

HENSCHEL-BLÄTTER



Werkszeitung

der

Henrichshütte-Hattingen

H H



4. Jahrgang

Die „Henschelblätter“ erscheinen jeden 2. Freitag.
Nachdruck nur mit Quellenangabe u. Genehmigung
der Schriftleitung gestattet

2. August 1929

Zuschriften sind zu richten an
Henschel & Sohn A.-G., Henrichshütte,
Abteilung Schriftleitung der Henschel-Blätter

Nummer 16

„BREMEN“ und „DO. X“

Zwei neue Großtaten deutschen Erfindergeistes und deutscher Technik



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

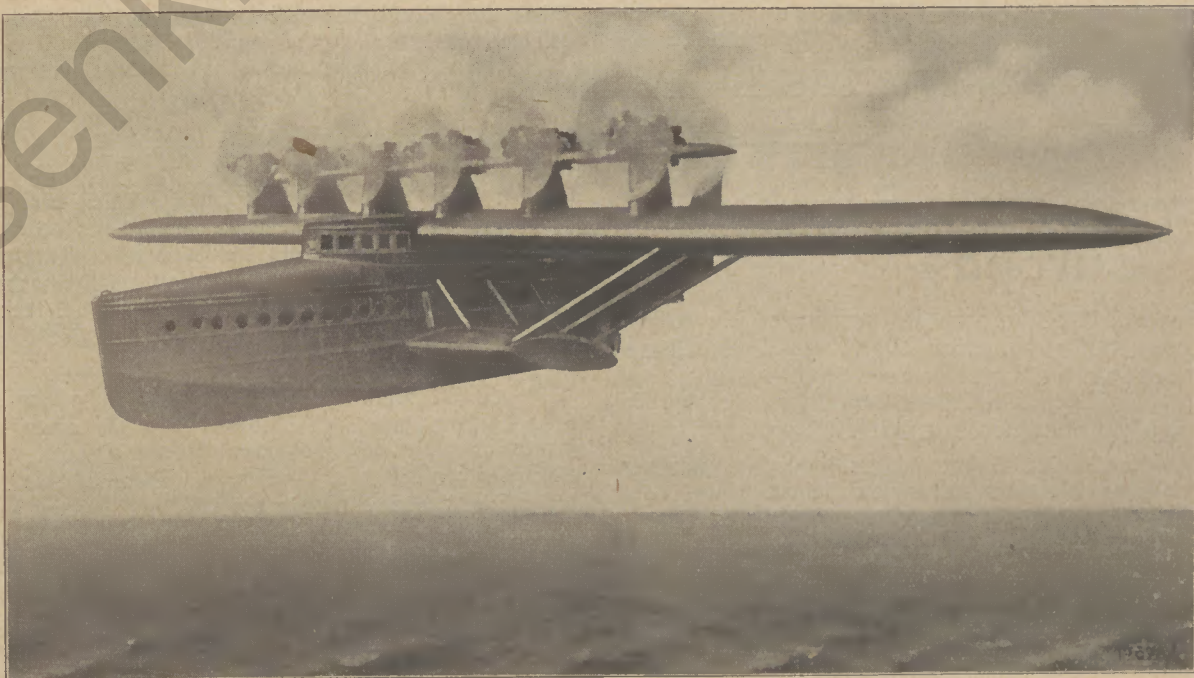
Wieder einmal haben die Taten deutschen Erfindergeistes und deutscher Technik die Welt aufhorchen lassen in Spannung und haben die begeisterte Anerkennung der ganzen Kulturmenschheit auf sich gezogen.

Fast zur selben Zeit, zu der vom Bodensee die Kunde kam von den ersten geglückten Probeflügen des neuen Dornier'schen Großflugzeuges „DO. X“, gelangten auch aus Amerika die begeisterten Meldungen von der Ankunft des neuen deutschen

Riesendampfers „Bremen“ nicht nur zu uns, sondern an das Ohr der ganzen Welt.

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

nicht fünf Tagen hat der neue Riesendampfer die Reise von Cherbourg nach New York zurückgelegt, ohne dabei die letzte Kraft seiner Maschinen voll ausgenutzt zu haben, und hat sich somit als das augenblicklich schnellste Schiff der Welt erwiesen.



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

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

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

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

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

Ein Leben im Dienst des Verkehrs

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

Generaldirektor Dormmüller wurde am 24. Juli 1869 zu Elberfeld als Sohn des Eisenbahningenieurs H. Dormmüller geboren. Seine Gymnasialzeit verbrachte er zu Aachen auf dem Kaiser-Karls-Gymnasium, wo er Ostern 1889 das Zeugnis der Reife erhielt. Von 1889 bis 1893 studierte er auf der Technischen Hochschule zu Aachen, wo er als Studierender des Ingenieurbaufaches immatrikuliert war. 1893 bestand er das erste Staatsexamen als Regierungsbauführer. Als Regierungsbauführer war er von 1893 bis 1897 bei der damals kgl. preussisch-hessischen Staats-eisenbahn-Verwaltung beschäftigt. Im Jahre 1897 legte er das zweite Staatsexamen ab und wurde nunmehr als Regierungsbaumeister der damaligen kgl. Eisenbahn-Direktion Saarbrücken zugeteilt. In dieser Stellung verblieb er bis zum Jahre 1907, wo er unter Beurlaubung aus dem preussischen Staatsdienst einem Rufe nach China als Betriebsleiter bei der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft Folge leistete. Diese Stellung hatte er nur kurze Zeit inne, da er bereits im Jahre 1908 zum Chefingenieur der Neubaufrede Tientsin-Pukon gewählt wurde und als solcher in den damals kaiserlich chinesischen Staatsdienst trat. Durch den unglücklichen Ausgang des Krieges wurde der weiteren Tätigkeit in China ein Ziel gesetzt. Dormmüller kehrte nach Deutschland zurück und wurde nach dem Kriege zunächst als Oberbaurat bei den Eisenbahndirektionen Stettin und Essen beschäftigt. Im Jahre 1922 wurde er zum Eisenbahndirektionspräsidenten befördert und hatte als solcher zunächst die Leitung der Eisenbahndirektion Osnabrück. Später übernahm er die Leitung der Eisenbahndirektion Essen, wo seine Haupttätigkeit in dem Wiederaufbau der durch den Ruheinbruch stark beschädigten deutschen Eisenbahnen bestand. Am 1. Juli 1925 erhielt er den Posten des ständigen Stellvertreters des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn. Im Jahre 1926 wurde er nach dem Tode Desjers durch den Verwaltungsrat der Deutschen Reichs-



Julius Dormmüller

bahn-Gesellschaft zum Generaldirektor gewählt. Im Frühjahr 1929 erfolgte die Wiederwahl und deren Bestätigung durch den Herrn Reichspräsidenten für weitere drei Jahre.

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

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

vorigen Jahres erst, als die von außen aufgezwungene Mehrbelastung durch Reparationen, Lohn- und Gehaltserhöhungen einen anderen Ausweg nicht mehr zuließ.

Alles in allem rundet sich in dem, der die Tätigkeit des obersten Leiters der Reichsbahn verfolgt hat, der Eindruck, daß hier der rechte Mann am rechten Fleck steht. Sein aufrichtiger Charakter, die Offenheit und Klarheit, mit der Dr. Dormmüller der Verwirklichung seiner Pläne im Dienste der Allgemeinheit zustrebt, sind die Grundlagen seiner Erfolge und seiner allgemeinen Wertschätzung.

Mögen Dr. Dormmüller noch viele Jahre segensreichen Schaffens beschieden sein.

Die Vereinigten Staaten Europas

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

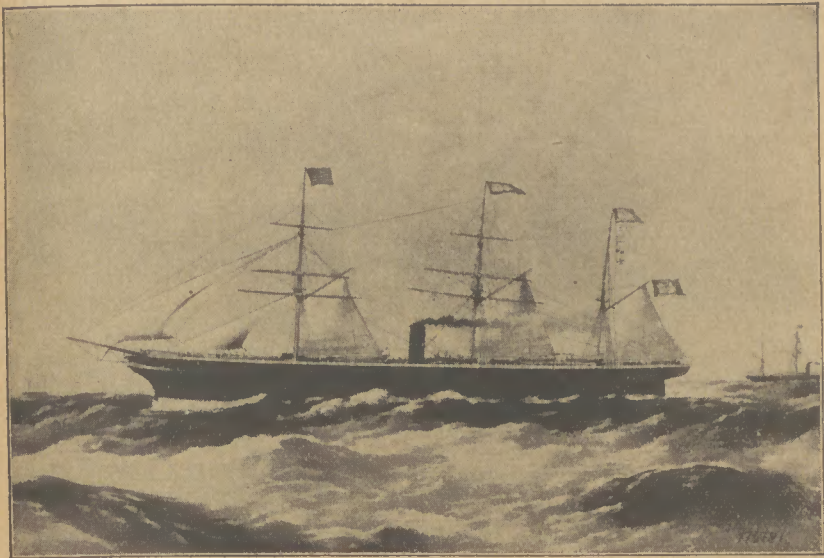
Diese Gedanken des französischen Außenministers sind nicht ganz neu. Er selbst sagt, daß er sie schon seit einer Reihe von Jahren gehegt habe. Vielleicht hat er auch das Buch eines früheren deutschen Reichstagsabgeordneten, nämlich des D. Baasche, gelesen, das dieser schon vor dem Kriege schrieb und „Zollallianzen und Zollunionen“ überschrieb. In diesem Buch steht schon alles, was Briand jetzt als neueste Weisheit verkündet: Europa soll sich zunächst wirtschaftlich einigen, die unendlich vielen Zollschranken aus dem Wege räumen und so ein geschlossenes großes Handels- und Erzeugungsgebiet gegenüber der übrigen Welt, ganz besonders gegenüber dem wirtschaftsgewaltigen Amerika bilden. Ein großer Gedanke, fürwahr! Ein Gedanke, der des „Schweiges der Edlen wert“ wäre, wenn — ja, wenn er nicht gerade aus Frankreich käme, und zwar zu einer Zeit, wo die Franzosen auf Amerika sehr schlecht zu

sprechen sind. Auffälligerweise sprach nämlich der französische Außenminister gerade in dem Augenblick jenen schönen Gedanken von den „Vereinigten Staaten Europas“ aus, als die Vereinigten Staaten von Nordamerika den Franzosen eine Schuld von „lumpigen“ 1,5 Milliarden Franken nicht erlassen oder stunden wollten! Das ist verdächtig, und erst recht, wenn man liest, was die regierungsgehörige französische Presse zu dem Plan Briands schreibt:

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

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

Unsere neue „Bremen“



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

„Die Indienststellung unseres neuen Dampfers „Bremen“ möchte ich als die Aeußerung des Lebenswillens eines Kulturbolkes bezeichnen, das über alle Hemmungen hinweg sich weiter zu behaupten bestrebt ist.“

In diesen Worten, die Geheimrat Stimming, Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, anlässlich eines Besuches deutscher und ausländischer Pressevertreter im April dieses Jahres äußerte, ist die Bedeutung dieser Indienststellung schlaglichtartig zusammengefasst. Als der Dampfer „Bremen“ am 16. Juli 29 seine erste Reise über den Ozean antrat, fand nicht nur ein Stück Wiederaufbauarbeit des Norddeutschen Lloyd seine Krönung, durch diese erste Reise werden auch der Wiederaufbauwille des deutschen Volkes und das Bestreben, noch enger als bisher wieder in den Organismus der Weltwirtschaft hineinzuwachsen, in sinnfälliger Weise zum Ausdruck gebracht. Der Dampfer „Bremen“ ist

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

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

Die „Bremen“ nimmt schon wegen ihrer Größe eine besondere Stellung ein. Sie ist bei weitem das größte Schiff der deutschen Handelsflotte und kann sich mit ihren 280 Metern Länge und 30 Metern Breite in die Reihe der größten Schiffe der Welt Handelsflotte stellen. Aber selbst ein Dampfer von den großen Ausmaßen der „Bremen“ ist auf dem Nordatlantik, der Hochstraße des Weltverkehrs, nicht etwas absolut Neues. Was die „Bremen“ — und später ihr Schwesterschiff „Europa“ — eine Sonderstellung einnehmen lässt, ist die Vereinigung von Größe und hoher Geschwindigkeit. Auch dem Laien ist ohne weiteres klar, daß die Erhöhung der Geschwindigkeit bei einer gleichzeitigen Vergrößerung des Schiffsraums an die Maschinenleistungen außerordentliche Anforderungen stellt. Die Welt Handelsflotte hat bisher die Vergrößerung ihrer Schiffstypen mit einer Herabsetzung der Geschwindigkeiten erkaufen müssen. Dampfer „Bremen“ hat sich nun schon unmittelbar nach seiner Indienststellung nicht nur als eines der größten, sondern gleichzeitig als das schnellste Schiff der Welt erwiesen. Mit der „Bremen“ ist die Strecke Bremerhaven — New York in sechs Tagen zurückgelegt worden. Von den Kanalhäfen bis Amerika sind die Reisenden nur noch knapp 5 Tage unterwegs gewesen. Bedenkt man, daß bei voller Besetzung reichlich 3200 Personen (einschließlich Besatzung) zu gleicher Zeit den Ozean in nur sechs Tagen überqueren können, so bekommt man einen Eindruck von der außerordentlichen Leistungsfähigkeit dieses neuen



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



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

Sei vorsichtig beim Abwerfen von getragenen Lasten!

Liesi / Die Geschichte einer Kuh

Von Alfred Suggenberger*



Es mag ein lächerliches Unterfangen sein, einer Kuh ein Denkmal zu setzen. Mir kommt es eher schwer als lächerlich vor. Die Kuh Liesi hat in unserem kleinen Bauernhaushalt und damit auch in meinem Leben Jahre hindurch eine bedeutende Rolle gespielt; sie hat mir manches Rätsel aufgegeben, mit dem ich heute noch nicht ganz fertig bin. Ich bin ihr auch durch mancherlei Schuld verpflichtet.

Liesi hat nie in einem andern Stall gestanden als in dem unsrigen, sonst hätte sie sich vielleicht nicht so wohl und daheim darin gefühlt. Mit den hellen, luftigen Ställen verglichen, wie man sie heute baut, war der unsrige mehr als bescheiden zu nennen. Zwar gaben die wurmförmigen Blockhauswände leidlich Schutz gegen Sturm und Kälte; doch das Licht kam nur durch zwei schmale, liegende Fensterchen herein. Der Gang hinter dem Viehlager war schmal; die Balken der Heudiele mußten auf der Krippenseite mit Rundpfosten gestützt werden.

Immerhin ein Stall, wie es deren noch viele gab und heute noch gibt. Die Viehzucht stand zu jener Zeit in unserer Gegend hinter Getreide- und Weinbau noch an Bedeutung zurück. Wenn man nur Milch und Butter hatte und die notwendigen Zugtiere für Pflug und Wagen.

Als ich mit Liesi erstmals wirklich Bekanntschaft machte, hatte sie ihre Jugendzeit bereits hinter sich und war auch längst an das Joch der Arbeit gewöhnt. Man konnte ihr Kraft und Ausdauer nachrühmen; als wohlgebaute Fleckkuh hielt sie jedem mittleren Ochsen die Waage, ja, sie

war manchem von ihnen an Fleiß und Ausdauer überlegen. Dieses Lob bestätigt zu sehen, aber auch mit Liesis Mucken und kleinen Hinterhältigkeiten vertraut zu werden, bekam ich reichlich Gelegenheit.

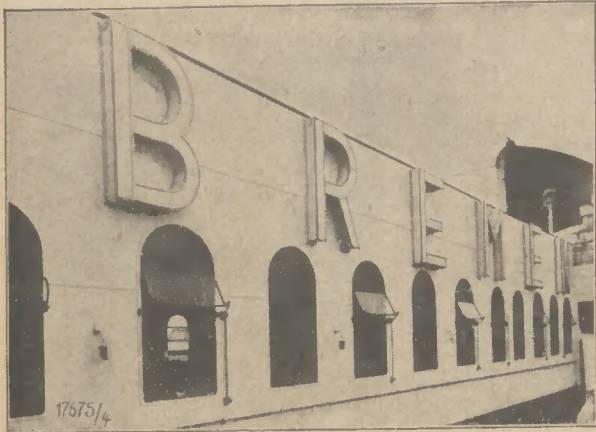
Eine von Liesis Unarten bestand darin, daß sie ihrer Ritzigkeit wegen beim Auf- und Abspringen die Hinterhand heftig hin- und herwarf; man hatte oft seine liebe Not mit ihr. Sie hat deswegen mehr als einmal ungerechterweise Schläge bekommen. Man hätte ihr ja einfach ein Gurtgeschirr auflegen müssen statt des unbequemen Schwanzriemens; aber wir besaßen ein solches nicht, und da mußte man sich wohl oder übel mit der dummen Geschichte abfinden. Der Vater sagte oft im Zorn, er verkaufe das Räß noch wegen dieses Lasters. Im Ernst dachte er natürlich nicht daran; denn die vielen Tugenden Liesis wogen das kleine Väterchen zehnfach auf. Sie war eine brave Milchspenderin; auch die von ihr geworfenen Kälber gediehen alle vortrefflich. Und was man ihr besonders hoch anrechnete, war ihre vorbildliche Geduld und Gelassenheit den Bremsen gegenüber. Diese mochten sie beim Heuladen in ganzen Schwärmen umsurren, sie tat, als ob das so sein müßte, von Anruhe und Durchbrennen keine Spur.

Nachdem ich mit dem zwölften Altersjahr von der Sommerschule frei geworden war und, abgesehen von den vielen Ferien, nur noch während eines Halbtages jede Woche die Schulbank drücken mußte, wurde mir die Arbeit des Viehfütters überlassen. Das war für mich keine üble Sache. Schon früh hatte es mich zu Büchern und Kalendern hingezogen; und nun war gemacht eine süß- und glückhafte Besessung über mich gekommen, ein Hunger, der fast nicht zu erlätigen war. Wenn ich nun die Stallarbeit so rasch, zum Teil allerdings auch so ungründlich, als es nur immer anging, bewältigte, so blieb mir während der Freizeiten, das heißt, bis jeweils wieder neues Futter aufgesteckt werden mußte, manche gute Viertelstunde übrig, um meiner Leidenschaft zu fröhnen.

Diese wütige Besessung mußte freilich zur Folge haben, daß ich meine Pflichten als Futterknecht nicht selten arg verlehnte. Ich vergaß das Einlegen frischen Grases des Öftern so lange, bis mich die paar halbweichen Rinder, die immer am schnellsten ungeduldig wurden, mit vorwurfsvollem Brüllen an ihr gutes Recht erinnerten.

Manchmal saß ich auch, nachdem getränkt und die Streue ausgeschüttet war, noch ein Viertelstündchen lesend auf dem Melkschemel, bis sich meine Pflegebefohlenen, ein Häuflein nach dem andern, aus Lager hinlegten und scheinbar gedankenvoll der beschaulichen Arbeit des Wiederkäuens ob-

*) Der deutsch-schweizerische Dichter Alfred Suggenberger gab im vergangenen Jahre aus Anlaß seines 60. Geburtstages ein kleines Bändchen Jugenderinnerungen „Die Brunnen der Heimat“ heraus, dem mit Genehmigung des Verlages Stadtmann, Leipzig, die nachfolgende hübsche Tiergeschichte entnommen ist. Der Dichter, Sohn eines Kleinbauern, ist selbst Landwirt; er mußte von der Volksschule weg auf den Acker. Neben der mühsamen Arbeit um das tägliche Brot fand er aber immer noch Kraft und Zeit, seinem Drange nach dichterischer Gestaltung alles dessen, was er im täglichen Leben beobachten konnte, zu folgen. So wurde er allmählich einer der besten Schilderer des bäuerlichen Lebens, dessen gehaltvolle, erdständige und heimatverfüllte Erzählungen weit über die Grenzen seines engeren Vaterlandes Beachtung gefunden haben.



Diese gewaltigen Leuchtbuchstaben machen das Schiff weithin kenntlich

Schiffstyps. — Aber selbst diese Spitzenleistung technischer Art kennzeichnet das Neuartige des „Bremen“-Typs noch nicht vollständig. Er ist zugleich die Verkörperung einer neuen Schiffsästhetik, eines neuen Schiffsprinzips. Die „Bremen“ will bewußt Ausdruck einer neuen Richtung in der Kunst sein, die man mit dem Ausdruck „moderne Sachlichkeit“ zu bezeichnen pflegt. In der Innenarchitektur dieses neuen Dampfers hat die Idee der geraden Linie einen künstlerisch vollendeten Ausdruck gefunden. Den schloßartigen Brunn, mit dem man früher die Passagierdampfer ausstattete, muß man auf der „Bremen“ vergeblich suchen. Eine ruhige, klare Formgebung, die wegen ihrer Gradlinigkeit vornehm, zurückhaltend und geschmackvoll wirkt, kennzeichnet die großen Gesellschaftssäle, die Salons, Rauchzimmer und die Einzelkabinen. Insofern ist die „Bremen“ ein absoluter Ausdruck der Zeit, einer Stilepoche, die den Gedanken der Schönheit mit dem



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



Die stilvolle Ramin-Ecke im Rauchsalon der „Bremen“

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

Die Erbauer waren sich darüber klar, daß man Schönheit nicht nur der Schönheit willen schaffen durfte. Die ästhetischen Gesichtspunkte konnten immer nur Mittel zum Zweck sein. Wenn der Lloyd sich zu einer derartigen Spitzenleistung künstlerischer und technischer Art entschloß, so tat er dies, um dem internationalen Reisepublikum etwas zu bieten, was nicht hinter dem Bestehenden zurückbleibt. Vor dem Kriege war der Norddeutsche Lloyd die größte Passagierreederei der Welt. Unmittelbar nach der Auslieferung seiner Flotte schien seine Kraft gebrochen. Er sagte sich indessen, daß er mit anderen Schifffahrtstreibenden Nationen in einen erfolgreichen Wettbewerb nur dann treten könnte, wenn er durch Qualitätsarbeit überzeugend wirke. „Es ist nicht Vermessenheit, sondern Pflichtgefühl, was uns veranlaßt, die Wiedergewinnung unserer alten Stelle anzustreben!“

Auch diese Worte Geheimrat Stimmings geben das wieder, was den Norddeutschen Lloyd veranlaßte, seiner Wiederaufbaupolitik das Leitwort „Qualitätsarbeit“ zu geben.

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

Dr. Max Tesch.

Mit klarem Kopf und frohem Sinn - gehe stets zur Arbeit hin!

lagen. Aus der traumdurchwanderten Welt übereins in die Enge der mir auf Augenblicke fremd und wunderbar erscheinenden Umgebung zurückgeführt, konnte ich es mir dann selten versagen, als stiller Gast ein weiteres Weilchen der so alltäglichen und doch immer wieder anmutig unterhaltamen Sache beizuwohnen. Ich hätte den Tieren gern etwas mitgeteilt von Löwenjagden und Meerfahrt, von Negern und Eskimos. Aber sie schienen durchaus zufrieden zu sein mit ihrem winzig kleinen Weltwissen. Vergangenes und Zukünftiges, Ewiges und Endliches, alles trat bei ihnen zurück vor der lebenbedingenden Selbstverständlichkeit. Es wollte mir nicht recht in den Kopf, daß der Stall wirklich ihr Zuchthaus sein sollte, wie Jakob Stoller oft behauptete. Dennoch empfand ich mitunter das Bedürfnis, ihnen das auszureden und ihr Behagen durch freundlichen Zuspruch, durch Kraulen und Tätzeln zu erhöhen. Aber ihre Ketten zu lösen und ihnen die gestohlene Freiheit wiederzugeben, das wäre halt dann schon eine gewagtere Sache gewesen.

Nicht alle Stallbewohner waren für meine Anteilnahme gleich empfänglich; einzelne machten sich gar nichts daraus, als wollten sie mir zu verstehen geben, sie vermöchten das Geschäft des Lebens ohne mein besonderes Wohlwollen zu betreiben. Oder war es ihnen darum zu tun, mich durch ihre beharrliche Ablehnung an irgendeine an ihnen begangene Grobheit zu erinnern? Nur Viefi, die doch von manchem schlimmen Adertage her am meisten Grund zum Schmollen gehabt hätte, zeigte sich für jede Zutrulichkeit dankbar. Und gerade sie sollte dann in der Folge durch meine Unverlässlichkeit als Futterknechtlein am meisten zu leiden haben.

Es ging auf den Herbst. In der Tenne lag kurzer, fetter Ackerflee, der sorgfältig mit Heu vermischt werden mußte, weil er sonst beim Vieh leicht Blähung zu verursachen pflegt. Doch ich hatte damals just ein neues Buch in Händen, die Schilderung einer großen Afrikareise, und nahm es mit der Arbeit des Futterzurüstens nicht sehr genau; ja, ich vergaß mich, einzig auf erstohlene Ruhe bedacht, so weit, daß ich den gefährlichen Spätflee bald ohne jede Heuzugabe in die Raufe schob, wobei ich leichtthin auf eine Behauptung Gottlieb Bräms abstellte, nach der die großen Leute immer viel zu ängstlich sein sollten, nur um einem mit ihren dummen Ideen das Leben sauer zu machen.

So recht geheimer war es mir doch nicht bei meinem liederlichen Tun. Mit meiner Andacht beim Fesen war es vorbei, als ich die Fehlmäuler so gierig raufen und worgen sah. Ich lief in die Tenne, riß den noch vorthan-

denen Klee hastig wie ein Dieb durch die Barrenlufen heraus und gabelte Heu darunter.

Als ich nach einer Weile wieder in den Stall kam, mußte ich zu meinem Schrecken die Wahrnehmung machen, daß bei einem jährigen Rind bereits etwas nicht in Ordnung war. Es hatte zu fressen aufgehört. Da unsere Leute auf dem Rainader Kartoffeln ausgruben, war ich vorläufig auf mich selber angewiesen. Ich band dem Rind, wie das in solchen Fällen üblich ist, einen kurzen Bengel ins Maul, damit es vielleicht zum Rülpsen komme. Dann winkte ich Gottlieb Bräm, der eben mit einem Karren vorbeiging, zu mir in den Stall herein. „Siehst du, da hab' ich jetzt das Pflaster!“ warf ich ihm heftig vor. „Und niemand ist schuld als du mit deinem verlogenen Geschwätz!“

Gottlieb lachte nur. „O, das ist doch noch gar nicht die Völle! Das haben wir bald weg!“ Er legte dem Rind eine Strickhalfter an und führte es draußen auf dem Hofraum ein wenig spazieren, bis der Nachbar Steinmann darauf aufmerksam wurde.

„Das machst du nicht recht, du Välli!“ rief er schon von weitem. „Das Laufen ist eben grad Gift für das Tierlein!“ Er trat herzu und stellte das Rind mit den Vorderfüßen auf erhöhte Gartenbord. „Wenn es eine Weile so steht, kommt das Gras vielleicht heraus. Im andern Fall ist's halt Schluss.“

Hierauf ging er in den Stall, kam aber alsbald mit einer Hiobspost wieder heraus. „Bub — geh den Vater holen, aber spring, was du Boden findest! Die hintere Kuh ist auch aufgetrieben wie eine Trommel!“

Vor Schrecken gejagt lief ich mich derart außer Atem, daß ich auf dem Rückweg nicht mit dem Vater Schritt zu halten vermochte. Der rannte, nichts wie daheim, geradeaus über Acker und Gräben weg, als würde der Hof brennen. Die Mutter kam auch nach und überschüttete mich bereits mit schweren Vorwürfen, obgleich ich meine Schuld hartnäckig wegleugnete.

Als wir heimkamen, stand das Rind wieder im Stall, die Blähung war zurückgegangen. Mit Viefi verhielt es sich dagegen schlimm. „Es ist da allweg Matthäi am letzten“, sagte Steinmann. „Ich habe den Gottlieb für alle Fälle nach Oberwiesen zum Metzger geschickt. Bis ein Doktor da wäre, ginge es viel zu lang. Das wäre dann schon der Gipfel, wenn man so einen Haufen Fleisch verlocken müßte.“

(Schluß folgt)

Die Rheinfahrt der kaufmännischen Werkschule

Ueber die diesjährige Rheinfahrt der kaufmännischen Werkschule haben einige Schüler und Schülerinnen recht hübsche Berichte geschrieben. Bei der Auswahl für die Werkszeitung mußten die Berichte der Schülerinnen diesmal zurückstehen, da im Vorjahre eine Teilnehmerin zu Wort gekommen war. Von den Einsendern verdienen folgende eine lobende Erwähnung:

Maria Deutsch, Hilde Grumm, Elfriede Höfner, Erna Rau, Anneliese Wünnenberg, Heinz Burgmann, Willi Colmann, Heinz Hagebusch, Ehrenfried Edun, Wilhelm Schintewitz, Karl Hopf u. d. Den Bericht des letzteren lassen wir nachstehend folgen:

Endlich war der langersehnte Samstagmittag gekommen. Punkt 12 Uhr war alles startbereit, und los fuhren wir mit einem Lastwagen nach der schönen Sender-Stadt Langenberg, wo unsere eigentliche Rheintour begann. Sehnsüchtig erwarteten wir den Zug, der uns zu Vater Rhein bringen sollte. Jetzt sollte das, was wir uns vorher nur ausgemalt hatten, in Erfüllung gehen. Wir lauften auf den Bahnhöfen, wo Reisende ein- und ausstiegen, dem interessanten Dialekt der immer lustigen Rheinländer. Da, plötzlich hörten wir den Ruf: „Der Dom!“ Alles stürmte an die Fenster, und jeder suchte ein Plätzchen zu erfassen. Doch diese Freude sollte nicht lange währen, denn schon ratterte unser Zug in den Bahnhof Köln-Deutz ein, von wo wir nach kurzem Aufenthalt über die aus-mächtigen Eisenträger konstruierte Hohen-zollernbrücke rollten. Hier stellte sich der schönste deutsche Strom zum ersten Mal in seiner ganzen Größe vor. Im Nu waren wir in die gewaltigen Hallen des Kölner Hauptbahnhofes eingefahren, wo wir unsere Fahrt unterbrechen mußten.

Während dessen wurde uns erlaubt, den Dom, den wir vorher schon aus weiter Ferne gesehen hatten, zu besichtigen. Einen gewaltigen Eindruck machte das von Tauben umschwirrte Bauwerk! Es ist kaum zu glauben, daß es von Menschenhand errichtet wurde.

Nach eingehender Besichtigung ging unsere Fahrt schnell weiter, immer den Rhein entlang. Mächtige Dampfer wurden von feinen unermüdlich strömenden Fluten getragen. Die Sonne schien herrlich vom blauen Himmel, so daß es ausah, als ob die Wogen des Rheins in flüssiges Silber verwandelt wären. Die hohen Weinberge schienen manchmal den Fluß verdrängen zu wollen. — Da hieß es auch schon wieder: „Aussteigen“ — Wir hatten Sönnigen erreicht.

Als unsere Schar wieder vollzählig beisammen war, legten wir das letzte Stück bis Hammerstein zu Fuß zurück. Prachtvolles Wetter machte uns das Gehen ziemlich leicht, und so erreichten wir unser Ziel schnell. Die Jugendherberge, die den Eindruck einer alten Burg machte, bot uns eine gute Unterkunft. Zuerst suchten wir nun unsere Schlafräume auf, um uns des Gepäcks zu entledigen und von der Fahrt frisch zu machen. Nach einem kräftigen Imbiß machten wir uns auf den Weg, um uns die Gegend etwas näher anzusehen. — Unser Ziel war zuerst die Ruine, die sich über uns auf einem Berge erhob. Es war die Ruine der Burg Hammerstein. Wir mußten tüchtig steigen, ehe wir sie erreicht hatten. Aber es lohnte sich. Die Mauerreste der alten Burg reckten sich majestätisch gen Himmel, als ob sie noch jetzt von früherer Macht der Bewohner erzählen wollten. Herrlich und stolz rauschte am Fuße des Berges der Rhein vorbei. Die sinkende Sonne schien in seinen Wellen verschwunden zu wollen. Eine feierliche

mählich machte sich bei allen der Durst bemerkbar. Als wir die erste Höhe erreicht hatten, hielten wir kurze Rast. Uns gegenüber lag der Delberg, die höchste Erhebung des Siebengebirges. Dort wollten wir unsere Mittags-



Gruppe der Lehrlinge in der Klosterruine Heisterbach

pause machen. (1. Gruppenbild.) Also, nochmals hieß es: „Frisch gewagt!“, und glücklich erreichten wir den ersehnten Ort. Müde vom Marsch sanken alle auf die Stühle, die unter den grünen Bäumen aufgestellt waren. Schnell legten wir die Tornister ab, um uns von ihrer Last zu befreien.

Welch einen herrlichen Ausblick hatte man von diesem hochragenden Punkte über das Rheintal! Rings um uns Berge und Täler, gescheidet in das kräftige Grün der Wälder. Viel zu schnell verlief die Rast, denn schon bald mußten wir uns wieder rüsten. Unser nächstes Ziel war die Ruine Heisterbach (1. Bild), früher ein Kloster. Von hier ging es dann durch bis Oberdollendorf, wo wir unsern alten Freund, den Rhein, wieder trafen. Unsere schöne Tour neigte sich schon langsam ihrem Ende zu.

Mit einem kleinen Motorboot fuhren wir bis Bonn. Bis hier hatten wir gutes Wetter, und nun setzte zum guten Schluß leider der Regen ein. In Bonn konnten wir uns deswegen nicht mehr draußen aufhalten. Als das „Einsitzen“ über den Bahnhof schallte, war für uns ein schöner und erinnerungsreicher Tag beendet. Schnell ging es wieder der Heimat entgegen. Am Bahnhof Hattingen trennten wir uns, voller Befriedigung über unsere Rheintour, die uns das gegeben hatte, was wir uns von ihr versprochen hatten.

Das Rauchen im Walde



Das Forst- und Feldpolizeigesetz vom Jahre 1880 ist durch eine Novelle vom 15. Januar 1926 insofern ergänzt worden, als ein Rauchverbot für den Wald hinzugefügt worden ist, das dem Gesetz in seiner alten Fassung fehlte. Nach der Gesetzes-Novelle vom 15. Januar 1926 wird mit Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft, wer in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober im Walde oder auf Moor- oder Heideflächen ohne Erlaubnis des Grundeigentümers oder seines Vertreters raucht. — Vertreter im Sinne des Gesetzes sind auch die zuständigen Forstbeamten. Gerade für den Forstbeamten, als dem Hüter und Heger des ihm anvertrauten Waldes, bringt der Sommer eine Reihe sorgenvoller Tage, zumal, wenn anhaltende Trockenheit die Brandgefahr aufs äußerste steigert. Die meisten Waldbrände entstehen durch leichtsinnige oder unsachgemäße Behandlung des Feuers. Nach dem Gesetze darf niemand, vorausgesetzt, er habe die Erlaubnis zum Rauchen, den Wald mit „unverwahrtem Feuer oder Licht“ betreten.

Bei trockenem Wetter ist die Zigarre und besonders die Zigarette ein „unverwahrtes Feuer“ mit seinen Gefahren. Es braucht z. B. nur die brennende Zigarre oder Zigarette ein Nestchen zu streifen, um zu veranlassen, daß nicht nur Äsche, sondern auch Glut auf den Waldboden fällt. Dasselbe gilt von der Pfeife ohne Dedel.

Besonders gefährlich und deshalb strafbar ist nach dem F. F. P. G. (§ 44) das Wegwerfen von brennenden Zigarren- und Zigarettenstummeln sowie von Streichhölzern. Ein sicheres Mittel, Zigarettenstummel usw. unschädlich zu machen, besteht darin, daß man mit dem Stode ein Loch in den feuchten Waldboden stößt und den Zigarettenstummel hinein versenkt und den Boden wieder fest zustampft. Streichhölzer werfe man nicht einfach weg, sondern lösche die Flamme und verwahre das abgebrannte Streichholz in einer eigens dazu bestimmten leeren Schachtel. Anzuraten ist der Gebrauch von Patentfeuerzeugen. Gefährlich jedoch ist der Gebrauch von Zunder.

Die Bestimmungen des F. F. P. G. haben selbstverständlich auch Geltung für den Jagdpächter und seine Jagdgäste, so daß auch sie in der fraglichen Zeit Raucherlaubnis vom Waldbesitzer oder dessen Stellvertreter einzuholen haben. Das Unterlassen jeglichen Rauchens im Walde ist der sicherste Schutz gegen Waldbrände.



Gruppe der Teilnehmer, aufgenommen auf dem Delberg

Stimmung bemächtigte sich unser. Wir gedachten unserer Heimat und grüßten sie, indem wir auf der höchsten Stelle der Ruine das Westfalenlied anstimmten. Dann nahmen wir Abschied von diesen letzten Zeugen einstiger Burgherrlichkeit. Bergab gelangten wir ziemlich schnell und statteten rasch noch dem Rhein einen Besuch ab. Am 9 Uhr mußten wir in unserer Herberge sein, aber an Schlafen war natürlich noch nicht zu denken. Die Nacht hüllte schon alles in tiefes Schweigen, als endlich auch wir nach dem ereignisreichen Tage lang hingestreckt auf unseren Betten einschliefen. — Am anderen Morgen, es war Sonntag, war in aller Frühe schon alles lebendig. Nach dem wir uns mit kaltem Wasser den Schlaf tüchtig aus den Augen gewaschen hatten, nahmen wir gemeinsam den Morgentee ein. — „Des Sonntags in der Morgenstund' wie wandert sich's so schön...!“ — Lustig ging es nun wieder hinaus in die Natur an den wogenden, rauschenden Rhein. Die köstliche Morgenluft und die aufgehende Sonne schienen einen guten Tag vorauszusagen. Eine Zeitlang waren wir in Gesellschaft der Wellen. Sie sprangen und hüpfen neben uns her, als wollten sie uns auffordern, mit ihnen um die Wette zu laufen. An der nächsten Anlegestelle bestiegen wir einen Dampfer, der uns zu dem schönen Städtchen Honnef brachte. Hier mußten wir unsere weitere Reisegesellschaft erwarten, die Lehrlinge der Konsum-Anstalten unserer Firma.

Nach eingehender Begrüßung setzten wir unseren Weg fort, und zwar ging es ins Siebengebirge. In angenehmem Marschtempo legten wir den Weg zurück. Die Sonne stieg höher am Himmel empor, und all-

Wanderfahrt des Lehrlings-Turn- und Sportvereins Henrichshütte

vom 24. Mai bis 2. Juni 1929 durch den Schwarzwald und zum Bodensee

(2. Fortsetzung.)

Freudenstadt! Am nächsten Morgen früh um sechs Uhr wurde geweckt, und bald saß alles wieder beim Kaffee in dem blumengeschmückten Aufenthaltsraum der Jugendherberge. Gegen sieben Uhr marschierten wir ab. Durch die Stadt ging es hinauf durch den Stadtwald, Richtung Zwieselberg. Im Stadtwald verweilten wir einige Minuten bei einem Gedenkstein, der, wie die Inschrift sagte, zur Erinnerung von zwei 1917 in einem Schneesturm dort abgestürzten Kriegssoldaten gesetzt war. Hinter Zwieselberg erreichten wir den Grenzweg, den wir nun für einige Stunden anhielten. Wir konnten schlecht vom Wege abirren, da den ganzen Weg entlang die Grenzsteine mit dem Badenser und Württemberger Wappen standen. Oft mußten wir Hindernisse übersteigen oder umgehen; es waren stämmige Fichten, die von den Stämmen umgelegt waren. Hier waren Holzarbeiter tätig, die Bäume zu entlauben, um sie für die Talsahrt fertig zu machen. Sonst bot der Grenzweg nichts Besonderes, nichts als Bäume. Einige unserer Teilnehmer meinten nebenbei, daß im Schönenberg auch Bäume ständen, da brauchten wir nicht so weit zu laufen; sie waren verwöhnt von dem an den Vortagen Gewohnten.

Am die Mittagszeit wurde auf dem Schmiedberger Platz, einem Sammel- und Abfahrtsplatz der gefällten Baumriesen, Halt gemacht. Nach einstündiger Pause marschierten wir weiter, um auf Umwegen nach Oberwolfach, unserem Tagesziel, zu kommen. Es war wirklich ein Umweg; denn erst gegen Abend erreichten wir den Ort.

Wir hatten vorher an einem Gasthof Halt gemacht und erfuhren hier, daß es um den Berg anderthalb Stunden, aber über den Berg nur eine halbe Stunde bis Wolfach sei. Unser Trupp teilte sich, um auf getrennten Wegen das Ziel zu erreichen. Die den weiteren Weg nehmende Gruppe marschierte früher ab. Wir, die wir uns für den Bergweg entschieden, hatten noch Zeit zur Ruhe. Wirklich ein tüchtiger Berg war zu nehmen. Hier verließ uns manchmal die Spucke, aber bald waren wir oben! Nun ging es an



An der Donauquelle bei Donaueschingen

der anderen Seite wieder auf Wolfach zu. Kurz vor dem Ort fragten wir eine alte Frau, wie weit es noch zur Jugendherberge in Oberwolfach sei; „Na, so anderthalb Stündle“, war die Antwort. Da „jodelte“ unser Kleinstster (zwei Zentner) vor Freude. Er hatte wirklich geglaubt, in einer halben Stunde da zu sein, und ich auch. Auf der Dorfstraße stießen wir auf unsern Haupttrupp, der um den Berg gegangen war, alle mit strahlenden Gesichtern wegen dem noch vor uns liegenden Weg.

Aber alles hat ein Ende, und gegen Abend kamen wir im „Hirschen“, der Jugendherberge, an. Als es laut wurde, daß in der Nähe eine Badegelegenheit in der Wolfach sei, lief alles dorthin, um sie zu benutzen. Nachher saßen wir alle am Tisch und ließen uns das wohlverdiente Mittagessen (am Abend!) mundet. Wie an den Tagen vorher, war auch heute zur angegebenen Zeit alles auf den Strohläcken, um sich für den nächsten Tag zu stärken. Am nächsten Morgen ging es dann mit frischem Mute nach Wolfach, von wo wir die Bahn nach Triberg benutzen wollten. In Wolfach gab es eine Ueberwachung; wir trafen früh genug ein, um die Fronleichnam-Procession zu sehen. Außer den Aufbauten, wie wir sie hier kennen, waren auch die Wege mit Blumen bestreut, vor den Altären lagen wirklich schöne Blumenteppeiche. Für uns aber war es das Schönste, die Einwohner in ihren alten Trachten zu schauen.

Von Wolfach aus hatten wir bald Triberg erreicht, und von hier aus wandert der größte Teil von uns an den Wasserfällen vorbei nach Furtwangen. Einige Wegemüde, darunter auch ich, machten eine weniger beschwerliche Fahrt mit dem Autobus. Auch diese Fahrt war ein Genuß; denn die Straße ging in Serpentinaen hinauf nach dem über tausend Meter hoch gelegenen Schönewald und von hier aus nach Furtwangen. Das Abendessen vereinte die in Triberg geteilte Wandergruppe wieder in der Jugendherberge, und beiden Teilen mündete das Essen auch hier wieder gleich gut.

Da der Bahnhof nicht weit war, brauchten wir am nächsten Morgen nicht so früh aufzustehen. Draußen hing dichter Nebel in der Luft, und da

alle Fenster offen standen, war es manchem doch kühl im „Bett“ geworden. Nach eingenommenem Morgenimbis ging's zur Bahn, und bald waren wir in Donaueschingen. Da wir bis zum nächsten Zuge genügend Zeit hatten, ließen wir es uns nicht entgehen, die am Fürstenberger Park gelegene Donauquelle zu besichtigen. Bald war der „Photo“ gezückt und alle einschließlich der Quelle auf der Platte eingefangen.

(Schluß folgt.)

Gesundheits- und Körperpflege

Die Kleidung der warmen Jahreszeit

Von Prof. Dr. med. Spitta, Berlin.

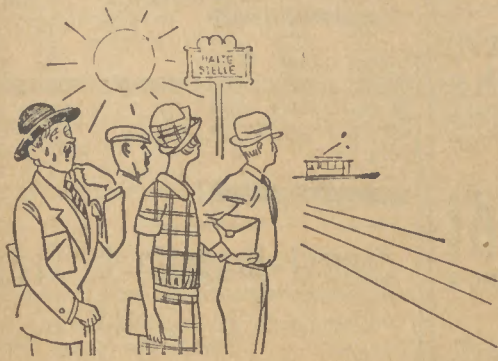


Ebenso unangenehm und gesundheitschädlich wie eine Erkältung kann auch eine Ueberwärmung des Körpers werden. Durch Verbrennung der ihm zur Erhaltung des Lebensprozesses einverleibten Nahrung erzeugt der Körper eines Erwachsenen täglich ungefähr so viel Wärme, wie notwendig wäre, um 30 bis 35 Liter Wasser von Zimmertemperatur zum Sieden zu bringen. Kann der Körper diese großen Wärmemengen nicht rechtzeitig los werden, so muß seine automatische auf etwa 37 Grad eingestellte Temperatur auf eine Höhe steigen, die wir sonst nur bei fieberhaften Krankheiten zu sehen gewohnt sind. Die durch Verhinderung der Wärmeabgabe herbeigeführte Wärmestauung ist nicht nur mit einem sehr peinlichen Gefühl der Beängstigung verbunden und unterbindet nicht nur die Arbeitsfähigkeit, sondern sie kann auch oft zum tödlichen „Stichschlag“ führen. Weil körperliche Arbeit die Wärmebildung stark vermehrt, ist eine passende Kleidung für den körperlich Arbeitenden von besonderer Bedeutung.

Drei Wege stehen dem Körper zur Verfügung, um sich der überschüssigen Wärme zu entledigen: 1. die Abstrahlung, 2. die Ableitung und 3. die Entwärmung durch Wasserverdunstung. (Wenn ein Liter Wasser verdunstet, so wird dadurch so viel Wärme gebunden, als notwendig wäre, um etwa sieben Liter stubenwarmes Wasser zum Kochen zu bringen.) Wie ein Wasserlauf, so kann auch ein Wärmestrom nur von höheren zu tiefergelegenen Stellen fließen, d. h. eine Abgabe von Wärme durch Abstrahlung oder Ableitung ist nur möglich, wenn die Umgebung des Körpers eine niedrigere Temperatur hat als er selbst, bzw. seine Haut oder seine Kleidung. Diese Temperatur liegt ungefähr bei rund 30 Grad. Aber schon längst unterhalb dieser Grenze übernimmt in mit der Außentemperatur steigendem Maße die Wasserverdunstung hauptsächlich die Entwärmung. Es ist nun nicht gleichgültig, in welcher Form das Wasser den Körper verläßt, ob unsichtbar in Dampfstrom oder als sichtbarer Schweiß. Behaglich fühlen wir uns nur bei einer Entwärmung ohne Schweißbildung und wenn man sich den Verhältnissen entsprechend vernünftig kleidet, so sollte es — von Ausnahmen abgesehen — zu ihr überhaupt nicht kommen. Fast jedes Klima läßt sich erträglich gestalten, wenn man sich mit der Kleidung, der Arbeit und der Ernährung darauf richtig einstellt; wenn aber die Haut unter der Kleidung trocken bleiben soll, so ist dafür die unerläßliche Vorbedingung, daß der von der Haut stets ausgeschiedene Wasserdampf durch die Kleidung ungehindert abziehen kann. Schon aus dieser einfachen Ueberlegung ergibt sich die zwingende Notwendigkeit für eine möglichst poröse Kleidung, d. i. eine Kleidung mit vielen kleinsten lufthaltigen Lücken oder Maschen. Ganz luftundurchlässig pflegt gestärkte und dann geplättete Wäsche zu sein. Sie ist also als gewöhnliche tägliche Unterkleidung unzumutbar. Nun beträgt der Luftreichtum — das sogenannte Porenvolumen — glatte gewebte leinene oder baumwollene Stoffe nur zwischen 30 und 40 Prozent, das der Trikotstoffe aber zwischen 70 und 80 Prozent. Daraus erhellt, daß das Trikotgewebe als Unterkleidung den Vorzug vor dem leinenen, glattgewebten Hemd verdient, aber nicht nur des größeren Luftreichtums an sich halber, sondern weil bei Durchfeuchtung der Unterkleidung durch Schweiß — und mit Sicherheit läßt sich dies ja nicht vermeiden — bei glattgewebten Stoffen sämtliche luftporen sehr bald sich mit Wasser füllen. Das Wasser verdrängt alle Luft, und da Wasser die Wärme viel schneller leitet als Luft, so entzieht ein solches durchfeuchtetes Leinenhemd der Haut in kurzer Zeit große Mengen von Wärme. „Nun“, so werden manche sagen, „das ist es ja gerade, was wir in der heißen Jahreszeit brauchen.“ Aber abgesehen davon, daß ein feuchtes, der Haut dicht anliegendes Untergewand ein lästiges Gefühl erzeugt, erkaltet sich der Träger eines solchen Hemdes auch verhältnismäßig leicht, wenn er, vorher erhitzt, sich nun an einem kühlen, zügigen Platz aufhält, denn durch die feuchte, luftleere Leinwand stürzt sich die Wärme geradezu aus dem Körper heraus. Ganz anders bei dem Trikotstoff, selbst wenn er dünn ist. Er bleibt immer lufthaltig und die Art seines Aufbaues bewirkt, daß zwischen ihm und der Haut auch gewöhnlich eine feuchte Luftisolierschicht verbleibt, die nur eine langsame Entwärmung zuläßt. Man wähle also als Unterkleidung möglichst nur dünne Trikotstoffe.

Nun zur Oberkleidung. Zunächst: Die beste luftdurchlässige Unterkleidung nützt nichts, wenn man darüber eine luftundurchlässige Oberkleidung trägt. Die zur Oberkleidung selbst verwendeten Stoffe sind zwar gewöhnlich genügend durchlässig, die verwendeten Futterstoffe aber häufig nicht. Darauf ist also zu achten. Die Oberkleidung des

Mannes im Sommer ist meistens viel zu schwer. Sie wiegt bei dem nach der üblichen Mode Bekleideten (ohne Schuhwerk) gewöhnlich mehr als zwei Kilogramm! Dagegen hat sich die Frauenkleidung, die früher zu so vielen gesundheitlichen Bedenken Veranlassung gab, in den



letzten Jahren erfreulicherweise vom hygienischen Standpunkt aus sehr verbessert, allerdings ist das mehr der allmächtigen Mode zu verdanken, als den Erfolgen der Gesundheitslehre. Eine Frau trägt (vom Schuhwerk abgesehen) jetzt im Sommer kaum mehr am Leibe als ein halbes bis dreiviertel Pfund Kleidungsstücke! Daher hat die Luft fast überall freien Zutritt zur

Haut, die Körperluft kann frei am offenen Halsausschnitt abziehen — beim Mann verbietet das gewöhnlich schon der enge steife Kragen — und das Ergebnis ist eine sehr erwünschte Abhärtung des Körpers. Daß mit der Beschränkung der Kleidung die Frau manchmal des Guten zu viel tut, soll allerdings nicht bestritten werden. Die männliche Kleidung müßte sich daher wenigstens in der warmen Jahreszeit auch in dieser Richtung hin entwickeln. Darunter wäre zu verstehen: Fortlassen der Weste, Ersatz der Hosenträger durch den Gürtel, Ersatz der leinenen Hemden nebst etwaigem Unterzeug durch ein dünnes, aus lockerem Trikotgewebe gefertigtes Hemd, Freimachen des Halses durch Fortlassen einengender steifer Kragen, ja schließlich kann auch bei höchsten Wärmegraden der Rock fortgelassen werden. Sehen wir doch bei vielen Sporttreibenden, z. B. bei Tennisspielern, daß eine solche einfache Kleidung trotzdem ein sehr ansprechendes Aussehen haben kann.

Da dunkle Stoffe das größte Aufsaugungsvermögen für die Wärmestrahlung der Sonne haben, so ist es nur vernünftig, wenn an sehr warmen Tagen die Oberbekleidung aus weißen Stoffen bestehen kann. Da solche Kleidung aber leicht schmutzig wird, eignet sie sich natürlich nicht für jedermann.

Gegen übermäßige Sonnenstrahlung sollte der Kopf überall da durch eine leichte Kopfbedeckung geschützt werden, wo nicht das Haar selbst diesen Schutz übernehmen kann.

Drinnen und Draußen

Hunderttausend!

In unserm Martinshühlwerk wurde am 27. Juli dieses Jahres die hunderttausendste Charge abgestochen; die erste Charge kam am 18. September 1905 zum Abstieg.

Glückauf zum zweiten Hunderttausend.

Hoch deutsches Volk, hoch deutsches Vaterland!

Nie kann ein Volk vergehen,
Solang noch Mannesmut
Im Herzen bleibt bestehen
In heller heil'ger Glut.
Dann mag das Schicksal walten,
Wen's klingt aus aller Mund
Von Jungen und von Alten
Aus tiefer Seele Grund:
Brüder schlägt ein, deutsch woll'n wir
[sein,
Deutsch woll'n wir bleiben, uns nim-
[mer entzweien,
Wo wir auch wohnen, an jeglichem
[Strand,
Hoch deutsches Volk, deutsches Vater-
[land!

Nie kann ein Volk vergehen,
Das Treu und Glauben wahr,
Es bleibt in Ehr bestehen,
Wenn echt und rein die Art.
Dann mag in frohen Stunden
Bei hellem Becherklang
Ein Lied der Welt befunden
Mit Saiten und Gesang:
Brüder schlägt ein, deutsch woll'n wir
[sein,
Deutsch woll'n wir bleiben, uns nim-
[mer entzweien,
Wo wir auch wohnen, an jeglichem
[Strand,
Hoch deutsches Volk, deutsches Vater-
[land!

Nie kann ein Volk vergehen,
Solang die Esse raucht
Und eisenfest sie stehen,
Wo's rattert, dampft und faucht.
Dann mag die Welt auch rufen
Nach Kampf, nach Schwert und Streit,
Wir halten, was wir schufen,
Den Schwur für alle Zeit:
Brüder schlägt ein, deutsch woll'n wir
[sein,
Deutsch woll'n wir bleiben, uns nim-
[mer entzweien,
Wo wir auch wohnen, an jeglichem
[Strand,
Hoch deutsches Volk, deutsches Vater-
[land!

Nie kann ein Volk vergehen,
Wenn treu am heim'schen Herd
Die Mutter läßt erstehen,
Was Jugend ziert und ehrt.
Dann mag die Augen schließen
Das alt' Geschlecht zu Haus,
Wenn stark die Saaten sprießen,
Gereift im Sturmgebraus:
Brüder schlägt ein, deutsch woll'n wir
[sein,
Deutsch woll'n wir bleiben, uns nim-
[mer entzweien,
Wo wir auch wohnen, an jeglichem
[Strand,
Hoch deutsches Volk, deutsches Vater-
[land!

W. Söndermann, Preßwerk.

Gartenbau u. Kleintierzucht

Gartenarbeiten im August



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

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

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

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

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

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

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

Schen 3.

Was ist hühnermüder Boden? Unter hühnermüdem Boden versteht man einen Boden, der jahrelang als Auslauf für die Hühner benutzt und mit Kot beschmutzt wurde und auf dem die neuen Rüden nicht mehr gedeihen wollen und viele von ihnen sogar absterben. Hühnerhalter, deren Hühner einen beschränkten Auslauf haben, klagen außerordentlich über diese lästige Erscheinung. Besonders der schwerere Boden neigt bedeutend schneller zur Hühnermüdigkeit als leichter Sandboden. Letzterer läßt sich länger für die Hühner benutzen. Ist nun hühnermüder Boden vorhanden, so ist in erster Linie ein gründliches Ueberbrausen des Bodens mit einem Desinfektionsmittel (z. B. Kalkmilch) und tiefes Umgraben anzuraten. Als noch besser hat sich das Ausstechen der oberen Erdschicht und darauffolgendes Ausfüllen mit neuem Sandboden erwiesen. Nachdem man diese Maßnahmen ausgeführt hat, wird man bald bemerken, wie sich die Hühner erholen. Zur Gefunderhaltung der Hühner muß unter allen Umständen ein gesunder Boden zum Auslauf vorhanden sein.

Turnen und Sport

Lehrlings- Turn- und Sportverein D. T. und Turngemeinde Welper

Abt. Handball



Am Mittwoch, dem 16. Juli, spielte die 1. Jugend gegen die gleiche der Lehrwerkstatt unserer Stammfirma in Kassel. Die Kasseler, die erst seit kurzer Zeit Handball spielten, waren der Mannschaft des L.T.S.V. nicht gewachsen. Vom Anpfiff bis zum Schluß bestimmte der L.T.S.V. das Tempo und konnte nach einem anderthalb-stündigem Spiel mit 8:1 als Sieger das Spielfeld verlassen.

„Gut Heil!“

Der Spielwart.

Schwimmabteilung

Obwohl das Baden in der Badeanstalt des Herrn Stolle rege Beteiligung findet, muß man immer noch feststellen, daß es noch viele unserer Mitglieder gibt, die dieser Sache fernstehen. Scheinbar sind diese noch Nichtschwimmer. Einem jeden wird dort Gelegenheit geboten, das Schwimmen bei freiem Eintritt zu erlernen. Es sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, daß das Baden in der offenen Ruhr, wegen der damit verbundenen Lebensgefahr, verboten ist.

Am Sonntag, dem 28. Juli, wird der Verein mit einigen Schwimmern am Gauschwimmfest in Dahlhausen teilnehmen.

Wanderabteilung

Unsere Wanderungen nach Werden und Wetter-Witten.

Am 15. und 16. Juni machte der L.T.S.V. eine anderthalb-tägige Wanderung nach Werden. Die Fahrt zeichnete sich dadurch aus, daß sich viele Mitglieder daran beteiligten und das Wetter sehr günstig war. Die Umgebung von Werden löste den Beifall aller Teilnehmer aus. Ein frisch-fröhlicher Gesang begleitete uns. An der Marschordnung und der sonstigen Disziplin war nichts auszufahren. Die Gelegenheit zu billigen Bootsfahrten wurde im ausgiebigsten Maße wahrgenommen. Nach dem Mittagessen marschierten wir nach Kupperdreh zum Gau-Turnfest des Kreises 8a der D. T. Wir kamen gerade während des Festzuges an und hatten Gelegenheit, diesen wunderbaren Festzug ganz zu sehen (72 Fahnen

Demmlers

Kleidung für Herren und Knaben ist gut und preiswert
In Berufskleidung großes Lager nur bewährter Fabrikate
Herrenmodenhaus G. DEMMLER, Hattingen, Gr. Weillstrasse 10/12

ohne Wimpel sind gezählt). Von Kupferdreh marschierten wir nach Hause. Leider setzte jetzt Regen ein, so daß wir zum Schluß noch gehörig nass wurden. Am Evang. Gemeindehaus in Hattingen gingen wir mit einem kräftigen Wanderhehl auseinander in dem Bewußtsein, schöne Stunden verlebt zu haben.

Die zweite anderthalbtägige Fahrt am 13. und 14. Juli nach Wetter und von da nach Witten stand der vorigen nichts nach. Wir fuhren bei herrlichem Wetter nach Oberwengern und marschierten mit Spiel und Gesang nach Wetter. Der Abend wurde durch Spaziergänge in der Umgebung ausgefüllt. Der Sonntagvormittag war für den Gottesdienst freigehalten. Nach dem Mittagessen ging es über den Harfort nach Witten zum Hohenstein, wo wir der Zell-Aufführung beiwohnten. Wir hatten einen guten, schattigen Platz. Spiel und Szenerie waren schön, so daß ein jeder, der dort war, Freude daran hatte. Leider waren die meisten durch die Hitze des Tages so müde geworden, daß wir von Bommern aus zurückfahren mußten, was ich bedauere, denn der Abend war herrlich. Die nächste Fahrt wird jedenfalls eine Städtefahrt werden. Bis dahin ein kräftiges Wanderhehl!

Abteilung Faustball

Am Sonntag, dem 14. 7. 1929, weilte die erste Faustballmannschaft in Bochum, um dort die Meisterschaftsspiele der A-Klasse auszutragen. Nach der Wahl spielte Welper gegen den Gesellenverein Bochum. Nach hartem Kampfe mußten sich die Bochumer mit 38:42 geschlagen beugen. Das zweite Spiel wurde gegen den „Turnklub Bochum“ ausgetragen, welcher mit 36:49 geschlagen wurde. Die Mannschaft der Welper war nicht wiederzuerkennen.

Im nächsten Spiel kämpfen die Spitzenführer beider Gruppen um die Gaumeisterschaft. Wird bei diesem Spiel mit demselben Eifer gearbeitet, so wird der Erfolg nicht ausbleiben.

„Gut Heil!“
Der Spielwart.

Werks-Allerlei

Familiennachrichten

Eheschließungen:

15. 6. 29 Emil Adams, Hochofen; 6. 7. 29 Georg Jose, Hochofen; 11. 7. 29 Wilhelm Riff, Allgemeine Reparaturwerkstatt; 13. 7. 29 Heinrich Hirschmann, Blechschmiede; 20. 7. 29 Ludwig Jung, Hammerwerk; 12. 7. 29 Wilhelm Raschke, Stahlwerk I.

Geburten:

Ein Sohn: 10. 7. 29 — Günter, August Schmidt, Elektrische Abteilung.
Eine Tochter: 15. 7. 29 — Erifa, Josef Spornh, Stahlwerk I;
17. 7. 29 — Anna; Josef Düwell, Eisenbahn; 20. 7. 29 — Ingeborg, Johannes Kaiser, Vieherei; 22. 7. 29 — Erifa, August Boese, Vieherei.

Sterbefälle:

8. 7. 29 Gustav Jannett, Bau-Abteilung; 13. 7. 29 Eduard Hinz, Hammerwerk.

Nachruf

Bei der Ausübung seines Berufes verschied am Samstagabend der Ofenmann unseres Hammerwerkes

Herr Eduard Hinz

aus Hattingen.

Wir verlieren in dem Verstorbenen einen gewissenhaften und fleißigen Mitarbeiter, der sich durch gute Charaktereigenschaften die Achtung seiner Vorgesetzten und Mitarbeiter erworben hat.

Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

Henschel & Sohn A.-G.
Abt. Heinrichshütte
Hattingen-Ruhr.

Vierzimmerwohnung
abgeschlossene Etg. in
Langenberg, Haupt-
str. 121, gegen eine
solche in Hattingen
oder Welper zu tau-
schen gesucht. Zu er-
f. b. der Schriftstg.

Die Reparatur
Ihrer Uhr
ist Vertrauenssache!
Bringen Sie dieselbe
zum Fachmann

Schmidt
Heggerstraße



Anerkannter Geflügelzuchtbetrieb der Landwirtschaftskammer
Münster. — Post- und Bahnstation Herbede-Ruhr
Fernruf Witten 1286

Weisse Leghorn

Stammbaumzucht - Herdbuchzucht
Einige Eierhähne sind noch in den nächsten Wochen abzugeben

Züchterin: L. Habermold
Herbede-Ruhr, Westherbede 5, Haus Bergfried

Schmidt Tapeten
sind bekannt

Wollen Sie einen schönen

Läufer, Teppich, Divandecke

in **Plüsch, Haargarn od. Kokos**
kaufen, besichtigen Sie zuerst das
Lager der Firma

Emil Schmidt

Hattingen, nur Bahnhofstr. 2
Fernruf 2734

Sie werden finden, was Sie suchen,
zu den billigsten Preisen

Linoleum-Teppiche
in riesiger Auswahl

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

Kürschners Hand-Lexikon für alle Wissensgebiete

900 Seiten - 32 Tafeln - In Leinen
3.80 RM.

Das Lexikon für Alle

Buchhandlung der Industrie-
Verlag u. Druckerei Akt.-Ges.
Düsseldorf

(Pressehaus am Königsplatz)
(Nach auswärts gegen Voreinsendung von
4.30 Mk. oder gegen Nachnahme)

Sauerkraut ist und bleibt das gesundeste u. billigste Volksnahrungsmittel

Polytechnikum Friedberg i. Hessen 36

Hoch- und Tiefbau, Elektrotechnik, Maschinenbau, Betriebstechnik.

Rheinisch-Westfälische Dampfwäscherei Robert Vogelsang

liefert Stärkewäsche in feinsten Ausführung.
Hauswäsche nach Gewicht und schrankfertig.

Hattinger Annahmestelle nur:

Wilhelm Weise, Heggerstr. 20

Ruf 2608 (früher Kl. Weilstraße)

Tuch- u. Maßgeschäft Otto Müller, Hüftensstr. 26

Zahlungserleichterung

Stottern

nur Angst, Auskunft frei
Hausdörfer Breslau 16 H29

Teppiche

Läufer, Gardinen,
Divan-, Steppdeck.

ohne Anzahlung

in Monatsraten von nur

10 Mark

Fordern Sie Muster
Postschloßfach 966 Essen

Ohne Anzahlung
30 Mk. monatlich
Glänz. Referenz, 5 J. Gar.
PIANOS
Katalog unverbindl.
Piano - Handels - Ges.
Hildesheim, Wallstraße

la Solinger Stahlwaren

besond. preiswert im
gut. Spezialgeschäft

Leop. Dietrich

Gr. Weillstraße 24
Ruf 2713

Eig. Hohlschleiferei

Den Führerschein???

**Kraftfahrerschule
Dittinghoff**

Elegante Anfertigung
nach Maß

Neueste Stoffe eingetroffen!

A. SCHWAB

Kirchplatz 31