

Jeder Werksangehörige erhält die Zeitung kostenlos.

Gefördert Anfang und Mitte jeden Monats.

Hütte und Schacht

Werks-Zeitung
des
Eisen- und Stahlwerks Hoesch Dortmund

HS II

4. Jahrgang

Zuschriften sind unmittelbar an die Schriftleitung Hütte und Schacht zu richten

Mitte Oktober 1928

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

Nummer 20



Er fliegt!

Original - Federzeichnung
von H. Waltenberg

Die deutsche Wirtschaft im Oktober

In den Wirtschaftsberichten des Deutschen Instituts für Konjunkturforschung wie in denen deutscher Großbanken wird festgestellt, daß die Gütererzeugung in Deutschland auch jetzt eine rückläufige ist. Wo sich eine Besserung zeigt, ist sie entweder auf den Einfluß der Jahreszeit oder auf günstige Ausfuhrmöglichkeiten zurückzuführen. Die neueste Zählung der Arbeitslosen ergibt eine ganz leichte Zunahme. Wir haben augenblicklich etwa 580 000 Hauptunterstützungsempfänger und 85 000 in der Krisenfürsorge Unterstützte im Reiche. Eine erheblich höhere Zahl als im gleichen Zeitraum des Vorjahres! Die Arbeitslosigkeit hat in diesem Jahre viel eher und stärker zugenommen als 1927. Die Zahl der Konkurse hat etwas nachgegeben.

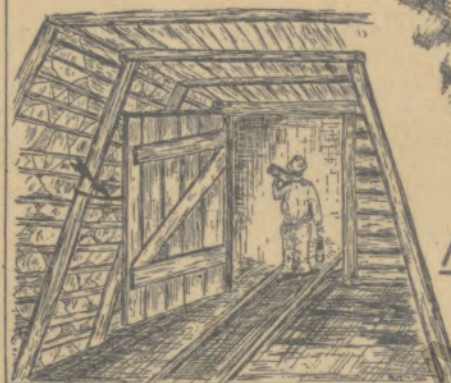
Das größte Uebel, an dem unsere Wirtschaft krankt, ist die Kapitalknappheit. Sie kommt konjunkturgemäß besonders zum Ausdruck in der Notwendigkeit einer möglichst geringen Lagerhaltung; diese löst in Zeiten steigender Nachfrage eine ziemlich plötzlich einsetzende Belebung aus, die in Zeiten zurückgehender Nachfrage sofort zu einer ebenso plötzlichen Verringerung der Bestellungen führt. Kapitalknappheit ist in Deutschland immer noch vorhanden. Nun ist der Zufluß von langfristigen Auslandskapital schon seit längerer Zeit völlig zum Stillstand gekommen, obwohl der Eintritt in das Normaljahr des Dawes-Planes eine stärkere Kapitalversorgung zur Notwendigkeit macht. Ein Ausgleich ist nur geschaffen worden durch Zuhilfenahme einer sehr umfangreichen kurzfristigen Auslandsverschuldung. Gerade diese kurzfristige Verschuldung macht aber die Gefahr von Konjunkturrückschlägen besonders groß, da ein rückweiser Entzug von Auslandskapital, der unter Umständen den Betrag von 1000 Millionen Mark und mehr erreichen könnte, von der deutschen Wirtschaft einfach nicht ausgehalten werden kann. Ganz abgesehen davon ist die Gefahr der Auslandsverschuldung auch an sich schon groß genug. Wenn der Zustrom der Auslandsanleihen (vor allem aus den Vereinigten Staaten) nach Europa bzw. nach Deutschland aufhört, gleichzeitig aber Zinsen und Tilgung zu zahlen sind und kurzfristige Kredite gekündigt werden, kann bei einem Zusammentreffen dieser Umstände in Verbindung mit der Mehrbelastung aus dem Dawes-Plan mit Leichtigkeit die deutsche Kapitalversorgung gegenüber dem Zustand der letzten Jahre eine Verkürzung um 3000 Millionen Mark jährlich erfahren, ein Ergebnis, das natürlich sofort die schwerste Krise auslösen würde. Schon allein die Tatsache, daß in keinem Lande der Welt so hohe Zinsen wie in Deutschland (durchschnittlich 9 bis 12%) gezahlt werden müssen, bedeutet immer die Gefahr einer Wirtschaftskrise; denn dieser Zinssatz bedeutet, daß die meisten Betriebe mit einer Rentabilität unter der von ihnen zu leistenden Verzinsung arbeiten müssen, also dauernd Kapital verzehren. Dazu kommt noch die Daweslast, deren Durchführung Entlohnung von Gold bzw. Devisen bedeutet.

Es wird also für die künftige Wirtschaftsgestaltung fast alles von dem Kapitalmarkt abhängen. Die Kapitalbildung im eigenen Lande muß daher mit allen Mitteln gefördert werden. Unsere Sparkasseneinlagen sind im Reiche glücklicherweise schon wieder auf über 6 Milliarden Mark angewachsen. Das ist immerhin ein Weg, vielleicht der beste zur Befestigung der Wirtschaft.

Ein überraschend günstiges Ergebnis — gegen die Vormonate gesehen — hat der Monat August für den deutschen Außenhandel

Schließe die Wettertüren!

Sonst schwitzt der



Hauer vor der Kohle.

4734/2

Deutsche Verkehrsluftschiffe

von einst		und heute
Motorenzahl u. Leistung	Größe, Gasinhalt, u. Geschwindigkeit	Nutzlast
450 PS	14x140m 17800 cbm SCHWABEN 1911 75 km/Std	2000 kg
510 PS	14x148m 18700 cbm VICTORIA LOUISE u. HANSA 1912 80 km/Std	6500 kg
540 PS	14,9x140m 19550 cbm SACHSEN 1913 78 km/Std	8200 kg
960 PS	16,7x120,8(130,8)m 20000(22550) cbm BODENSEE u. NORDSTERN 1919(1921) 122(122) km/Std	10000(11500) kg
2000 PS	27,6x200m 70000 cbm LOS ANGELES 1924 128 km/Std	41000 kg
2650 PS	30,5x236,6m 103000 cbm GRAF ZEPPELIN LZ 127 1928 128 km/Std	X 15000 kg zahlende Nutzlast (Fahrgäste, Gepäck, Fracht, Post) 26 Mann Besatzung, 12000-14000 kg Benzin

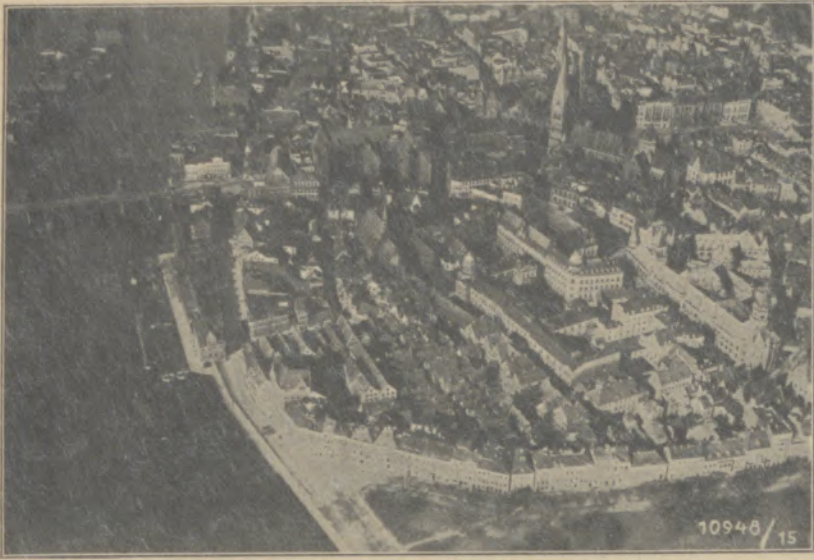
Vor dem Kriege hatte die Delag (Deutsche Luftschiffahrts A.G.) mit den Fahrgastluftschiffen „Schwaben“, „Victoria Louise“, „Hansa“ und „Sachsen“ in den Jahren 1911 bis 1914 zu allen Jahreszeiten und unter den verschiedensten Wetterverhältnissen im ganzen Reich glänzende Fahrten durchführen können. Allein die „Victoria Louise“ beförderte von 1912 bis 1914 9738 Personen auf 489 Fahrten. Nach dem Kriege waren die „Bodensee“ und ihr Schwesterluftschiff „Nordstern“, bei deren Bau die im Kriege gesammelten Erfahrungen nutzbar gemacht waren, die eigentlichen Vorläufer des modernen Verkehrsluftschiffes, wie ihn der LZ 126 (331 III), der jetzt in Amerika unter dem Namen „Los Angeles“ fährt, und das jüngste und größte Starrluftschiff „Graf Zeppelin“ (LZ 127) verkörpern.

gebracht. Der Ueberschuß der Einfuhr über die Ausfuhr (die sogenannte Passivität des Außenhandels) betrug im Juli noch 268 Millionen Mark. Er ist im August auf 58 Millionen Reichsmark zurückgegangen. Für 58 Millionen Reichsmark also haben wir in dieser Zeit mehr eingeführt als ausgeführt. Das beruht darauf, daß wir für 99 Millionen Mark weniger Waren eingeführt haben als im Vormonat, und für 111,7 Millionen Mark mehr ausgeführt haben. Trotz dieses verhältnismäßig günstigen Ergebnisses ist, wie man sagt, unsere Außenhandelsbilanz immer noch passiv. Wir haben bisher nicht erreichen können, daß sie aktiv wird, daß also die Ausfuhr aus Deutschland die Einfuhr nach Deutschland übersteigt. Wie es damit in den letzten Jahren bestellt war, zeigt das Statistische Reichsamt in einer lehrreichen Uebersicht über den auswärtigen Handel Deutschlands im Jahre 1927, verglichen mit den Jahren 1925 und 1926, und bemerkt einleitend: Der deutsche Außenhandel hatte im Jahre 1927 eine sehr bedeutsame Zunahme seines Umsatzes zu verzeichnen. Der Gesamtumsatz, der gegenüber 1925 um 6% abgenommen hatte, hat sich 1927 gegenüber 1926 von 20 416 auf 25 029 Mill., d. h. um rund 23% erhöht und liegt damit auch sehr erheblich über dem Niveau von 1925. Beteiligt ist an dieser Zunahme in erster Linie die Einfuhr (+ 4226 Mill., d. h. 42%), die im vorhergehenden Jahre einen größeren Rückgang zu verzeichnen hatte. Dagegen hat die Ausfuhr, die 1926 um mehr als 1 Milliarde gestiegen war, diesmal nur um 386 Mill. (3,7%) zugenommen. In diesen Zahlen sind für die Jahre 1925 bis 1927 die Reparations-Sachlieferungen mit einbegriffen. Da diese 1927 nach einer Erhöhung im Vorjahr einen Rückgang erfahren haben, ergibt sich für die Entwicklung der freien Ausfuhr ein etwas günstigeres Bild als für die Ausfuhr insgesamt.

Ein wichtiges Kapitel für die deutsche Volkswirtschaft bleibt das der Auswanderung in fremde Länder. Oft sind es gerade die besten Volksgenossen, die übers Meer ziehen, um sich dort — mühsam und vielfach erfolglos — eine neue Existenz zu suchen. Im Interesse unseres Volkstums und unserer Wirtschaft wäre es gelegen, wenn unbedachte Auswanderungen vermieden würden. Es gibt fast in allen größeren Städten staatliche Auswandererämter, bei denen man sich vorher eingehend über Ausichten und Verhältnisse des Auswanderungslandes erkundigen sollte. Vor allem sollten hochwertige Facharbeiter bei uns im Lande bleiben, da sie hier dringend gebraucht werden. Die ihnen oft versprochenen höheren Löhne in fremden Ländern sind bei näherer Prüfung und unter Vergleichung mit den sozialen Einrichtungen unseres Landes nicht so verlockend, wie es oft nach der bloßen Zahl scheint; die Schwere der Arbeit und die teure Lebenshaltung gar nicht einmal gerechnet.

Wie es 1927 mit unserer überseeischen Auswanderung beschaffen war, zeigt folgende Uebersicht: Von den 61 379 deutschen überseeischen Auswanderern des Jahres 1927 (im Vorjahr 65 280) zogen 58 870 gleich 96 v. H. (i. V. 62 660 gleich 96,3 v. H.) nach Amerika, davon 47 515 gleich 78 v. H. (i. V. 51 144 gleich 78,35 v. H.) nach den Vereinigten Staaten, 4515 gleich 7,36 v. H. (i. V. 1388 gleich 2,1 v. H.) nach Kanada, 3605 gleich 5,87 v. H. (i. V. 3975 gleich 6,39 v. H.) nach Argentinien, 2212 gleich 3,63 v. H. (i. V. 3302 gleich 5,6 v. H.) nach Brasilien, 1231 gleich 2 v. H. (i. V. 2353 gleich 3,63 v. H.) nach dem übrigen Südamerika ohne nähere Angabe, 156 gleich 0,25 v. H. (i. V. 498 gleich 0,77 v. H.) nach Mittelamerika, 1617 gleich 2,63 v. H. (i. V. 1883 gleich 2,87 v. H.) nach Afrika, 20 gleich 0,03 v. H. (i. V. 72 gleich 0,11 v. H.) nach Asien, 354 gleich 0,58 v. H. (i. V. 49 gleich 0,07 v. H.) nach Australien.

Trotz Rückgangs um fast 4000 Einwanderer bilden die Vereinigten Staaten nach wie vor das Hauptziel der deutschen Auswanderer. Kanada erlebte eine Zunahme von über 3000 deutschen Einwanderern, dagegen nahm die deutsche Auswanderung nach Brasilien um fast 110 ab, die nach Argentinien um fast 400, nach dem übrigen Südamerika um über 1100.



Bremen vom Luftschiff aus gesehen

von der Erde über England vervollkommnete sich sehr schnell, und nur in Höhen über 4000 Meter war man einigermaßen sicher. Diese Höhen, und zwar bis über 5000 Meter erreichten aber nur die neueren Luftschiffe, spätere Schiffe erreichten Höhen von 6500 bis 7000 Meter.

Bei unserer Ankunft im Hafen teilte unser Kommandant uns den erhaltenen Befehl mit. Am nächsten Morgen ging die Besatzung und die zu jedem Schiff gehörige Schiffspflegegruppe eifrig ans Werk, um alles fertigzustellen, damit wir bei günstiger Witterung am nächsten Tage nach Wainoder auslaufen konnten. Der Wettergott war uns günstig gesonnen, wir hatten leichten Frost und ganz geringen Schneefall. Unsere Kleiderstücke waren gepackt und im Schiff untergebracht, einige Mann der Schiffspflegegruppe befanden sich schon unter Führung eines Obermanns auf der Bahn nach dem neuen Bestimmungsort mit dem Gerät, welches sich nicht im Schiff unterbringen ließ.

Mit uns sollte auch L 35 übersiedeln. Gegen 9 Uhr früh nach dem Eintreffen der Wettermeldung wurden nochmals die Motore erprobt, zum Leerlauf angelassen, damit sie genügend erwärmt waren, jede Feder und jede Schraube war nachgeprüft, und dann meldeten der Maschinist und der Steueremann dem ersten Offizier und dieser dem Kommandanten, daß das Schiff klar zur Ausfahrt war. Besatzung und Schiffspflegegruppe hatten ihre Plätze im Schiff eingenommen, die Haltemannschaften entfernten die Tragböcke und die Sandfäcke von den Gondeln, andere öffneten die Tore der Luftschiffhalle, das Schiff wird noch leicht abgewogen und nunmehr besteigt der Kommandant als letzter die vordere Kommandogondel und gibt das Kommando „Luftschiff marsch“. An Haltetauen und besonderen Führungsseilen wird der gewaltige Luftries aus der Halle gefahren, zum Startplatz geführt und mit der Spitze gegen die Windrichtung gestellt. Schnell schlagen die Maschinentelegraphen, die Motore gehen auf Leerlauf, nochmals melden alle Stationen nach vorne „klar Schiff“, der Kommandant gibt den Befehl: „Werst los“, im gleichen Augenblick wird Wasserballast abgeworfen, der vordere Motor springt auf volle Fahrt, gleich danach die Motore der hinteren Gondel, und in wenigen Minuten braust das Schiff mit äußerster Kraft davon. Schon sind wir hoch über dem Hafen, machen eine Schleife und schlagen den Kurs nach Osten ein. Noch eben sehen wir, daß auch L 35 aufsteigt. Sehnsüchtig blicken die

Zurückbleibenden uns nach, bis die grauen Körper im Morgennebel verschwinden. Nur einige, die beim letzten Wasserballastabgeben eine unfreiwillige kalte Tusch abbekommen haben, saßen mit voller Fahrt an ihre Kleiderpinde, um sich umzuziehen.

Es war herrliches Herbstwetter. In etwa 300 bis 400 Meter Höhe fuhren wir über die Städte, Felder und Wälder unserer Heimat. Wo Menschen waren, wurden Winkgrüße ausgetauscht, auch Luftpost abgeworfen. Ein solcher von mir abgeworfener Luftbrief wurde erst im Februar 1917 von einem Offizier gelegentlich eines Patrouillenrittes gefunden und weiterbefördert. Am Nachmittag kamen wir nach Stolp in Pommern, wo eine Zwischenlandung vorgesehen war. Dieselbe ging glatt vonstatten, was leider nicht immer der Fall war. Hochkommen war leicht, aber eine anständige Landung ausführen, das konnte nicht jeder Kommandant. Es gab dann oft Gondelstiebenbrüche und für die Besatzungen Reparaturarbeiten, die sehr verwünscht wurden. Das Luftschiff wurde in die Halle gefahren, das verlorene Gas wieder aufgefüllt, alle Motore gereinigt und das Schiff wieder fahrtbereit gemacht, was auch sonst nach allen Fahrten immer zuerst nach der Landung von der Besatzung mit der Schiffspflegegruppe ausgeführt werden mußte. Inzwischen lief auch L 35 ein. Hier in Pommern gab es damals noch Lebensmittel genug, so daß wir einen vergnügten Abend verbrachten.

Die Wettermeldung am nächsten Morgen lautete gut, und gegen 10 Uhr befanden wir uns wieder in lustiger Höhe in Richtung auf unser Ziel. Die zunehmende Kälte machte sich bei der schnellen Fahrt allmählich unangenehm fühlbar. Trotz flanellegetierter Lederkleidung und dicken Filztiefeln drang die Kälte bis auf die Haut durch. In einer Waldlichtung sahen wir ein Rudel Hirsche und Rehe aufhorchen, bis ihnen unser Propellergeräusch doch wohl zu unheimlich vorkam und sie blitzschnell verschwanden. Gegen vier Uhr nachmittags überflogen wir Libau. Allmählich fing es an zu dunkeln, leichter Nebel kam auf, aber es dauerte nicht mehr lange, und wir befanden uns über Wainoden. Der Haltetrupp stand unten bereit, nach einer Schleisefahrt und nachdem das Schiff gut ausgewogen war, fuhren wir zur Landung an. Die Haltemannschaft bestand größtenteils aus gefangenen Russen, jedoch alles ging gut, und der Luftries wurde in die Halle gefahren. In den ersten Tagen danach gab es viel zu tun, um die ziemlich behelfsmäßige Halle instandzusetzen und unsere



Drei Pioniere: Graf Zeppelin, Dr. Edener und Korn.-Apt. Straffer, (gefallen mit L 70 im Kampfe über England)

Bleib nüchtern, und du bleibst sicher!

Wer krecht dort in den Zug hinein? — das könnte Rosenstengel sein; — 'nen Schraderstengel in der Schnute, — enteilet er des Arbeitsorts Gekute. — Und voller Lust fällt er in Reibekuchenhusen — der holden Lene an den Bufen.

„Hast du die Türen auch verschlossen? — hast du die Blumen stets begossen? — hast du —?“ — „Schweig“, Lene, sei gescheit. — Für mich gibt's nur noch Urlaubsfreud!“

3. Akt. Das dicke Ende

Der Wahn ist kurz, doch lang die Reue — man sieht's im folgenden auf's neue. — Vergänglich ist das schönste Kleid, — vergänglich ist die Liebe

Zeit, — vergänglich sind des Lebens Freud-Epochen, — vergänglich auch drei Urlaubswochen. — Auch Alberts Freude ist nun bald verklungen, — schon ist die erste Hälfte verklungen, — und gierig hat er sich im schönen Vippeland — der zweiten Urlaubshälfte zugewandt. — Man sieht ein Ende na'h'n, ein schmachliches, — die letzte Hälfte hat Raketenautoähnliches!



Wer krecht dort aus dem Zuge raus — als ob er Darmverschlingung hätte? — Den Mund verschlossen, die Stirne kraus — kehrt Albert heim zur Arbeitsstätte. — Und mit Familie, doch ohne Geld — besteigt die Trambahn er, der Schaffner schellt — und andern Tags nimmt er die Werkstatt sich zum Ziele — er schleicht, als wie vom Nordpol schlich Nobile. — In seiner Meisterbude läßt er sich grußlos nieder, — und sucht sich langsam sein Gezüge wieder. — Das Heulen steht ihm näher als das Lachen; — man bringt indessen einen Haufen eilige Sachen, — die Schreiber stehen drum herum im Kreise — und trösten ihn auf ihre Art und Weise. — „Nur Mut, er wird schon schief geh'n, paß nur up . . .!“

Die Rechnungsschreiber inklusive Jupp.

Erlesenes

O welch ein Wunder hat unser Herrgott in der Frauen Herz gelegt, wenn sie bloß von der richtigen Art sind! Wie ein Druckfehlerverzeichnis hat er sie an sein großes Weltbuch angehängt, in das ihm der Teufel so viel Unverständlichkeiten und falsche Wörter gesät hat. W i l h. R a a b e

Ich bin nicht schön! So sprach das Mädchen leise und überwand im stillen ihre Qual, und als sie nun in ihrer Schwestern Kreise zurütrat, war sie es zum erstenmal! He b e l: Das Mädchen

Die Frau, die dasselbe leisten würde wie der Mann, wäre mehr als der Mann. K i e b s c h e

Äußerlich und innerlich gesund und stark sein, das ist Schönheit. Und darum kämpft unsere Jugend, darum flieht sie Rausch und Sinnenfreude und sucht die Natur, darum pflegt sie ihren Körper als das herrlichste Geschenk Gottes, darum übt sie ihre Kräfte im freien Spiel und im frohen Tanz.

Tief veranlagte Menschen begnügen sich nicht mit dem, was die Allgemeinheit ihnen bietet, sie suchen das Verborgene.



Am Morgen nach der Landung

Wohnräume warm und wohnlich zu machen, war es doch hier schon ziemlich kalt, und das Thermometer zeigte oft 10 Grad unter Null. Auch verließ uns das gute Wetter, und zu den beabsichtigten Fahrten gegen den Feind kam es vorerst nicht. Schon kam das Weihnachtsfest. Viele Liebesgaben waren uns von der Heimat zugefandt, und wir feierten den Heiligen Abend in den mit Christbäumen geschmückten Baracken. Da trat endlich ein Wetterumschlag ein. Die Meldung am zweiten Feiertag war nicht so ungünstig wie bisher, und am 27. lautete die Wettermeldung günstig. Die Gaszellen waren prall, das Betriebsmaterial befand sich im Schiff, nur noch der Proviant und die Bomben brauchten ins Schiff übernommen zu werden. Außer etwa 60 Brandbomben konnte unser Schiff etwa 40 Zentner Sprengbomben im Einzelgewicht von 50, 100, 200 und 300 Kilogramm aufnehmen. Wir waren alle frohen Muts und freuten uns, endlich mal wieder zu neuen Fahrten aufsteigen zu können. Mit Rücksicht auf die starke Kälte hatten wir unter unserm Unterzeug eine vollständige Garnitur Unterzeug aus Papier, sogar Papierstrümpfe, denn Papier hält die Kälte am besten ab. Außerdem zogen wir den gefütterten Lederanzug über unsern gewöhnlichen blauen Tuchanzug, und über die Lederschuhe mit Gamaschen ein Paar dicke hohe Filztiefel. Wenn das alles noch nicht genügte, stand noch ein Pelzmantel zur Verfügung. Es war äußerst kalt, wir hatten über England in 5000 Meter Höhe auch bis 25 Grad Kälte, aber hier fuhren wir eben über 2000 Meter Höhe und hatten schon etwa 30 Grad. Die Fahrt, die nach Petersburg gerichtet war, verlief anfangs sehr gut. Die scharfe Aufmerksamkeit nach feindlichen Gleitern und Schiffen, wie sie bei Englandangriffen unbedingt notwendig war, fiel hier fort. Wir fühlten uns so, als ob wir nur auf einer Aufklärungsfahrt wären. Kurz nach Mitternacht wurde die Windstärke und Kälte immer größer, an Kälte hatte ich 38 Grad festgestellt. Nördlich Riga kamen wir noch ganz langsam voran. Auch das Schneetreiben wurde immer stärker. Der untere Maschinengewehrstand war fast vollständig eingeschneit. Die abwechselnd vom Maschinenpersonal begangene zweistündige Wache war kaum auszuhalten. Die Barthaare bildeten einen Eislumpen. Es war kein Vorwärtsschreiten, weshalb sich unser Kommandant entschloß, umzukehren. Das Schneetreiben und die Kälte nahm noch fortwährend zu. Obwohl wir frostfreies Öl mitführten, war dieses derart dickflüssig geworden, daß es nicht mehr von den Fässern, welche im Laufgang untergebracht waren, durch die Leitung zu den Gondeln floß. Wir mußten die Fässer seitlich drehen und das Öl durch den Füllverschluß wie dickflüssigen Syrup in Kannen füllen und in die Gondeln tragen. Es kam noch dazu, daß die sich an den Propellern bildenden Eisschichten stückweise abflogen und die Hülle des Luftschiffes beschädigten und uns somit Undichtigkeiten an den Gaszellen beibrachten. Der Segelmacher konnte die Stellen nicht so schnell dichten, wie sie sich immer wieder bildeten, so daß das Schiff besonders achtern starken Gasverlust hatte. In der stürmischen Nacht wurde die Rückfahrt noch dadurch erschwert, daß wir unsern Standpunkt nicht durch das F.-L.-Gerät vermitteln konnten, wie dieses in der Nordsee durch die drei Stationen Tondern, Nordholz und Zeebrügge erfolgte. Der Kompaß war der einzige Wegweiser. Als der Tag erwachte, sollte unser Standort örtlich festgestellt werden, wir mußten daher, da die Schnee- und Nebeldecke ganz tief lag, sehr weit heruntergehen. Bei dieser Erkundigung sind wir wahrscheinlich über einen Wald gefahren, denn bald stellte der F.-L.-Maß fest, daß unsere nach hinten hinabhängende Antenne abgerissen war. Das Wetter wollte und wollte nicht aufklären. Der Gasverlust in den

hinteren Zellen hatte das Schiff in eine direkte Schräglage gebracht. Bei einem erneuten Durchritt durch die Nebeldecke befanden wir uns auf See. Da unser Kommandant von der vorderen Gondel aus die hintere Gondel infolge des dichten Nebels nicht sehen konnte, bemerkte er hierbei auch gar nicht, daß die letztere mit einem Mal ins Wasser kam. Schnell wurde dieses nach vorne gemeldet und die im Hinterschiff befindlichen, bei Antritt der Rückfahrt entschärften Bomben abgeworfen. Ebenso wurde das hinten befindliche Benzin abgeworfen und in die vorderen Behälter gepumpt, es herrschte eine fieberhafte Tätigkeit, um das Schiff wieder vom Wasser frei zu bekommen. Zu allem Uebel kam auch noch hinzu, daß von zwei Gondeln Motorhavarie gemeldet wurde. Hier waren die Kühler eingefroren, welche sich seitlich von der Gondel befinden und deren Kühlfläche durch Segeltuch-Jalousien geschützt werden, was bei der starken Kälte kaum möglich war. Endlich kamen wir trotzdem vom Wasser frei und kreuzten in den Vormittagsstunden, als sich das Wetter langsam aufklärte, auf der Suche nach Land, bis wir zu aller Freude dies erblickten. Wenn es auch nur Wald war, ließ der Kommandant doch sofort darauf Kurs nehmen, um zu einer Notlandung zu schreiten. Ein weiterer Motor fiel aus, und bei starkem Gegenwind kamen wir mit noch zwei laufenden Motoren äußerst langsam vorwärts. Der Tag senkte sich langsam, als wir endlich den Wald erreicht hatten, das Untertau geworfen wurde und die Motoren abgestoppt wurden. Es gab ein Krachen, Tannenspitzen drangen in das Schiff, und wir lagen fest. Schnell kletterten alle an den Tannen herunter, um das Schiff festzumachen, damit es nicht etwa durch eine starke Bö wieder abgetrieben wurde. Der Boden, den wir betraten, war lumpig, wir brachen durch das Eis durch, standen bald fußhoch im Morast.

Um festzustellen, ob wir uns auf russischem oder schon von unseren Truppen besetztem Gebiet befanden, wurden Patrouillen ausgesandt, denn falls wir noch auf russischem Gebiet waren, mußte das Schiff vernichtet werden, wozu alles vorbereitet war. Nach etwa 2 Stunden kam unser Wachoffizier mit der frohen Botschaft zurück, daß wir uns etwa 40 Kilometer hinter Libau auf deutschem Gebiet befanden, und daß in etwa 3/4 Stunden Entfernung eine deutsche Strandwache läge. Mit Art und Säge gingen wir jetzt daran, die Tannen abzuschlagen, die stärkere Beschädigungen des Schiffes verursachen konnten. Beabsichtigte doch unser Kommandant, nach Erhalt von neuem Gas



Abtransport einer Gondel

aus Libau am nächsten Tage wieder aufzusteigen. Nachdem wir so alles festgestellt hatten, bezog der nicht als Wachmannschaft benötigte Teil der Besatzung Unterkunft in einem in der Nähe befindlichen Gut.

Am nächsten Morgen sahen wir jedoch, daß die große Schneelast, welche auf dem Schiff gelegen hatte, dieses eingedrückt hatte und ein Wiederaufstieg unmöglich war. Schweren Herzens mußte der Kommandant melden, daß das Schiff abmontiert werden mußte. Noch am gleichen Tage kamen 200 Mann Armierungstruppen von Libau, welche das ganze Schiff freileigten und einen Waldweg zur nächsten Schmalspurbahn bauten. Etwa vier Wochen dauerte es, bis der letzte Rest des Schiffes verladen war. Die Gondeln wurden auf Holzfußen gesetzt und mittels Pferdegespann nach Libau transportiert. Als wir nach Wainoden zurückkamen, lag dort schon Befehl, daß unser Kommando sofort nach Friedrichshafen abfahren und dort 2 42 abholen sollte. Unsere Schiffspflegegruppe war schon vorausgefahren und in Friedrichshafen gab es ein allseitig frohes Wiedersehen.

Wenn auch das Schiff verlorengegangen war, so wurden doch die dabei gemachten Erfahrungen sofort beim Bau der weiteren Schiffe verwertet und für die Unterbringung der Delfässer und Kühler grundlegende Änderungen getroffen. Die Ölbehälter wurden in den Gondeln untergebracht und die Kühler anders konstruiert.

Wir aber übernahmen in Friedrichshafen das neue Schiff, mit dem es bald wieder gegen den Feind, und diesmal an die Nordsee und nach England gehen sollte.

Wann erreicht man die Chemündigkeit? Der Mann kann in Deutschland nicht vor dem Eintritt der Volljährigkeit heiraten. Letztere tritt mit dem 21. Geburtstag ein. Jedoch kann ein Minderjähriger, der das 18. Lebensjahr vollendet hat, durch Beschluß des Vormundschaftsgerichts (Amtsgericht) für volljährig erklärt werden. Mithin kann der deutsche Mann frühestens im Alter von 18 Jahren heiraten. Erheblich früher kann die deutsche Frau heiraten. Das Gesetz bestimmt, daß sie eine Ehe nicht vor Vollendung des 16. Lebensjahres eingehen, also frühestens an ihrem 16. Geburtstage heiraten dürfe. Von dieser Vorschrift kann der Frau sogar Befreiung bewilligt werden, so daß sie unter Umständen bereits im Alter von z. B. 15 Jahren heiraten kann. Jedes eheliche Kind bedarf aber bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres zur Eingehung der Ehe der Einwilligung des Vaters, und zwar auch dann wenn es bereits für volljährig erklärt ist. An die Stelle der Einwilligung des Vaters tritt die der Mutter, wenn der Vater gestorben ist, wenn er zur Abgabe einer Erklärung dauernd außerstande ist oder, wenn sein Aufenthalt dauernd unbekannt ist. Bei einem unehelichen Kinde ist die obige Einwilligung nicht etwa vom Vormund, sondern von der Mutter zu erteilen.



Bei den Resten von 2 38

Das Anschließen des Akkumulators

Von Dipl.-Ing. R. W., 3o.



Durch die Beschäftigung mit dem Rundfunk ist vielen Kreisen, die der Elektrotechnik sonst fernstehen, die Bekanntschaft mit elektrischen Apparaten vermittelt worden. Akkumulator und Detektor, Transformator und Kondensator gehören heute schon zum Wortschatz manches Schülers. Durch die Röhrengeräte hat der Akkumulator Eingang in manche Familie gefunden. Mancher Funkfreund läßt ihn beim Fachmann laden, mancher schließt ihn aber auch selbst an die Lichtleitung an. Dabei ist aber allerlei zu beachten, wenn der Akkumulator nicht Schaden leiden und vorzeitig zerstört werden soll.

Die erste Frage, die wir uns stellen müssen, ist: Führt das Leitungsnetz, an das unsere Wohnung oder der Ort, an dem wir laden wollen, angeschlossen ist, Gleichstrom oder Wechselstrom (Drehstrom)? Ältere Anlagen, besonders in Städten, werden zumeist mit Gleichstrom betrieben, während ländliche Siedlungen gewöhnlich an Drehstrom-Überlandwerke angeschlossen sind. Man sieht das aber der Anlage so ohne weiteres nicht an, doch läßt es sich durch einen Blick auf den Elektrizitätszähler leicht entscheiden. Dort finden wir entweder die Aufschrift „Gleichstromzähler“ oder „Wechsel-(Dreh-)stromzähler“ oder die Stromart sinnbildlich durch „—“ oder auch „—“ für Gleichstrom, bezw. „+“ für Wechselstrom angegeben. Wenn es sich um ein Wechselstromnetz handelt, müssen wir leider auf das Selbstladen des Sammlers verzichten, es sei denn, daß wir uns einen mehr oder weniger teuren Gleichrichter zulegen, der den Wechselstrom in Gleichstrom umformt. Das Laden des Akkumulators ist nämlich wie die elektrische Wasserzerlegung und die Galvanoplastik (das elektrische Vergolden, Vernickeln usw.) ein elektrochemischer Vorgang. Dadurch, daß elektrischer Strom in stets gleicher Richtung die Zelle durchfließt, werden die Bleiplatten chemisch derart verändert, daß sie im Verein mit der Flüssigkeit (verdünnte Schwefelsäure) ein galvanisches Element bilden. Die eine Platte wird positiv (+) elektrisch, die andere negativ (—). Mit Wechselstrom werden wir aber nie zum Ziel kommen, da ja dieser, wie sein Name sagt, ständig seine Richtung wechselt. Während also der eine Stromstoß die Platte A positiv, B negativ lädt, kehrt sich die Sache beim folgenden Stromstoß um: A wird negativ, B positiv. Es entsteht also ein fortwährendes Hin- und Herpendeln der Ladung; was der eine Stromstoß erreicht hat, zerstört der nächste, Ladung und Entladung folgen sich bei jedem Stromrichtungswechsel mit dem Erfolg, daß der Akkumulator nie aufgeladen wird.

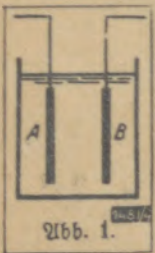


Abb. 1.

Alle folgenden Betrachtungen gelten also nur für Gleichstrom, der allein zum Laden geeignet ist. Unsere Lichtneße für Gleichstrom haben meist eine Spannung von 110 oder 220 Volt, in neueren Anlagen findet man auch 440 Volt. Unser Sammler hat, je nach der Anzahl der Zellen, 2–6 Volt, wenn wir an Radioheizbatterien denken. Jede Zelle hat 2 Volt, ein 6-Voltakkumulator besteht also aus drei Zellen (Glasgefäßen), die meist in einem Holzkasten vereinigt sind. Würden wir nun unseren 4-Voltakkumulator an 220 Volt anschließen, so würde der Strom vom Werk her mit $220 : 4 = 216$ V auf unsern Akku „einstürmen“, was einem Kurzschluß gleichkäme und uns eine Sicherung kosten würde. Warum? Das Grundgesetz der Elektrotechnik, das Ohmsche Gesetz, besagt, daß die Stromstärke (gemessen in Ampere) sich berechnen läßt nach:

$$\text{Stromstärke} = \frac{\text{Spannung}}{\text{Widerstand}}$$

Der Widerstand (gemessen in Ohm) unseres Akkumulators ist aber sehr klein, jedenfalls viel kleiner als etwa der einer Glühlampe, die dazu bestimmt ist, an 220 V Netzspannung angeschlossen zu werden. Nehmen wir einmal den Widerstand des Sammlers der Einfachheit halber zu 1 Ohm an, dann ist nach Ohm:

$$\text{Stromstärke} = \frac{\text{Spannung}}{\text{Widerstand}} = \frac{220}{1} = 216 \text{ Amp.}$$

216 Ampere ist aber eine große Stromstärke, die zu ihrer Fortleitung armide Kupferschienen benötigt und nicht so schwache Drähte, wie sie in unseren Hausinstallationen verwendet sind. Diese Drähte halten die große Stromstärke nicht aus, und die Sicherung, die zu ihrem Schutz dient, knallt durch, so daß weiterer Stromzufluß verhindert ist.

Wir sehen schon, wir müssen die Sache etwas anders anfassen. Es muß jedenfalls verhindert werden, daß die Stromstärke zu groß wird. Das erreichen wir durch Vorschalten von Widerständen, wozu wir am einfachsten Glühlampen verwenden können. Der Strom muß nacheinander eine oder mehrere Glühlampen und den Akkumulator durchfließen, dann ist er in der Lampe soweit geschwächt, daß er keine unzulässige Größe mehr annehmen kann. Um die Rechnung beim Elektrizitätswerk nicht überflüssig anschwellen zu lassen, laden wir also zweckmäßig abends, wenn die Lampen ohnehin eingeschaltet sind. Wir können dabei unbesorgt sein, die Lampen leuchten auch bei Vorschaltung des Akkus nicht merklich weniger hell.

Es gibt im Handel Anschlußvorrichtungen zum Laden, die an Stelle einer Sicherung in die Sicherungsfassung eingeschraubt werden. Solange nun in der Wohnung irgendwo eine Glühlampe eingeschaltet ist, durchfließt dann der Strom den Akku, der auf diese Weise geladen wird. Der Vorteil der Einrichtung ist, daß das Laden so tatsächlich ganz kostenlos vor sich geht. Dem stehen aber auch Nachteile gegenüber. Einmal ist die Wohnungsinstallation für die Dauer des Ladens nur einpolig gesichert, und dann besteht die Gefahr, daß der Akkumulator, besonders eine kleinere Type, von einem zu starken Strom durchflossen wird. Das ist nämlich dann der Fall, wenn in der betreffenden Wohnung hinter dem Sammler noch viele Glühlampen, Staubsauger, Heizapparate usw. gleichzeitig eingeschaltet sind. Jeder einzelne Verbrauchsapparat beansprucht eine bestimmte Stromstärke, alle zusammen vielleicht so viel, daß es für den Akku zu viel ist und er dabei beschädigt wird. Die Sicherung hält je nachdem 6 oder 10 Ampere aus, das ist aber für einen Akkumulator von der Größe einer Radioheizbatterie im allgemeinen zu viel. Auf

jeder Batterie ist daher schon in der Fabrik ein Zettel angebracht, der die größte zulässige Lade- (und Entlade-) Stromstärke angibt, die nicht überschritten werden darf. Der Laie, auch der Funkfreund, hat aber wohl selten ein Instrument zur Messung der Stromstärke (Ampereometer), kann also diese auch nicht so einfach überwachen.

Also, was tun? Wieviel Lampen dürfen höchstens eingeschaltet werden? Das richtet sich nach der Netzspannung und nach der Art und Größe der Lampen. Auf jeder neueren Glühlampe ist die Leistungsaufnahme in Watt angegeben, z. B. 60 W 110 V, d. h. 60 Watt, 110 Volt. Aus diesen Angaben läßt sich unschwer die Stromstärke berechnen. Es ist:

$$\text{Stromstärke} = \frac{\text{Leistung}}{\text{Spannung}} \text{ oder Ampere} = \frac{\text{Watt}}{\text{Volt}}$$

also hier $\frac{60}{110} = 0,56$ Ampere. Eine 60-Wattlampe werden wir also bei 110 Volt wohl stets vorschalten dürfen, ohne die zulässige Höchststromstärke zu überschreiten. Bei 220 Volt ist die Sache noch günstiger, da $\frac{60}{220} = 0,26$ Ampere ergibt. Ein Bügeleisen mit 700 Watt Verbrauch ergibt $\frac{700}{110} = 6$ Ampere, was für viele Sammler schon zu viel ist. (Schluß folgt)

Drinnen und Draußen

Der Gaskrieg der Großstadt

Es steht fest, daß der Mensch in der Großstadt im Durchschnitt nicht so gesund ist wie der Landbewohner. Fragen wir uns, woher das kommen mag, so finden wir mehrere Antworten darauf. Ein Grund ist wohl, daß der Mensch in der Stadt bei Ausübung seines Berufes meist den ganzen Tag im Zimmer sitzen muß, während der Landbewohner immer an der Luft ist — ein weiterer aber der, daß das tosende und hastende Leben der Weltstädte die Nerventräfte ihrer Bewohner weit stärker beansprucht als anderswo. Nicht zu unterschätzen ist aber auch die Tatsache, daß die Luft auf dem Lande um vieles reiner und somit auch gesunder ist als die der Stadt.

Sehen wir uns einmal beistehende Skizze an, auf der recht drastisch, aber keineswegs übertrieben, die ungesunden Bestandteile der Großstadtluft und ihre Ursachen dargestellt sind. An erster Stelle stehen die Abgase der Autos und Motorräder in einer Menge von 120 Millionen cbm täglich. In diesem sind für den Menschen höchst schädliche Gase, wie Kohlenoxyd, Des- und Benzingase, enthalten. An zweiter Stelle steht die Flugasche und der Ruß, die in Form von Rauch den tausenden und abertausenden Schornsteinen und Fabrikfesseln entquellen. In großen Industriestädten, wie beispielsweise Beuthen, Gelsenkirchen, Bochum, tritt diese Erscheinung ganz besonders hervor.

Die Hauptgefahr der Verpestung unserer Luft besteht weniger darin, daß der Staub in unsere Luftwege eindringt, sondern in der Tatsache, daß die staubgefüllte Luft dem Sonnenlicht gegenüber wie ein Filter wirkt und eine ganz beträchtliche Schwächung seiner Kraft, besonders der ultravioletten Strahlen, hervorruft.

Die Stadtbehörden haben klar erkannt, welche Gefahr diese Luftverpestung für die Gesundheit der Bevölkerung bedeutet, und sind eifrig bemüht, diesem Uebelstand abzuwehren, indem einmal die Fabrikfischne beträchtlich erhöht werden, dann aber auch in die Schornsteine und in die Auspuffköpfe der Benzin kraftfahrzeuge eine Art Sieb eingebaut wird.

* * *

Die Insel der Hunde. Einige Kilometer von der afrikanischen Küste entfernt, nicht weit von Madagaskar, befindet sich eine Insel, die nur von Hunden bewohnt wird. Sie heißt Juan de Nova. Ein französisches Schiff, das an der Insel landete und sie für unbewohnt hielt, wurde sofort von einem Rudel von Hunden empfangen, die sich wie wilde Tiere auf die Landenden stürzten. Man nimmt an, daß portugiesische Fischer, die früher öfter an der Insel anlegten, dort einige Hunde zurückließen, und daß die vielen jetzt die Insel bevölkernden Hunde die Nachkommen dieser Tiere sind. Die Hunde, alles kräftige und schöne Tiere, die den Wolfshunden ähneln, haben sich auf der Insel häuslich eingerichtet, und es hat durchaus den Anschein, als ob sie ihr Paradies gegen den Menschen verteidigen werden. Man kannte bisher nur eine solche Hunde-Insel, nämlich die im Bosphorus, auf der die Türken die armen Straßenhunde von Konstantinopel aussetzen, um sie dort verhungern zu lassen.

Großstadtluft



Gartenbau und Kleintierzucht

Der Geflügelhof im Oktober



Der herbstliche Laubfall und der Flug der Zugvögel gen Süden sind uns von jeher Vorboten des nahenden Winters gewesen. Die Tage sind merklich kürzer und die Nächte empfindlich kühler geworden. Es beginnt draußen ungemütlich zu werden für Mensch und Tier. Unsere Aufmerksamkeit ist daher mehr als sonst unserem lieben Federvieh und seiner Behausung zugewandt. Die Mauser ist größtenteils überstanden, und mit neuem, reinem Kleide tummelt sich jung und alt in den Ausläufen und Ställen umher. Da sieht es aber bei vielen nicht gerade verlockend aus. Überall fliegen die ausgemauerten Federn herum. Auf den Kotbrettern haben die Tiere einen sehr ergiebigen Nachweis über den bisherigen Nahrungsmittelumsatz angetreten. Die Kester sind verdreckt; kurzum: überall findet der aufmerksame Züchter notwendige Arbeiten, um seinen Tieren ein behagliches, gesundes Heim für den Winter zu schaffen. Da sind zunächst Dachschäden auszubessern, das zum Teil neu gedeckt oder nur frisch geteert werden muß. Die Außenwände müssen abgedichtet werden, damit das Geflügel nicht unter Zugluft leidet.

Haben wir nur einen dünnwandigen Holzstall, mit großen Fenstern in der Vorderfront, während hinten in der Ecke Kotbrett und Sitzstangen Schlafgelegenheit bieten sollen, so tut man gut, schon jetzt eine Möglichkeit zu schaffen, diese Ecken durch einen auf- und abrollbaren dicken Vorhang aus Säden, Strohmatten oder Ähnlichem abzutrennen, damit die Fenster nicht zu sehr kälten. Links und rechts nagelt man unter das zu diesem Schlafraum gehörige Dach zwei Holzleisten in der Weise an, daß man zwischen diese und das Dach Brettchen schieben kann, um durch solch ein Schutzdach der von oben herabfallenden Kälte besser wehren zu können. Ebenso verfährt man bei den zu dieser Ecke gehörenden Außenwänden.

Wo sich im Stalle noch Licht anbringen läßt, versäume man nicht, es zu tun; denn die Winternächte sind sehr lang; es hat sich als vorteilhaft erwiesen, den Stall für eine kurze Zeit nach dem Schlafengehen wieder zu erleuchten, um den Tieren nochmals Futter streuen zu können, das 4-5 Prozent Fettbestandteile enthalten soll. Dann fängt man mit einer gründlichen Reinigung des ganzen Stalles an. Decken und Wände werden neu gefärbt, wobei man dem Kaltwasser etwas Epsol, Kreolin usw. zusetzt. Das Kotbrett wird gründlich gereinigt und auch mit Kreolinwasser oder ähnlichem desinfiziert. Praktisch wäre es nun, sofort über das Kotbrett eine vielleicht ein Zentimeter dicke Zementschicht zu streichen, weil sich dann das Kotbrett täglich ohne Zeitverlust und bequem reinigen läßt, und von Ungeziefer frei bleibt. Die Sitzstangen, die zur einfacheren Säuberung abnehmbar angebracht sein sollen, werden mit Teer, wenigstens an der unteren Seite, bestrichen, damit auch sie den Milben keinen Aufenthalt bieten. Wer zur Befestigung der Sitzstangen nicht die verschiedenartigen im Handel üblichen Stangenträger mit Milbenfängern benutzen will, der nagelt zwei Holzstücke an, die mit einem Korb versehen sind, in die die Sitzstange gelegt werden kann, und schmiert die bleibenden Röhren mit Wagenschmiere oder Teer usw. aus, denn hier bilden sich sonst regelrechte Brutstätten für Ungeziefer. Überall aber, und es gibt solcher Ställe noch viele, wo die Sitzstangen noch schräg übereinander angebracht sind, breche man endlich mit diesem veralteten Brauch und bringe sie in gleicher Höhe hintereinander an. Wenn es sein muß, verbreitert man das Kotbrett; jedenfalls muß man verhindern, daß sich die Tiere gegenseitig beschmutzen und allabendlich einen erbitterten Kampf um die höchsten Sitzplätze führen. Die alte, mit Kot und Federn durchsetzte Streu wird restlos herausgebracht und erneuert. Wer hierzu noch nicht Torsmull benutzt hat, der mache jetzt einmal einen Versuch damit, und er wird der eifrigste Verehrer dieses vorzüglichen Streumittels. Wer Torfstreu hat, besitzt immer einen sauberen Stall, weil sie die Exkremente fest in sich aufsaugt und infektiöse Wirkungen wie keine andere Streu unschädlich macht, daher auch längst nicht so oft erneuert zu werden braucht, da die Tiere nicht im eigenen Kot zu suchen gezwungen sind. Man vergesse auch nicht, für den Winter die Torfstreu recht hoch zu machen, weil die Tiere bei der Futtersuche gründlich arbeiten und scharrten sollen, und sich somit warm halten. Auch die Kester müssen gründlich gereinigt und eventuell vom Ungeziefer befreit werden. Man wäscht sie mit stark verdünntem Epsolwasser aus und legt eine neue Schicht Heu hinein. Weiter wäre es für diejenigen, die noch keine Fallennester besitzen, an der Zeit, zu überlegen, ob sie nicht dazu übergehen wollen, um bis zum Frühjahr über die Legeleistung der einzelnen Tiere unterrichtet zu sein; sie werden dann nur von den Hennen, die den höchsten Ertrag abgeworfen haben und sonst gesund sind und in Form und Farbe zusehen, die Eier für ihren Nachwuchs wählen.

Es ist hier nicht möglich, all die verschiedenen Systeme anzuführen und zu besprechen. Man wird sich da an einen erfahrenen Züchter in seiner Umgebung halten, der schon zu diesem oder jenem raten kann, oder auch zeigt, wie man sich selbst ein Fallennest herstellt. Bevor wir unsere Tiere nun in die gereinigten Stallungen lassen, wäre es am richtigsten, auch sie erst zu säubern, von etwaigem Ungeziefer zu befreien und die Füße, wenn sie Kaltbeinansatz zeigen sollten, mit einem der im Handel üblichen Gegenmittel zu behandeln. Es würde aber auch schon in den meisten Fällen genügen, wenn sie gründlich, am besten abends, mit Schmierseife eingewaschen würden, damit die entstandenen Krusten aufweichen und am anderen Morgen abgebröckelt werden können; darauf bestreicht man die Beine bis oben zum Fleischansatz einige Male mit Fett, Fahrradöl oder dergleichen. Zum Schluß soll es aber auch nicht vergessen werden, zu erwähnen, daß es auch den frechen Späßen den Eintritt zum Stall und den Futternapfen zu verwehren heißt, sie werden jetzt, wo die Felder abgeerntet sind, besonders dreist und holen für manche Markt Futter weg. Man hält sie fern, wenn bei vorhandenem vorgebauten Lauf- oder Scharraum dieser mit ganz engmaschigem Draht umkleidet wird, der sich mehrere Jahre halten kann, wenn er von vornherein, ehe Rost angelegt ist, geteert wird. Auch vor Ratten und Mäusen wird man sich zu schützen haben. Wer hier noch keinen festen Mischbetonboden hat, der überlege sich jetzt, ob diese Kosten nicht doch noch tragbar sind, zumal solch ein Boden sich leicht und gründlich reinigen läßt und warm ist. Da Geflügel jeder Art aber unbedingt einen trockenen Fußboden verlangt, denke man daran, daß dieser also höher liegen muß als der außerhalb der Stallung, damit ein Eindringen von Schnee- und Regenwasser unmöglich wird. R. K.

Küchenabfälle als Geflügelfutter. Alle Reste von Fett, Fleisch, Brotkrumen, Gemüse werden gesammelt und in ein Gefäß getan, während die suppenartigen Restbestände mit dem fettigen Abwaschwasser aufs Feuer kommen. Vor dem ist eine Schüssel Weizen- oder Roggenkleie zu geben, diese mit der angekochten Suppe zu überbrühen und alle Abfälle hineinzutun. Das Ganze wird zu einem kräftigen Brei tüchtig durchgerührt.

Turnen und Sport

Fahrt zur Mühnetalsperre

Am 1. September versammelten sich die Wanderabteilung und die Schwimmabteilung zu einer Autofahrt zur Mühnetalsperre. Gegen vier Uhr erfolgte die Abfahrt der 55 Teilnehmer. Die Fahrt ging über Unna-Werl nach Arnsberg, das gegen sechs Uhr erreicht wurde. Hier wurde kurze Rast gemacht, damit Arnsberg mit seiner schönen Lage und herrlichen Umgebung besichtigt werden konnte. Die Fahrt ging dann durch den herrlichen Arnsberger Wald zur Mühnetalsperre und an dieser entlang zur Jugendherberge. Am Sonntag früh entwickelte sich reges Leben an dem Sprungturm gegenüber der



Die Wanderabteilung unserer Lehrwerkstatt beim Bad im Mühneesee

Jugendherberge. Den „Sprung“ wagten allerdings nur die „Meister“. An einer feuchten Stelle der Talsperre, die vorher durch den Schwimmmeister sorgfältig abgetrocknet worden war, schwamm und badete dann die Allgemeinheit. Allzu waghalsige wurden vom Schwimmmeister zurückgepfiffen.

Einige Wanderlustige machten einen größeren Spaziergang durch den Arnsberger Wald. Während der Mittagsstunden ruhte aller Betrieb. Nur einige „Unentwegte“ hatten ihren Kochapparat in Tätigkeit gebracht. Um drei Uhr war die ganze Gruppe wieder im Wasser, gegen vier Uhr wurde die Rückfahrt im mittlerweile festlich geschmückten Auto angetreten. Da die um den Mühneesee führende Straße an Sonntagen für Kraftfahrzeuge gesperrt ist, mußte die noch beabsichtigte Rundsicht mit Besichtigung der Sperrmauer unterbleiben. Gegen acht Uhr war Dortmund wieder erreicht. Die Unkosten für Autofahrt und Übernachtung betrugen zusammen 55 Pfg. je Person.

Leichtathletik



Als großartiger Ausklang der diesjährigen Leichtathletikzeit ist das vom SC. Charlottenburg am 7. Oktober veranstaltete Herbstsportfest anzusehen. Der Besuch der berühmten Finnen, die sich in Amsterdam wieder als die besten Mittel- und Langstreckenläufer der Welt erwiesen haben, kempelte dieses Fest zu einem Ereignis, das die gesamte deutsche Sportwelt in seinen Bann zog. Kein Geringerer als Finnlands Meisterläufer Kurmi stellte sich vor und brachte sein Vorhaben, den Weltrekord zu brechen, zur Ausführung.

Schon im Jahre 1913 hatte der Franzose Bouin den Weltrekord über eine Stunde auf 19 km 21 m 90 cm geschraubt. Diese Leistung ist trotz vielfacher Versuche bisher nicht annähernd erreicht worden. So war es Kurmi vorbehalten, jetzt in Charlottenburg bei seinem ersten Angriff auf den Rekord nicht nur diesen zu überbieten, sondern auch während des Laufes etlichen anderen Rekorden das Lebenslicht auszublasen. Nachdem der Nordländer 3000 m in 9:15 Minuten, 5000 m in 15:28 Minuten und 10 000 m in 31:10 Minuten zurückgelegt hatte, konnte er den bisher ebenfalls von Bouin gehaltenen 15 000-m-Rekord von 47:18,6 Minuten auf 46:49,5 Minuten herabdrücken, ebenso den vom Engländer Shrubbs mit 50:40,6 Minuten gehaltenen Rekord über zehn englische Meilen (16 093 m) auf 50:15 Minuten. Als endlich der Stundenlauf beendet war, war auch der neue Stundenweltrekord erreicht: 19 km 210 m 82 cm. Auffallend an diesem Lauf ist, wie die Zwischenzeiten beweisen, daß Kurmi Runde um Runde vom Anfang bis zum Schluß in fast der gleichen Zeit hinter sich brachte. Das macht diesem Menschen keiner nach. Kurmi, der bereits vor fünfzehn Jahren durch seine Leistungen Aufsehen erregte und in zwei Olympiaden mehrfacher Meister wurde, durchreißt auch heute noch in wunderbarem Laufstil, die Stoppuhr zur Selbstkontrolle in der Hand, in jugendlicher Frische seine langen Strecken.

Kurmis Landsmann Matellainen wurde in diesem Rennen von dem Hamburger Husen auf den dritten Platz verwiesen, wobei Husen über 15 km mit 48:15,6 Minuten und in der Stunde mit 18 km 611 m 20 cm zwei neue deutsche Bestleistungen schuf.

Weltmeister Larva-Finnland gewann den 1500-m-Lauf mit drei Meter Vorsprung vor dem deutschen Turnermeister Wichmann-Karlsdorf. Die Zeit des Siegers von 3:52 Minuten ist um eine Sekunde schlechter als der Weltrekord Dr. Pelzers, den dieser anlässlich seines unvergesslichen Sieges über Kurmi vor zwei Jahren erzielte.

Auch der 5000-m-Lauf war dem hier startenden Weltmeister im 3000-m-Hindernislauf, Loukola-Finnland, nicht zu nehmen.

Im Diskuswerfen blieb Hoffmeister-Münster mit 44,11 m hinter dem Zweiten der Olympischen Spiele, dem Finnländer Rivi, der 44,35 m erreichte,

zurück. Das Kugelstoßen wurde natürlich eine Beute unseres Weltrekordmannes Hirschfeld, der mit einer Leistung von 15,47 m seine gleichbleibende Form bewies.

Im 200-m-Lauf schließlich siegte Körnig in 21,9 Sekunden.

Schwimmen

Der Schwimmsport hat sich bereits in die Hallen zurückgezogen. Mit einem größeren Hallenschwimmfest trat als einer der ersten in Westdeutschland der Krefelder SC. 93 vor die Öffentlichkeit. Eine ausgezeichnete Leistung vollbrachte hier Ernst Rüppers-Wierßen, Deutschlands Meister im Rückenschwimmen. Er vermochte seine eigene Bestleistung im 100-m-Rückenschwimmen von 1:12 auf 1:11,2 Minuten zu verbessern.

Besonders gefiel auch Hewelke vom Schwimmverein Westfalen-Dortmund. Im 100-m-Freistil für Jugendliche siegte er in der guten Zeit von 1:07 Minuten.

Aus Hütte und Schacht

Veteranen der Arbeit



Herr Hermann Witte, geboren am 20. 4. 1871 in Oberhausen (Rhld.), hat seine Tätigkeit bei unserer Firma am 2. 8. 1897 als Vorarbeiter im Verladerraum des Blechwalzwerks aufgenommen. Bereits am 1. 3. 1899 wurde er erster Verlademeister. Diesen Posten, der große Umsicht erfordert, versieht er noch heute zu unserer vollsten Zufriedenheit mit seltenem Geschick und außerordentlicher Pflichttreue. Ein Schwiegersohn von ihm ist Tagesobermeister im Blechwalzwerk. Herr Witte hat den „Männerchor des Eisen- und Stahlwerks Hoesch“ gegründet und dadurch zur Hebung des Gemeinschaftsgefühls innerhalb der Werksangehörigen ein gut Teil beigetragen. Seit Bestehen dieser Vereinigung hat er den ersten Vorsitz inne.

Jubilare der Hütte

Ihr 25jähriges Dienstjubiläum feierten:

Kommissionierer Franz Baska, Abjstage I, am 10. 10. 28; Steinformer Franz van Winsen, Steinfabrik, am 15. 10. 28.

Ihr 40jähriges Dienstjubiläum feierten:

Walzmeister Andreas Laws, Blechwalzwerk, am 10. 10. 28; Bloßkontrollleur Anton Schmidt, Thomaswerk, am 15. 10. 28.

Den Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Leder
Gummiabsätze
en gros, en detail am
billigsten bel
Victor Bork
Münster Str. 57
Oesterholzstr. 84

Use Ohm Arill
Die Zeit ist schlecht, wech ein Gestöhn.
Versieh die Zeit, rouch Use Ohm

Am 29. September starb im blühenden Alter von 16 Jahren unser lieber Sohn und Bruder, der Lehrling

Heini Karrausch

Trennung ist unser Los, Wiedersehen unsere Hoffnung.

In stillem Schmerz:

Mugust Karrausch, Stahlwerkstr. 115.

Biete: Vier Zimmer, abgeschl. im Süden (38 M. Miete).

Suche: Zwei Zimmer, abgeschl., Nähe Borjagplatz.

Biete: Drei gr. Zimmer, abgeschl. und eine Mansarde, Trodenboden, Keller, eine Waschküche, Bayrische Str.

Suche: Drei Zimmer, Nähe Hoesch. (Es kommt nur eine kinderreiche Familie mit mehr als vier Kindern in Frage.)

Biete: Abgeschl. Zwei-Zimmer-Wohnung (Hoesch), Schlosserstr. part.

Suche: Zwei bis drei Zimmer privat.

Biete: Zwei gr. Parterre-Zimmer, Kamener Str.

Suche: Zwei bis drei andere Zimmer. Adressen bei der Werkspflegerin!

Ein elegant möbliertes Zimmer für Ingenieur oder höheren Beamten zu vermieten (Nähe Hoesch).

Eine Tischfegelhahn zu verkaufen.

Ein mittelgroßer, vernickelter, gut-erhaltener

Zimmerofen

zu verkaufen.

Eine Mandoline (Bagno)

zu verkaufen (8 Mark).

Ein Cutaway

mit Weste (große, schlanke Figur) für 12 Mark zu verkaufen.

Ein vollst. brauner

Künglingsanzug

Gr. 43, ein Paar Schuhe, Nr. 39, wenig gett., zu verkaufen.

Küchenschrank,

Tisch, Topfbank, Töpfe, ein Handtuchhalter für 30 Mark zu verkaufen.

Auskunft bei der Fabrikpflegerin!

Verloren

wurde am 29. 9. 28 eine Lohnbüte mit Inhalt.

Abzugeben auf dem Büro Simon.*

Seit Jahren war ich durch Schlaganfall gelähmt

Jetzt wieder 9 Kilometer allein gegangen. Gebe das einfache Mittel aus Dankbark. allen Leidenden kostenlos bekannt.

Fr. Krumwiede, Wunstorf (Hannover) A 124

Alter Markt 28



Sprech-Apparate Wien. Harmonikas w. Abb. Elche. 43. 50 cm. Mit 10 Tasten. 6 Bas M. 2.40
Die ppel schneckenförmig und 5 Stück 25 cm-Platten M. 43.-
Chromatische Harmonikas alles nach Katalog von
Robert Husberg. Neuenrade I. W. Nr. 721

MÖBEL kaufen Sie gut und riesig billig
Möbel - Huntrup
Lindenstr. 10, Hauptbahnhof gegenüber
Filiale Möbelaus Norden
Zimmers raße 19 und 19a

G. BREFELD
Oestermarschstr. 42
Uhrmachermeister :: Optiker
Uhren, Brillen sowie sämtliche Reparaturen gut u. billig

Wecker v. Mk. 3.50 an
Ia. Qualität
kaufen Sie bei
Franz Michael,
Dortmund,
Oesterholzstraße 81
Reparaturen von Uhren aller Art schnellstens und gut

HOESCH-KONSUM-ANSTALT

Verkaufsstelle I: Bornstraße 191

Verkaufsstelle II: Klurstraße 192

Verkaufsstelle III: Stahlwerkstr. 8

Verkaufsstelle IV: Derner Str. 17

Wir führen folgende Zigaretten-Marken:

NEUERBURG:

Overstolz
Ravenklau
Löwenbrück

REEMTSMA:

Ova
Burnu

ECKSTEIN:

Gold
Ulmenried
Ballett

HALPAUS:

Rarität
Mokka

Zigarren, rein Übersee, 10, 15, 18, 20, 25 Pfg. und höher

Zigarillos, rein Übersee, 5, 8, 10 Pfg.

Kautabak von G. A. Hanewacker, dick, mittel, dünn und Twist

Unter Hinweis auf Absatz 6 der Bestimmungen für die Warenabgabe und die Rabattgewährung bitten wir dringend, die monatlichen Aufrechnungen der Kassenschecks pünktlich vornehmen zu lassen. Insbesondere auch die aus den vergangenen Monaten dieses Jahres noch nicht eingetragenen Kassenschecks bis spätestens 31. Oktober in unseren Verkaufsstellen oder im Konsumbüro zur Aufrechnung abzugeben. Nicht rechtzeitig abgegebene Kassenschecks können für die Aufrechnung später nicht mehr berücksichtigt werden.