

Phoenix-Zeitung

Abt. Hoerder Verein
Hoerde i. Westf.

Abt. Ruhrort
Duisburg-Ruhrort.

Werkszeitung des Phoenix, A.-G. für Bergbau und Hüttenbetrieb

2. Jahrgang.

Anschrift der Schriftleitung:
Düsseldorf, Bendemannstraße 2.

13. März 1926.

Nachdruck sämtlicher Artikel erwünscht, sofern
nicht ausdrücklich verboten.

Nummer 6

Der große Augenblick.

Seit dem 8. März ist also der große weltgeschichtliche Augenblick gekommen, in welchem Deutschland durch den Mund seines Reichskanzlers um die Aufnahme in den Völkerbund nachsuchte. Der Tag ist ein Wendepunkt nicht nur in der deutschen, sondern in der Geschichte aller Völker. Denn erst durch den Eintritt Deutschlands in den Völkerbund wird diese Körperschaft zu ihrem eigentlichen Dasein erweckt. Bisher, so konnte man leicht nachweisen, versammelten sich in Genf unter Teilnahme einiger unerheblicher Neutraler die sogenannten Siegerstaaten und beschlossen dort, was ihnen gut schien. Wenn jetzt Deutschland Mitglied des Völkerbundes wird, so werden manche Angelegenheiten zweifellos anders erledigt werden müssen, als es bisher der Brauch war. Denn nicht nur Deutschland kann hier jetzt seine Stimme erheben; es werden auch andere Völker bereit sein, seinen Worten Gewicht zu verleihen.

Man soll sich keinen Illusionen hingeben: Deutschlands Eintritt in den Völkerbund wird nicht immer zu reiner Freude Anlaß geben. Dazu gibt es zu viele Dinge, in denen wir mit den jetzt im Bunde hauptsächlich vertretenen Völkern nicht nur eines Sinnes sein können. Gleichwohl hat unser Reichskanzler vor ein paar Tagen in Hamburg versichert, daß wir mit dem besten Willen kämen, um den großen Gedanken des Völkerbundes mit verwirklichen zu helfen. Das müssen wir auch, wenn wir in Konsequenz der Locarno-Politik jetzt nach Genf gehen.

Und doch macht man uns schon jetzt unsern guten Willen recht schwer. Die Gerüchte wollen nicht verstummen, nach denen man mit uns zugleich auch andere Länder, vor allem das unleidliche Polen, in den Völkerbundsrat aufnehmen wolle. Auch die letzte Woche hat hierin keine Klärung gebracht. Zwar hat der französische Ministerpräsident Briand gelegentlich der Ratifikation der Locarno-Verträge in der französischen Kammer eine meisterhafte Rede gehalten, in der er seinen Landsleuten die Notwendigkeit der Locarno-Politik auch für Frankreich vor Augen geführt hat. Aber über den kitzigen Punkt der Ratserweiterung, der für uns augenblicklich der wichtigste ist, hat er leider nichts Deutliches gesagt. Auch der englische Außen- und Premierminister haben sich um eine klare Aussprache herumgedrückt. Das ist höchst verdächtig und könnte noch in letzter Stunde zu einer ganz anderen Lage führen, als die maßgebenden Herren in Frankreich und England es sich denken.

Unser Reichskanzler hat es denn auch in Hamburg offen ausgesprochen, daß jede Erörterung über etwaige Veränderungen in der Zusammensetzung des Rates oder in der Organisation des Völkerbundes Deutschland in eine unmögliche Lage bringen müsse. „Es ist für mich unfassbar,“ sagte der Reichskanzler weiter, „daß man es durch Ab-

lenkung unseres Standpunktes in der Frage der Ratseife dahin kommen lassen könnte, daß die großen Ergebnisse der Politik des letzten Jahres zerstört und die Aussichten, die die Mitarbeit Deutschlands im Völkerbund eröffneten, noch im letzten Augenblick vernichtet werden.“

Der große Augenblick des 8. März bedeutet also für unsere früheren Feinde eine schwerwiegende Entscheidung. Sie haben es in der Hand, ob sie die Politik von Locarno mit uns fortsetzen oder ohne uns weiterhin den Völkerbund aufziehen wollen, der dann eben keiner mehr ist. Wir warten gespannt, wofür sie sich entschließen werden.

Hoch klingt das Lied vom braven Mann! Wir können stolz darauf sein, daß dieses Lied unter Deutschen noch Geltung hat.

Erst die letzten Ereignisse auf dem stürmischen Weltmeer bewiesen es aufs neue. Der deutsche Dampfer „Westfalen“ aus Hamburg rettete aus schwerster Seenot die 27 Köpfe zählende Besatzung eines holländischen Dampfers; einem anderen deutschen Dampfer gelang es, 7 englischen Seelenten das Leben zu retten, und im Hafen von Safa war es wiederum ein deutscher Dampfer, der es fertig brachte, durch schnelles und mutiges Zuareifen ein schweres Erbschiffungsunfall zu verhüten. Das alles beweist uns, daß der alte deutsche Seemannsgeist noch lebt, und den anderen mag es ein Zeichen sein, daß das deutsche Volk zu Unrecht als ein Volk von Barbaren verleumdet worden ist und daß diese Barbaren sich nicht scheuen, ihr Leben für andere einzusetzen.

Am 28. Februar gedachte man in ganz Deutschland der Toten des Weltkrieges. Feierlich verkündeten die Glocken der Kirchen, daß wir unsere Gedanken sammeln an den Gräbern unserer tapferen Brüder, die für uns ihr junges Leben gelassen haben. Im Reichstag zu Berlin, wo die Spitzen des Reiches versammelt waren, sprach der Redner des Tages, der Präsident des Volksbundes Deutscher Kriegergräber-Fürsorge, die inhaltsschweren Worte:

„Ein Volk, das seine Toten vergißt, hat seine Ehre verloren. Schlimm, ein wehrloses Volk zu sein; — schlimmer, ein wehrloses Volk zu sein. Ein Volk, das solche Helden zu seinen Söhnen zählt, darf, hat ein Recht, an sich selbst zu glauben. Ohne irgendeinen Unterschied der Partei, des Alters, der Konfession, der Klasse und der Bildung liegen unsere Gefallenen da. Nur Eines gab es für sie: sie waren Deutsche!“

Reinhold Böß.



Schienentransportwagen der Abt. Ruhrort.

Wirtschaftlicher Rundfunk.

Die Leipziger Messe ist eröffnet worden. Schon seit langen Jahren bildet diese „Heerschau deutscher Arbeit und deutschen Unternehmungsgeistes“ eine große Anziehungskraft für das In- und Ausland. Das geht so weit, daß das handelsneidische England in diesem Jahre eine Konkurrenz-Messe in London aufgemacht hat, die, wenn man den vielleicht doch nicht ganz unbeeinflussten Stimmen der englischen Presse folgen darf, einigen Erfolg gehabt haben soll. Deshalb bleibt aber doch der Ruf der alten Leipziger Messe unangestastet, und gerade in diesem Frühjahr soll der Besuch des Auslandes besonders stark sein.

Auch der Reichspräsident hat sich die Messe angesehen und dabei eine Rede gehalten, in der er treffend ausführte, die Messe „zeige der Welt, daß Kraft und Wille der deutschen Wirtschaft ungebrochen seien“. Dann gab Hindenburg dem Glauben Ausdruck an eine allmähliche, aber stetige Besserung unserer gesamten Wirtschaftslage und knüpfte daran die Zuversicht, daß sich nicht Mutlosigkeit in den Kreisen des deutschen Handels und der Industrie breit mache, sondern daß überall der feste Entschluß sich rege, durchzuhalten und wieder aufzubauen.

* * *

Ueber dieses Thema sprach man auch vor einigen Tagen im Kreise berufener Wirtschaftler in Köln, wo Dr. Silberberg erklärte, es seien wenige Zeichen vorhanden, aus denen man schließen könne, daß bald ein Aufstieg komme. Es seien bestimmte Zeichen da, die für den Krisenablauf nach den Erfahrungen der Jahrzehnte vorher, typisch sind: Wir haben seit verhältnismäßig kurzer Zeit eine ganz ausgesprochene Geldflüssigkeit, wir haben fallende Zinssätze, wir haben zahlreiche Zusammenbrüche und haben endlich eine sehr große Arbeitslosigkeit. Das sind aber nach alten Erfahrungen unbedingt Zeichen des Krisenablaufs. Ob sie aber Zeichen des Wiederanstiegs sind, oder des Stillstandes der Krise, — das kann sein; aber es muß nicht sein. — Zur ernstlichen Schaffung der Vorbedingungen für eine Besserung ist aber nach Dr. Silberberg zweierlei vonnöten; nämlich zunächst die Erkenntnis, daß wir mit politischem Lavieren und vor allem mit Konzessionen auf dem Gebiete der Wirtschafts- und Finanzpolitik zur Förderung politischer Zwecke, persönlich-politischer Zwecke und allgemein-politischer Zwecke, unser Volk von Grund auf ruinieren. Dann aber ist notwendig die Einstellung auf vermehrte Gütererzeugung und deren Voraussetzungen. Nötig ist vor allem eine vernünftige Bildung der Selbstkosten und eine Regelung des Verkaufspreises durch die Konkurrenz.

Ein anderer Redner betonte eine zur Schaffung von Ausführüberschüssen sehr wichtige Maßnahme, nämlich die, durch erziehlische Maßnahmen den Verbrauch derjenigen nicht unbedingt erforderlichen Genuß- und Lebensmittel zu regeln, die wir vom Auslande einführen müssen.

* * *

Sparpolitik! Man kann nie genug davon reden. Sparsamkeit im Reiche, in den Ländern und Gemeinden! Sparsamkeit aber auch im eigenen Haushalt. Was uns vor dem Kriege so auszeichnete, wodurch wir unsern Wohlstand erworben hatten: diese Sparsamkeit muß wiederkehren. Daß sie bei vielen Volksgenossen schon wieder ihren Einzug gehalten hat, beweist auch die neueste Statistik der preussischen Sparkassen. Während im Dezember die Spareinlagen noch 1096,4 Millionen Reichsmark betrugen, stiegen sie im Januar 1926 schon wieder auf 1205,3 Millionen Reichsmark. Besonders erfreulich ist diese Entwicklung in Westfalen, wo der Zuwachs im Januar 10 Millionen Mark betragen hat, wozu noch rund 7 Millionen Mark Zinsen kommen, die zum Jahresabschluß gutgebracht werden. Damit sind die Spareinlagen in Westfalen auf rund 206 Millionen, also $\frac{1}{10}$ der Einlagen in ganz Preußen, angewachsen. Das stellt unserer heimischen Bevölkerung ein gutes Zeugnis aus!

* * *

Das rheinisch-westfälische Kohlenhindikat berichtet über die Lage des Kohlenmarktes im Januar und stellt dabei eine weitere Verschlechterung fest. Der Absatz hat sich trotz einer vorübergehenden Steigerung der Ausfuhr nicht gehoben, was natürlich in erster Linie auf die weiterhin schlechte Beschäftigung der Industrie zurückzuführen ist. Der Eisenmarkt bietet im Großen und Ganzen immer noch das unerfreuliche Bild der vergangenen Monate. Nach den beim Roheisenverband vorliegenden Aufträgen fehlt noch jede Voraussetzung für Wiederinbetriebnahme weiterer Hochofen, die seit Mitte vorigen Jahres dauernd stillgelegt worden sind, und damit für einen stärkeren Verbrauch an Hochofensok.

Nach alledem ist auf dem Ruhrkohlenmarkt der tiefste Stand noch nicht erreicht. Der Mehrbedarf des Winters hat aufgehört, der Frühjahrbedarf auf dem Baumarkt tritt nicht im erwarteten Umfang ein. Die Eisenbahn macht Abbestellungen. Das Geld ist zwar flüssig, aber die Abnehmer für Kohlen haben es nicht. Es ist daher im kommenden Monat mit einer weiteren Verschlechterung zu rechnen.

Die Hilfe des Staates für den notleidenden Ruhrbergbau, wenn sie überhaupt kommt, darf natürlich nicht in einer Unterstützungspolitik, wie beim englischen Bergbau, bestehen, sondern in der Beschaffung eines angemessenen Kredits.

L. u. g.



Er weiß es besser.



Kennst du den Mann der alles besser weiß? Nun, ich will ihn etwas näher kennzeichnen, vielleicht erinnerst Du Dich dann, ihm schon einmal begegnet zu sein! Also, Du hast Dir einen Anzug gekauft. Du bist zufrieden mit Preis und Beschaffenheit und freust Dich Deiner Erwerbung. „Ha!“ sagt da der Mann, der alles besser weiß, „viel zu teuer! Wenn Sie mir doch gesagt hätten, daß Sie sich einen Anzug kaufen wollten, ich hätte Sie beraten! Wer geht denn zu Levi-John?! Bei Veilchenthal hätten Sie kaufen müssen!“

Und schon gefällt Dir Dein neuer Anzug nicht mehr so, wie zu Anfang, Du zweifelst am Anzug, an Levi-John und Deiner eigenen Geschicklichkeit, preiswert einzukaufen. —

Oder Du erzählst voll Genugtuung von Deiner diesjährigen Ernte aus Deinem Gärtchen.

„Na, wissen Sie,“ sagt da der Mann, „das ist noch nicht so berühmt, was Sie da herausgeholt haben! Was? Nur fünf Zentner Kartoffeln? Ich habe von einem Stück Land der gleichen Größe zehn geerntet!“ —

Du hast Dir Hühner gekauft, hast einen netten Stall gebaut, siehst nun in Gesellschaft Deiner Frau und der Kinder mit Vergnügen zu, wie die lieben Tierchen das Futter picken, das ihnen das jüngste Mädel vorwirft, und freust Dich auf Eier, Rücken und Huhn mit Reis. Da kommt wieder der Mann, der alles besser weiß:

„Mit der Rasse sind Sie aber schön angeschmiert worden,“ sagt er, „das sind doch keine Krüper! Viel zu hoch! Davon werden Sie wenig Freude erleben. Und dann ist der Auslauf viel zu klein. Meine Hühner —!“

Ein Buch hat Dir gefallen, ein Artikel in der Zeitung hat neue Gedanken in Dir angeregt.

„Solch ein Blech!“ sagt der Mann, der alles besser weiß. „Sehen Sie mal, das ist ja alles ganz überlebt! Nein, hören Sie zu —!“

Da besuchst Du den guten Mann einmal in seiner Behausung, weil Du doch gerne lernen möchtest, wie man es anstellen muß, um den Grad der Vollkommenheit zu erreichen, dessen er sich stets rühmt. Und siehe da —, es ist nicht nur alles nicht besser, als bei Dir zu Hause, nein, meistens sogar erheblich schlechter! Der Garten ist kümmerlich, die Hühner, irgend eine unbestimmte Mischrasse, irren ungepflegt in einem schmutzigen Hofchen umher, und der Hausherr muß am Sonntag in der Stube sitzen und einen Colportageroman lesen, weil der Anzug von Veilchenthal schon wieder einmal zum Ausbessern von Flickenzeug liegt! —

Das sind nur so ein paar Proben von dem Manne, der alles besser weiß. Einige Andeutungen, um Dich zu warnen, falls er Dir einmal über den Weg laufen sollte. Denn er ist der widerwärtigste, ekelhafteste Gefell auf Gottes weiter Erde! Er nimmt uns das letzte bißchen Sonne aus dem ohnehin schon wenig heiteren Dasein und vergällt uns alle Freude durch seine unerbetenen Ratschläge.

Wie kann der Hüttenarbeiter gegen Vergiftungen durch Kohlenoxydgas geschützt werden?

Mitgeteilt von der Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft, Essen.

Bei dem Kampfe gegen die Vergiftungsgefahren durch Kohlenoxyd wird immer das Bestreben vorherrschen, dem Gase das Austreten aus den Entstehungs- und Fortleitungsräumen zu verwehren. Die Gasgefahr auf der Hochofengicht läßt es wünschenswert erscheinen, die Vergiftung nach Möglichkeit selbsttätig einzurichten und Menschenarbeit auf der Gicht vollständig auszuschalten. Ist das nicht möglich, so soll die Vorrichtung zur Bedienung der Sichtverschlüsse der Einwirkung der Gase entzogen werden, was vielfach durch Unterbringung der Sichtwinden in einem geschlossenen Raume erreicht wird. Im übrigen müssen die auf der Gicht austretenden Gase angezündet werden. Als Sichtverschlüsse werden meistens doppelte Klotzenverschlüsse eingebaut. Vor dem Öffnen der Verschlüsse muß die Sichtbedienung entgegen der Windrichtung Aufstellung nehmen.

Während die neuzeitlichen, der Fortführung des Gases zu den Reinigungs- und Verbrauchsstellen dienenden Leitungsanlagen durch ihre Form das Beseitigen des Flugstaubes ohne ein Befahren der Leitungen möglich machen, läßt sich in älteren Betrieben das Einsteigen von Menschen in einzelne Rohrteile nicht vermeiden. Ein unbedingt guter Abschluß gegen den noch mit Gas gefüllten Teil der Anlage ist hier besonders wichtig. Nach Möglichkeit müssen hier zwei Abperrorgane vorhanden sein. Wenn immer noch Leute angetroffen werden, die sich an besonders gefährlichen Orten, zu denen auch die Keller unter den Martinöfen gehören, unnötiger Weise, etwa zum Ausruhen, aufhalten, so ist das entweder ein Zeichen mangelhafter Aufklärung oder es liegt hier unverbesserliche Sorglosigkeit vor. Die Anbringung von Warnungstafeln, die unmittelbar auf die Gefahr hinweisen, beispielsweise mit der Aufschrift: Lebensgefahr durch Gas! Aufenthalt verboten! ist hier zu fordern.

Wichtige Schutzbestimmungen für den Generatorbetrieb stellen die Stoßlochverschlüsse dar, die den Austritt des Gases aus dem Generator und damit Schädigungen der auf der Stoßbühne beschäftigten Arbeiter verhindern sollen. Ihrer Konstruktion liegt der Gedanke zugrunde, die Stoßöffnung durch einen Luftschleier zu verschließen, der einerseits dem Gase den Austritt verwehrt, auf der anderen Seite ein ungehindertes Durchstoßen mit den Stoßeisen zuläßt. Zur Bildung des Luftschleiers verwendet man Preßluft, Gebläsewind oder Dampf.

Notgemeinschaft.

Kamerad!
Der Sinn der Welt scheint dir verwirrt,
Die schwere Sklavensessel stürzt,
Die Arbeit ohne Segen!
Die Mannesfaust ward schlaff und schwer,
Dir scheint, als wölk' sich nimmermehr
Ein neues Hoffen regen.
Kamerad!
Im Arbeitsrod aus grobem Tuch!
Die Faust vom Hammer hart, vom Pflug,
Laß' mich sie fest umfassen.
Das Schicksal hat auf dieser Welt,
In Not zusammen uns gesellt,
Ich werd' dich nicht verlassen.

Kamerad!
Des Blutes gleiche Welle rinnt
In uns, die eines Schicksals sind.
Kein Glück ist uns beschieden — — —
Doch Hammer ist die starke Not,
Und glühend schon die Flamme
Lobt . . .
Er soll zum Volk uns schmieden.
Kamerad!
Schür' deines Herzens reine Blut,
Volk will zu Volk — und Blut zu Blut,
Und muß sich neu gebären.
Aus Leid und Tränen, Not und Gram,
Soll unser Deutschland wundersam
Ersteh'n zu neuen Ehren.

Im übrigen sollte bei allen Arbeiten, bei denen die Möglichkeit von Gasvergiftungen vorliegt, in weitestem Umfange von Atmungs-, oder wie sie treffender zu nennen sind, von Gaschutzgeräten Gebrauch gemacht werden. Diese Geräte ermöglichen ein gefahrloses Eindringen in gasführende Räume und erfüllen aus diesem Grunde einen doppelten Zweck. Sie können im Rettungsdienst und als Arbeitsgeräte bei der Ausführung technischer Arbeiten in gasführenden Zonen Verwendung finden.

Die Sauerstoffatmungsgeräte sind nach dem Grundsatz gebaut, den Träger vollkommen von der Außenluft abzuschließen und von dem Sauerstoff der Atmosphäre unabhängig zu machen. Der zum Atmen notwendige Sauerstoff wird in verdichteter Form in einer Bombe mitgeführt. Er strömt zunächst in einen Vorratsbeutel und gelangt von da aus in die Lunge. Bei den meisten Apparaten wird die beim Ausatmen ausgestoßene Kohlenäure durch Ueberleiten über Nephali gebunden, der Verlust an Sauerstoff wird aus dem Vorrat ergänzt. Der Gebrauch der Geräte setzt unbedingt das Vorhandensein von geschulten Kräften voraus. Ein Schutzgerät in der Hand eines ungeübten Mannes bildet für diesen eher eine Gefahr als eine Sicherheit. Ebenso sachgemäß wie bei der Handhabung der Geräte während des Gebrauches muß bei ihrer Wartung verfahren werden.

Bei den Rettungsstellen der Werke müssen auch die Geräte in Bereitschaft gehalten werden, die bei eingetretenen Veräufungen die unterbrochene Atmungstätigkeit schnell wieder herstellen. Ein Apparat, der dies in Nachahmung der künstlichen Handatmung zu erreichen sucht, ist das „Inhabadgerät“, während der „Pulmotor“ einen vollkommenen Ersatz der künstlichen Handatmung erstrebt und die Atmungsluft abwechselnd in die Lunge drückt und wieder heraussaugt. Beide Geräte haben den Zweck, dem Körper Sauerstoff in vermehrter Weise zuzuführen, wodurch das mit dem Hämoglobin des Blutes verbundene Kohlenoxyd wieder abgesondert wird. Die Geräte sollen da angewandt werden, wo die Wiederbelebungsverfahren von Hand nicht ausreichen oder nicht sachgemäß durchgeführt werden können.

Seit einiger Zeit wendet man auch bei Kohlenoxydvergiftungen mit gutem Erfolg ein aus einer in Amerika wachsenden Pflanze gewonnenes Prä-

Teilspäne sind kein Kehrlicht, sondern wertvolles Material!

Geschichte.



Im Jahre 357 standen am Oberrhein deutsche Stämme in grimmiger Feldschlacht römischen Legionen gegenüber. Haus und Herd, Weib und Kind galt es zu schützen. — — — Spät am sinkenden Mittage — noch tobte der blutige Kampf unentschieden — entstand unter den Germanen plötzlich ein Stöhnen und sodann ein wütendes Geschrei. Als die römischen Soldaten und ihre Häuptlinge das vernahmen, erbebte ihnen das Herz. Unter allen Römern aber war ein einziger, der nicht erbلاste, sondern im Gegenteil ein Lächeln, ein ruhiges, beinahe vergnügtes Gesicht zeigte, das war Flavius Julianus, der Oberfeldherr selbst.

Der hatte, als ein gelehrter Mann, die Geschichte Roms und die Kämpfe der Römer mit den Germanen seit Marius und dem Zimbern und Teutonen studiert, hatte selbst, seit er in Gallien war, mehr als einmal mit Germanen gekämpft, daher kannte er seine Leute und wußte, was das Geschrei da drüben zu bedeuten hatte. Während daher seine Umgebung in peinliches Schweigen versank, klopfte er sein Pferd gemächlich auf den Hals und sagte: „Die Sache ist erledigt, und die Schlacht gewonnen; sie fangen an, sich selbst aufzufressen.“ Dann schnippte er mit der Hand zu den tobenden Massen hinüber, und „furor teutonici“ sagte er, mit einem kurzen Lachen, das für die Alemannen nicht gerade schmeichehaft klang.

Und wie er vorhergesagt hatte, so geschah es. Nach einiger Zeit waren kamen die Germanen zum neuen Ansturm wieder heran, aber ihr Andrang war diesmal noch regelloser als zuvor; von den Häuptlingen, die vordringend die einzelnen Haufen gelenkt hatten, war nichts mehr zu sehen: nur eine wüste Masse wälzte sich den Römern entgegen. Ein paar Kommandos auf römischer Seite — wie stählerne Keile drangen die Legionen von allen Seiten in den wogenden Haufen ein, zertrüben, zerrissen und zerprengten ihn, und als der Nachmittage zum Abend wurde, deckten Tausende von Alemannen mit ihren Leibern die Wälder, andere Tausende verschlang auf ihrer Flucht der Rhein; die Alemannen waren in furchtbarer Schlacht furchtbar geschlagen und ihre Kraft für hundert Jahre gebrochen. Was war da drüben geschehen? Was hatte das Geschrei zu bedeuten gehabt? Als die Germanen bemerkten, daß all ihr Ringen und Bemühen zu nichts führte, erariff sie plötzlich eine sinnlose Wut. Nicht gegen die Römer aber richtete sich diese

Wut, sondern gegen ihr eigenes Fleisch und Blut, gegen sich selbst, und „die Häuptlinge von den Pferden!“ ging plötzlich ein rasendes Geschrei durch die gesamten Massen. „Es geht uns schlecht, und jemand will uns zur Vernunft reden! Das sind die Häuptlinge! Und die Häuptlinge reiten zu Pferde, während wir zu Fuß gehen! Niemand soll reiten, während andere gehen, niemand etwas voraushaben, alles soll zu Fuß gehen! Alles zusammen zugrunde gehen! Darum herunter mit den Häuptlingen von den Pferden! Herunter!“ Und also mußten die Häuptlinge von den Pferden steigen, hatten keinen Ueberblick über ihre Haufen, und die Schlacht ging verloren. Der starke Alemannenkönig Chnodomar wurde gefangen und starb in Gram über sein „selbstmörderisches“ Volk.

Ein Chronist.

Der Parteigeist überwuchert uns und verlockt das Volk, daß es das eigene Vaterland erschlägt, und diesen Parteigeist flage ich an vor Gott und der Geschichte, wenn das ganze herrliche Werk unserer Nation von 1806 und 1870 wieder in Verfall geraten wird.

Bismarck 1885.

„Wenn es dem Deutschen nicht so geht, wie er wünscht, daß es ihm gehen möchte, dann wird seine sonst so geduldige Seele plötzlich wild: der Verserker, der er vor tausend Jahren war, wacht wieder in ihm auf. Dann bedarf es nur eines leichten Anstoßes, des Flüsterwortes eines Verführers, des Heißwortes eines Verhebers, und die schwellende Blut spritzt plötzlich als Flamme auf, der verhaltene Unmut wird plötzlich Wut und Majerei. Und was das Schreckliche, das Wahnsinnige an diesem Wahnsinn ist: nicht gegen den Dritten, den Fremden da draußen, gegen das eigene Fleisch und Blut, gegen den Landsmann, gegen alles, was deutsch ist, gegen Deutschland richtet sich die Wut des verzweifenden Deutschen. Der Grimm der deutschen Seele ist der Grimm der allezeit wilden Natur, in der die selbstzerstörerische Wollust wohnt, ihren Schmerz an dem auszulassen, was ihr in Wahrheit das Liebste, Höchste und Heiligste ist, dieses Liebste, Höchste und Heiligste zu beschimpfen, zu verletzen, zu vernichten; nicht aus kalter Ueberlegung, sondern aus der sinnlosen Wut des Schmerzes, die nur ein einziges, ein letztes noch lenkt und will: selbstmörderisch zu verrotten unter den Leichen von Vater und Mutter, sie zu begraben unter den Trümmern des eigenen Hauses.“

parat, das Lebelin-Zugelheim, an. Man führt dem Gasranken das Mittel durch Einspritzen zu.

Es sei noch daran erinnert, daß auch das unseren Wohnungen zugeführte Leuchtgas Kohlenoxydgas enthält und daß bei den anzuwendenden Vorsichtsmaßnahmen hier besonders auch an die Explosionsgefahr — man denke an das vor wenigen Wochen in Berlin passierte furchtbare Leuchtgas-Explosionsunglück, das ein Haus vollständig zerstörte und mehr als zehn Menschen das Leben kostete — gedacht werden muß. Die dem Leuchtgas anhaftenden Riechstoffe, die das Gas wahrnehmbar machen, können beim Durchtritt des Gases von einem Stockwerk zum andern, etwa durch poröse Teile der Zimmerdecke, zurückgehalten werden, sodaß es bezüglich seiner ihm innewohnenden versteckten Gefahr dann ebenso zu bewerten ist, wie das gereinigte Siedgas.

Die Arbeitsgemeinschaft von Arbeitgebern und Arbeitnehmern in der Sozialversicherung.



Neben den eigentlichen Geld- und Sachleistungen, die die Sozialversicherung der deutschen Arbeiterchaft bietet, ist von der größten Bedeutung, auf welche Art und Weise die Verwaltung in der Sozialversicherung geregelt ist. Der Gedanke der Selbstverwaltung, den Freiherr von Stein in schwerster Zeit als wichtigstes Mittel zum Wiederaufbau des darniederliegenden Preußen erkannt und verwirklicht hat, beherrscht in weitestem Maße die verschiedenen Zweige der Sozialversicherung. Arbeitgeber und Arbeitnehmer

sind durch den Gesetzgeber beauftragt, die von ihnen geleisteten Beiträge gemeinsam im Rahmen der gesetzlichen Schranken unter weitestgehender Selbstständigkeit und Freiheit zu verwalten, und zwar ist ihnen nicht nur eine Mitwirkung bei den eigentlichen Recht gestaltenden Beschlüssen (durch den Ausschuß, Verwaltungsrat) übertragen worden, sondern das Gesetz hat ihnen auch die Ausführung der Verwaltungsarbeit (durch den Vorstand) zugewiesen.

Die Krankenversicherung gewährt ihre segensreichen Leistungen durch Vermittlung der Krankenkassen. Die Beitragslast wird zu $\frac{1}{3}$ von den Arbeitgebern und zu $\frac{2}{3}$ von den Arbeitnehmern getragen. Entsprechend dieser Lastenverteilung ist das Mitbestimmungsrecht in den Kassenorganen — Vorstand und Ausschuß — festgesetzt.

In der Invalidenversicherung ist die Selbstverwaltung ähnlich geregelt. Der Vorstand der Landesversicherungsanstalt besteht aus beamteten und nicht beamteten Mitgliedern. Die nicht beamteten Mitglieder gehören entsprechend der Beitragslast je zur Hälfte den Arbeitgebern und Arbeitnehmern an; bei der Beschlussfassung haben die nicht beamteten Mitglieder den ausschlaggebenden Einfluß. Der Ausschuß der Landesversicherungsanstalt besteht nur aus den Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer, so daß hier der Grundgedanke der Selbstverwaltung wieder voll zur Geltung kommt.

Die Angestelltenversicherung schließt sich in dem Aufbau ihrer Organe der Verwaltung der Landesversicherungsanstalten an. Das Direktorium setzt sich zusammen aus beamteten und nicht beamteten Mitgliedern, und zwar ist die Zahl der ehrenamtlichen Mitglieder auf je 3 Vertreter der Versicherten und der Arbeitgeber festgesetzt. Außerdem muß die Zahl der ehrenamtlichen Mitglieder größer sein, als die der beamteten, so daß auch hier der ausschlaggebende Einfluß den Arbeitgebern und Arbeitnehmern zufällt. Der Verwaltungsrat besteht aus mindestens je 12 Vertretern der Ver-

sicherten und der Arbeitgeber und dem Präsidenten des Direktoriums als Vorsitzenden. Beschlüsse werden mit Stimmenmehrheit gefaßt. Als weitere örtliche Organe der Selbstverwaltung sind noch die Vertrauensmänner zu erwähnen, die ebenfalls zur Hälfte aus Arbeitgebern und Arbeitnehmern bestehen und in den Bezirken der unteren Verwaltungsbehörde die ihnen zustehenden Aufgaben erfüllen.

Während in den bisher aufgeführten Zweigen der Sozialversicherung Arbeitgeber und Arbeitnehmer gemeinsam die finanziellen Lasten tragen, fallen die Aufwendungen in der Unfallversicherung allein den Unternehmern zur Last. Dementsprechend ist die Selbstverwaltung in der Unfallversicherung den Unternehmern allein übertragen. Nur an den Rentenfeststellungsausschüssen und beim Erlaß der Unfallverhütungsvorschriften sind auch Vertreter der Arbeitnehmer beteiligt.

Diese Selbstverwaltung in der Sozialversicherung hat in hohem Maße dazu beigetragen, daß die deutsche Sozialversicherung ihre Aufgaben in so ungeahntem Maße erfüllt hat. Das Solidaritätsprinzip, der Gedanke gemeinsamen Nutzens, gemeinsamen Risikos, gemeinsamen Leidens war in den Organen der Versicherungsträger lebendig geworden und hatte die natürliche Arbeitsgemeinschaft von Arbeitgebern und Arbeitnehmern geschaffen, ohne die ein Aufstieg nicht möglich ist.

Dieser Gemeinschaftsgedanke in der Sozialversicherung muß auch die Brücke sein für ein Zusammenarbeiten von Arbeitgebern und Arbeitnehmern im Wirtschaftsleben überhaupt. Was man in Zeiten größter Not, beim Zusammenbruch des deutschen Volkes im Jahre 1918 und beim Ruhrkampf im Jahre 1923 erkannt und verwirklicht hatte, muß ein dauernder Bestandteil der Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern werden. Der schlichte Gedanke der Arbeit um der deutschen Freiheit willen sollte alle Gegensätze überbrücken und die tragende Idee einer neuen Arbeitsgemeinschaft zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern werden.

Aus diesem Gesichtspunkte heraus hat auch die Phoenix N. G. eine Werkzeitung ins Leben gerufen als ein Organ zur Förderung und Pflege des Gedankens der Werksgemeinschaft. An Stelle des immer größer werdenden Mißtrauens muß der Gedanke der Arbeitsgemeinschaft im Herzen und im Willen aller Beteiligten lebendig werden, damit die wachsende Not der deutschen Wirtschaft überwunden werden kann.

Deutsches Helium.

Nachdem es unlängst gelungen ist, das Helium auch in der physikalisch-technischen Reichsanstalt in Berlin zu verflüssigen, erscheint ein neuer Weg zur Gewinnung des reinen Heliumgases auch in Deutschland von großem Interesse. Nach einer Mitteilung aus dem chemischen Institut der Universität Berlin läßt sich das Helium aus radioaktiven Mineralien, besonders auch aus Monazit, ohne Schwierigkeiten gewinnen. Aus einem Kilogramm Monazitfand kann man ein Liter Helium gewinnen, wobei der zurückbleibende Sand seinen Wert für die Gewinnung des Thoriums und der seltenen Erden behält. In den deutschen Thoriumfabriken würde man ohne Schwierigkeit eine Ausbeute von 250 bis 500 Kubikmetern Helium als Nebenprodukt gewinnen können.

Weltkraftkonferenz in Basel. Die Weltkraftkonferenz, der 30 Staaten angehören, hat auf die Initiative des schweizerischen Nationalkomitees für diesen Sommer nach Basel eine Sondertagung einberufen. Sie steht im Zusammenhang mit der vom 1. Juli bis 15. September in Basel stattfindenden Internationalen Ausstellung für Binnen-Schifffahrt und Wasserkraftnutzung und wird nicht nur diese beiden Themen, sondern auch die Frage der Elektrifizierung der Bahnen, des Austausches von elektrischer Energie zwischen den einzelnen Ländern und der Möglichkeit der Verwendung von Elektrizität in der Landwirtschaft erörtern.

Unfall bedeutet Lohnausfall — seid vorsichtig!

Und unterdessen steht da draußen der Fremde, der Kluge, der Kaltblütige. Mit höhnischem Lächeln horcht er auf das Schreien, Schimpfen und Toben. Dann schnippt er mit der Hand: „Sie freissen sich selber auf.“

Unterdessen stehen in Polen die Polen, in Böhmen die Tschechen und sehen händereibend zu, wie die Deutschen sich untereinander auf freissen, und flüstern sich schmunzelnd zu: „Laßt sie nur machen! Wir haben von ihnen lernen, schreiben und denken gelernt, und jetzt können wir von ihnen noch etwas Wertvolleres lernen, nämlich wie man es nicht machen muß, wenn man ein Volk werden und bleiben will. Nur ein Weibchen noch weiter so, dann sind unsere Lehrmeister von gestern unsere Holzhauer, Diener und Hausknechte!“ — So sprechen unsere Feinde. Und wer etwa, in den deutschen Philisterschlafrock gehüllt, sich mit dem Wohlstandstrost „es ist übertrieben“ trösten möchte, den werden die Tatsachen über kurz oder lang eines anderen belehren.

Wildenbruch 1903.

* * *

Was haben uns diese Tatsachen gelehrt? — Die Schilderung des Chronisten, Bismarcks Anlage, wie auch Wildenbruchs Warnung haben es nicht vermocht, uns die Augen zu öffnen. — Aus der Geschichte haben wir nicht lernen wollen, vielleicht wird die furchterliche Not, welche die Folge ist, ein besserer Lehrmeister sein.

Auf Nachtwache in der Radsackwerkstatt.

Wie endlos dehnt sich die lange Nacht,
Die Uhr verkündet längst schon Mitternacht. —
Ich wand're auf und ab im halben Dunkel,
Es wirft des Glühlicht's spärliches Gefunkel
Ein schwaches Dämmern in den Arbeitsaal:
Still stehen die Maschinen, reich an Zahl,
Im Schattenspiel, gleich Monumenten,
Gespenstig auf den Fundamenten.

Der Räder ehernes Getöse.

Das Klattern, Surren und Gedröhne,
Es ist verstummt. — Und alles scheint erstarrt,
Als ob's auf's neue der Bewegung harret:
In langen Reihen stehen die gedrehten Säze,
Und menschenleer sind alle Arbeitsplätze. —
Vom Werkstattlärm kein Laut jetzt mehr. —
Die Stille laßt um mich her. —

Nur leises Knacken dann und wann:
Vom Kesselhaus her, nebenan,
Schaut Dampf man in die Heizanlagen. —
Der junge Werktag kommt mit Zagen.
Er reißt sich an die Sonntagnacht
Und löst auch ab die Werkstattwacht. —
Halb sechs Uhr — die Sirenen heulen —
Aus allen Straßen Menschen eilen;

Denn rücksichtslos rief jäh die Pflicht
Aus Schlafes Armen sie zur Schicht,
Und neugefähter Schaffenswille
Verscheucht die wehevolle Stille.
Des Räderwerks rasendes Tempo beginnt,
Unsichtbare Kräfte in Wirkung sind:
Es zischt und fauchet, es rattert und rasselt,
Es dröhnet und stöhnet, es knattert und prasselt;

Die Kranen sausen, die Ketten klirren —
Es ist ein tausendfach Tönechwirren,
Das stets auf's Neue die Luft durchzittert,
Wenn der stählerne Meißel das Eisen splittert. —
So singt die Werkstattmelodie
Ihren Teil des Gesanges der Industrie. —
Wie Veten zittert des Herzens Schlag: —
So klinget und singet es Tag für Tag. —

H. W a u s, Abt. Hoerder Verein, Räderfabrik.



Ein Gang durch die Abteilung Ruhrort.

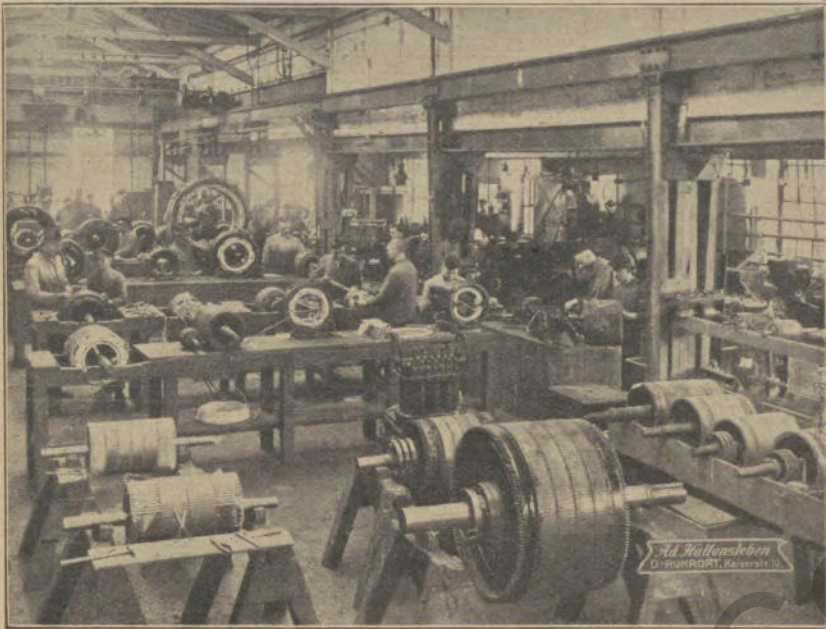
XIII.

Der Elektrische Betrieb. — Das Hauptmagazin. — Das Transportwesen.



Der Elektrische Betrieb.

Unter den Hilfsbetrieben verdient der Elektrische Betrieb heute ganz besondere Beachtung. Ihm liegt die Unterhaltung sämtlicher Telefon-, Signal-, Beleuchtungs-, elektrischen Bahn- und Kraftanlagen ob. Mit der fortschreitenden Einführung des elektrischen Antriebes in allen Betrieben, die wir bei unserm Rundgang auf Schritt und Tritt verfolgen konnten, und die jetzt alle anderen Antriebsarten fast ganz verdrängt hat, stieg der Umfang der auf diesem Gebiet zu bewältigenden Aufgaben in wenigen Jahrzehnten von kleinsten Anfängen rasch zu seiner heutigen Bedeutung. Diese wird uns klar, wenn wir bedenken, daß sich z. B. rund 2100 Motoren auf dem



Elektrischer Betrieb: Wickelei.

Werk in Betrieb befinden, daß etwa 6400 Brennstellen mit insgesamt 2 300 000 Kerzenstärken installiert sind, und daß ein Fernsprechnetz mit etwa 300 Sprechstellen für schnellste Verständigung der Betriebe untereinander sorgt.

Zur Überwachung der elektrischen Anlagen sind den einzelnen Betrieben Monteure bzw. Motorenwärter zugeteilt, die bei etwaigen Störungen sofort zur Hand sind und kleinere Reparaturen sogleich an Ort und Stelle ausführen. Für größere Reparaturen ist eine besondere Reparaturwerkstatt vorhanden. Sie ist mit Drehbänken und Bohrmaschinen, Schapingbank, Scheren, Schleifmaschinen, Sägen usw. ausgerüstet. Ferner sind Spezialeinrichtungen, wie eine Kegelabziehmaschine, ein elektrisch beheizter Trockenofen und dergl., vorhanden, sodann die nötigen Wickelbänke, Feilbänke usw. In dem Hauptraum werden vor allem Motoren neu gewickelt und gelagert. Ein Prüffeld mit allen erforderlichen Meßinstrumenten gestattet das gleichzeitige Erproben und Einlaufen von 2 Motoren bis zu 100 Pferdestärken. Für die Belastung der Motoren sind 2 Gleichstrommaschinen vorhanden, die den erzeugten Strom wieder ins Netz abgeben. In einem andern Raum werden Kontroller, Widerstände, Schütze, Bremsmagnete usw. repariert. Ein anderer, die Lichtabteilung, dient der Instandhaltung von Lampen und Telefoneinrichtungen. Im Eichraum werden Instrumente, wie Stromzähler, Volt- und Amperemeter usw., repariert und geeicht. Monatlich gehen etwa 32 Motoren durch die Werkstatt, und in gleichem Verhältnis steht ungefähr auch die Anzahl der Zubehöerteile.

Den zahlreichen und verschiedenartigen elektrischen Betriebseinrichtungen entsprechend ist auch das umfangreiche Elektrische Magazin ausgerüstet. Auf verhältnismäßig engem Raum sind etwa 8000 verschiedene Materialien in übersichtlicher Weise untergebracht, die stets durch laufende Materialkontrollen ergänzt werden. Zur Unterbringung des Kleinmaterials sind allein 4300 Fächer vorhanden. Hier lagert sämtliches Material für die Installationen von Licht-, Telefon- und Signalanlagen, von Schaltanlagen und Kränen, ebenso die Werkstoffe für die Reparaturarbeiten in der elektrischen Werkstatt, ferner sämtliche Ersatzteile für die im Betrieb befindlichen Motoren, Transformatoren, Kontroller, Auflasser, Delschalter, Bremsmagnete, Schütze usw. Dem Magazin ist ein Kabelschuppen angeschlossen, in dem sämtliche notwendigen Kabel und deren Zubehöerteile für das Hoch- und Niederspannungsnetz lagern, ferner ein Motorenlager mit einer großen Anzahl betriebsfertiger Reservemotoren. Hieran schließt sich noch ein weiteres Lager, in dem betriebsfertige Delschalter, Auflasser, Lichttransformatoren, Widerstände, Kontroller, Trennschalter usw. untergebracht sind. Auch gehört noch zum elektrischen Magazin ein reichhaltiges Instrumentenlager, ein Zellkeller und ein Kellerraum. Die Bedeutung des elektrischen Magazins erhebt daraus, daß täglich auf rund 200 Gutscheine mit durchschnittlich je 3 bis 5 verschiedenen Positionen Material verausgabt wird, das dann am Monats- schluß den betreffenden Betrieben verrechnet wird.

Das Hauptmagazin.

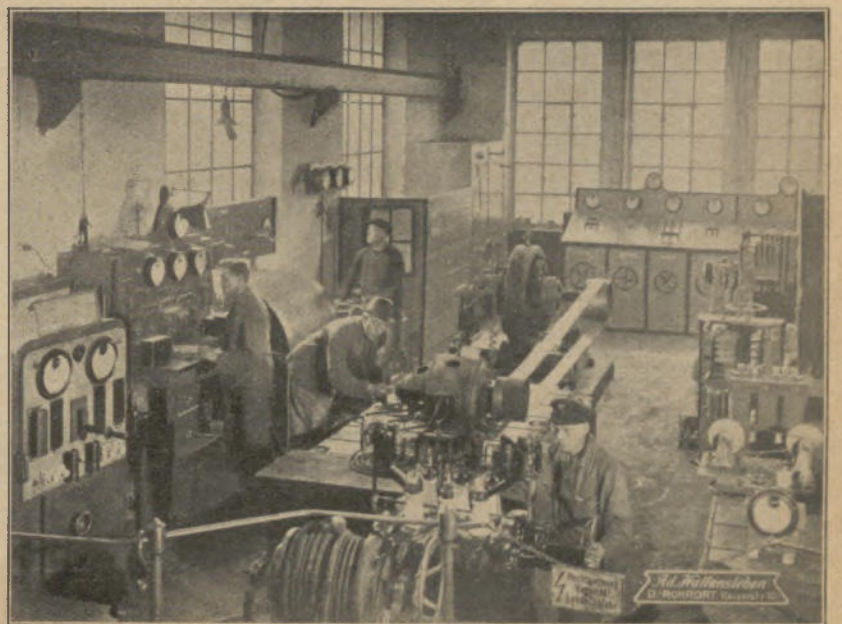
Abgesehen von einigen Sondermagazinen, die einzelnen Betrieben angegliedert sind und zur Lagerung von Materialien dienen, die nur oder hauptsächlich nur von dem betreffenden Betrieb gebraucht werden, wie z. B. das vorstehend beschriebene elektrische Magazin, ist für die allgemeinen Bedürfnisse des ganzen Werkes an Geräten, Werkzeugen, Maschinenteilen, Metallen, Gummiwaren, Schrauben und Muttern, Nieten usw. ein Hauptmagazin vorhanden, das natürlich sehr umfangreich ist und große Vorräte beherbergt. Ihm ist ein Zellkeller angegliedert, aus dem die jeweils benötigten Mengen an Spezialölen und -Fetten von den Betrieben entnommen werden. Eine Delzappanlage, bestehend aus einem liegenden und vier stehenden Kesseln mit insgesamt 185 Tonnen Fassungsvermögen, versorgt die gesamten Betriebe mit Maschinenöl. Eine Druckluftanlage besorgt hier das Füllen der Tanks, ebenso das Abfüllen daraus in Fässer für die Ausgabe. Ein großer Schuppen auf dem Schlackenberg dient der Lagerung der Vorräte an Fetten und Zylinderölen. Schließlich ist noch die bei der neuen Feinststraße untergebrachte Fettausgabestelle zu erwähnen, die die von den Walzenstraßen benötigten Fette verausgabt. Für die Unterbringung großer Teile, wie Gasrohre, Ventile, Schieber, Drabstelle und Stahl, dient ein großer Kellerraum im Krafthaus III.

Das Transportwesen.

Von ausschlaggebender Bedeutung für rasches und billiges Arbeiten ist auf einem modernen Güttentwert natürlich das Transportwesen. In allen Betrieben kommen wir Kräne verschiedenster Art, elektrisch oder hydraulisch betrieben, von den kleinsten bis zu den größten Abmessungen und von z. T. gewaltiger Tragfähigkeit am Werke sehen. Daneben haben wir die Güttentbahn den Verkehr von Betrieb zu Betrieb sowie auf den Anschlußstrecken zur Reichsbahn oder zum Erzumschlagplatz am Rhein bewältigen. Bei ihr wollen wir noch einen Augenblick verweilen.

Ein engmaschiges Gleisnetz ist über das ganze Güttengelände gespannt. Auf dem verhältnismäßig kleinen Raum, auf dem die einzelnen Betriebe dicht beieinander liegen, sind z. B. nicht weniger als 41,4 Kilometer Normalspurgleis und 17,95 Kilometer Schmalspurgleis verlegt, also im Ganzen eine Strecke, die nahezu der Entfernung von Duisburg bis Köln gleichkommt. Vom Normalspurgleis sind bisher 14,2 Kilometer mit elektrischer Oberleitung versehen. Soweit nicht beschränkte Raumverhältnisse die Beibehaltung der Schmalspuranlagen erzwingen, führen die dauernd größer werdenden Mengen, die bewältigt sein wollen, immer mehr zum Übergang zur Normalspur. So ist das Gleis in den letzten 5 Jahren um 17 Kilometer Normalspurgleis gewachsen, während gleichzeitig das Schmalspurnetz um 6 Kilometer zurückging. In das Netz sind z. B. 206 Normalspurweichen, 165 Schmalspurweichen und 98 Kreuzungen eingebaut.

Dem ausgedehnten Gleisnetz entspricht auch der große Wagenpark. An Normalspurwagen sind außer 188 gewöhnlichen Güterwagen, sogenannten Kastenwagen, von denen 113 Stück zu je 20 Tonnen lippfähig sind, während die übrigen je 10 Tonnen Tragfähigkeit haben, eine große Anzahl Spezialwagen vorhanden. Dem Erztransport dienen 16 Selbstentlader System Talbot zu je 50 Tonnen und 16 ebensolche zu je 25 Tonnen. 6 große Eisenpfannenwagen von je 25 bis 38 Tonnen und 6 kleine von je 14 Tonnen haben die Aufgabe, das erschmolzene Roheisen von den Hochöfen zu den Mischern zu befördern, 4 weitere bringen es von dort zum Thomasstahlwerk. Für den Transport von Schlacken zum Schlackenberg besitzt Abteilung Hoch-



Elektrisches Prüffeld.

ofen 12 große Schlackenpfannenwagen von je 9 Kubikmeter und 30 kleine von je 3 Kubikmeter Inhalt. Ueber 16 weitere kleine Schlackenpfannenwagen verfügt das Siemens-Martin-Stahlwerk. Für die Schienen- und Stabeisentransporte innerhalb des Werkes und zum Rhein sind 40 Wagen mit aufgebautem Dreibeinwerk vorhanden, deren je 2 für eine Ladung zusammengekuppelt werden, ferner 1 Achträder von 35 Tonnen und 2 solche von 50 Tonnen Tragfähigkeit, sowie ein Zwölfräder, der sogar 70 Tonnen Schienen zu fassen vermag. 8 Schrottmuldenwagen haben je 15 Tonnen Tragfähigkeit, 6 Kollwagen dienen hauptsächlich dem Transport von Stielen und Zement und 2 Teerwagen befördern den Teer von der Kokerei zum Thomawerk. Ähnlich zahlreich und verschiedenartig sind die Schmalspurwagen, unter denen wir Kipporen für Bauzwecke, Walzentransportwagen, Schlackenwagen für den Transport der Thomasschlacke zur Schlackemühle und viele andere Sonderwagen erblicken.

Von entsprechendem Umfang ist auch der Lokomotivpark. Es sind 20 Normalspur- und 21 Schmalspurlokomotiven vorhanden. Während diese sämtlich Dampflokomotiven und durchweg 2/2 gekuppelt sind, d. h. von 2 überhaupt vorhandenen Achsen sind 2 Triebachsen, sind unter den Normalspurlokomotiven 15 mit Dampf betrieben, u. z. 6 Loks 2/2, 1 Lok 2/3 (3 Achsen, davon 2 Triebachsen), 7 Loks 3/3 und 1 Lok, die sogar 4/4 gekuppelt ist. Den Koks-Transport zwischen der Kokerei und den Hochöfen besorgen 1 dreifache und 1 zweifache elektrische Lokomotive. Für die sonstigen mit Oberleitung versehenen Strecken, namentlich für die Erzbahn zum Rhein, sind 3 allermodernste vierachsige elektrische Lokomotiven mit Doppeltriebsachse vorhanden, von denen 2, die mit Akkumulatoren ausgerüstet sind, auch die übrigen Strecken befahren können.

Der Instandhaltung des Lokomotivparks dient eine besondere Lokomotiv-Reparaturwerkstatt, die mit Drehbänken, Schapinmaschinen, Bohr- und Fräsmaschinen und allerhand Spezialmaschinen, wie z. B. einer großen Nadschdrehbank usw., zweckentsprechend ausgerüstet ist.

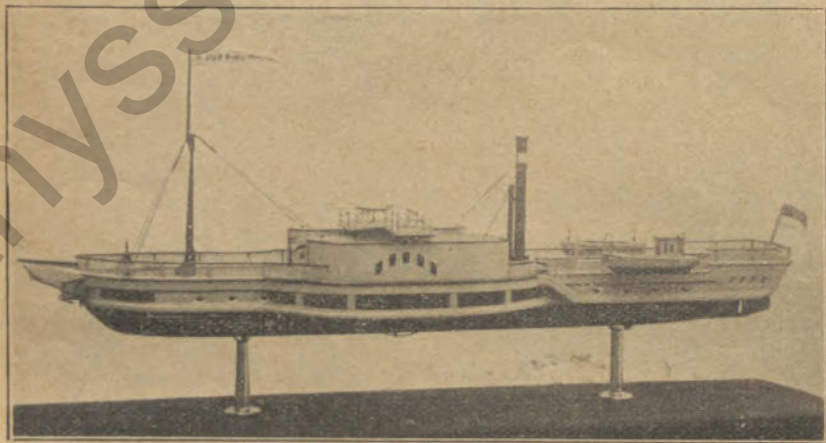
Wir sind am Ende unseres Rundganges durch den Ruhrorter Phoenix angelangt. Dem vorgesteckten Ziel entsprechend, zunächst einen großen Überblick über die gesamten Betriebsanlagen zu gewinnen, konnte manches, was einer eingehenden Betrachtung wert wäre, hierbei nur kurz gestreift werden. Wir hoffen, unsern Leser bald an der einen oder anderen Stelle einen tieferen Einblick gewähren zu können, namentlich da, wo inzwischen neue Anlagen weiter gewachsen sind und baldiger Inbetriebnahme entgegenstehen, und verabschieden uns inzwischen heute von ihm mit einem herzlichen „Guttauf!“

Dipl.-Ing. Kluttsch.

Die Entwicklung des Verkehrs im Rheinland.

Der Rheinstrom ist als Lebensader des Deutschen Reiches stets von überragender Bedeutung gewesen. Von den Römerzeiten an bis in unsere Tage hinein hat das Stromgebiet des Rheins große strategische und wirtschaftliche Wertung erfahren. Der Rhein eignet sich deshalb ganz besonders als Verkehrsstraße, weil er auf der weitaus größten Strecke schiffbar ist. Seine Uferstraßen und die Talbildung der an ihn herandrängenden Gebirgswälle machen das Rheinland zu einem der wichtigsten und bedeutungsvollsten Kreuzungsgebiete des europäischen Festlandes. Aus der Häuflichkeit bedeutamer Straßenverbindungen ist so die reiche Städtebildung im Rheinland zu erklären.

Verfolgen wir die historische Entwicklung des Verkehrs, so finden wir, daß sich der älteste Landverkehr mit Hilfe vierrädriger Karren und eines eigenartigen Wellwagens abgewickelt wurde. Die Personenbeförderung geschah in besonderen Reisewagen, die bei den Wohlhabenden seit dem 14. Jahrhundert zum Hausmobilien gehörten und an den rheinischen Fürsten- und Grafenhäusern eine äußerst verfeinerte Aufmachung erhielten. Sie waren mit Schlaf- und Speisewagen ausgestattet. Später wurden diese Verkehrsmittel für die handeltreibende Bevölkerung durch die Postkutsche wesentlich verbessert. Aber erst die Eisenbahn gab dem Personenverkehr die ungeahnte Steigerung. Wenn man die Entwicklung der deutschen Eisenbahn übersieht, so wird man allein aus der Tatsache, daß die ersten größeren deutschen Eisenbahnlinien im Rheinland gebaut wurden, die verkehrstechnische Eignung des Rheinlandes erkennen. Der preussische Bergfiskus genehmigte im Jahre 1816 die erste Schienenpferdebahn im Saargebiet zur Beförderung der Kohlen. Der



Die „Stadt Mainz“, der älteste Rheinschlepper.

erste Vollbahnbetrieb im Rheinland wurde im Jahre 1838 auf der Strecke Düsseldorf—Erttrath eingerichtet. Die Vervollkommenung des Eisenbahnwesens ist besonders der Arbeit rheinischer Männer zu verdanken. Zunächst war es der rheinische Großindustrielle Carlort, der sich bereits seit der Mitte der dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts trotz großer Wider-

wärtigkeiten und rücksichtsloser Angriffe um Bahnverbindungen für das Ruhrkohlenrevier tatkräftig bemühte. Männer wie Camphausen, Hansmann, Mevissen, Mathias Stinnes förderten ebenfalls den Bau von Eisenbahnen im Rheinland. Auch der Bau von Kleinbahnen wurde im Rheinland nachdrücklich betrieben. 1862 entstand die erste dem allgemeinen Verkehr dienende Schmalspurbahn Deutschlands, nämlich die Bröhlalbahn im Westerwald; 1880 die erste Bergbahn mit Seilbetrieb in der Malbergbahn zu Emis, ferner die erste Schwebebahn 1898 im Wuppertal und die erste elektrische



Moderner Diesel-Rhond-Schlepper.

Schnellbahn in der Rheinuferbahn zwischen Köln und Bonn, die 1906 ihren Betrieb eröffnete und damals schon die Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometer in der Stunde auf freier Strecke erreichte.

Wie stark heute der Anteil des rheinischen Güterverkehrs an dem des gesamten Deutschland ist, geht daraus hervor, daß die Leistungen der im Rheinland befindlichen Eisenbahnstrecken etwa ein Drittel der von der Reichsbahn beförderten Gütermengen ausmachen; die Hälfte davon entfällt auf das Ruhrgebiet.

Die Entwicklung der Post im Rheinland war gleichfalls von Bedeutung für das Verkehrsleben. Nach der Gründung des Hanjabundes — Anfang des 13. Jahrhunderts — wurde Köln zum Mittelpunkt der „Botenfurze“ bestimmt, um einerseits die Städte Hamburg, Bremen, Nachen und Amsterdam mit Nachrichten zu versorgen, andererseits die süddeutschen Städte Nürnberg, Straßburg und Basel mit Norddeutschland und Holland durch reitende Boten zu verbinden. In den späteren Jahrhunderten besaßen die rheinischen Städte auch noch untereinander einen besonderen Botendienst. Allgemeine Bedeutung auf dem Gebiete des Postwesens erwarb sich erst die kaiserliche, durch Thurn und Taxis verwaltete Post, die hauptsächlich in den südlichen Ländern ihre Tätigkeit ausübte. Da die wichtigsten kaiserlichen Verbindungslinien zu den spanischen Niederlanden durch das Rheinland gingen, so wurden Köln und Frankfurt bedeutende Postnotenpunkte. Schon um 1500 bediente sich die Stadt Köln zur Beförderung von Briefen nach Italien des Hauses Taxis. Seit 1816 ist die Thurn und Taxis'sche Post in den Besitz und Betrieb des Reiches übergegangen. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde das Rheinland durch die Einführung der elektrischen Telegraphie für das Reich richtungweisend.

Die Schifffahrt ist für die Entwicklung des Rheinlandes von großer Bedeutung gewesen. Das von den Ubiern begründete und im Jahre 50 vor Christi Geburt zur römischen „Colonia Marippensis“ gewordene Köln war früher der Mittelpunkt eines für die damalige Zeit bedeutenden Schiffsverkehrs. Bereits im Jahre 10 v. Chr. hat Drusus einen Kanal vom Rhein zur Pfel hergesteuert. Tacitus, der älteste Geschichtsschreiber Germaniens, berichtet uns, daß auf dem unteren Rhein wiederholt Flottenkämpfe zwischen Römern und Germanen stattgefunden haben. Also schon zu Römerzeiten war der Schiffsverkehr auf dem Rhein bedeutend, wenn damals auch mehr im Kriegs- als im Handelsinteresse. In den Stürmen der Völkerwanderung gingen die Errungenschaften der römischen Kultur auch für das Rheinland verloren. Jedoch belebten zur Zeit Karls des Großen wieder viele Holzfähren den Rhein. Zu Tal ließen sich diese Fähren treiben, zu Berg segelten sie oder wurden von Pferden — auch von Menschen — auf sogenannten, auf beiden Seiten des Ufers vorbeiführenden „Leinpfaden“ gezogen. Der 1254 gegründete „Rheinische Städtebund“ besaß bereits eine ansehnliche Handelsflotte. Erwähnenswert sind die Floßfahrten vom Oberrhein nach Holland, die den Niederländern Jahrhunderte hindurch ihren riesigen Holzbedarf zum Bau ihrer Städte und Flotten aus dem Schwarzwald und dem Speßart brachten. Ein solches Floß hatte bis zu 300 Meter Länge und bis zu 60 Meter Breite. Es gab Flöße, die von 400 bis 500 Rudernern gefahren wurden. Auf den Flößen wurden bis zu zwölf verschiedene Hütten errichtet (Herren-, Knechts-, Probiant- und Küchenhütten). Zur Ernährung dieser Menschen waren natürlich gewaltige Massen erforderlich. Es gab Flöße, die 15 000 bis 20 000 Pfund Fleisch, 400 bis 500 Zentner Brot, 100 bis 150 Zentner Käse, 10 bis 20 Zentner Butter, 8 bis 10 Zentner Dörrfleisch, 85 bis 100 Sektolier Bier, 4 bis 6 lebende Ochsen, dazu noch verschiedene Spezereizwaren mit sich führten. Auf einem solchen Floß befanden sich Metzger, Köche usw. Im 16. Jahrhundert trat ein bedeutender Fortschritt im Rahnbau ein. So betrug die Ladefähigkeit des Rheinschiffes „Oberländer“ bis zu 5000 Zentner bei 15 Mann Besatzung.

Das 19. Jahrhundert brachte der Rheinschifffahrt die größte Entwicklung. Die Einführung der Dampfmaschine in die Flussschifffahrt und die Verwendung des Eisens beim Schiffbau gab erst die Möglichkeit zum Bau und zur Beförderung der großen Transportgefäße, die wir heute alltäglich auf dem Rheine sehen. Sodann fielen bis zum Jahre 1868 (Erlaß der revidierten Rheinschiffahrtsakte) nach und nach die politischen Schranken und letzten verkehrstechnischen Hemmungen, die Jahrhunderte hindurch die Rheinschifffahrt eingeengt hatten. Die großzügig nach gemeinsamem Plan von den Rhein-Uferstaaten durchgeführten Stromregulierungen beseitigten verkehrshemmende Schiffsabtriebshindernisse und ermöglichten die Einstellung großer Schiffsgefäße

in die Schleppschiffahrt. Der private Unternehmungsgeist wandte sich in großem Umfange der Schiffahrt und dem Schiffbau zu. Die Vereinigung von Bergbau, Kohlenhandel und Schiffahrt in einer Hand — so bei den Firmen Mathias Stinnes-Mühlheim und Franz Daniel u. Cie., Ruhrort, seit den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts — ist wirtschaftlich von größter Bedeutung gewesen.

Die erste große Dampfschiffahrtsgesellschaft am Rhein war niederländischen Ursprungs: Im Jahre 1823 entstand die „Niederländische Stoomboot Maatschappij“, die mit dem zuerst gebauten Dampfschiff „Zeeländer“ rhein-aufwärts bis Bacharach fuhr. Im Jahre 1825 wurde die „Preussische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ in Köln gegründet, deren ersten deutschen Rheindampfer „Stadt Mainz“ die Werft der Gutehoffnungshütte im Ruhrorter Hafen erbaute. In den Folgejahren entstand durch die Gründung weiterer Schiffahrtsgesellschaften ein großer Wettbewerb auf dem Rhein.

Das Schwergewicht der Rheinschiffahrt liegt heute durchaus in der Güterbeförderung. Sie beträgt weit mehr als die Hälfte aller auf den deutschen Wasserstraßen beförderten Mengen. Während im Jahre 1823 auf dem Rhein 900 Rähne mit 45 000 Tonnen Ladefähigkeit vorhanden waren, betrug 1923 die Zahl der Fahrzeuge 11 000 Rähne mit 5,5 Millionen Tonnen Gesamt-ladefähigkeit.

Je mehr unser deutscher Rheinstrom für den Verkehr erschlossen wurde, je mehr Möglichkeiten er als Handels- und Schiffahrtstraße bot, umso verzweigter gestalteten sich Handel und Wandel. Der sagenumraunte deutsche Rhein hat großen Anteil an der Entwicklung der rheinischen Wirtschaft und der rheinischen Industrie.

Seite, C. B.

Gartenbau und Kleintierzucht.

Gartenarbeiten im Monat März.



Der wichtigste Monat für die Arbeiten im Garten ist der März. Kommt erst der April mit seinen Winden, die jungen Saaten und frischgesetzten Pflanzen zuweilen so sehr verderblich werden, dann ist es für viele Arbeiten schon zu spät. Die Märzsaat keimt besser, als die Aprilsaat und die Pflanzungen im März wachsen besser an, als die Pflanzungen im April. Der Gartenbesitzer warte nicht auf besseres Wetter, säe und pflanze jetzt, ausgenommen die Gewächse, die frostempfindlich sind oder größerer Wärme bedürfen.

Der März ist beste Zeit, junge Obstbäume zu pflanzen. Namentlich in kalten, nassen und in windigen rauhen Lagen bewährt sich die Märzpflanzung besser, als die Oktoberpflanzung. Ebenso werden empfindliche Obstarten, wie Pfirsiche, Aprikosen, Weinreben, in unserem Klima mit Vorteil im März gepflanzt. Sie würden, mit ihren Wurzeln von ihrem Standort losgelöst, durch die Stürme und Kälte des Winters zu sehr leiden und dann schlecht treiben. Auch Beerensträucher werden noch gepflanzt. Es ist jetzt die höchste Zeit, das Bescheiden der Spezialbäume und der übrigen Formbäume zu beenden. Als letzte werden die Pfirsichbäume beschnitten. Es läßt sich schon deutlich erkennen, was Holzknospen und was Blütenknospen sind. Alle Obstbäume, die reichen Blütenknospenansatz haben und wenig Neigung zum Holztrieb haben, sind recht dankbar für eine gute Gabe flüssigen Düngers und dadurch in die Lage versetzt werden, ihre Blüten und jungen Früchtchen besser zu ernähren. Bei starktriebigen Bäumen mit wenig oder gar keinem Knospenansatz würde solch verspätete Düngung Schaden und bei vermehrtem Triebe geradezu gefährlich werden. Die Apfelblütenstecher und Birnenknospenstecher treiben sich an schönen Tagen auf den Obstbäumen umher und warten auf die Entfaltung der Knospen, um ihre Eier hineinzulegen. Diese gefährlichen kleinen Käfer können jetzt schon bekämpft werden, wenn aus allerlei Abfällen von Wolle usw. kleine Bündchen hergestellt und in den Astwinkeln befestigt werden; die Käfer verkriechen sich darin und lassen sich sammeln.

Sobald der Boden frostfrei wird und soweit abgetrocknet, daß er betreten werden kann, fangen wir an zu graben. Durchlässiger, sandiger Boden läßt sich sehr bald im Frühjahr bearbeiten und graben; schwerer bindiger und nasser Boden braucht lange Zeit, bis er durchgetrocknet. Guter Gartenboden muß beim Graben zerfallen und beim Harken krümeln, ohne Klumpen zu bilden. Wenn es irgend geht, graben wir große Teile des Gartens im März und säen alsbald. Jetzt ist es für Ruchbohnen, Erbsen, Mohrrüben, Petersille, Salat, Spinat, Aubergis, Lauch, Zwiebeln und Schwarzwurzeln. Zu früh ist es noch mit der Aussaat in das freie Land für sämtliche Kohlarten, Rettiche, Majoran, Bohnenstrauch, Bohnen und Gurken. Für das Pflanzen von neuem Spargel wird alles vorbereitet, zum Pflanzen selbst ist es noch zu früh. Rhabarber und Meerrettich werden auf rigoltes, gut mit verrottetem Dünger vermischtem Land, Steckzwiebeln, Schalotten und Schnittlauch werden in den letzten Tagen des März gesteckt auch Ruchbohnen und Erbsen; in geschützten, warmen Lagen können wir gut abgehärteten Salat pflanzen. Im Ziergarten wird der Rasen, der über Winter mit kurzem Dünger oder Kompost bedeckt war, gut durchgeharbt. Strohige Teile werden entfernt; moosiger Rasen muß besonders mit Holzasche oder Kainit 150 bis 200 Gramm auf den Quadratmeter bestreut werden. Neue Rasenflächen werden vorbereitet, zur Aussaat selbst ist es noch zu früh. Die Pflanzen der Einfassungen bringen wir in Ordnung, beschneiden nach der Schnur, geben eine gute Kompostdüngung und pflanzen nach sorgfältigem Umgraben neue Pflanzen nach. Zierbäume, Ziersträucher, Stauben und Schlingpflanzen, alles triebkräftige, gesunde Pflanzen, werden nach guter Vorbereitung der Pflanzstelle gepflanzt.

Wo Frühbeete vorhanden sind, müssen diese in den ersten Tagen des März angelegt und bestellt werden. Tomaten, Blumenkohl, Kohlrabi, frühen Weißkohl, frühen Rotkohl, Frühwirsing, Knollen- und Fleischellerie, ferner Neuseeländer Spinat, um den Spinatbedarf den ganzen Sommer zu decken. Die Frühbeete müssen gut gepflegt, zur rechten Zeit gelüftet werden, damit die Beete nicht überhitzt werden, sonst gibt es nur spürrige Pflanzen.

Mutterpflicht und Mutterglück.

IV.

Deutsches Rotes Kreuz,
Abt. „Mutter und Kind“.

Täglich muß das Kindlein baden,
Wasser tut ihm keinen Schaden.
Erst des Wassers Wärme messen (35° C),
Auch zwei Lappen nicht vergessen.
Das Gesicht ist kühl zu waschen.
Laß es nicht vom Wasser naschen.
Näschen, Ohr mit Watte putzen.
Nun versuch' die Lehr' zu nutzen!

Turnen und Sport.

Die Kämpfe um die Westdeutsche Meisterschaft.

Schon sind eine ganze Reihe Spiele um die „Westdeutsche“ ausgetragen. Mancher Teilnehmer hat bereits arge Schlappen erlitten, aber im allgemeinen sind doch die Favoriten wieder in Front. Genau wie im vergangenen Jahre werden die Spiele nach Punkten gewertet. Es wird in zwei Runden gespielt, und zwar in einer Runde der „Ersten“ — das sind die Bezirksmeister — und in einer Runde der „Zweiten“ — das sind die an zweiter Stelle stehenden Vereine. Die Runde der „Ersten“ bestreiten:

Turn- und Rasensport Union Düsseldorf,
Verein für Rasenspiele Köln,
Sport Kassel,
Spielverein Duisburg,
Ballspielverein Altenessen,
Sportfreunde Siegen,
Arminia Bielefeld.

Die Runde der „Zweiten“ bestreiten:
Fußballverein 08 Duisburg,
Verein für Leibesübungen Osnabrück,
Spielverein Rheidt,
Schwarz-Weiß Essen,
Kurheffen Kassel,
Fortuna Düsseldorf,
Spielverein 1911 Hagen.

Der Verein, welcher nach Beendigung der Runde der „Ersten“ die meisten Punkte erkämpft hat, ist Westdeutscher Meister und nimmt weiter an den Spielen um die Deutsche Meisterschaft teil; ebenso der an zweiter Stelle stehende Verein. Der an dritter Stelle stehende Verein hat gegen den an erster Stelle der Runde der „Zweiten“ stehenden Verein noch ein Spiel auszutragen. — Der Gewinner dieses Spieles nimmt ebenfalls an den Kämpfen um die deutsche Fußballmeisterschaft teil, sodas Westdeutschland auch in diesem Jahre drei Vereine stellt.

Gewaltige Zuschauermengen bringen diese Spiele in Bewegung. Zahlen von 25—30 000 sind nicht selten. Wenn man bedenkt, daß an einem Sonntag 6 Spiele in beiden Gruppen stattfinden, die alle weit voneinander in ganz Westdeutschland ausgetragen werden, so kann man rechnen, daß diese Spiele insgesamt 110 000 Zuschauer auf die Beine bringen. Diese Zahl bedeutet, daß der Fußball heute unter allen Sportarten die volkstümlichste ist.

Wie steht es nun in diesem Jahre — wer wird wohl den Titel „Westdeutscher Meister 1926“ erringen? — Im vorigen Jahre war es der „Duisburger Spielverein“. — 9 mal konnte sich dieser bereits diesen Ruhm holen, gewiß eine einzigartige Leistung. Die anfängliche Form des Altmeisters in den Spielen gegen Siegen und Kassel war geradezu überzeugend. Danach schaltete man allgemein den Spielverein als ersten Anwärter auf die Westdeutsche aus. — Das Spiel des Altmeisters am 28. 2., in dem er Arminia Bielefeld mit 6:0 vernichtend schlug, gibt erneut Aufschluß, den Duisburger Spielverein doch als ersten Anwärter auf die Westdeutsche zu betrachten. Sicher aber ist, daß er seinen ewigen Meistertitel teuer genug vertausen wird.

„Turn“ Düsseldorf, „V. B.“ Altenessen und „Schwarz-Weiß“ Essen werden alle ebenfalls als die ersten Anwärter betrachtet. — Sensationell

war ja der Sieg Alteneffens über Kassel mit 9:0. — Ohne Überraschungen wird es auch in diesem Jahre nicht abgehen. Es bleibt nur zu wünschen, daß die drei wirklich besten Vereine Westdeutschlands Farben im Kampf um die deutsche Fußballmeisterschaft vertreten und der Beste der „Drei“ Westdeutscher Meister wird.

Nachstehend veröffentlichen wir die Tabelle der „Ersten“, welche sich jeder nach dem Stand der Spiele ergänzen kann.

Stand am 8. März 1926	Spielverein Duisburg	B.-D. Alteneffen	Arminia Bielefeld	D. f. R. Köln	Turu- Düsseldorf	Sportfreunde Siegen	Sport- Kassel	Punkte
Spielverein Duisburg	—	—	6 0	—	—	1:1	5:1	5
B.-D. -lteneffen	—	—	—	—	8:2	—	9:0	4
Arminia Bielefeld	0:6	—	—	—	1:3	5:4	4:3	4
D. f. R. Köln	—	—	—	—	—	3:0	—	2
Turu Düsseldorf	—	2:8	3:1	—	—	—	—	2
Sportfreunde Siegen	1:1	—	4:5	0:3	—	—	—	1
Sport-Kassel	1:5	0 9	3:4	—	—	—	—	0

Arminia Bielefeld — Spielverein Duisburg.

Dem Gedächtnis unserer Kameraden!

Der erste sportliche Tag in dem bis auf die Hauptkampfbahn unvollendeten Oberhausen Stadions, das am Rhein-Herne-Kanal und Grafenbusch gelegen ist, brachte den zahlreichen Besuchern wieder einmal einen sportlichen Genuß. — Bereits eine Stunde vor Beginn des Spieles zeigten die Zufahrtswege zum Stadion eine bis dahin ungewohnte Belebung. Wie Ameisen strömten gewaltige Menschenmassen dem Eingang des Stadions zu. Dazwischen sah man unzählige Autos, Autobusse und Pferdebedroschen, die während der Zufahrtswege unruhig machten.

Ich marschierte mit einigen Kameraden den Kanal entlang. Schwarze Fahnen auf den Fördertürmen der Zeche „Concordia“ mahnten an den deutschen Volkstrauertag.

Endlich hatten wir das Stadion erreicht, über dessen Eingang uns die Aufschrift „Für Volk und Vaterland“ in großen goldenen Lettern willkommen hieß. Das Stadion selbst zeigte reichen Flaggenschmuck. Die Reichsflaggen wehten auf Halbmast.

Die herrliche Anlage war wohl mit 25 000 Menschen gefüllt, als die Mannschaften, lebhaft begrüßt, das Kampffeld betraten.

Bevor der Schiedsrichter Dr. Bauwens das Spiel anpiff, übergab der Oberbürgermeister der Stadt Oberhausen die Kampfstätte mit einigen schlichten Worten ihrer Bestimmung.

Der Kampf der beiden Mannschaften wurde durchaus fair durchgeführt. Der Spielverein lieferte ein Spiel, das sich seiner alten Tradition würdig erwies; ein Spiel voll Geist und Energie. In dieser Hinsicht charakterisiert das 6:0-Ergebnis durchaus die Stärke der beiden kämpfenden Mannschaften.

Tief ergreifend war vor allem der Augenblick, als 10 Minuten nach Halbzeit der Schiedsrichter zu Ehren der im Kriege Gefallenen drei Minuten Spielruhe gebot. — 25 000 Menschen gedachten da entblößten Hauptes unserer gefallenen Kriegshelden, die ihre Liebe zur deutschen Heimat im Glauben an Deutschlands Größe und unseren gerechten Kampf mit ihrem Herzblut besiegelten.

Eine unheimliche Stille lagerte über der trauernden Sportgemeinde. Denn es war wohl keiner unter diesen 25 000 Menschen, dem der grausame Krieg nicht einen lieben Angehörigen oder einen treuen Freund und Kameraden genommen hatte.

Möge das Andenken an unsere Toten des Weltkrieges auch in den kommenden Generationen unseres Volkes wach bleiben und damit die Worte Theodor Körners wahr machen:

„Wer mutig für sein Vaterland gefallen,
Der baut sich selbst ein ewig Monument
Am treuen Herzen seiner Landesbrüder,
Und dies Gebäude stirzt kein Sturmwind nieder.“

Das ist der tiefere Sinn des deutschen Volkstrauertages, den wir alle erlebt haben im stillen Gedenken an unsere früh verstorbenen Kameraden.
Hoffacker, Abt. Ruhrort.

Werksallerlei.

Unfallverhütung.

Wir freuen uns, schon wieder über die Verhütung eines schweren Unfalles in der Maschinenfabrik der Abteilung Ruhrort berichten zu können. Der Hobler Johann Prenger wollte am 10. Februar nach dem Abspannen einer gebohrtten Schiene von seinem Bohrtrich die auf demselben liegenden Späne mittels eines Bleches abstreifen. Anscheinend hat er hierbei aber nicht die nötige Aufmerksamkeit angewandt, denn plötzlich verfang sich der linke Armel seines Arbeitsmittels an der Spitze des laufenden Bohrers. Im Nu widelten sich die Kleider auf den Bohrer und die Bohrspindel auf, wodurch Prenger stark gedrosselt und auf den Bohrtrich gezogen wurde. Der Unfall hätte unter Umständen dem Mann das Leben kosten können, wenn nicht der an der nächsten Fräsbank arbeitende Fräser Friedrich Link, der den Vorgang bemerkt hatte, rasch entschlossen zu dem Ausrücker des Elektromotors der Bohrmaschine gesprungen wäre und abgestellt hätte. Infolge des sofortigen Eingreifens kam Prenger mit verhältnismäßig leichten Verletzungen davon.

Auf Antrag der Werkleitung hat die Unfallberufsgenossenschaft für Link eine Belohnung bewilligt.

Wir benutzen diese Gelegenheit zu der Bitte an alle Werksangehörigen, allgemein mehr das Augenmerk auf die Verhütung von Unfällen zu richten. Es ist besonders wichtig, daß gerade aus den Kreisen der Arbeiter die Bestrebungen auf Einschränkung der Unfälle durch den Einfluß des Einzelnen auf seine Kollegen unterstützt werden.

Goldene Hochzeit.

Vor kurzem konnten im Verlaufe weniger Tage drei Invaliden unserer Abteilung Ruhrort das seltene Fest der goldenen Hochzeit begehen. Es sind dies:

Peter Lempfen, Homberg, Duisburgerstraße 324,

Hochzeitstag am 16. Februar;

Franz Frings, Duisburg-Laar, Turmstraße 22,

Hochzeitstag am 20. Februar;

Johann Keller, Duisburg-Beed, Kaiserstraße 167,
Hochzeitstag am 26. Februar.

Lempfen war über 40 Jahre auf unserm Werk beschäftigt, zuletzt im Walzwerk, und steht im 76. Lebensjahre. Frings wurde im Oktober 1922 nach 29jähriger Dienstzeit pensioniert und ist heute 72 Jahre alt, er arbeitete zuletzt in der Stellschmiede. Keller trat vor etwa Jahresfrist in den Ruhestand, nachdem er 33 Jahre seine Dienste dem Phoenix geliehen hat. Er war ununterbrochen im Walzwerk tätig.

Die Werkleitung hat jedem Jubelpaar zu seinem Ehrentage ihre Glückwünsche ausgesprochen und zugleich eine kleines Dargelehen überreichen lassen.

Auch wir gratulieren den drei Jubilaren noch nachträglich herzlichst und wünschen ihnen für ihren Lebensabend alles Gute.

Familiennachrichten der Abteilung Hoerder Verein.

Geburten:

Ein Sohn:

17. 2. Heinrich; Otto Gidemann, Haupt-Rep.-Werkstatt. — 19. 2. Horst; Franz Veder, Fehlwalzwerk. — 19. 2. Wilfried; Josef Karolczak, Fehlwalzwerk. — 20. 2. Günther; Wilhelm Karl, Koferei. — 22. 2. Rudolf; Alfred Care, Hochwalzwerk. — 23. 2. Hans; Wilhelm Haake, Wechan. Werkstatt. — 27. 2. Helmut; Josef Krenzer, Hochwalzwerk. — 1. 3. Hans; Karl Dombrowski, Hochwalzwerk. — 1. 3. Paul; Paul Pawlowski, S. Hochwalzwerk. — 2. 3. Helmut; Emil Esch, Koferei.

Eine Tochter:

14. 2. Helga; Heinrich Beste, Trägerlager. — 15. 2. Eleonore; Theodor Spinhilf, Hochwalzwerk. — 16. 2. Erna; Augustinus Knoblauch, Eisenbahnabteilung. — 16. 2. Grita; Karl Ludwig, M. T. A. Thomazwerk. — 22. 2. Anne; Lise; Gustav Belgard, Hauptmagazin. — 28. 2. Hedwig; Karl Bobbert, Hochwalzwerk.

Sterbefälle:

13. 2. Wilhelm Nolde, Thomazwerk. — 21. 2. Ehefrau Udo Ottmanns, Eisengießerei.

Familiennachrichten der Abteilung Ruhrort.

Geburten:

Ein Sohn:

Hermann Gilt, Konstruktion. — Rudolf — 20. Februar. Heinrich Wolters, Konstruktion. — Johann — 21. Februar.

Eine Tochter:

Wilhelm Vorkel, Buchhalter. — Charlotte — 1. März. Andreas Macha, Weichenbau. — Elisabeth — 23. Februar. Friedrich Kowalschek, Konstruktion. — Elfriede — 26. Februar. Karl Reithöfer, Konstruktion. — Elisabeth — 1. März. Wilhelm Klein, Konstruktion. — Irmgard — 2. März.

Sterbefälle:

Friedrich Söh, Walzwerk, Ehefrau, 21. Februar. — Invalide Hubert Willenbrandt, früher Konstruktion, 26. Februar. — Arnold Weber, Laboratorium 25. Februar. — Eduard Müller, Walzwerk, Ehefrau, 26. Februar. — Bernhard Weemsen, Eisenbahnabteilung, 27. Februar. — Heinrich Breumann, Konstruktion, Ehefrau, 1. März.

Kleine Anzeigen.

Wohnunastaufsch!

Biete: Gute Werkwohnung, vier Zimmer mit Stall und Gartenland.
Suche: Abgeschlossene 4-Zimmerwohnung im südlichen Stadtteil.
Hörbe, Steinbühlweg 62.

Biete

2 Zimmerwohnung mit Koch- und Leuchtgas, in Ruhrort, Kaiserstr. 51.

suche

eine gleichwertige 2 bis 3 Zimmerwohnung in Ruhrort oder Laar.
Joh. Kämpel, Kaiserstraße 51.

Biete

4 Zimmerwohnung in Beed, Kaiserstraße 235,

und suche

eine gleiche Wohnung, am liebsten in Ruhrort gelegen.

Auskunft Kaiserstraße 235, 2. Etage.

Guterhalterer

Kinderwagen

billig zu verkaufen.

Duisburg-Beed,

Andreas-Hoferstraße 2a, 1. Etage.

1 einfach möbliertes

Etagezimmer

und ein Mansardenzimmer sofort zu vermieten.

Wwe. Math. Steffens,

Duisburg-Ruhrort, Neumarkt 19.

Zu verkaufen:

1 Einzylinder-Zweirad, 2 1/2 PS., 14 1/2 PS. Hublast nach der Steuerformel berechnet, Zuh Altricht, Vergaser neu, (Marke Zenith), Magnet neu, schwarz lackiert, Tank grün.
Näheres D.-Meiderich am Stadtpark.
Wilh. v. d. Loden.

Kanarienhähne

und Weibchen, vom hochprämiierten Stamm, gibt billigst ab.

Duisburg-Beed,

Pothmannstraße 9.

Wertsangehörige

können „Kleine Anzeigen“ über Käufe, Verkäufe oder Tausch von Gebrauchsgegenständen usw. in der „Werts Zeitung“ kostenlos aufgeben.

Schütze deine Mitarbeiter!

Die Sicherheit deiner Mitarbeiter muß dir
ebensoviel wert sein, wie deine eigene!