsehen. Die beiden Türme mit den 28-Zentimeter-Geschützen und ihren Munitionsräumen wurden eingehend besichtigt. Bei den 17-Zentimeter-Kanonen hatte sich ein Geschützführer bemüht, den Jungen den Verschuß zu erklären, und einer erzählt stolz, er hätte sogar den Schlagbolzen in der Hand gehabt.

Pünktlich sind unsere Jungen beim Essenholen zur Stelle, denn von all der Kletterei haben sie mächtigen Hunger bekommen. Das kräftige Gericht besteht aus Bohnensuppe mit Rindfleisch und schmeckt besser als zu Hause. Um 2 Uhr beginnt mit „Alar Schiff“ an Deck wieder der Dienst. Dann wird auf den frischgeschauerten Deckplanen geturnt und Sport getrieben. Es ist ein herrlicher Anblick, wie all die kräftigen, gebräunten Gestalten vom Bootsmann bis zum Matrosen in kurzer Turnhose am Red und Barren üben. Jetzt folgt der Zeugdienst, Splissen und Knoten, sowie Dienstunterricht. Ein Teil der Leute macht Zeugwäsche, die jüngeren sitzen auf dem Vorderdeck und lernen, wie man haltbare Seilverbindungen macht, und unsere Jungen sind dazwischen, um auch ein wenig davon abzutreiben.

Einige von ihnen sind jetzt bis zur Brücke vorgezogen. Sie versuchen, dem Steuermann etwas abzugucken. Sie lernen kennen, wie man die Schiffsgeschwindigkeit im Kanal feststellt und glauben schon manchmal, sie müßten den wachhabenden Matrosen beim Dienst unterstützen. Es begegnet uns jetzt Schiffe aller Nationen. Gespannt wird erwartet, ob der Russe grüßt, ob der Engländer die Flagge dippt. Der diensttuende Matrose läßt sich eine gelinde Kontrolle von uns gefallen, denn er muß notieren, daß der Däne seine Flagge nicht zum Gruke niederholt.

Um 4 Uhr nähern wir uns der Brunshütteler Schleuse. Unser Signalgast hat schon Verbindung mit der Signallation aufgenommen. Seine Arme bewegen sich so schnell, daß wir die einzelnen Stellungen kaum erkennen. Bald legen wir mit einigen Dampfern zusammen in der Schleuse an und haben festgemacht. Der Kanallotse geht von Bord, und der Nordseelotse übernimmt die Navigation der „Hannover“. Es wird noch Post an Land gegeben, und dann geht's hinaus in die Nordsee.



Das Außenjade-Feuerschiff.

Als wir nach dem Kaffeewieder an Ded kommen, sehen wir bereits Cuxhaven in der Ferne. Der Wind ist stärker und die See bewegter. Eben wird der Befehl gegeben: „Klar machen zum Salutschießen!“ Die „Hannover“ hat Nachricht erhalten, daß vor Cuxhaven ein lettisches Kanonenboot, ein früherer deutscher Minensucher, liegt. Von sämtlichen Geschützen, Binnassen und Booten werden die Bezüge abgenommen und die Salutkanuschen klargelegt. Gespannt warten unsere Jungen auf den Augenblick, wo es los gehen soll. Jetzt muß alles von Ded, was nicht Dienst hat. Also schnell an die Bullaugen, von dort kann man ja auch etwas sehen. Aber welche Enttäuschung! Das Kanonenboot liegt im Hafen, es wird

Entwicklung unseres Vereins geworden. Jahrelang sind Verhandlungen mit der Stadt gepflogen worden, die aber leider zu keinem Ergebnis geführt haben.

Wer heute an unserem Sportheim vorbei kommt, sieht dort eine langsame aber sichere Veränderung des Geländes vor sich gehen. Der Vehrings-Turn- und Sportverein ist mit dem größten Eifer dabei, sich aus eigener Kraft seinen Sportplatz zu bauen.

Wenn wir heute soweit gekommen sind, so ist dies hauptsächlich der Initiative unseres Turnwartes Wiertulla zu danken, der immer wieder auf die Notwendigkeit der Beschaffung eines Sportplatzes hinwies. Die Direktion unseres Werkes hat uns in großzügiger Anerkennung der Ziele unserer Sportbestrebungen auch für unseren Sportplatzbau weitgehende Unterstützung zuteil werden lassen. Herr Regierungsbaumeister Stromeyer und Herr Rode von der Bauabteilung



Sportplatzbau des V.T.S.V.

nicht Salut geschossen. Das Signal „Seite“ ertönt, die Mannschaften beider Schiffe treten an Ded zum gegenseitigen Gruße an.

Bei unserer Rückkehr an Ded liegt Cuxhaven mit seinen Kasernen, das weithin sichtbare Seezeichen Kugelbake und die kleine Insel Neuwerk schon weit hinter uns. Wir sind in der offenen See, die ihre Spritzer jetzt bis zur Brücke hinaufwirft. Die „Hannover“ stampft etwas, aber alle ertragen es noch gut. Das sieht man an unseren Jungen, die vorn auf der Bad mit den dienstfreien Matrosen großes „Schinkenfloppen“ veranstalten. Einige Gruppen spinnen ein Seemannsgarn. Die Matrosen erzählen von ihren letzten Auslandsreisen nach Spanien und Finnland, vom Torpedobüschschießen in der Ostsee, und hier und da wird den Jungen wohl ein „Bär“ aufgebunden. Überall herrscht frohe Laune.

Allmählich ist es dunkel geworden. Ringsherum sieht man nichts als Wasser. Die Feuer vom Rotensand-Leuchtturm und vom Außenjade-Feuerschiff werden dauernd angepeilt, damit der Steuermann Kurs halten kann. Aus der Dunkelheit tauchen die Lichter der Insel Wangeroge auf, verschwinden aber bei dem diesigen Wetter schnell wieder. Kleinere Fracht- und Fischerei-Dampfer, die uns entgegen kommen, kämpfen mit der See. Sie haben die Nachlichter gesetzt und sehen recht gespensterhaft aus.

Als wir gegen 10 Uhr das Außenjade-Feuerschiff passieren, wiegt sich alles in den Hängematten und träumt von „Großer Fahrt“. Am anderen Morgen um 6 Uhr weckt uns ein flotter Marsch. Nun wird's aber Zeit. Als wir einen Blick durch das Bullauge werfen, merken wir, daß wir bereits in Wilhelmshaven vor Anker liegen. Hinter uns nimmt die „Schleswig-Holstein“ Kohlen, und bei den frischen Klängen der Bordkapelle verschwindet Korb auf Korb der schwarzen Diamanten in dem gewaltigen Schiffsrumpf.

Wir bekommen noch ein kräftiges Frühstück, geben dann Eßgeschirr und Hängematten ab und verabschieden uns von den Herren, denen wir im Namen aller Beteiligten für die freundliche Aufnahme auf der „Hannover“ danken. Als wir das Schiff verlassen, wird gerade zur Flaggenparade geblasen, und vorbei an der kohlenden „Schleswig-Holstein“ geht es zur Jugendherberge, unserem nächsten Quartier. Dwl.

Lehrings-Turn- und Sportverein.

Unser Sportplatz.

Immer wieder haben wir an dieser Stelle von unserem Sportplatz gesprochen. Bei unserer großen Mitgliederzahl und dem Umstand, daß wir nur unter den größten Schwierigkeiten für die zahlreichen Wettspiele Plätze bekommen konnten, war die Beschaffung einer geeigneten Sportplatzanlage zur Bedingung der Weiter-



Unsere Lehrlinge beim Bahnbau.

Durch Voren wird vom Kanalbau Plutostraße Deckboden für unseren Sportplatz herangeschafft.

liehen uns sachmännliche Beratung bei der Aufstellung der Pläne und der Beschaffung der benötigten Baumaterialien. Herr Kleinebrink sorgte für die Beschaffung des geeigneten Geländes. Diesen unseren Gönnern auch an dieser Stelle noch einmal unseren Dank! Wir hoffen weiterhin auf die Unterstützung unserer Vereinsleitung und der vorgenannten Herren, so wird die Durchführung der Arbeiten gesichert sein.

Um eine Vorstellung von der Größe des Platzes zu geben, seien dessen Maße mit ca. 260x110 Meter angegeben; es sind ca. 32000 cbm Erde zu bewegen! Zur Bewältigung dieser Arbeiten wurden uns von der Bauabteilung Gelbbahngeleise und -wagen zur Verfügung gestellt. Es muß als ein glückliches



Unsere Lehrlinge als Erdarbeiter.

Trotz der ungewohnten Arbeit wird unverzagt Hade und Schaufel geschwungen.

Zusammentreffen bezeichnet werden, daß gerade zur Zeit die Stadt mit der Durchführung von Kanalarbeiten an der Plutostraße beschäftigt ist, von denen wir Mutterboden zur Dedung unseres Platzes auf bequeme Weise zur Verfügung gestellt bekommen.

Die Arbeiten bestehen zunächst in der Ausfüllung der Bodensenkung gegenüber unserem Sportheim und in der Planierung des übrigen Geländes. Harte und ungewohnte Arbeit gilt es für unsere Lehrlinge zu leisten. Aber es geht ja um unseren Sportplatz! So wird trotz der brennenden Hände und lahmen Arme immer wieder kräftig zu Schuppe und Hade gegriffen.

Der Platz ist derart gedacht, daß er einen großen Spielplatz enthält, um den herum eine Laufbahn für 5 Läufer mit überhöhten Kurven gelegt wird, deren Länge ca. 500 Meter beträgt. Außer den notwendigen Sprunggruben usw. wird eine 100 Meter-Laufbahn und eine Hürdenbahn von ca. 110 Meter gebaut. Raum für Zuschauer ist genügend vorgesehen. Zwischen Platz und Laufbahn ist als Abgrenzung ein Rasenstreifen gedacht.

Die Beschaffung bzw. Freimachung des Geländes war nicht einfach, da wir zu unserem Bedauern den Sportplatz des Rasensport 08 und den vorgesehenen Platz von Hüllen 07 mit Beschlag belegen mußten. Beide Vereine spielen einstweilen mit B.B. 12 zusammen, bis auch für diese Vereine eine zufriedenstellende Lösung ihrer Platzfrage gefunden ist.

Naturngemäß müssen jetzt alle Kräfte angespannt werden, um das jetzt noch günstige Wetter für unseren Sportplatzbau auszunutzen. So machen wir statt Sport nunmehr hauptsächlich Arbeitsdienst. Indessen bleibt der Mittwoch und Donnerstag dem Turnen vorbehalten.

Wir richten auch an dieser Stelle noch einmal die Bitte an all unsere Mitglieder, Freunde und Gönner:

„Helft uns beim Bau unseres Sportplatzes!“

Wanzen, Kakerlake beseitigt unter Garantie das Radikalmittel CAPUT nur echt

Fachdrogerie M. Schneider, Gelsenkirchen Bahnhofstr. 37

Der L. T. S. V. auf dem Barmer Waldfest.



Zum 25. Male jährte sich am 5. September die Veranstaltung des Barmer Waldfestes als eine der größten dieser Art der Deutschen Turnerschaft. So gaben von jeher unsere besten Turner hier Proben ihres Könnens und stellten sich zum Wettkampf.

Aus allen Gauen unseres Kreises waren Vertreter entsandt worden. Vom Wetter begünstigt trat die große Schar der Turner, insgesamt ca. 1200 Mann, zum Drei- bzw. Vierkampf an.

Auch der L.T.S.V. hatte seine besten Vertreter Stramm, Frankholz, Rehahn und Böhm nach Barmen zum Wettkampf beordert.

Alle vier Turnbrüder brachten die erwarteten Erfolge. Bei schärfster Konkurrenz wurde Frankholz mit 61, Böhm mit 57 und Rehahn mit 44 Punkten Sieger. Bedauerlicherweise mußte Turnbruder Stramm, der sich beim Weitsprung den Fuß verstauchte, gleich zu Anfang ausscheiden. Trotzdem erzielte er noch im Kugelschießen (10 Kilogramm) mit 8,65 Meter eine anerkennenswerte Leistung. Im Einzelkampf liefen Frankholz und Böhm 100 Meter in der Zeit von 11,4 Sek. Die Zeiten wurden elektrisch abgestoppt und sind demnach einwandfrei genau. Eine außerordentlich gute Leistung erzielte Frankholz im 800 Meter-Lauf. Unter 35 scharfen Konkurrenten wurde er mit einer Zeit von 2:14,6 2. Sieger. Hätte Frankholz ein schärferes Training gehabt, so wäre seine Leistung sicherlich noch besser ausgefallen. Im Hochsprung war Böhm diesmal Fortuna nicht hold. Er konnte sich nicht in der ihm sonst üblichen Weise behaupten.

Wenn man bedenkt, daß auf dem Barmer Waldfest nur die Spitzenträger der sportlichen Leistungen der D.T. vertreten sind, so können wir uns zu den Erfolgen unserer Turnbrüder nur beglückwünschen. Erwähnt sei noch, daß die Weltmeisterin im Speerwerfen ihre eigene Bestleistung um 1 1/2 Meter verbesserte. Frä. Barenberg lief im 100 Meter-Lauf eine außerordentlich gute Zeit von 12,4.

Wir sprechen unseren Turnbrüdern auch an dieser Stelle unsere Anerkennung aus und bringen ihnen zur ihren Erfolgen ein frohes „Gut Heil!“

Werks-Allerlei.

Ein neuer Weg der Unfallverhütung und zur Unfallhilfe.

Der Gedanke der Unfalllosigkeit unseres Werkes ist die ständige Sorge unserer Werksleitung. Überlegungen in dieser Richtung haben zu neuen Wegen für die Durchführung dieser Bestrebungen kommen lassen.

Der Feuer- und Sicherheitsdienst ist mit der Einrichtung und Durchführung besonderer Schulungskurse der gesamten Belegschaft im Sinne der Unfallverhütung und zur Unfallhilfe beauftragt worden.

Es ist erstaunlich, festzustellen, wie wenig die Arbeitskameraden oft mit den einzelnen Gefahrenquellen vertraut sind. Dasselbe gilt für die bei Unfällen zu treffenden Maßnahmen. Hier sollen die Schulungskurse eingreifen und in Theorie und Praxis den Arbeitskameraden die Mittel zur Unfallverhütung und Unfallhilfe in die Hand geben.

Man ist z. B. mit der Ausarbeitung dieser Pläne für Schulungskurse beschäftigt. Soweit diese uns bis zum Redaktionschluss vorlagen, soll die Materie in vier Abteilungen, nämlich:

1. Praktische Unfallverhütung, 2. Erste Hilfe bei Verletzungen,
3. Gaschutz und Rettung Bergaster, 4. Verhalten bei Feuergefahr

behandelt werden. Wir werden an dieser Stelle noch des näheren über die Schulungskurse berichten und hoffen, durch diese Veranstaltungen zur weiteren Unfallverminderung unserer Hütte zu kommen.

Bei Unfällen Ruhe und Ueberlegung bewahren!

Entschlossenes Zugreifen zweier Arbeitskameraden in der Gefahr.

Vor kurzem noch konnten wir mitteilen, daß unser Arbeitskamerad Schlosser Walther Fisch aus der Hauptwerkstatt von der Berufsgenossenschaft die besondere Anerkennung sowie eine klingende Belohnung für Rettung eines Kameraden aus Lebensgefahr durch entschlossenes Eingreifen erhielt.

Besuchet die

städt. Konzert- und Theater-Veranstaltungen in der Stadthalle zu Gelsenkirchen.

Vormietepreise für 18 Vorstellungen:

14 Gastspiele des Schauspielhauses Düsseldorf und 4 Opern-, bzw. Operetten-Gastspiele des Stadttheaters Essen: Sperrsitz 60.- Mk., 1. Platz 45.- Mk., 2. Platz 25.- Mk., 3. Platz 13.50 Mk. — **5 Sinfoniekonzerte u. 1 Chorkonzert:** Vormietepreise für diese 6 Konzerte: 1. Platz 20.- Mk., 2. Platz 12.- Mk., 3. Platz 4.50 Mk. — **5 Meister-Kammermusik-konzerte:** Vormietepreise für diese 5 Konzerte: 1. Platz 12.50 Mk., 2. Platz 7.50 Mk., 3. Platz 3.75 Mk. — **6 Kammermusikalische Morgenfeiern:** (In der Aula des Realgymnasiums, Hochstraße) Vormietepreise für diese 6 Konzerte: 1. Platz 10.- Mk., 2. Platz 5.- Mk. Für Schüler: 1. Pl. 5.- Mk., 2. Pl. 2.50 Mk.

Beginn des Verkaufes der Vormietekarten für sämtliche Konzert- und Theater-Veranstaltungen:

Für die alten Vermieter: Ab Freitag, den 3. September, bis einschl. Montag, den 13. September. Für die neuen Vermieter: Ab Mittwoch, den 15. September, bis einschließlich Dienstag, den 21. September **auf Zimmer 45a des Rathauses, Ahstraße 24.**

Wir freuen uns innerhalb kurzer Zeit zwei weitere derartige Fälle des ruhigen und besonnenen Handelns im Augenblick der Gefahr zweier Arbeitskameraden hier mitteilen zu können.

Der Kontrolleur Arnold Heefers bewahrte einen Arbeitskameraden durch schnelles Zuspriegen in der Schlebergießerei vor dem Absturz vom Kran. Ohne dies entschlossene Zufassen wäre der Arbeitskamerad wenn überhaupt mit dem Leben, so dann doch sicherlich nur mit schweren Verletzungen davon gekommen.

Der Schlosser Franz Lehmann rettete einen Arbeitskameraden im Augenblick der höchsten Gefahr vom Stromtod. Der Arbeitskamerad war mit der Reparatur eines Kranes beschäftigt und kam dabei der Stromleitung zu nahe. Durch Herausreißen der Sicherungen befreite Lehmann seinen Kameraden.

Die Berufsgenossenschaft hat auch in diesen Fällen mit ihrer lobenden Anerkennung nicht zurückgehalten und in beiden Fällen eine Belohnung von Mark 20,— ausgekehrt.

Auch wir sprechen unseren beiden Arbeitskameraden an dieser Stelle unsere Anerkennung aus und wünschen, daß diese Beispiele von Geistesgegenwart und Hilfsbereitschaft im Augenblick der Gefahr allen Arbeitskameraden zum Vorbild werden möchten.

Ruhe und Besonnenheit zieren den Mann!

Tausche meine

2 Zimmer-Werkswohnung

in Bulmke, Wannerstr. 186. II. Etage, gegen eine gleiche oder 3 Zimmer in Schalke. Nur Werksangehörige der Hüllerwerke oder Hochöfen kommen in Frage.

Fritz Marutz.

Tausche meine 3 gr. Zimmer-Werkswohnung in Hüllen, Wannerstr. gegen eine 3 oder 4 Zimmer- auch Werkswohnung, mögl. in Bulmke.

Krojna, Wannerstraße 199.

Tausche meine

2 Zimmer-Privatwohnung

in Bulmke gegen eine 2 Zimmerwohnung gleichwo.

Bergmann, Irmgardstraße 8.

Tausche meine

2 Zimmer-Privatwohnung

1. Etage in Wattenscheid gegen eine 2-3 Zimmer-Wohnung in Gelsenkirchen od. in der Nähe des Werkes, auch Werkswohnung.

Friedrich Demurath, Bernhardstraße 29.

Tausche meine

3 Zimmer-Werkswohnung

in Bulmke, gegen eine gleiche mögl. in Hüllen, auch privat.

Angebote sind zu richten an die Schriftleitung, Wannerstraße 170.

Wer vermietet

2 unmöbl. Zimmer

mögl. in Bulmke oder Hüllen. Vergütet einmalig M. 50,— außer der monatl. Miete

Bohning, Preußenstraße 98.

Wegen Heirat des jetzigen Inhabers wird zum 1. 10. 26 ein schön

möbliertes Frontzimmer

frei. Wo, sagt die Schriftleitung der Hüttenzeitung.

Tausche meine

3 Zimmer-Privatwohnung

in Bulmke, gegen eine gleiche.

Angebote sind zu richten an die Redaktion, Wannerstraße 170

Wohnungstausch.

Wer will eine Wohnung in Gelsenkirchen mit einer Wohnung in Essen tauschen?

Angebote an die Redaktion.

Tausche meine 5 Zimmer-Wohnung (Privat) in Schalke gegen eine 4 Zimmer-Wohnung gleichwo.

Winkler, Grillostraße 39.

2 anständige junge Leute erhalten

Kost und Logis

Friesenstraße 46.

Anständiger junger Mann erhält

Logis und Kost

Wo, sagt die Redaktion, Wannerstr. 170.

Für leichtere Gartenarbeit

und für die Instandhaltung eines Grundstückes ein älterer, zuverlässiger Mann evtl. Invalide für mehrere Monate gegen entsprechende Vergütung sofort gesucht.

Zu erfahren in **Röhlinghausen, Burgstraße 11.**

Erstklassiges Milchschaaf

zu kaufen gesucht. Angabe über Milchleistung, Alter und Preis unter H. B. 17 an die Redaktion, Wannerstraße 170.

Schwerer eichener Schreibtisch

dunkel gebeizt billig abzugeben.

Elfenstraße 14, II. Etage.

Fast neue

Wäschemangel

billig zu verkaufen

Bergmannstraße 26, pt. 1.

Lehrlings-Turn- und Sport-Verein.

Am kommenden Freitag, den 10. September, findet um 8 Uhr abends in der Speisehalle am Haupttor eine ordentliche

Monats-Versammlung

statt.

Tagesordnung:

1. Verlesung der letzten Protokolle
2. Der Bau unseres Sportplatzes
3. Einweihung des Stadions in Heßler
4. Zahlung der Beiträge
5. Verschiedenes.

Wir erwarten von unseren Mitgliedern vollzähliges Erscheinen und machen dies zur Pflicht.

L.-T.-S.-V.: Bartsch, Vorsitzender.