

Phoenix-Zeitung

Abt. Hoerder Verein
Hoerde i. Westf.

Abt. Ruhrort
Duisburg-Ruhrort.

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

2. Jahrgang.

Anschrift der Schriftleitung:
Düsseldorf, Bendemannstraße 2.

16. Januar 1926.

Nachdruck sämtlicher Artikel erwünscht, sofern
nicht ausdrücklich verboten.

Nummer 2

Neues Jahr — neue Sorgen.

Ein neues Jahr mit neuen politischen Sorgen ist angebrochen. Das vom alten herübergenommene Erbe ist zwar dem Umfange nach beträchtlich, sonst aber weniger angenehm. Eine Befriedung Europas hat auch das alte Jahr nicht gebracht. Das merkten gerade wir in Deutschland doppelt unangenehm. Locarno sollte den Anfang bilden dazu; im neuen Jahre wird noch vieles geschehen müssen, ehe die Erwartungen erfüllt sind, die sich an dieses Wort knüpfen. Nur mit schweren Sorgen können wir den kommenden Dingen entgegensehen.

In unserem engeren Vaterlande sieht es noch immer wüst und leer aus. Zu all der wirtschaftlichen Not ist nun auch noch die Hochwasserkatastrophe getreten, die wieder neue Hilfe nötig macht. Und dabei fehlt es immer noch an einer neuen Regierung, deren wir so dringend bedürfen. Immer noch streiten sich die politischen Parteien darum, aus welchen von ihnen die Regierung gebildet werden soll. Und dabei steigt die Zahl der Erwerbslosen auf über eine Million! Bald heißt es, daß die sogenannte große Koalition von den Sozialdemokraten bis zur Deutschen Volkspartei, wie sie früher in Preußen bestand, wiederkehren soll. Bald hört man heftige Stimmen dagegen. Die kommenden Wochen werden nun endlich eine Lösung bringen müssen. Denn wichtiger als die Belange der Parteien sind diejenigen des Vaterlandes. Das Vaterland aber ist in großer Gefahr, und diese Gefahr, die von unserer rasend bergab gleitenden Wirtschaft herrührt, wächst täglich! — Das sind unsere größten Sorgen im neuen Jahre. —

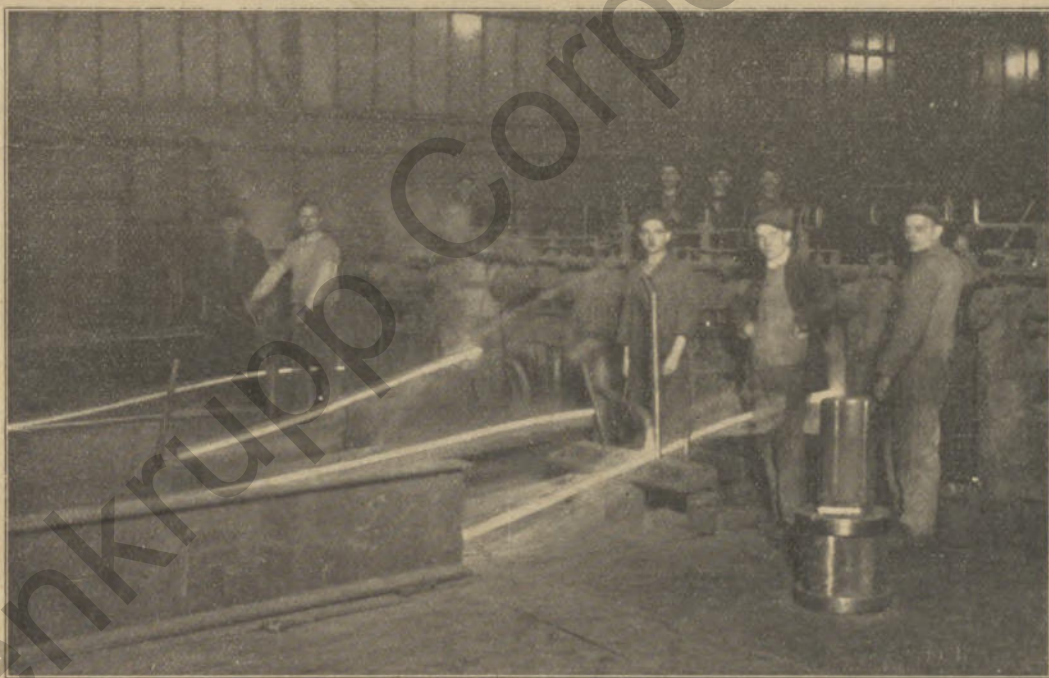
Wie gleichgültig können uns demgegenüber solche politische Sensationen lassen, wie sie der Thronverzicht des rumänischen Kronprinzen darstellt. Mögen das die Rumänen, die sich trotz ihres deutschstämmigen Fürstenhauses nicht nur im, sondern auch nach dem Kriege stets deutschfeindlich gezeigt haben, mit sich ausmachen. Daß in diesem Lande bis in die höchsten Regierungsspitzen die Korruption zu Hause ist, ist ein öffentliches Geheimnis. Es geht uns ebenso wenig an, wie die Liebesaffären seines Kronprinzen.

Auch die ungarische Sensation der Frankenfälschungen hochgestellter nationalistischer Persönlichkeiten braucht uns nicht weiter zu berühren. Bezeichnend war lediglich, daß man in Frankreich die wahren Schuldigen schon wieder in Deutschland suchte, eine Verdächtigung, die glücklicherweise gründlich widerlegt werden konnte. Es ist auch wirklich nicht einzusehen, was wir in Deutschland für ein Interesse daran haben sollten, daß die Ungarn sich mit gefälschten Franken die Mittel zur Propaganda für einen neuen König schaffen wollten. Das kann doch beim besten Willen nicht unsere Sorge sein.

Der schwedische Forscher Sven Hedin, ein Mann von lauterster Sinnesart, hat den Mut gehabt, die Politik der Franzosen in Marokko und des Völkerbundes in der Mossul-Frage

einmal ins rechte Licht zu rücken. Er schrieb in der großen schwedischen Zeitung „Svenska Dagbladet“: „Die von China bis zur Küste von Marokko wohnenden Völker — es ist die Hälfte der Menschheit — wurden bisher vom europäischen Imperialismus unterdrückt. Doch jetzt erwachen diese Völker. Der Weltkrieg zeigte ihnen ihre Stärke und Europas Schwäche. Der Tag ist nicht mehr fern, an dem sie sich erheben und ihre früheren Unterdrücker zur Rechenschaft ziehen werden. Der Krieg in Marokko beschleunigt den Ausbruch dieses großen Brandes, der jetzt außerdem durch die Lösung der Mossulfrage weiter geschürt worden ist. Derartige Ereignisse beschleunigen den Zusammenschluß der mohammedanischen Völker.“

Diese wenigen, aber klaren Worte treffen den Nagel auf den Kopf. Der Freiheitskampf der Marokkaner und Syrer wird auch im neuen Jahre weitergehen und den Franzosen neben ihren Finanz- noch andere Sorgen genug bereiten.



An der Schnellstraße der Abt. Ruhrort.

Der russisch-türkische Bündnisvertrag geht den Engländern doch höllisch gegen den Strich. Sie versuchen daher das Menschenmögliche, die Völkerbund-Entscheidung über Mossul, die zu ihren Gunsten lautete, durch Verhandlungen mit den Türken abzuschwächen. Offenbar fürchten sie, daß in dem russisch-türkischen Vertrag noch andere Dinge stehen, die ihnen gelegentlich recht unangenehm werden könnten.

Ob der englische Außenminister Chamberlain, der in letzter Zeit mit dem Diktator Italiens, Mussolini, zusammengetroffen ist, dort einen Gleichgesinnten gefunden hat, ist nicht recht klar geworden. Italien und die Türkei sind alte Gegner, und Mussolini wünscht auf Kosten der Türken italienisches

Kolonialland für den Bevölkerungsüberschuß seines armen Landes. Aber englische Hilfe ist, wo sie geleistet wurde, immer recht teuer gewesen. Das hat vielleicht auch Mussolini von neuem erfahren müssen.

Große Sorgen haben die Handelsstaaten Europas im neuen Jahre auch in China. Dort hat sich das Blatt ganz zu Gunsten des Japanerfreundes Tschangschin gewandt. Er ist jetzt Herr von Nordchina, ist es so sehr, daß sein bisheriger mächtigster Gegner Feng abgedankt hat. Damit ist für den japanischen Einfluß die Bahn frei geworden, die ihm lediglich von der russischen Propaganda in China noch streitig gemacht wird. Die Zollkonferenz in Peking aber, auf der die sogenannten „Mächte“ sich mit dem großen Reich der Mitte handelspolitisch einig werden wollten, ist aufgefliegen. Die Folge ist, daß die Handelsinteressen der Mächte, vor allem Englands und Amerikas, in China aufs äußerste gefährdet sind. Leider sind auch für den deutschen Handel in diesem Lande der unbegrenzten Möglichkeiten Schwierigkeiten entstanden. Es ist aber zu hoffen, daß sie eher überwunden werden können, als die der anderen Völker, die den Chinesen im Weltkrieges Versprechungen gemacht haben, die sie nicht gehalten haben. Somit sind wir Deutsche die einzigen, die ihnen gegenüber ein reines Gewissen haben.

Heinrich Böhm

Wirtschaftlicher Rundfunk.

Wir stehen am Vorabend der Weltwirtschaftskonferenz. Der Völkerbund hat sie ins Leben gerufen. Ein Franzose hat sie angeregt. Auch die Engländer haben ihr zugestimmt. In diesem Augenblick ist es von besonderem Interesse, eine Stimme aus dem Kreise der englischen Industriellen zu vernehmen, die vielleicht deutlicher als alles andere die wirkliche Meinung in England verrät. Im „Manchester Guardian“ wird eine sehr bezeichnende Rede wiedergegeben, die ein Industrieller in Birmingham mit Namen Wilfrid Hill in der dortigen Handelskammer gehalten hat. Der Redner ist soeben von einem Besuch aus Deutschland zurückgekehrt und findet, daß die schwere wirtschaftliche Katastrophe, welche Deutschland jetzt durchmacht, mit einer zweiten Niederlage zu vergleichen sei, deren Umfang und Folgeerscheinungen sich noch nicht absehen ließen. Jetzt biete sich den britischen Fabrikanten eine große Gelegenheit. Deutschland könne während der nächsten zwei Jahre kein ernsthafter Wettbewerber auf den Weltmärkten sein, und daher sei jetzt der psychologische Moment für diejenigen gekommen, die immer über den deutschen Wettbewerb geklagt hätten, um dafür zu sorgen, diesen Wettbewerb nicht nur auf dem Weltmarkt zu schlagen, sondern auch den deutschen Inlandmarkt zu erobern. Die jüngste Automobilausstellung in Berlin habe den Beweis erbracht, daß die deutsche Erzeugung in Fahrrädern, Motorrädern, Motorwagen und Zubehörteilen sowohl im Preis wie an Güte der britischen Erzeugung weit unterlegen sei. Dasselbe gelte von manchen anderen Industriezweigen.

Für den, der es noch nicht wußte, spricht dieser Wilfrid Hill eine deutliche Sprache. Man will also kalten Blutes die deutsche Wirtschaft erdrücken, sie in englische Hörigkeit bringen. Und das alles trotz Locarno, trotz aller Versicherungen der englischen Regierung! Wir wissen jetzt, woran wir sind. Wenn auch dieser Mann, der so gesprochen hat, nicht das ganze industrielle England darstellt, so hat er doch zweifellos die wahre Meinung sehr vieler seiner Landsleute ausgedrückt. Und die englische Regierung hat durch die Verlängerung der Unterstützung des englischen Kohlenbergbaues zu verstehen gegeben, daß sie ganz ähnlichen Sinnes ist. Denn ein besseres Mittel, das deutsche Kohlengeschäft zu vernichten, gibt es nicht.

Hilf dir selbst, so hilft dir Gott; — sagte man früher. Heute heißt es: Hilf dir selbst, so hilft Amerika! — Das sind wenigstens die Worte unseres Reichsbankpräsidenten, die er als Ergebnis seiner amerikanischen Reise mitgebracht hat. Der erste Jahresbericht des Generalagenten für Reparationszahlungen, Parker Gilberts, spricht es nochmals aus, was wir schon längst wissen, was aber die Engländer und die übrigen Völker, die von uns den Reparations-Tribut erpressen, offenbar nicht wissen wollen, daß nämlich Deutschland in die Lage versetzt werden müsse, einen Ueberschuß von Waren oder Leistungen an die übrige Welt zu liefern, wenn es dem Auslande große Zahlungen leisten sollte. Nur aus unserem Ausfuhrüberschuß also können wir die Reparationslasten bezahlen, die uns der Dawes-Plan auferlegt hat. Dabei hindert man uns mit allen Mitteln, einen solchen Ueberschuß zu gewinnen. Vernunft wird Unsinn! —

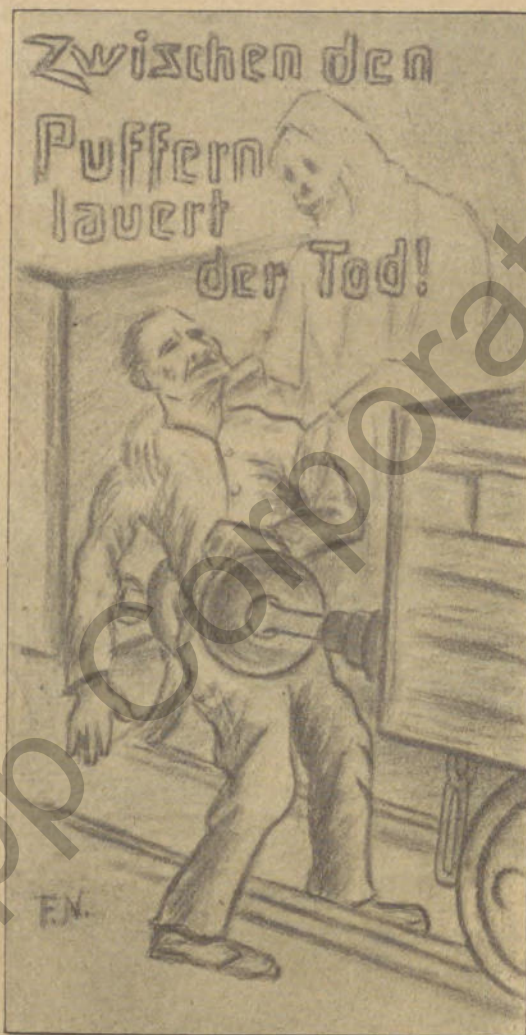
Wenn wir die Lehre aus alledem ziehen wollen, so müssen wir eine Wirtschaftspolitik treiben, die neben der Erhöhung unserer Ausfuhr anstrebt die Pflege des inneren Marktes. Dieser Markt ist zusammengebrochen. Unsere Wirtschaft weist einen Leerlauf von schätzungsweise 40 v. H. auf. Die Landwirtschaft, die vor dem Kriege zwei Drittel unserer Gesamtzeugung aufgenommen hat, ist als Käufer auf dem industriellen und gewerblichen Markt nahezu ausgeschieden. Hier muß ebenfalls der Hebel angefaßt werden, wenn wir vor dem Zusammenbruch bewahrt bleiben wollen. Unsere Bemühungen, mit dem Ausland in einen nützbringenden Warenaustausch zu treten, sind bislang nicht von Erfolg gekrönt gewesen. Wir konnten über die hohen Zollmauern nicht hin-

weg, die man unseren Erzeugnissen wie einen Ball entgegengesetzt hatte. Dazu kommt, daß die Inflationsländer, vor allem Frankreich, Belgien und Italien, ihre Produkte verschleudern können zu Preisen, gegen die wir nicht einmal im eigenen Lande aufkommen können. Dieser Zustand ist so unhaltbar geworden, daß die schnellste Abhilfe durch Valutazölle geboten erscheint. Dazu ist es erforderlich, daß wir schnellstens eine Regierung im Reiche bekommen, die den wirtschaftlichen Nöten in letzter Stunde entscheidend zu Leibe geht. Darüber sollten sich doch alle Parteien einig sein, daß diese Notwendigkeit wichtiger ist als alle Erwägungen, wie stark im einzelnen ihr Einfluß in der neuen Regierung sein wird. Es ist wirklich 5 Minuten vor 12! Zeit ist also nicht mehr zu verlieren!

Wie viel besser sind doch unsere Nachbarländer Frankreich, Belgien, England, Italien und alle anderen daran, als wir. Sie haben nur eine Regierung, nur eine Zentralstelle, von der aus die gesamte Landesverwaltung geschieht. Wir aber haben neben der teuren Reichsregierung noch eine Unzahl von Landesregierungen, die ebenfalls alle viel Geld kosten und die ganze Verwaltungstätigkeit nicht vereinfachen, sondern komplizieren. Was könnte doch für Geld gespart werden, wenn auch in Deutschland nur eine Verwaltung wäre! Und wir müssen doch heute wieder jeden Pfennig umbrechen, müssen die Steuern vermindern und alle sonstigen Lasten unserer Armut anpassen. Eifernste Spar-samkeit in allen Dingen nur kann uns retten.

Erfreulich ist, daß so viele unserer Mitbürger zu dieser Einsicht hinsichtlich ihrer Privatwirtschaft gelangt sind. Die Spareinlagen im Reiche haben monatlich in letzter Zeit um 71,2 Millionen Reichsmark zugenommen und betragen schon wieder über 2,2 Milliarden gegen etwa 20 Milliarden Mark im Frieden. Besonders westfälische und rheinische Sparassen haben einen schönen Zuwachs von etwa je 8 Millionen Mark im letzten Monat zu verzeichnen gehabt. In Westfalen wurden in dieser Zeit 13 000 neue Sparbücher ausgestellt. Solche Zahlen lassen doch wieder einige Hoffnung auf den gesunden Sinn unserer Volksgenossen aufkommen.

Luz.



Was jeder Deutsche wissen muß!

Vor dem Kriege arbeitete das deutsche Volk länger und gründlicher als heute. In den fünf Jahren der Nachkriegszeit sind 30 Milliarden Produktionsstunden vor allem durch die Arbeitszeitverkürzung und durch wirtschaftliche und politische Streiks und Aussperrungen verloren gegangen. Damit ist dem deutschen Volk auch der Arbeitsertrag dieser Arbeitsstunden verloren, den Rathenau auf 15 Milliarden G.-M. geschätzt hat.

Aus diesen Zahlen ergibt sich: Die Not des Krieges, der Verlust des Krieges, das Versailler Diktat und die Reparationspolitik unserer ehemaligen Feinde sind die Ursachen der Not des deutschen Volkes. Dies wollte der Franzose Clemenceau, als er jagte, es wären 20 Millionen Deutsche zuviel auf der Welt. Bei den schweren Vermögens- und Wirtschaftsverlusten könnte die deutsche Volkswirtschaft nur noch zwei Drittel des deutschen Volkes auf der Lebenshaltung und Kulturböhe der Vorkriegszeit erhalten,

es sei denn, daß das deutsche Volk durch höchste Arbeitsleistung, größte Sparsamkeit, durchgeführten Wirtschaftsfrieden und höchstmögliche Warenausfuhr seine Wirtschafts- und Ernährungsgrundlage sicher stellen kann.

Kameradschaftlichkeit hilft Unfälle verhüten.

Schmerzen und Sorge, dir aber erspart es lebenslange Gewissensbisse!

Jede Störung im Betrieb, jede Wahrnehmung sofort dem ablösenden Kameraden mitteilen. Ein kurzes Wort erspart dem Arbeitskollegen Schmerzen und Sorge,

Was für ein Mann fehlt uns?

Es fehlt uns ein Mann, ein starker, gewaltiger, der uns aus aller Not dieser Zeit herausreißt. Darüber sind wir uns heute wohl so ziemlich alle einig. Geredet wird jedenfalls darüber mehr als genug. Aber so, wie man es meistens meint, scheint es reichlich oberflächlich. Alles schaut nach oben und meint, dort müsse eines Tages der Mann auftauchen, der das deutsche Elend wendet — als ob nicht Gott jeder Zeit die Männer zu Führern gibt, die sie verdient!

Darum sollten wir stattdessen mehr nach unten und um uns herum schauen! Da ist es, wo der Mann fehlt, den wir brauchen!

Der Mann fehlt uns, der an der Hobelbank oder in seiner Schreibstube wieder das Wort Pflicht kennt, wo alles ringsum nur von Rechten redet!

Der Mann fehlt uns, der Mich. Kohlhaas, der wieder Recht Recht nennt, und Unrecht Unrecht schilt, ob auch ringsum eine Welt sich über ihre Schamheit im Wuchern, Steuerhinterziehen und Geschäftemachen ins Häufchen lacht!

Der Mann fehlt uns, der wieder einmal kräftig ausspricht, wenn die anderen mit ihren faden Zoten aus Witzblättern und Stammtischgesprächen die Luft verpesten.

Der Mann fehlt uns, der freundlich und energisch dem Jungen von 14 bis 16 Jahren die Zigarette aus der Hand nimmt und sagt: das ist nichts für Dich!

Der Mann fehlt uns, der wieder rechte Freude hat an Kinderaugen, die Gott wie Sterne in ein Geleben schickt, statt in falscher Sorge das Heiligste zum Spiel zu entwürdigen!

Der Mann fehlt uns, der im politischen Leben, vielleicht sogar in einer geschlossenen Parteiverammlung aufsteht und seine eigene

Meinung zu sagen wagt, wenn die anderen mit verschmitzten Gesichtern ihre parteipolitischen Geschäfte machen.

Wenn wir solch einen Mann hätten, nicht nur einmal oder zweimal, sondern überall, da und dort, in jeder Werkstatt einen und in jedem Fabriksaal eine Handvoll, in den Versammlungen der Arbeitgeber und in den Gewerkschaften der Arbeitnehmer, in unseren Parlamenten und in unseren Ehren — wenn wir einen solchen Mann dort überall hätten, dann hätten wir, was wir brauchen!

Wie werden solche Männer? Wenn sie durch Zeitartikel in Zeitungen würden oder durch schöne Reden auf Kongressen, dann hätten wir sie schon massenweise. Aber das ist es eben: Man hat noch gar nicht gesehen, wie tief der Wurm sitzt! Tief sitzt der Wurm im Innersten jedes Menschenherzens, so tief, daß er mit uns geboren wird und mit uns wächst. Da braucht es keine gelehrten Untersuchungen, um zu wissen, woran das Männergeschlecht dieser Tage krankt. Selbstsucht heißt die Krankheit. „Ich“ heißt der Götze, vor dem sie alle auf den Knien rutschen. Und weil sie diesen Tyrannen nicht zu stürzen wagen, sondern höchstens einen faulen Frieden mit ihm machen, wird es nicht anders!

Hier kann nur eines helfen: daß wieder Männer unter uns gefunden werden, die den Schwerpunkt ihres Lebens nicht in sich haben, sondern außer sich. Eine Kette muß zersprengt werden, die die Männer unserer Tage fesselt. Eine Freiheit gilt es zu gewinnen. Die Männer schafft!

Du weißt jetzt, was das für ein Mann ist, der uns fehlt. Warum willst du

nicht der Mann sein, der uns fehlt? Hörst Du: der Mann, der uns fehlt der Mann, auf den Deutschland wartet — ach nein, daß ich es schlichter sage: der Mann, auf den Deine Arbeitskameraden warten, der Mann, auf den Deine Frau wartet, Deine Kinder, Deine Freunde; der Mann, nach dem so viele Augen um Dich her mit klopfendem Herzen ausschauen: Du bist der Mann, der uns fehlt!



Die Hafenanlagen der Abt. Ruhrort im Hochwasser.

(Mitt. A. Sallensleben, Ruhrort.)

Arbeiten auf Gerüsten sind stets gefährlich, sei! Dich an.

Ueber die Familie.



Nicht oft genug kann man es wiederholen: Haltet eure Familien hoch! Laßt euch erzählen von Eltern und Großeltern, woher ihr stammt. Seht euch eure Vorfahren auf eigener Scholle in euren jetzigen Wohnort? Seid ihr Rheinländer oder Westfalen? Oder kommt ihr vom Oberrhein zugewandert, aus Schlesien, aus Ost- und Westpreußen? Was waren das für Leute, eure Vorfahren? Was ihr seid, das seid ihr durch sie. Erbe an Geld und Gut wechselt. Der eine eurer Vorfahren war vielleicht ein Mann in behaglichen Lebensumständen, der nächste ein armer Schlucker. So ging es und geht es durch Jahrhunderte auf und ab. Das Wichtigere, was du zu vererben hast, und was du selbst von der langen, langen Reihe deiner Vorfahren erbietest, das ist nicht klingende Münze, sondern das Erbe, was in deinem Blut beschlossen liegt. Sicher hast du schon oft bemerkt, mit welcher Genauigkeit sich äußere Merkmale vererben. Wem gleicht du? Wem Deine Kinder? Du wirst du es nicht feststellen können, der Urahn, dessen Blutserbe Deines Kindes Gesicht formte, ist vielleicht vor hundert Jahren und länger gestorben. Das ist aber nicht nur äußerlich. Alle inneren Anlagen und Eigenschaften vererben sich mit der nämlichen Treue und Unerbittlichkeit. Du bist nur ein Glied in einer langen Kette.

Wir wollen hören, was uns darüber der schwäbische Dichter Ludwig Fink zu sagen hat, der sich seit Jahren mit diesen Fragen beschäftigt und der im „Ahnenhorst“ (Greifenverlag, Rudolstadt), schreibt:

„Auf dem Sippenstag sah ich: da waren alle menschlichen Stände vertreten. Hoch und nieder, gelehrt und ungelehrt, arm und reich, ein Ausschnitt aus dem Volk, im Zeichen eines Blutstropfens. Das war eine natürliche Genossenschaft.“

Und auch draußen im Ausland, in Amerika, in Australien, waren Geschlechtsgenossen gefunden. Sie hatten den Zusammenschluß verloren, waren versprengt, vereinsamt. Und wir griffen sie wieder wie den verlorenen Sohn, spannen Fäden und hatten Freude an ihnen. Es pochte in ihnen das schlafende, deutsche Blut; sie waren unsere Brüder, vorderste Ausläufer, natürliche Kolonisten. Aber freilich verschollen bisher und vergessen, und fast im Fremdvolk untergegangen. Ihre deutsche Seele schlug wieder die Augen auf.

Einige von uns sind zu ihnen hinübergefahren, nach Spanien, in die Schweiz, und sind dort geblieben. Einer von ihnen ist zu uns herübergekommen, aus Australien. Und hat sich eine deutsche Frau von uns geholt.

Wir müssen unsere Vorfahren zu erkennen suchen, ihre körperlichen und geistigen Eigenschaften, um uns selber zu erkennen. Und um uns danach zu richten. Aus der Vergangenheit wächst die Zukunft. Die Ahnen werden zu Enteln.

Du selber bist Urenkel, vorbestimmt in deinem Wesen, durch die Reime deiner Ureltern. Und du bist zukünftiger Urahn. Nicht mehr bloß Lebewesen, für eine Spanne Zeit in die Welt gesetzt, um Dir's wohl sein zu lassen oder um Geld zu erraffen. Sondern Glied der Ewigkeit wie ein Stern, ein fleischgewordener Funke, unsterblicher Gedanke.

Lundborg in Schweden hat ein 222köpfiges Bauerngeschlecht in Vorfahren untersucht. Ein Zweig dieses Geschlechts war minderwertig geworden, entartet. Da gab es Trunkenbolde, Geistesranke, Blöde, Lumpen und Puren. Fast nichts anderes. Und warum?

Weil ein Sohn der Stammeltern, Bengt, ein Säufer war. Vier von seinen fünf Söhnen waren schon wieder Trinker.

Weshalb aber entarteten die vielen hundert Nachkommen von Bengt? Weil der Alkohol das Keimgefüge zerstört. Er frißt an der Keimzelle und macht sie untauglich.

Der Met der Germanen war ein Honigtrank. Wir Späteren erst haben das Rauschgift entwickelt.

Und nun nimm an: Zwei Menschen lieben sich. Da erfährst du: das andere trägt den Tod in sich. Wahnsinn, Geschlechtskrankheit, den Sausensel. Und du mußt dich beherrschen. Ihr werdet nicht heiraten. Denn ihr tragt die Verantwortung.

Da warten noch ungeborene Augen aufs Lebenslicht, denen ihr Schöpfer sein solltet. Sollen sie krank, irre, blind werden? Sollen eure Enkel euch fluchen?

Bei Gott nein! Segnen sollen sie euch, denn ihr werdet sie aufsteigen lassen, hochzüchten, unter noch glücklichere Bedingungen setzen als ihr selber seid! Dies ist der andere Sinn der Ahnenforschung. Wohlgeborenheit, nicht Entartung! Und ihr werdet an euch bauen, ein kräftiges, gesundes, wohlgestaltetes Geschlecht zu zeugen mit einem ebenbürtigen Ehegatten.“

Wir wissen wohl, was es Dich kosten würde. Vielleicht Preisgabe einer Lieblingsgewohnheit, vielleicht Bruch mit einer falschen Freundschaft, vielleicht eine Stunde bitterster Ehrlichkeit vor Dir selbst.

Wahrhaftig: Wir sind es nicht, die Dich zu irgend etwas drängen wollen. Deines Volkes Zukunft selbst steht heute vor Dir! Mit den Augen tausender von jungen Menschen aus allen Gauen des Reiches schaut Dich die Zukunft Deutschlands an: Du bist der Mann! Du bist der Mann, der uns fehlt!

Der deutsche Arbeiter in der Wirtschaft.

Unter diesem Titel ist im Verlag der neuen Gesellschaft m. b. H. (Berlin-Hessentwiel) eine Broschüre des Sozialdemokraten Fritz Ebert, Sohn des verstorbenen Reichspräsidenten, erschienen, in der mit dankenswerter Offenheit die Fehler und Irrtümer bloßgelegt werden, die für die sozialistische Partei und Gewerkschaftspolitik der letzten Jahre charakteristisch und für Wirtschaft und Arbeiterschaft so überaus verderblich waren. In der Schrift heißt es u. a.:

„Als im Jahre 1918 der Zusammenbruch kam, zeigte sich ganz plötzlich, für viele Menschen sehr überraschend, die Folge einer lückenhaften Erziehungsarbeit in der Vorkriegszeit. Die Arbeiter glaubten mit der Eroberung der politischen Macht auch die sozialen Verhältnisse umgestaltet zu haben und waren außerordentlich betrübt, als am 10. November nicht schon das sozialistische „Schlaraffenland“ da war. Es fehlte jeder Blick für die Größe der Katastrophe, die über Deutschland hereingebrochen war und die nicht nur militärischen, sondern in der Hauptsache wirtschaftlichen Charakter trug. Es ist gerade kein Ruhmesblatt in der Geschichte der deutschen Revolution, daß eine aus Sozialisten bestehende Regierung damals dem Trängen der ultraradikalen Elemente nachgab und plötzlich an allen Straßenecken die Plakate mit der großen Ueberschrift „Die Sozialisierung marschieren“ erscheinen ließ. Das Gegenteil hätte man tun müssen. Man hätte den Leuten sagen müssen, daß Sozialisierung bei völligem wirtschaftlichem Niederbruch ein Unsinn ist. Als die Massen sahen, daß zwischen den sozialistischen Lehren und der Wirklichkeit der blutigen Gegenwart doch himmelweite Unterschiede bestanden, erforschten sie zwar nicht deren Gründe, sondern versuchten mit allen Mitteln, ihre Lebenslage ohne Rücksicht auf die Folgen für ihren republikanischen Staat zu verbessern. Die Revolution ariete zu einer „Lohnbewegung“ aus. Der Blick war zu sehr auf die kleinen Sorgen des täglichen Lebens und zu wenig auf das Ganze gerichtet. Da, wo es galt, zu zeigen, daß die Gemeinwirtschaft die höhere Stufe der Wirtschaft ist, in den kommunalen Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerken, gaben sich nunmehr Arbeiter unter kommunistischer Führung alle Mühe, zu beweisen, daß sie für die Sozialisierung noch lange nicht reif sind. Sie verleugneten die hohen Verpflichtungen, die sie als Angestellte der Allgemeinheit der Bevölkerung gegenüber haben und lieferten Kranke, Wächnerinnen und Säuglinge der Todesgefahr aus, nur um ihre angeblich „revolutionären“, in Wirklichkeit aber jede sozialistische Erziehung verleugnenden Forderungen durchzusetzen. Diese „wildesten“ Streiks hat die deutsche Arbeiterschaft leider mit einem großen Teil der politischen und wirtschaftlichen Errungenschaften aus dem November 1918 bezahlen müssen.“

Ebert weist im weiteren darauf hin, daß auch die deutschen Arbeiterführer, die in erster Linie für die Annahme des Versailles Diktats und der Dawes-Gesetze eingetreten sind, die auch für sie geltenden Konsequenzen der Erfüllungspolitik klar zu machen haben, indem er schreibt:

„Es gibt nur eins; entweder man lehnt den Friedensvertrag und die Dawes-Gesetze und mit ihnen die Belastung der deutschen Volkswirtschaft mit Milliardenbeträgen ab, oder aber man anerkennt diese Dokumente und die in diesen enthaltenen Lasten, dann muß man aber auch alles tun, um die Volkswirtschaft in den Stand zu setzen, die ihr auferlegten Verpflichtungen zu erfüllen und außerdem nach Möglichkeit zu entlasten. Unter diesen Umständen betrachtet, gewinnt der Grundsatz von der Achtstundentagsarbeit für uns eine besondere Bedeutung. Deutschland, und insbesondere seine Arbeiterschaft, hat alle Opfer gebracht, um die Freiheit der besetzten deutschen Gebiete zu erreichen. Um wieviel freudiger müssen wir die Opfer bringen, wenn es gilt, das ganze Volk von einem schweren Druck zu erlösen und ihm die unbegrenzte Freiheit wiederzuschaffen. Man sollte daher nicht gerade in dieser so schweren Zeit starr und unverwandelt nach dem schematischen Achtstundentag schauen — der zudem die Schwerarbeiter ungerecht benachteiligt gegenüber anderen Gruppen, sondern wie z. B. der russische Arbeiter bereit sein, da intensiver oder länger zu arbeiten, wo die Interessen des Volkes es erfordern.“

In Bezug auf den allzu häufig geübten Vergleich deutscher mit amerikanischen Arbeiterverhältnissen warnt Ebert, daß man sich auf diesem Gebiete vor Illusionen hüten solle und schreibt:

„Wer allzusehr nur nach amerikanischen Löhnen schielt, kommt in Gefahr, daß ihm auch die übrigen Begleiterscheinungen der amerikanischen Wirtschaft aufgebläht werden: Ausmerzungen aller nicht die höchste Leistung aufweisenden Arbeiter, so gut wie völlige Schutzlosigkeit der Kinder, Frauen, körperlich Schwachen, der Alten, Wegfall jeder Sozialversicherung, des Unfallschutzes und Kündigungsrechtes, Antreiberei schlimmster Art und dergl. Es wird oft auf die hohen amerikanischen Löhne hingewiesen und behauptet, daß die deutsche Industrie, wenn sie nur wollte, in der Lage sei, dieselben Löhne zu zahlen. Wer diese Behauptung aufstellt, vergißt zunächst, daß die amerikanische Industrie ein ungeheures, durch Zollmauern geschütztes und kapitalfräftiges Absatzgebiet im Inlande hat, daß Deutschland einen Krieg und mit ihm wichtige Rohstoffquellen und Kapitalkräfte verloren hat und trotz dieser Minderung der Grundlage seiner Volkswirtschaft noch riesige Tributzahlungen an die Entente leisten mußte und noch muß, und daß sich aus all dem eine Belastung der deutschen Volkswirtschaft ergibt, die selbstverständlich von allen Teilen getragen werden muß. Aber selbst, wenn wir alle diese Lasten nicht hätten, könnte die deutsche Wirtschaft nicht die Löhne zahlen, die heute in Amerika üblich sind. Der Hauptgrund für die hohen amerikanischen Löhne liegt wohl in dem an und für sich größeren Reichtum der Natur des Landes.“

Änderungen in der Unfallversicherung.

Bisher wurden Unfälle, die dem Arbeiter auf dem Wege zu und von der Arbeit zustießen, von der reichsgesetzlichen Unfallversicherung nicht entschädigt. Dies ist durch das Gesetz vom 14. Juli 1925 dahin geändert, daß als Beschäftigung in einem der Unfallversicherung unterliegenden Betriebe der mit der Beschäftigung in diesem Betrieb zusammenhängende Weg nach und von der Arbeitsstätte gilt, ebenso gilt dies für die mit der Beschäftigung in diesem Betrieb zusammenhängende Verwahrung, Beförderung, Instandhaltung und Erneuerung des Arbeitsgerätes, auch wenn es vom Versicherten gestellt wird.

Eng anliegende Arbeitskleidung schützt Dich vor Unfall!

Das andere Amerika.



In Deutschland beurteilt man das Amerikanertum gewöhnlich nach den amerikanischen Touristen, die Europa besuchen. Sie treten hier elegant auf, steigen in Hotels ersten Ranges ab und verfügen meist über reiche Geldmittel. Die Folge davon ist, daß man in Deutschland mit dem Begriff „Amerika“ gleichzeitig die Vorstellung von Reichtum und Wohlstand verbindet, und daß man glaubt, dortzulande schwimme einfach alles in Gold. Daß die wohlhabenden Amerikaner, die sich alljährlich eine Europareise leisten, nur einen ganz geringen Bruchteil der amerikanischen Bevölkerung ausmachen, daran denkt wohl selten jemand in Deutschland beim Anblick der Touristen von der Weisheit des großen Reiches. Deswegen sei hier auch einmal etwas über das „andere“ Amerika erzählt, das der Europäer nie zu Gesicht bekommt.

Wenn man von den im Verhältnis zur Einwohnerzahl auch hier nur recht dürftig gezählten Millionären absteht und etwa 15 Prozent der Amerikaner zu den wirklich Gutsituierten rechnet, so verbleibt ein Rest von mehr als 80 Prozent der Bevölkerung, dessen pecuniäre Lage keineswegs rosig ist. Man lasse sich nicht durch den Umstand täuschen, daß heute jeder achte Bewohner der Union sein eigenes Auto besitzt, und daß mancher sogar ein Hauschen sein eigen nennt. Deswegen hat man doch hart ums tägliche Leben zu ringen. Das Auto ist meist auf Abschlagszahlung gekauft, das Häuschen mit Hypothek der Grundstücksbank belastet. Wird der Ernährer krank und natürlich dadurch sofort feldungslos, so sieht die Familie schon oft nach wenigen Wochen trotz Auto und Häuschen vor dem Ruin und gerät tief in Schulden.

Aber es gibt in Amerika Millionen von Leuten, die noch viel schlimmer daran sind. Ich meine damit nicht die vielen Krüppel und Bettler, die in den Nebenstraßen der amerikanischen Großstädte die Passanten so häufig um ein paar Cent oder um ein Nachtschlaf angehen, sondern beispielsweise die ungelerten Arbeiter in den Bergwerksbezirken. Man wandere einmal durch einzelne der kleinen Bergwerkstädtchen in West-Virginien. Vares Geld bekommen die Tagelöhner dort fast nie zu sehen. Ihre Lebensbedürfnisse beziehen sie aus den Läden der Bergwerks-Gesellschaften. Am Wochenende ist meist die Höhe des Lohnes durch die vorher

erstandenen Waren schon erreicht oder überschritten. Die Wohnhäuser bestehen fast ausschließlich aus Holz und befinden sich allgemein in schlechtem Zustand. Solche Verhältnisse, unter denen in einzelnen amerikanischen Bergwerksbezirken die ungelerten Arbeiter haufen, findet man sicherlich nirgendwo in Deutschland.

Ähnlich liegen die Dinge in gewissen Gegenden des Südens, wo Negerfamilien abseits der Verkehrsstraßen noch genau so haufen wie ihre Vorfahren in den afrikanischen Negerdörfern. In einzelnen Teilen von Kentucky z. B. gibt es Ortsgemeinden, deren Bewohner infolge jahrhundertelanger Heirat untereinander nahezu verblodet sind. Die Tatsache wurde erst während des Weltkrieges in weiteren Kreisen bekannt, als die allgemeine Wehrpflicht durchgeführt wurde. Aus einzelnen Gegenden von Kentucky mußten damals die Wehrtauglichen wieder entlassen werden, da sie selbst für den auferlegten militärischen Arbeitsdienst zu beschränkt waren.

Obgleich schon vor mehreren Jahren in den Staaten der Schulzwang bis zum 18. Lebensjahr ausgedehnt wurde, ist man doch vielfach einfach sprachlos über den Mangel an Allgemeinbildung, dem man beim Durchschnittsamerikaner begegnet. Der Europäer, namentlich der Deutsche, und mag er nur die Volksschule besucht haben, ist an Durchschnittsbildung dem auf gleichem Vernunftniveau stehenden amerikanischen Arbeiter weit überlegen. Freilich gibt es auch hiervon Ausnahmen, die aber an der Regel selbst nichts ändern. Wenn man die amerikanischen Arbeiter-Unionen besucht, in denen das deutsche Element nicht überwiegt, so ist man erstaunt, wie wenig Interesse der Amerikaner für Fragen der allgemeinen Bildung anbringt.

Das ist das „andere Amerika“, von dem man in Europa fast gar nichts weiß. Freilich muß dabei berücksichtigt werden, daß infolge des dauernden Zustroms von Einwanderern aus aller Herren Länder die materiellen Fragen noch jahrelang nach erfolgter Einwanderung überwiegen, so daß nicht viel Zeit für die Beschäftigung mit anderen Dingen übrig bleibt. Aber die eingewanderten Deutschen mit ihrem regen Wissensdrang beweisen doch, daß die Verflachung, der man hier auf Schritt und Tritt begegnet, keineswegs ein unvermeidliches Uebel ist. Freilich entgeht mit den Jahren auch der Deutsche nicht ganz dieser Verflachung die wie ein Kaugummi in Amerika mit der Zeit jede geistige Regsamkeit lähmt.



Ein Gang durch die Abteilung Ruhrort.

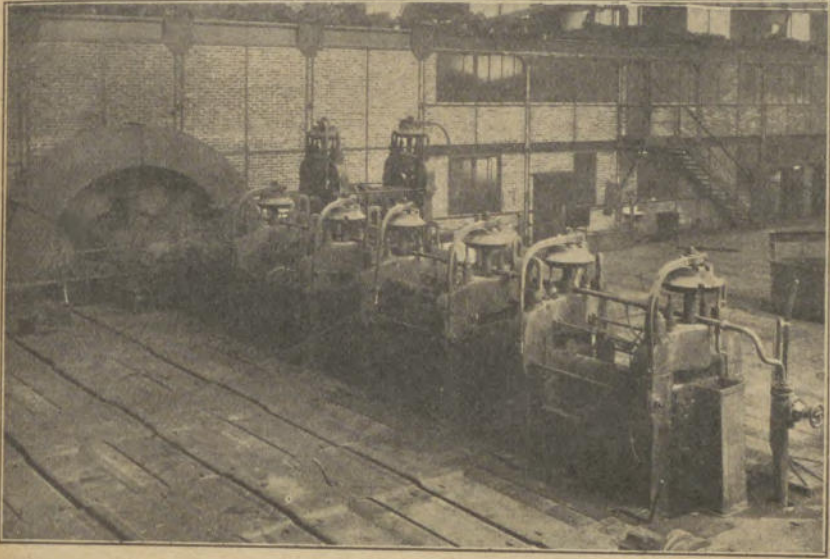
VIII.

Die Fertigwalzwerke (2. Teil).



Obwohl die im Jahre 1904 erbaute Grubenschienenstraße keine schlechte Anlage war und die an sie gestellten Anforderungen zur Zufriedenheit erfüllte, mußte sie doch von ihrem Platze weichen, weil sie in ihrer örtlichen Lage und Ausdehnung eine so unglückliche Stelle einnahm, daß sie unseren Neubauplänen im Wege stand. Der großzügig angelegte Plan einer neuen Block-, Knüppel- und Schienenstraße konnte sich nur dann durchführen lassen, wenn diese alte Grubenschienenstraße verschwand. Im Laufe des Sommers 1924 mußten wir uns endgültig zu dieser Maßnahme entschließen.

Zwischen ist die Grubenschienenstraße an anderer Stelle in der sogenannten Mittelleisenstraße neu entstanden, und wir hoffen, daß sie in Produktion und günstiger Gestaltung der Gesehungskosten im Laufe der



Fertigstrecke der Mittelleisenstraße.

Zeit die alte Grubenschienenstraße übertrifft. Das Programm dieser neuen, im August 1925 in Betrieb genommenen Mittelleisenstraße besteht in der Herstellung von Rundeisen von 115 bis 39 Millimeter Durchmesser, Vierkant-eisen von 65 bis 34 Millimeter Vierkant, Flacheisen von 130 bis 40 Millimeter Breite und 40 bis 6 Millimeter Dicke, ferner von Grubenschienen und Grubenschwellen der gangbaren Sorten, mittleren Winkelseisen und einigen Spezialprofilen. Ihr Walzgut erhält sie in Blockform von der Blockstraße und in Querschnitten von 180 bis 200 Millimeter bis 130 Quadrat und in Gewichten von 900 bis 150 Kilogramm, je nach Abmessung und Ausmaß des Fertigproduktes. In einem Siemens-Regenerativstohofen, der mit Hochofen- oder Koks-gas oder mit einem Gemisch von beiden beheizt wird und eine nutzbare Länge von 16 Metern und eine Breite von 4 Metern besitzt, werden die vorgewalzten Blöcke auf Walzhitze gebracht. Auf einem elektrisch betriebenen Rollgang werden die mittels hydraulischer Vorrichtung aus dem Ofen gezogenen Blöcke zu der 650er Vorstrecke gefahren, wo sie in mehrfachen Walzendurchgängen auf einen kleinsten Querschnitt von etwa 85 bis 75 Millimeter heruntergeblockt werden können. Die Vorstrecke besteht aus einem Trio-Walzwerk, welches vorn und hinten elektrisch betätigte Hebetische besitzt und von einem etwa 700pferdigen Elektromotor angetrieben wird.

Nach Verlassen dieser Vorstrecke wandert das Walzgut auf elektrisch angetriebenem Rollgang der dreiergüßigen Fertigstrecke zu. Diese besteht aus Walzen von 500 Millimetern Durchmesser. Sie hat an der Vorder- und Rückseite elektrische Rollgänge und Schlepperanlagen, vorn Hochläufe und hinten Hebetische und wird von einem 1516pferdigen Elektromotor angetrieben. In einer Entfernung von 38 bzw. 50 Metern befinden sich elektrisch betätigte Sägen, die die gewalzten Stäbe auf die gewünschten Längen schneiden. Als dann wird das fertige Walzgut durch Schlepper auf das Warmbett gezogen und nach Erkalten von Kranen den teilweise dahinter, teilweise seitwärts stehenden Abzugemaschinen zugeführt. Nachdem es dort gerichtet, verputzt und nach Kommissionen sortiert ist, wandert es in die Lagerstapel des Magazins oder wird unmittelbar auf Eisenbahnwagen verladen und zum Versand gebracht.

Wir verlassen diese Walzenstraße für mittleres Stabeisen und wenden uns der nächsten Stabstraße zu. Auch sie ist neuen Datums und modern ausgerüstet. Es ist die 365er Feinstraße, welche im Jahre 1921 dem Betrieb übergeben wurde. Ihr Walzprogramm besteht in der Herstellung von Rundeisen von 35 bis 20 Millimeter, Vierkant-eisen von 40 bis 28 Millimeter, Flacheisen von 80 bis 36 Millimeter Breite und 23 bis 6 Millimeter Dicke; ferner werden auf ihr einige Flaschenprofile für Grubenschienen gewalzt. Ihr Walzgut erhält sie ebenfalls von der Blockstraße in Form von vorgewalzten Blöcken. Sie verarbeitet durchweg Blöcke von 150 und 130 Millimeter-Quadrat in Gewichten von 430 bis 280 Kilogramm.

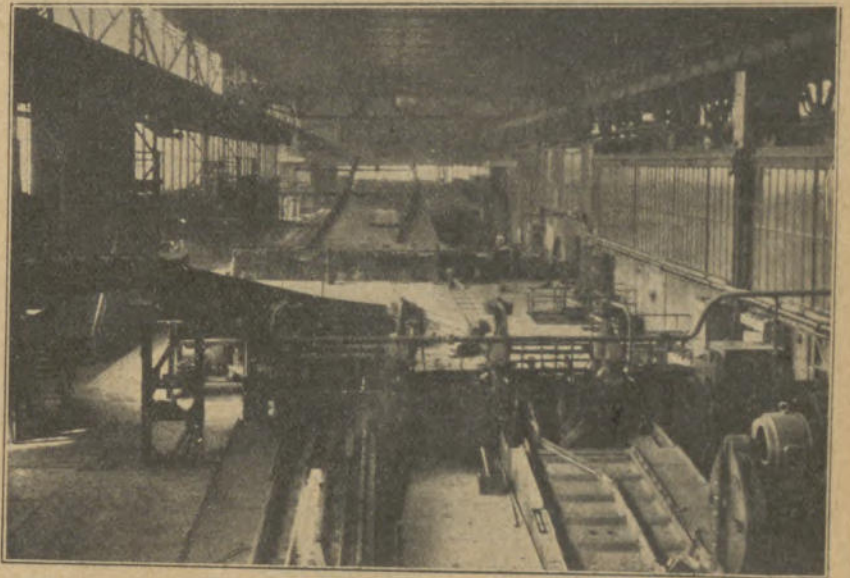
Was nun an dieser Straße besonders auffällt, ist die Tatsache, daß die Walzstäbe in der Hauptsache nicht von Hand umgesteckt werden, sondern daß sie durch automatische Umführungen (System Schöpp) von einem Gerüst zum andern, ja teilweise auf ein und demselben Gerüst von der Unter- zur Oberwalze oder umgekehrt geführt werden. Diese Umführun-

gen gewähren eine sehr flotte Walzarbeit. Der Fortfall der langen Bansen, die bisher durch das Auslaufen der Stäbe entstanden, erlaubt eine bedeutende Steigerung der Produktion. Außerdem wird das Eisen sehr warm fertig-gewalzt und erhält dadurch ein schönes und gefälliges Aussehen. Daß diese beiden Faktoren für ein modernes Walzwerk von einschneidender Bedeutung sind, wird auch ein Satz sofort einsehen.

Das Walzgut der Straße wird in einem Siemens-Regenerativ-Stohofen auf Walzhitze gebracht. Ein elektrischer Rollgang führt alsdann die erhitzten Blöcke zum ersten Vorgerüst, wo sie von 150 bzw. 130 Millimeter Quadrat auf 65 Millimeter Quadrat heruntergewalzt werden. Mittels Schleppern gelangen sie auf das zweite Vorgerüst, das schon mit oben angeführten Umführungen versehen ist. Hier werden sie zu einem Spiehkant von 34 bis 60 Millimeter heruntergewalzt. Das erste und zweite Vorgerüst hat Walzen von 600 Millimetern Durchmesser, die von einem 1000pferdigen Motor angetrieben werden.

Nach Passieren des zweiten Vorgerüsts wandert der Walzstab auf einen elektrischen Rollgang zu dem 3. Meter entfernten Fertigstrang. Dieser besteht aus vier Gerüsten mit einem Antriebsmotor von 1400 PS. Er befaßt sich mit der Umwandlung des von der zweiten Vorstrecke ankommenden Walzgutes in das fertige Runde-, Vierkant- oder Flacheisen. In einer Rinne und auf einem Rollgang läuft der fertige Walzstab auf das 63 Meter lange und 8 Meter breite Kühlbett, wo er erkalte und sodann auf elektrischem Rollgang zur Kaltstrecke gebracht wird. Dort werden die Stäbe kommissionsfertig geschnitten und auf das Kommissionslager gestapelt oder sofort in die Eisenbahnwagen verladen. Die Straße erzeugt in einfacher Schicht im Durchschnitt etwa 150 bis 180 Tonnen.

Auf unserem weiteren Gang gelangen wir zu der im Jahre 1913 in Betrieb genommenen Schnellstraße. Sie befaßt sich mit der Erzeugung der an das Programm der Feinstraße anschließenden Eisenforten, d. h. Rundeisen von 19½ bis 9 Millimeter Durchmesser, Vierkant-eisen von 19½ bis 9 Millimeter-Quadrat und Flacheisen von 40 bis 20 Millimeter Breite und 14 bis 5 Millimeter Dicke, ferner einigen kleinen Flacheisenforten. Ihre Bauart ist ähnlich wie die der Feinstraße. Das Walzgut besteht hier nicht aus Blöcken von der Blockstraße, sondern aus Knüppeln von der Knüppelstraße. Ein Stohofen von Siemens erwärmt die teilweise kalt, teilweise warm eingelegten Knüppel auf Walzhitze. Mit elektrisch betätigter Zugvorrichtung werden die weißwarmen Knüppel auf einen Rollgang geworfen, der sie zur Vorstrecke führt. Diese besteht aus zwei Gerüsten mit Walzen von 500 Millimetern Durchmesser und wird von einem 690pferdigen Elektromotor angetrieben. Der Knüppel hat einen Querschnitt von 70 oder 80 Millimeter-Quadrat und wird auf den beiden nebeneinander liegenden Vorgerüsten zu einem Oval von 45 bis 18 Millimeter herunterwalzt. Sodann gelangt er durch eine Führungsrinne zum Fertigstrang, der aus sieben Gerüsten besteht und von einem 690pferdigen Motor angetrieben wird. Die Walzen des Fertigstranges haben einen mittleren Durchmesser von 290 Millimeter. Der fertige Stab läuft durch eine Rinne an einer rotierenden Schere vorbei und wird von dieser auf Längen von etwa 60 Metern geschnitten. Ein Neben-kühlbett nimmt ihn auf, läßt ihn erkalten und bringt ihn in langsam fortschreitender Seitwärtsbewegung auf einen Rollgang, welcher ihn zu der Kommissionschere führt, wo er in kaltem Zustand auf Kommissionslänge geschnitten, sodann gebündelt, betrogen und verladen wird. Das Kühlbett ist



Feinwalzwerk (Feinstraße).

doppelseitig, so daß eine stetig fortschreitende Arbeitsweise gewährleistet ist. Die Straße arbeitet auf Wechselschicht und erzeugt in 24 Stunden rund 150 Tonnen versandfertiges Stabeisen.

Wir sind am Schluß unserer Wanderung durch die Ruhrorter Walzwerke angelangt und werfen zuletzt noch einen Blick in die Werkstätte der Walzendreherei. Dort werden die einzelnen Walzen sämtlicher Straßen

auf großen und kleinen Drehbänken gedreht und die einzelnen Kaliber nach genauen Schablonen in die Walzen eingeschnitten. Die fertigen Walzen werden bis zu ihrer späteren Verwendung auf Lager gelegt.

Wir haben gesehen, wie in steter Aufeinanderfolge aus dem 3000 Kilo-Rohblock der Stahlwerke die fertige Eisenbahnschiene, das Halbzeug und das fertige Handelseisen entstehen. Wir konnten staunend bewundern, mit welcher sinnreichen Einrichtungen, praktischen Vorrichtungen und Werkzeugen der Walzer sich seiner harten, schweren Arbeit entledigt, und wie er im Laufe der Zeiten gelernt hat, dieser Riesenmengen von Tonnen im täglichen Arbeitsgetriebe Herr zu werden. Wir verabschiedeten unseren Begleiter aus dem Walzwerk mit der Aufforderung „Auf Wiedersehen“, wenn unsere derzeit im Bau befindlichen großzügigen Rekonstruktionen erstellt und dem Betrieb übergeben sein werden.

Die Entwicklung des Brückenbaues.



ohne die Brückenbaukunst würden alle Mittel, auf geradem und kürzestem Wege von einem Ort zum anderen zu gelangen, an praktischem Wert verlieren. Wann die erste Brücke erbaut worden ist und von welcher Bauart sie war, wird wohl nie festgestellt werden können. Wahrscheinlich waren es zuerst Werke der Natur, die später der Mensch unbewußt oder bewußt nachgeahmt hat. Ein Baum im Urwald fiel zufällig über ein Gewässer oder eine Schlucht, er wurde von den Tieren und Eingeborenen zum Uebergange benutzt. Durch Nebeneinanderlegen mehrerer Bäume, durch Verbindung der runden oder roh behauenen Stämme mit quergelegten Nesten, Knüpf-

peln oder Röhricht war bald die erste Balkenbrücke da; sie hat sich als einfache Holzbrücke gehalten bis zur heutigen Zeit.

Als erste größere und künstlich angelegte Brücke muß die Hängebrücke angesehen werden. Ihr Haupttragglied ist der Strick oder das Seil, die ohne weiteres der Natur — den Schling- und Bastpflanzen des Waldes — zu entnehmen sind, und die ebenso leicht und ohne Werkzeug aus Fasern oder aus Tierhäuten zusammengedreht und geflochten werden können zu beliebig langen und genügend starken Tragelementen. Diese über einen Fluß zu spannen, bedurfte es nicht zu befestigen und daran eine leichte Stegbahn anzuhängen, war ein leichtes. Noch jetzt befinden sich viele Brücken dieser vorgeschichtlichen und schwanken Bauart im Dienste der Menschen, im Innern Asiens, in den wilden Bergen Amerikas und an anderen Orten. Es werden schon ziemlich große Stützweiten von ihnen bewältigt, bis zu 50 Meter und mehr. (Bild 1 und 2.) So sehen wir jahr-



Bild 1: Rotang-Hängebrücke über den Salumano im Sakaletabo-Gebirge.



Bild 2: Bambusbrücke über den Tiliwong in Java.

Schwere und der geringen Elastizität des Stoffes nur bis zu geringen Stützweiten als Brückenträger zu verwenden war. (Bild 3.)

Die einfachen Holzjochbrücken sind von den großen Römern vielfach bei ihren Seereszügen verwendet worden. Unbekannt sind die Ueberbrückungen der Römer über die deutschen Ströme, so die 55 v. Chr. von Cäsar erbauten beiden Brücken über den Rhein. (Bild 4.) Die älteste uns bekannte feste Brücke über den Euphrat zu Babylon bestand aus beschlagenen, auf steinernen Pfeilern ruhenden Eder- und Cypressenbalken.

Den Bogen als Bauform und Brückenträger zuerst verwendet zu haben, wird den Römern zugeschrieben. In Frage kam der Bogen aus Stein, aus behauenen Steinblöcken, auf Lehrgerüsten zusammengebaut und mit oder ohne Mörtel zusammengefügt. Um 600 v. Chr. herum finden sich die Anfänge der ersten Römerbögen, nach denen dann die Römer in ihrem Weltreich ungezählte größere und kleinere Bauwerke ausführten. Noch heute bewundern wir in Italien und Spanien die architektonisch wie ingenieurtechnisch gleich gut ausgeführten Steinbrücken über Flüsse und Ströme, die Aquädukte usw. Die Bogenbauweise der Römer hat sich dann weiterentwickelt bis zur heutigen Zeit. Nach ihr sind die meisten Brücken gebaut worden, die auf den großen Handelswegen des Mittelalters dem Verkehr dienten und die die großen Ströme und Schluchten auf den Handels- und Seereszügen zu überspannen hatten. In Deutschland sind leider

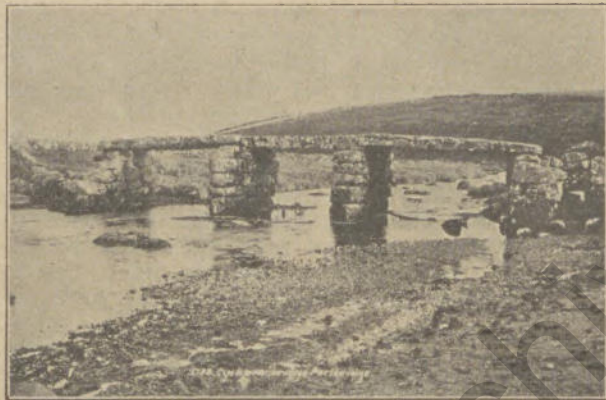


Bild 3: Eine der ältesten Steinbrücken in England über den Dartfluß bei dem Dorf Postbridge.

schon manche dieser prächtigen Bogenbrücken dem neuzeitlichen Verkehr zum Opfer gefallen, wie die Augustusbrücke in Dresden, die alte Mainbrücke in Frankfurt; sie sind durch Massivbrücken in neuer Form ersetzt worden. Als bestehendes und ehrwürdiges Zeugnis der alten Steinbogenzeit ist die im 12. Jahrhundert erbaute Donaubrücke bei Regensburg zu nennen und die Moselbrücke bei Trier. Die Pfeiler der Brücke stammen noch aus der Römerzeit, der Oberbau ist im Mittelalter errichtet. (Bild 5.)



Bild 4: Modell der Jochbrücke des Julius Cäsar über den Rhein bei Koblenz, erbaut 55 v. Chr.

Um die geschichtliche Entwicklung abzuschließen, seien noch die Schiffbrücken erwähnt, die bis ins älteste Altertum verfolgt werden können. Bekannt sind die Schiffbrücken der Perser unter Cyrus, das Schlagen der Schiffbrücke über den Hellespont unter Xerxes um 480 v. Chr. und noch manche spätere Bauten ähnlicher Art. Als leicht zu erbauende Uebergänge über breite Flüsse und Ströme finden wir die Schiffbrücke auch heute noch vielfach, als Traggleiter dienen Flöße, Schiffe aus Holz oder Eisen, auch schwimmende Röhren und dergleichen.

Während nahezu zweier Jahrtausende seit der Blüte des Römerreiches finden wir dann keinen nennenswerten Fortschritt im Brückenbau. Bei Bauten in Stein herrschen die Bogenbrücken vor, bei Brücken in Holz die alten Jochbrücken, einen anderen Baustoff kannte man nicht. In Holz ging man allerdings vielfach zu größeren Stützweiten über, und die Zimmermeister

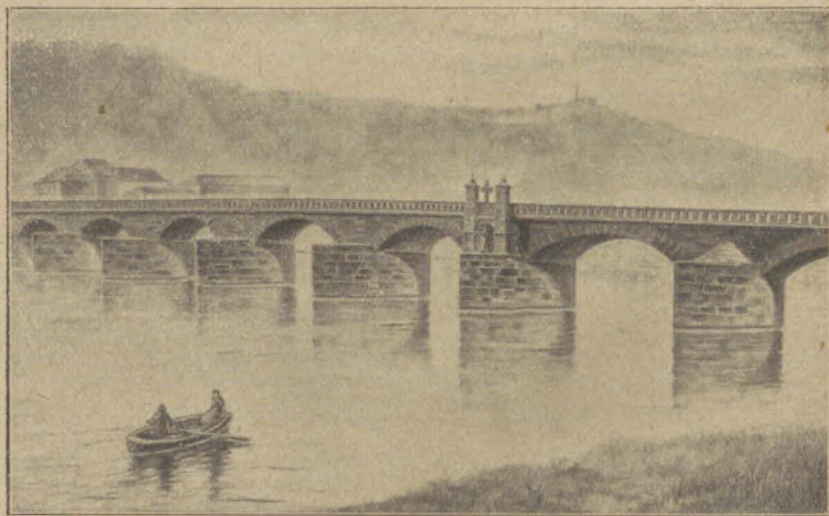


Bild 5: Moselbrücke bei Trier.

des Mittelalters und der letzten Jahrhunderte haben in dieser Hinsicht geradezu Musterhaftes geleistet.

Die Bilder 1, 2, 3 und 4 stammen aus dem Deutschen Museum, Bild 5 und der Eingangsbuchstabe sind Originalzeichnungen von Herrmann von Dönnitz, Sterkrade.

Unfall bedeutet Lohnausfall — seid vorsichtig!

Drinnen und draußen.

Hochwasser.

Das letzte Hochwasser erinnert an dieselbe Katastrophe im Jahre 1882, nur war damals die Bevölkerung viel größeren Gefahren ausgesetzt als heute. Der Ruhrorter Rheindeich war fast ein Meter niedriger, und die Breite der Deichkrone betrug nur etwa 5 Meter, sodaß 2 Fuhrwerke kaum einander ausweichen konnten. Die Wellen bespülten nicht nur die Krone, sondern schlugen noch darüber hinweg. Dazu gesellte sich ein heftiger Sturm, sodaß der Rhein aussah wie ein wildbewegtes Meer.

An der Stelle der heutigen Rheinbrücke mit Dammstraße befand sich damals die mit riesigen Ulmen beplante Zeuzerallee, der Treffpunkt mancher Diebespärgen. Die schönen Bäume bildeten eine Zierde der Stadt, aber sie wurden geköpft wegen der Gefahr, daß sie bei Sturm und aufgeweichtem Boden entwurzeln und den Damm aufreißen könnten. Im ganzen Kreise Ruhrort erfolgte der Verkehr nur mit Wasserfahrzeugen; selbst die Leichen wurden nach dem höher gelegenen Hamborn mit Nachen gefahren, um dort in halb mit Wasser gefüllten Gräbern eingebettet zu werden.

Die gefährlichste Stelle war am sogenannten schwarzen Hause am Heberturm des Eisenbahnassins. Hier war der Damm am schmalsten und so durchweicht, daß das Wasser auf der Laarer Seite sprudelartig hervorquoll. Unter Leitung des damaligen Deichhauptmanns Hüttenbergers Spannagel wurden daher an dieser wie auch an einigen anderen besonders gefährlichen Stellen Schiffe mit Ballast verjagt und mächtige Floßstämme längs der Deichkrone gegen den Wellenschlag gelagert. Tausende von Säcken wurden mit Zement, Sand oder Erdreich gefüllt und zur Abstopfung des Wassers



Hochwasser im Ruhrorter Hafen mit übersluteter Dammstraße (Januar 1926).
(Aufn. A. Hallensleben, Ruhrort.)

verwandt. Die Ortsbehörde hatte bekannt gegeben, daß ein Dammbruch durch 3 hintereinander abgegebene Kanonenschüsse angezeigt würde, und es sich empfehle, dauernd auf schnellste Rettung bedacht zu sein. Die Einwohner wohnten fast alle in den höher gelegenen Stockwerken zusammen. Brennmaterial und Lebensmittel wurden durch Hilfs- und Unterstützungskommissionen auf Nachen übermittelt; aber die Angst um Gut und Leben ließ die Gemüter keine Stunde zur Ruhe kommen. Als das Wasser langsam zurückging, atmete alles erleichtert auf und war froh, wieder die eigene Wohnung und die Straßen betreten zu können, obgleich diese einen schrecklichen Anblick boten.

Dem vorgenannten Deichhauptmann wurde für seine erfolgreichen Bemühungen der Rote Adlerorden 4. Klasse verliehen. Der Damm wurde im Laufe der folgenden Jahre bedeutend erhöht, und da auch die Breite mehr als verdreifacht ist, kann jetzt die Bevölkerung auch bei Hochwasser ruhig schlafen.

Ungeachtet der heutigen hohen Preise für Hasen und Wildkaninchen gedenkt wohl mancher früherer Zeiten, als man diese Tiere noch für 2,50—3,50 Mark bzw. 40—60 Pf. je Stück haben konnte. Meister Lampe war damals in Ruhrort und besonders in Beederwerth so zahlreich vertreten, daß man vom Rheindamm aus bei ganz knippt oft Hunderte zählen konnte, und daß die Treibjagden im Herbst ganze Herdenarren voll ergaben.

Zur Erhaltung des Bestandes geschah früher seitens der Jagdpächter vieles, worüber man heute staunen dürfte. So wurden z. B., als sich eine Seuche (Degeneration) bemerkbar machte, einige Dutzend fräutiger, bayerischer Waldbasen (Kammeler) im Gelände ausgelegt, um die Rasse zu verbessern. Als im Jahre 1882 die ganze Gegend weithin überflutet war, flüchteten die Hasen rudelweise auf Angeln, Misthaufen usw., um dem nassen Element zu entgehen. Jeder, der ein Fahrzeug hatte, hielt sich für berechtigt, Hasen zu "fischen", und der ganze Bestand wäre umgekommen, wenn nicht der damalige Betriebschef Grabemann vom Phoenix eingegriffen hätte. Er holte mit einem Nachen die Tiere von den Inselchen, steckte sie in Säcke und brachte sie in außer Betrieb stehenden gut durchlüfteten Kotsöfen unter, bis das Wasser gewichen war und die Hasen wieder in Beederwerth ausgelegt werden konnten. Das Einfangen war zwar nicht so ganz einfach, aber mit sehr viel Spaß verbunden, wie man sich leicht vorstellen kann. Solch ein Wettrennen muß man gesehen haben. — Einen einzigen Ruben hatte früher fast eine allgemeine Ueberschwemmung so gut wie heute: Feldmäuse und ähnliche Schädlinge werden gründlich dezimiert. M. F.

Wichtige Bestimmungen der Invalidenversicherung.

Nach einer Bestimmung der Reichsversicherungsordnung müssen die ausgestellten Invalidenarten innerhalb zweier Jahre nach dem Ausstellungsdatum dem zuständigen Versicherungsamt zur Ausstellung einer neuen Karte wieder vorgelegt werden. Diese Bestimmung hat in normalen Zeiten für den Versicherten weniger Bedeutung, die Karten werden von dem Arbeitgeber oder bei der Krankenkasse gestellt, und diese Stellen sorgen auch für die rechtzeitige Erneuerung der Karte. Außerordentlich wichtig wird aber diese Bestimmung in der jetzigen Zeit der Arbeitslosigkeit. Hat nämlich die Karte im Laufe von zwei Jahren nach dem Ausstellungsdatum dem zuständigen Versicherungsamt zur Erneuerung nicht vorgelegen, so ist die Versicherung erloschen und bei späterer Wiederaufnahme der Arbeit müssen zur Wiederaufnahme der früheren Rechte aus der Invalidenversicherung mindestens 200 neue Beitragswochen nachgewiesen werden.

Im eigenen Interesse ist daher jedem Invalidenversicherungspflichtigen der das Unglück hat, erwerbslos zu werden, dringend anzuraten, die ihm angehängte Versicherungskarte daraufhin nachzusehen und vor allen Dingen

dafür zu sorgen, daß die zweijährige Frist zur Erneuerung der Karte nicht verstreicht.

Nach einer weiteren Bestimmung der Reichsversicherungsordnung müssen in einem Jahre mindestens 20 Beitragswochen zur Aufrechterhaltung der Rechte aus der Invalidenversicherung nachgewiesen werden. Wir weisen auch hierauf ausdrücklich hin. Im eigenen Interesse muß auch jeder Erwerbslose die Kosten dieser 20 Karten, die in der niedrigsten Klasse gestellt werden können, trotz der geringen Erwerbslosenunterstützung unter allen Umständen, um sich vor späterem Schaden zu bewahren, im Jahr aufbringen.

Diese beiden Punkte, Erneuerungszeit der Karten in zwei Jahren und jährliche Beitragszahlung von 20 Karten, sind in der jetzigen Zeit eine der wichtigsten Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung und werden daher zur Beachtung dringend empfohlen.

Der Grundgedanke der Krankenversicherung.



Der größte Teil der Arbeit des Menschen ist gerichtet auf Sicherung für sich selber, Sicherung für seine Angehörigen, für sein Hab und Gut. Der Mensch baut Stützbauwerke, Dämme, Schutzmauern, stellt Wächter, Polizei und Soldaten an, richtet Sparkassen und Pensionskassen ein, kurz, er "versichert" sich, die Seinen und das Seine gegen etwaige Wechselfälle des Lebens. Allein würde er kaum in der Lage sein, allen Stürmen des Lebens erfolgreich zu widerstehen; nur in Gemeinschaft mit seinen Mitmenschen, seinen Berufs- und Arbeitsgenossen kann er die notwendige Sicherung erreichen.

Der Gemeinschaftsgedanke, der Wille, sich gegenseitig zu helfen, ist darum auch das Wesentliche bei jeder Krankenkasse. Die Kassenmitglieder bilden eine große Familie, in der die Arbeitenden und Verdienenden die durch Krankheit hilfsbedürftig gewordenen aus einer Kasse unterstützen, die durch gemeinsame Beiträge des Arbeitgebers und des Arbeitnehmers zusammengebracht wird. Diese Tatsache, daß Arbeitgeber und Arbeitnehmer zusammenkommen müssen, um den Kampf ums Dasein erfolgreich zu bestehen, kommt bei der Vertriebskrankenkasse deutlich zur Erscheinung. Zu den Lohnabzügen der Arbeiterschaft kommt der Beitrag des Arbeitgebers, um so gemeinsam die wirtschaftlichen Nöte, welche Krankheit über einen Versicherten und seine Familie bringt, nach Möglichkeit zu beseitigen.

Dieser Gemeinschaftsgedanke in der Krankenkasse zeigt sich auch deutlich in der Art und Weise, wie die Kassenbeiträge verwaltet werden. Der Arbeitgeber und die Vertreter der Arbeitnehmer sind es selbst, die durch die Kassenorgane — Vorstand und Ausschuss — die Kassenverwaltung wesentlich beeinflussen und auch in den Versicherungsbehörden bei Entscheidung von Streitigkeiten Sitz und Stimme haben.

Es ist daher natürlich, daß die Krankenkasse nur bestehen kann, wenn der Gemeinschaftsgedanke in allen Beteiligten lebendig ist und jedes Kassenmitglied nicht nur seine Rechte wahrnimmt, sondern auch seine Pflichten gegenüber der Kasse erfüllt. Allen Kassenmitgliedern kann man nur immer wieder die Worte zurufen, die über dem Eingang zu einem engherigen Park stehen: „Dies ist euer Eigentum, wer wird sein Eigentum schädigen?“

Die Roheisenerzeugung in Amerika. Das American Iron and Steel Institute gibt an, daß sich die amerikanische Roheisenerzeugung in der ersten Hälfte des Jahres 1925 auf 19 138 350 Tonnen beläuft. Das bedeutet eine Zunahme von 9,4 v. H. gegenüber der in der gleichen Zeit des vorigen Jahres und um 37,9 v. H. in der zweiten Hälfte des Jahres 1924 erzeugten Roheisenmenge.

Werksallerlei.

Jubilare der Abteilung Ruhrort aus dem 2. Halbjahr 1925.



Von links nach rechts: 1. Reihe (stehend): Johann Duhl, Hermann Berg, Christian Bach, Gerhard Clasen, Peter Davis, Hermann Gorch, Hubert Böhring, Peter Rithoff, Theodor Wehnert, Heinrich Kemkes, Hermann Marzilius, Peter Münch, Michael Roslawski.

2. Reihe (stehend): Johann Schira, Heinrich Kemse, Johann Janßen, Karl Keil, Heinrich Wolke, Hermann Witz, Franz Boigt, Johann Schmitz, Stanislaus Przerwa, Heinrich Spittant, Karl Bernsen, Gerrit de Wild, Wilhelm Börschle.

3. Reihe (stehend): Heinrich Klierl, Johann Souk, Christian Gummior, Heinrich Hölter, Wilhelm Hoffmann, Hermann Haase, Johann Schmitz, Hermann Armann, August Alba, Hubert Lammert, Wilhelm Müller, Theodor Schmidt, Fritz Schittet, Johann Vogel, Peter Overdick.

Wie alljährlich kurz vor dem Weihnachtsfest, fanden sich auch diesmal am 19. Dezember im Hauptbüro der Abteilung Ruhrort alle Jubilare ein, die im vergangenen Halbjahre auf eine 25jährige ununterbrochene Dienstzeit beim Phoenix zurückblicken konnten. Nachdem zunächst im Garten des Verwaltungsgebäudes eine photographische Aufnahme gemacht worden war, von der alle Teilnehmer ein Bild zur Erinnerung an

den Tag erhalten haben, fand im Direktionszimmer eine ichliche Feier statt. Im Auftrage der Werkleitung sprach Herr Proturist Kuster den Jubilaren die herzlichsten Glückwünsche aus und dankte ihnen für die langjährigen treuen Dienste, die sie dem Werk geleistet haben. Er gab im weiteren Verlauf der Ansprache einen Rückblick über die Entwicklung des Werks in den letzten 25 Jahren, erinnerte an Freud und Leid jedes Einzelnen in der verfloffenen Zeit, gedachte der heutigen trüben wirtschaftlichen Verhältnisse und schloß mit dem Wunsche, daß die Jubilare in glücklicheren Zeiten noch recht lange Jahre in körperlicher und geistiger Frische ihre Kräfte dem Werk leihen möchten. Abschließend erhielt jeder Jubilar das übliche Geschenk, außerdem wurde jedem ein Ehren Diplom überreicht.

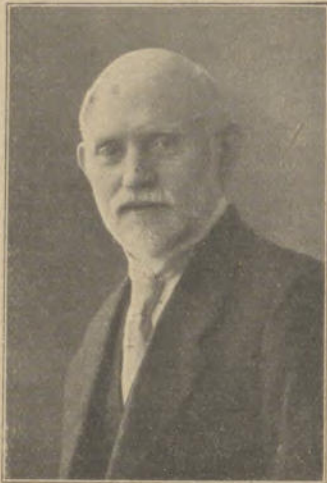
Veteranen der Arbeit.

Am 31. Dezember 1925 sind 2 Mitarbeiter der Hauptverwaltung, deren Namen und Wirken auch unseren Abteilungen bekannt sind, in den wohlverdienten Ruhestand getreten:

Proturist Hermann Niggemann.

Hermann Niggemann wurde am 4. Jan. 1856 zu Altena i. Westf. geboren. Nach Beendigung seiner Schulzeit in Altena trat er im Jahre 1873 in die Dienste der Bergm., Eisenbahn und war zunächst in der Güterabfertigung und hernach im Tarifbüro der Kgl. Eisenbahndirektion Elberfeld tätig. Am 10. 3. 1883 verließ er den Staatsdienst, um bei der ehem. Westf. Union in Hamm als Sekretär des Generaldirektors zu wirken. Beim Übergang der Westf. Union auf den Phoenix wurde Herr Niggemann im Jahre 1898 in die Hauptverwaltung nach Ruhrort berufen. Mit dieser siedelte er am 1. Juli 1908 nach Hoerde und im Jahre 1922 nach Düsseldorf über. Am 1. 7. 1908 wurde er nach vollendeter 25jähriger Dienstzeit zum Proturisten bei der Hauptverwaltung bestellt.

Herr Niggemann hat sich im Laufe der Jahre zu einer ganz besonders angesehenen und geachteten Stellung emporgearbeitet. Als Sekretär des damaligen Generaldirektors Kamp und auch später ist er in fast allen Zweigen der Hauptverwaltung tätig gewesen, insbesondere jedoch auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs. Er hat dabei nicht nur die Verkehrsinteressen des Phoenix mit hervorragender Sorgfalt und Umsicht wahrgenommen, sondern auch als zielbewußter und energischer Vorkämpfer der gesamten rhein-westf. Industrie auf dem umfangreichen Gebiete des Eisenbahnverkehrs seinen Mann gestanden. In Anerkennung seiner Verdienste während der schwierigen Kriegsjahre wurde ihm das Kriegsverdienstkreuz verliehen. Seinen Mitarbeitern auf den Werken und in der Hauptverwaltung war er stets ein Freund und wohlwollender Berater.



Grubenverwalter Wilhelm Sabel.

Wilhelm Sabel wurde am 20. März 1857 zu Willmar a. d. Lahn geboren und trat mit dem 14. Lebensjahre als Bergmann bei der Cossenschen Bergverwaltung in Weilburg an der Lahn ein. Nach Beendigung seiner Lehrzeit war er ungefähr neun Jahre auf der Grube Friedrichsgraben bei Lahnstein tätig, wo er sich bei den Rettungsarbeiten anlässlich eines schweren Grubenbrandes derart hervortat, daß er durch die Bergbehörde eine öffentliche Belobigung erhielt.

Am 15. September 1907 trat Herr Sabel als Grubenverwalter in die Dienste der Hauptverwaltung des Phoenix in Duisburg-Ruhrort, wo er bereits 1910 beim Anlauf der Gruben Bantenberg und Heinrichsgraben Gelegenheit hatte, seine bergmännischen Fähigkeiten zu beweisen. Sein Arbeitsgebiet erstreckte sich in der Hauptsache auf die Verwaltung unserer Erzgruben an der Lahn, eine Tätigkeit, mit der er vermöge seiner frischen und sachlichen Kenntnisse ganz besonders verwachsen war, und bei der er für

die Erzversorgung des Phoenix Hervorragendes leisten konnte. Vor allem aber erwarb er sich während des Krieges große Verdienste um die Versorgung der Hochofen mit heimischen Erzen. Seine Erfolge hierbei fanden durch die Verleihung des Kriegsverdienstkreuzes die verdiente Anerkennung. Herr Sabel wird in seine Vaterstadt Willmar zurückkehren, um dort seinen Lebensabend zu verbringen.

★

Wir wünschen den gemeinsam Scheidenden, die während ihrer Tätigkeit beim Phoenix so oft „gemeinsame“ Wege gegangen sind, auch an dieser Stelle von ganzem Herzen Gesundheit, Frische und einen ungetrübten Lebensabend.

Unfallverhütung.

Am 2. Januar ds. J. riß die elektrische Hochspannungsleitung der Krabbahn I vor dem Tore der Werkstätte unserer Weichenfabrik in Ruhrort. Der Hobler Hans Maier bemerkte dies, lief sofort zum Schalter und schaltete den Strom ab. Er beiseite damit die Gefahr, welche der vor dem Tore liegende Draht für alle aus der Werkstätte kommenden Arbeiter, die ihn nicht bemerken konnten, bildete. Durch diese rasche Tat hat der Hobler Maier insbesondere seinen Arbeitskollegen Philipp Müller, der kurz nach dem Reißen des Drahtes das Tor passierte, vor der Gefahr, mit dem hochgespannten Draht in Berührung zu kommen, geschützt.

Die Werkleitung hat für Maier wegen seines umsichtigen Verhaltens bei der Unfall-Verursachung eine Belohnung beantragt.

Familiennachrichten der Abteilung Hoerder Verein.

Geburten:

Ein Sohn:

22. 12. 1925 Günther: Wilhelm Buchhoff, Walzendreherei. — 25. 12. Rudolf: Gustav Brandt, Elektr. Abteilung. — 25. 12. Günther: Wilhelm Beckmann, Eisenbahnabteilung. — 29. 12. Max: Max Joske, Eisengießerei.

Eine Tochter:

18. 12. 1925 Johanna: Anton Nabiega, Rohrwerk. — 21. 12. Maria: Paul Beiten, Walzwerk. — 22. 12. Waltraud: Richard Kunz, Koferei. — 22. 12. Irma: Christoph Grobe, Elektr. Abteilung. — 25. 12. Inge: Paul Lipinski, Hochofenwerk. — 27. 12. Gertrud: Johann Sanger, Mechan. Werk. — 29. 12. Waltraud: Reinhold Kuchfeld, Rohrwerk. — 30. 12. Anneliese: Anton For, Koferei.

Sterbefälle.

21. 12. 1925 Sohn Walter: Adolf Weber, Eisengießerei. — 26. 12. Josef Zippier, M. T. M. Walzwerk. — 27. 12. Ehefrau August Vogel, Feinwalzwerk. — 28. 12. Ehefrau Eduard Wome, M. T. M. Stahlwalzwerk. — 30. 12. Ehefrau Leo Liebau, Allgemeiner Betrieb. — 30. 12. Ehefrau Gottlieb Scharfe, M. T. M. Eisengießerei.

Familiennachrichten der Abteilung Ruhrort.

Geburten.

Ein Sohn:

Wilhelm Gerngroß, Konstruktion, Alfred, 17. 12. — Johann Jung, Konstruktion, Johann, 26. 12. — Karl Wiskirchen, Elektr. Betrieb, Johannes, 24. 12. — Albert Polzin, Konstruktion, Karl-Heinz, 29. 12. — Franz Leibs, Walzwerk, Johannes, 1. 1. — Matthias Köblinger, Eisenbahnabteilung, Heinrich, 4. 1. — Gabriel Krefeler, Konstruktion, Siegfried, 1. 1. — Erik Lana, Walzwerk, Heinrich, 3. 1.

Eine Tochter:

Andreas Behrendt, Konstruktion, Anneliese, 23. 1. — Otto Welt, Walzwerk, Lotte, 23. 12. — Johann Pawlowski, Hochofen, Erna, 23. 12. — Stanislaus Piontkowski, Konstruktion, Margot, 24. 12. — Otto Lembke, Konstruktion, Wilhelmine, 31. 12. — Wilhelm Mösen, Walzwerk, Auguste, 31. 12. — Konstantin Jares, Walzwerk, Wilhelmine, 2. 1. — Josef Sull, Weichenbau, Margarete, 2. 1. — Heinrich Meetschen, Konstruktion, Elisabeth, 3. 1. — Friedrich Will, Walzwerk, Maria, 3. 1. — Josef Groß, Hochofen, Margarete, 4. 1. — Josef Ange, Walzwerk, Johanna, 5. 1.

Sterbefälle.

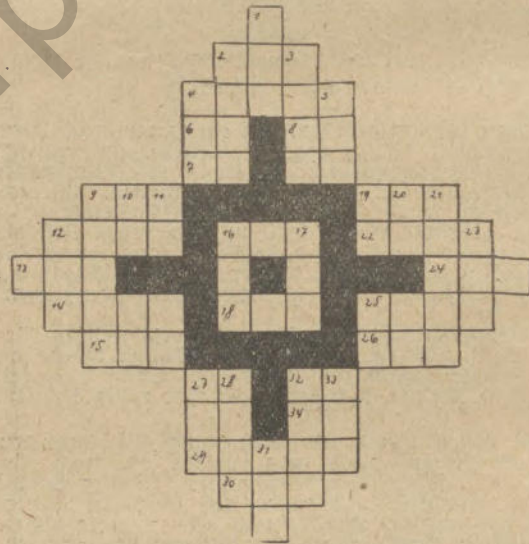
Invalide David Wedmüller, früher Walzwerk, 18. 12. — Friedrich Witte, Stahlwerk, Ehefrau, 19. 12. — Tamrian Müller, Hochofen, 19. 12. — Heinrich Stang, Invalide, früher Konstruktion, 22. 12. — Michael Daniels, Elektr. Betrieb, Ehefrau, 22. 12. — Friedrich Lahm, Stahlwerk, Ehefrau, 25. 12. — Karl Schmitt, Konstruktion, 3. 1. 1926. — Josef Spill, Walzwerk, Ehefrau, 4. 1. — Friedr. Karlos, Konstruktion, Ehefrau, 6. 1. — Wilhelm Sammes, Wärmestelle, 5. 1.

Rätsellecke.

Kreuzworträtsel.

Senkrecht.

1. Nebenfluß d. Rheins.
2. Fruchtbare Wästenlandschaft.
3. deutscher Ausdruck i. solide.
4. Erdbachsenende.
5. Wild.
9. Schmelzglas.
10. Verhältniswort.
11. Französische Adelsbezeichnung.
12. Scheidegruß.
16. sächliche Frage.
17. Wagenteil.
20. Fürwort.
21. Göttin der Jugend.
23. Verbindung.
25. Verhältniswort.
27. bößer Traum.



28. Baum. 31. Kanton. 32. Wortbildung. 33. Ausruf.

Wagerecht.

2. Englische Bezeichnung für alt. 4. Hirtengöttin der alten Römer.
3. lat. Bezeichnung für Knochen. 7. Franz. Fürwort. 8. Altägypt. Sonnengott. 9. Vetterungsform. 12. Kinderwärterin. 13. Weibl. Vorname.
14. Zahl. 15. Vermessungsgerät. 16. Persönliche Frage. 18. Kochende Masse. 19. Römische Münze. 22. Planet. 24. Zeitmesser. 25. Gefäß. 26. Abgefürzter Frauenname. 29. Gott der Unterwelt. 30. Mineral. 32. Dehnbares Bindewort. 34. Ausruf.

Auflösung des Bilderrätsels aus Nr. 1.

Höflichkeit und gute Sitten machen wohlgefiten.

Kleine Anzeigen.

Wohnungstausch!

Suche

3-Zimmerwohnung in Saar, Beed, Ruhrort oder Weidenich.

Biete

2-Zimmerwohnung in Saar, Kaiserstraße 14.

Joh. Klok, Kaiserstr. 14.

Englische Drehrolle

(Mangel)

zu verkaufen.

Th. Artmann, Duisburg-Beed, Talstraße 16.

Guterhaltener Kinderwagen

preiswert zu verkaufen.

Hörde,

Benninghoserstr. 9, II. Etg. rechts.