

Hütte und Schacht

Werks-Zeitung

des

Eisen- und Stahlwerks Hoesch Dortmund

HS II

6. Jahrgang

Zuschriften sind unmittelbar an die Schriftleitung Hütte und Schacht zu richten

Mitte Juli 1930

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

Nummer 14

Wirtschaftlicher Rundfunk

Endlich haben wir uns in der Unterstützung der deutschen Landwirtschaft zu einer Tat aufgerafft. Das Roggenbrotgesetz ist im Reichstag angenommen worden.

Es darf danach unter Verwendung von Roggen nur Brot hergestellt werden, das mindestens 97 Prozent Roggenmehl enthält, das höchstens zu 60 Prozent ausgemahlen ist oder mindestens 97 Prozent Mahlerzeugnisse des Roggens, die zu hundert Prozent ausgemahlen oder geschrotet sind, oder schließlich mindestens 80 Prozent Roggenmehl, das höchstens zu 60 Prozent ausgemahlen ist und höchstens 17 Prozent Weizenmehl oder Roggenschrot enthält, wobei die Bestandteile der Mahlerzeugnisse des Roggens und Weizens zusammen 97 Prozent betragen müssen.

Das letztere Brot darf nur in den Verkehr gebracht werden, wenn es als Mischbrot gekennzeichnet ist. Weiter sieht das Gesetz vor, daß das Gewicht des Brotes stets ein ganzes Vielfaches von 250 Gramm betragen muß.

Damit ist der richtige Weg beschritten, der den Verbrauch des gesunden Roggenbrotes fördert, das wir aus dem bei uns in Deutschland in völlig hinreichender Menge angebauten Roggen herstellen können. Viel zu viel hatten wir uns an den Luxus des Weizenbrotes gewöhnt, dessen Urstoff, Weizen, wir größtenteils für unser teures Geld aus dem Auslande einführen mußten. Auch wenn wir Roggenbrot kaufen wollten, so war es fast immer stark mit Weizen vermischt. Das hört jetzt auf. Jeder, der dieses gesunde und billigere Roggenbrot essen will, kann es jetzt in reiner Art kaufen. Der Erfolg wird nicht ausbleiben und sich vor allem in unserer Handelsbilanz auswirken. Hoffentlich werden sich die Deutschen endlich darauf besinnen, daß es nicht nur billiger und gesünder ist, Roggenbrot zu essen, sondern daß sie damit auch der schwer ringenden deutschen Landwirtschaft helfen und zugleich zur Besserung unserer Geldlage beitragen.



Fischstand auf dem Dortmunder Wochenmarkt

Aufnahme von C. Köster, Dortmund

steigert die Arbeitslosigkeit, und die Abfahrtskrise wird verschärft. Die heimische Ware verdient ohne weiteres überall den Vorzug, wo sie bei gleichem Preis und gleicher Ausstattung in gleicher Güte wie die ausländische erhältlich ist. In anderen Ländern wird dieser Grundsatz viel stärker befolgt als bei uns in Deutschland. Wir erinnern nur an England. In London sind z. B. an den wichtigsten Zentren des Verkehrs große Tafeln angebracht mit der Überschrift: „Siehe, was der heimische Landwirt zu verkaufen hat, und dann kaufe!“ Eine geographisch-statistische Kartenzeichnung zeigt dann die Produkte der verschiedenen Gegenden. Es ist erfreulich, daß jetzt auch in Deutschland die Propagierung des Verbrauchs heimischer Erzeugnisse an Boden gewinnt. Von Führern unserer Wirtschaft ist der Volkswirtschaftliche Aufklärungsdienst gegründet worden, der, wie schon der Name sagt, durch Aufklärung in enger Zusammenarbeit mit Landwirtschaft, Handwerk, Industrie und Handel, vor allem aber auch mit den Organisationen der Endverbraucher positive Arbeit leisten will. Aufklärung ist vielfach dringend notwendig, weil viele ausländische Erzeugnisse, die keineswegs billiger oder besser sind, als entsprechende deutsche Fabrikate, oft unter deutscher Flagge segeln, so daß vor allem die Hausfrau, die etwa 80 Prozent aller Einkäufe des Haushalts tätigt, der also eine sehr wichtige wirtschaftliche Aufgabe zukommt, oft irregeführt wird.

Zur Frage der Preis senkung und, um dazu zu gelangen, zu einer Lohnsenkung, finden wir zwei bemerkenswerte Auslassungen.

Die bekannte Zeitschrift „Die Hilfe“, die demokratischen Kreisen nahesteht und auch gewerkschaftlichen Erwägungen zugänglich ist, schreibt zur Frage der Lohnpolitischen Entlastung u. a. folgendes (Heft 22 vom 31. Mai 1930):

„Das Schwungrad der Konjunktur könnte schneller angebrochen werden, wenn nicht die Bremswirkung starrer Kartellpreise und starrer Löhne vorhanden wäre. Tarislöhne und Kartellpreise gehören wirtschaftlich zusammen. Ohne eine gewisse Lohnsenkung in einzelnen Zweigen der Wirtschaft wird an einen wirksamen Abbau der Kartellpreise nicht gedacht werden können. ... Eine, wenn auch bescheidene, Herabsetzung des Lohn-Niveaus wird sich dabei vielfach nicht vermeiden lassen. Der Grundsatz starrer Tarislöhne und starrer Kartellpreise darf nicht überspannt werden. Eine gewisse Beweglichkeit muß auch hier erhalten bleiben, denn die Wechselagen der Konjunktur erfordern eine gewisse Beweglichkeit aller Kostenanteile der Wirtschaft. Schließlich darf es nicht dahin kommen, daß nur des Grundsatzes starrer Tarislöhne halber der Wiederaufschwung der Wirtschaft verzögert und das Heer der Arbeitslosen unnötig vergrößert wird.“

Es ist erfreulich, daß die Erkenntnis der Bedeutung überflüssiger Wareneinfuhr in der Allgemeinheit wächst. Auf diesem Gebiete bestehen aber noch viele Möglichkeiten, wenn im Zusammenwirken aller Berufs- und Bevölkerungskreise die Deckung des heimischen Bedarfs stärker als bisher der inländischen Erzeugung überlassen wird, und zwar sowohl was industrielle Erzeugnisse wie landwirtschaftliche Produkte anlangt. Die Bevorzugung ausländischer Waren

„Der deutsche Metallarbeiter“, eine Wochenschrift des christlichen Metallarbeiterverbandes äußert sich (Heft 24 vom 14. Juni 1930) folgendermaßen:

1. Die allgemeine Lage erfordert von jeder Schicht heute Opfer. Die Arbeiterschaft wird sich ihrer Pflicht nicht entziehen. Aber sie verlangt mit Recht, daß die Opfer, die gebracht werden müssen, gerecht verteilt und daß die schwächste Schicht nicht die größten Opfer bringen soll.

2. Ein neuer Wirtschaftsgeist ist im Werden. Der Gedanke engerer Zusammenarbeit unter den einzelnen Schichten, entsprungen aus der Behebung der allgemeinen Notlage, muß vertieft und erweitert werden. Vor allem gilt das für Unternehmer und Arbeitnehmer. Keinen Zweck hat eine romantische Stimmung; wesentlich ist die gerechte Behandlung vorliegender praktischer Fragen.

Es folgt dann ein Dank an den Reichskanzler Dr. Brüning. Ganz besonders erfreulich ist das hier abgelegte Bekenntnis zum Glauben an die Sachlichkeit. Wenn Arbeitgeber und Arbeitnehmer auf der Grundlage der gemeinsamen Not und des gemeinsamen Freiheitswillens streng sachlich und unter Achtung der beiden Kategorien gezogenen Grenzen vorgehen, könnte man in der Tat auf eine neue Wirtschaftsgegnung und Staatsgegnung hoffen!

* * *

Die oben ausgesprochene Feststellung, daß die allgemeine Lage von jeder Schicht heute Opfer fordert, bezieht sich natürlich auch auf die Beamenschaft. Eine Zuschrift an uns aus Beamtentkreisen ist der Meinung, daß der geringer bezahlte Beamte das Opfer nicht bringen könne. Lassen wir dazu einmal einen anderen Beamten sprechen. Es ist ein dem Lehrerstande angehöriger. Er sagt in der „Deutschen Allgemeinen Zeitung“ folgendes:

„Das Reich ist in Not, in großer, schwerer Not, die im Interesse seines Bestandes sobald wie möglich gelindert bzw. beseitigt werden muß. Wir Beamte bilden eine der starken Stützen des Reiches und der Länder. Wir haben große Vorteile von Reich und Staat durch unsere in der Reichsverfassung fest verankerten Rechte. Ich führe nur kurz an: Sichere, feste Anstellung; einigermaßen auskömmliche Besoldung, auf deren Auszahlung zu bestimmten Zeitpunkten wir mit Sicherheit rechnen können; sichere Versorgung im Alter durch gesetzlich gesicherten Anspruch auf Ruhegehalt; gesetzlich geregelte und daher sichere Versorgung unserer Hinterbliebenen. Wenn wir gerade in der heutigen Zeit wirtschaftlicher Not unsere Lage mit der anderer Berufe (Arbeiter, Handwerker, auf Kündigung beschäftigte Angestellte usw.) vergleichen, so müssen wir bei objektiver und neutraler Erwägung ohne weiteres zugestehen, daß wir diesen Kreisen gegenüber doch viele Vorteile genießen, die uns in schweren Notlagen unseres Vaterlandes auch zwingen, ihnen voran gewisse Opfer zu bringen, die jene infolge der Unsicherheit ihrer gesamten wirtschaftlichen Lage nicht zu bringen imstande sind, die auch niemand von ihnen fordern wird.“

Die Ergebnisse von Genf

In Genf ist vor kurzem auf der internationalen Arbeitskonferenz über die Verkürzung der Arbeitszeit im Steinkohlenbergbau gesprochen worden. Es waren verschiedene Forderungen aufgestellt, von denen schließlich die 7½-Stunden-Schicht zur Abstimmung gestellt wurde. Nach wechselnder Mehrheit ist die Neuordnung schließlich in der entscheidenden Schlussabstimmung mit Stimmenmehrheit abgelehnt worden.

Die Arbeitszeitfrage im Steinkohlenbergbau ist eine Frage, die alle Beteiligten, in erster Linie auch Deutschland, sehr angeht. Es dürfte darum wohl angebracht sein, die Meinung eines hervorragenden Sachkenners dazu zu hören. Sie lautet folgendermaßen:

• Es hat in der letzten Zeit kaum eine internationale Konferenz stattgefunden, die in sich so widerspruchsvoll war wie die jetzt zu Ende gegangene Genfer Internationale Konferenz über die Festlegung der Arbeitszeit im unterirdischen Bergbaubetrieb.

Nachdem sich im vergangenen Jahr auf der Genfer Tagung des Wirtschaftsausschusses des Völkerbundes eine Einigung über Bergbaufragen auf der einzig vernünftigen Grundlage — einer wirtschaftlich-kaufmännischen — aus den verschiedensten Gründen als undurchführbar erwiesen hatte, hat man jetzt eine Einigung nur über die Arbeitszeitfrage herbeizuführen versucht. Dabei ist die Arbeitszeitfrage ein zwar wesentlicher, aber nicht allein bestimmender Teil der gesamten Selbstkosten- und Produktionsbedingungen. Außer ihr spielen noch eine sehr erhebliche Rolle Fragen der Lohnhöhe, der Lagerung der Kohlen, der Frachtenentfernungen usw. Das Bestreben, durch Vereinheitlichung der Arbeitszeit eine Vereinheitlichung der Produktionsbedingungen zu schaffen, beruht also auf falschen Voraussetzungen. Gerade die deutsche Regierung ist als ein besonders entschiedener Befürworter eines solchen Vorgehens aufgetreten, trotzdem ihr bekannt war, daß eine Verkürzung der Arbeitszeit um die ursprünglich vorgesehene Zeit von einer halben Stunde eine wesentliche Selbstkostenverteuerung (Schätzungsweise mehr als eine Mark mit entsprechenden Verschiedenheiten für die einzelnen Reviere) zur Folge gehabt haben würde, eine Verteuerung, die mit dem Ausmaß der Arbeitszeitverkürzung natürlich entsprechend schwankt. Für diese Selbstkostenverteuerung ist dieselbe Regierung eingetreten, die sonst nicht dringend genug — und zwar ganz mit Recht — eine Senkung der Selbstkosten und damit auch der Preise fordert. Dabei hat die deutsche Regierung völlig übersehen, daß von einer Arbeitszeitverkürzung

die einzelnen Länder ganz verschieden betroffen werden; eingehende Ermittlungen haben ergeben, daß der deutsche Bergbau von ihr stärker belastet würde als der Bergbau anderer Länder. Während bei gleichbleibenden Selbstkosten die Möglichkeit besteht, den jetzigen Absatzmarkt zu halten, fällt diese Möglichkeit bei den verteuerten Selbstkosten selbstverständlich fort. Die deutsche Kohle wird in diesem Falle entweder ihren Absatzmarkt einengen oder sie wird auf anderen Selbstkostengebieten einen Ausgleich suchen müssen. Da die öffentlichen Unkosten, Zinsen, Frachten usw. starr sind, würde also zur Aufrechterhaltung der Konkurrenzfähigkeit nur ein Ausgleich nach der Lohnseite hin übrigbleiben. Selbstverständlich würden auch andere Länder derartige Ausgleiche suchen und finden müssen (verwiesen sei auf die Frachtvergünstigungen mancher Länder, mit deren Hilfe z. B. die ostoberschlesische Kohle die englische vom skandinavischen Markt fast vollkommen verdrängt hat); auf diese Weise würde im Laufe der Zeit keine Gleichheit der Produktionsbedingungen entstehen, sondern die bereits vorhandenen Unterschiede noch weiter verschärft werden. Auch andere Widersprüche (teilweise grundlegender Art) sind in Genf zutage getreten. So hat z. B. der englische Vertreter auf die günstigen Erfahrungen hingewiesen, die England mit der Verringerung der Arbeitszeit im Bergbau im Jahre 1919 gemacht habe. Er hat dabei allerdings vergessen, daß infolge dieser Arbeitszeitverkürzung die Verhältnisse im englischen Bergbau sich sehr bald so weit verschlechterten, daß zunächst der englische Staat mit Beihilfen einspringen mußte, und daß — als auch diese nicht mehr halfen — nach dem langen und erbitterten Bergarbeiterstreik des Jahres 1926 — eine sehr wesentliche Arbeitszeitverlängerung mit ebenso wesentlichen Lohnherabsetzungen eingeführt wurde. Auch des Widerspruchs ist man sich anscheinend auf der Konferenz gar nicht bewußt gewesen, daß einerseits von der Arbeitszeitverkürzung eine Verknappung des Angebotes und damit eine Verteuerung der angeblichen Ueberproduktion erwartet, andererseits aber von derselben Arbeitszeitverkürzung keinerlei Beeinträchtigung der Förderhöhe behauptet wurde. Auch von einer Rationalisierung infolge einer Arbeitszeitverkürzung, die deren Auswirkungen ausgleichen könnte, ist wiederholt die Rede gewesen. Dabei wurde allerdings von den deutschen Regierungsvertretern übersehen, daß die technische Rationalisierung in Deutschland so fortgeschritten ist wie in keinem anderen Lande der Welt, daß also ein etwaiger Zwang zur Rationalisierung nur zugunsten der anderen Länder, die dieses Mittel noch offen haben, sich auswirken könnte, nicht aber für Deutschland. Falls aber für Deutschland diese Möglichkeit noch bestände, wäre es doch wohl besser, sie im Interesse der Ausweitung des Absatzmarktes anzuwenden, anstatt mit ihrer Hilfe — ähnlich wie bei der fehlgeschlagenen Rationalisierungstheorie — eine neue „sozialpolitische Errungenschaft“ einzuführen, die dem einzelnen nichts nützt, der Gesamtheit des Gewerbes dagegen und damit auch wieder dem einzelnen erheblich schadet. Im übrigen verriet die Genfer Konferenz einen erheblichen Mangel an Weitblick darin, daß sie die wirtschaftlichen Verhältnisse der Gegenwart anscheinend als unabänderlich angenommen hat; sie hat, um nur einen Fall herauszugreifen, nicht an die Entwicklungsmöglichkeiten der Vereinigten Staaten von Nordamerika gedacht, die jetzt z. B. nach Italien schon 500 000 Tonnen Kohlen ausführen, und die bei verstärktem Wirtschaftsdruk sehr wohl auf den Gedanken eines gesteigerten Kohlenexports kommen könnten, der mit Hilfe besserer Ausnutzung der Erzeugungsmöglichkeit (jetzt wird im Durchschnitt der nordamerikanischen Zechen nur zweihundert Tage im Jahre gearbeitet) und mit Hilfe von Ausfuhrunterstützungen, die jetzt schon für Holzvershiffungen gewährt werden, mit Leichtigkeit durchgeführt werden könnte.

Im übrigen sollte man gerade in Deutschland nicht vergessen, daß wir als einziges Land der Welt ohne Gegenleistung Reparationen in sehr erheblicher Höhe zu zahlen haben, und daß schon aus diesem Grunde sich Deutschland den Luxus eines Schrittmachers auf sozialpolitischem Gebiete nicht leisten kann. Gerade der Reichsarbeitsminister Dr. Stegerwald, der Nachfolger des früheren Reichsarbeitsministers Dr. Brauns, der jetzt in Genf Vertreter der deutschen Regierung war, hat in der letzten Zeit immer wieder mit Recht darauf hingewiesen, daß eine zu weit getriebene Sozialpolitik sich schließlich in stärkster Weise zum Nachteil für die Arbeitnehmer auswirken muß. Auch Arbeitszeit und Lohn haben nun einmal (wie alles in der Welt) gewisse Grenzen, die besonders in der letzten Zeit deutlicher als früher erkannt worden sind. Dr. Brauns ist sich dieser Grenzen anscheinend nicht bewußt gewesen; denn sonst hätte er in Genf sich nicht so stark für die Wünsche der Arbeiter bzw. der Gewerkschaften eingesetzt und sogar Methoden der Verhandlungs- und Geschäftsführung angewandt, die auch in Kreisen des Völkerbundes einiges Aufsehen erregt haben. Nicht zuletzt auf das Verhalten der deutschen Regierungsvertretung ist es auch zurückzuführen, daß im nächsten Jahre der gesamte Fragenkomplex in einer erneuten Konferenz noch einmal aufgerollt werden muß. Diese Konferenz wird bedauerlicherweise unter noch ungünstigeren als den bisherigen Voraussetzungen für Deutschland vor sich gehen, da — im Gegensatz zu der diesjährigen Tagung — im nächsten Jahre auch der oberirdische Braunkohlenbergbau in eine internationale Regelung einbezogen werden soll. Wie bedenklich eine solche Regelung für die deutschen Verhältnisse wäre, geht — abgesehen von den bereits angeführten Gründen — schon aus der Absicht hervor, die sog. produktive Ueberarbeit ganz zu beseitigen oder sie doch auf ein Maß zu beschränken, das für die Praxis kaum noch Wert hat. Auch den neuen Verhandlungen muß deshalb Deutschland mit den größten Bedenken entgegensehen.



Sich nicht auf andere verlassen — selbst aufpassen!

Der Tag von Mainz

Aus den Erinnerungen eines deutschen Verteidigers vor französischen und belgischen Kriegsgerichten

Von Prof. Dr. Grimm, Essen*)



Die Verhandlung begann in dem schönen Schwurgerichtssaal des neuen Mainzer Gerichtsgebäudes unter ungeheurem Andrang. Pressevertreter aus allen Ländern waren zahlreich erschienen. Die Luft war mit Elektrizität geladen. Der französische Offizialverteidiger Declercq aus Nancy, der in diesem ersten Prozeß sozusagen die Verbindung zwischen den französischen Behörden und der deutschen Verteidigung vermittelte, hatte mir am Tage vor der Verhandlung gesagt, es würde wohl eine schwere Verurteilung geben. Er meinte: fünf Jahre Gefängnis, und fragte, welchen Eindruck das auf die Bevölkerung machen werde. Ich erwiderte aus der damaligen Stimmung heraus, es seien 40 000 Franzosen über den Rhein gegangen. Ein solches Urteil könne der Funke im Pulverfaß sein, der eine ungeheure Explosion zur Folge haben könne. Declercq war sehr betroffen und unterrichtete die französische Seite von der herrschenden Stimmung. Die Franzosen, die täglich ein Protesttelegramm nach dem anderen erhielten und von den verschiedensten Abordnungen überfallen wurden, mochten sich auch schon selbst ein Bild von der bedrohlichen Lage gemacht haben.

Im Verhandlungssaal erschien ein großes Aufgebot von bewaffneten Soldaten. Dann erscholl der Ruf der Wache, den ich von da ab täglich ver-

nahm, und der mir noch immer in den Ohren gelst: Attention! Le conseil! zu deutsch: „Achtung! Das Kriegsgericht!“ Prezentz-armes! zu deutsch: „Präsentiert das Gewehr!“ Die Mitglieder des Gerichts, in Galauniform, mit weißen Handschuhen, traten ein: Der Präsident, Gendarmerieoberst Debeugny, ein Major, ein Hauptmann, ein Leutnant und ein Feldwebel. Die Ladung und der Anklagebericht wurden von dem Gerichtsschreiber verlesen und die Angeklagten zur Person vernommen.

Dann begann die eigentliche Verhandlung. Den Angeklagten wurde eröffnet, daß sie wegen Gehorsamsverweigerung angeklagt seien. Die Angeklagten erhoben sich. Eine tiefe Ergriffenheit bemächtigte sich aller Anwesenden. Zuerst sprach Fritz Thyssen, dann Kesten, Wüstenhöfer, Tengelmann, Olse, zuletzt Spindler. Alle sprachen einfach, würdig und ernst: „Wir sind nur dem deutschen Gesetz unterworfen. Wir sind entschlossen, unserer Vaterlande die Treue zu halten.“ Dieser tiefe sittliche Ernst, der aus den Worten der Angeklagten sprach, teilte sich allen Zuhörern mit, allen Deutschen, die da Kopf an Kopf im Saale versammelt waren und in dieser Stunde zu einer Schicksalsgemeinschaft zusammenwuchsen. Man fühlte, hier vollzog sich ein historischer Wendepunkt. Es war ein gewaltiges Erleben. Niemals sah ein Gerichtssaal ein erhabeneres Schauspiel. Man empfand, daß sich hier ein Kampf der Geister abspielte. Ein Volk ohne Waffen erhob sich gegen offenes Unrecht.

Am Morgen hatte mir der Offizialverteidiger Declercq vor Beginn der Verhandlung mitgeteilt: „Man hat einen Ausweg gefunden. Die Verurteilung wird nicht nach der Anklageschrift wegen Gehorsamsverweigerung gegen einen militärischen Befehl auf Grund der Verordnung des Generals Degoutte über den Belagerungszustand vom 11. Januar 1923, sondern wegen Nichtbefolgung eines Requisitionsbefehls nach dem Gesetz vom 3. Juli 1877 erfolgen. Dieses Gesetz kennt nur Geldstrafen. Bedingung ist aber, daß die Angeklagten das Urteil annehmen. Sonst werden sie weiter in Haft behalten, da das Urteil nicht rechtskräftig wird.“

Ich teilte den Angeklagten die Erklärung Declercqs mit. Sie erwiderten: „Wir bleiben lieber im Gefängnis, als daß wir ein französisches

*) Der bekannte Essener Rechtsanwalt Prof. Dr. Grimm, der während der Rheinlandbesetzung als Verteidiger in den großen Prozessen im Mittelpunkt der Ereignisse gestanden hat, schildert seine Erinnerungen in dem soeben in der Hanseatischen Verlagsanstalt, Hamburg 36, erschienenen Buche: „Vom Ruhrkrieg zur Rheinlandräumung“ (RM. 4,50). An Hand authentischen Materials berichtet er von dem aktiven Ruhrkrieg, von Sabotage- und Verräterkämpfen, von der sagenhaften Schlacht am Siebengebirge, dem Überfall bei Hanhofen usw. Wir entnehmen dem Buche, das dokumentarischen Wert für die Zukunft besitzt, die in diesem Abschnitt.

Von Dr.-Ing. Friedrich Reimer



Abb. 1: Der Start
(Karikatur aus einem englischen Witzblatt)

Automobilrennen bestritten werden, da die Entwicklung des Kraftwagens bereits zu einem gewissen Abschluß gelangt ist, erst recht aber würde man es als müßige Spielerei empfinden, wenn man heutzutage ein Wettrennen zwischen Lokomotiven veranstalten würde.

Vor hundert Jahren freilich, als die Engländer ihre ersten Dampfisenbahnen bauten, wurden derartige Lokomotivrennen mit der gleichen Berechtigung veranstaltet, wie heute die Auto- und Flugwettbewerbe, und fanden auch wie diese in der gesamten Öffentlichkeit ein außerordentlich starkes Interesse. Abb. 1 und 2 zeigen Karikaturen von solchen Lokomotivrennen aus englischen Witzblättern der damaligen Zeit, aus denen hervorgeht, wie volkstümlich solche Veranstaltungen waren. Am bekanntesten ist das Rennen zu Rainhill im Oktober 1829, weil hierbei die berühmte Lokomotive „Rocket“ (Rakete) einen aufsehenerregenden Sieg davongetragen hat, den sie ihrem genialen Erbauer George Stephenson zu verdanken hatte.

Dieser bedeutende Ingenieur hatte bereits in den Jahren 1814 bis 1823 etwa 16 Lokomotiven gebaut und — gestützt auf die hierbei gewonnenen Erfahrungen — 1823 in Newcastle die noch heute bestehende erste Lokomotivfabrik der Welt gegründet, aus der 1825 als erste Lokomotive die „Locomotion“ (Abb. 3) hervorgegangen ist. Sie war gleichzeitig auch die erste Lokomotive der am 27. September 1825 eröffneten Eisenbahn Stockton — Darlington, der ersten Eisenbahnlinie der Welt für öffentlichen Personenverkehr. Die bis dahin gebauten Lokomotiven waren noch recht unvollkommen und nur für den Güterverkehr bestimmt; sie wurden in erster Linie von englischen Kohlenzechen zur Beförderung von Kohlen



Abb. 2: Lokomotiv-Wettrennen
(Karikatur aus einem englischen Witzblatt 1847)

benutzt. Zu den bekanntesten von ihnen zählt die

„Puffing-Billy“, von der sich ein betriebsfähiges Modell in natürlicher Größe im Deutschen Museum in München befindet. Als erste Lokomotive der Welt überhaupt gilt die im Jahre 1804 von Trevithick erbaute Lokomotive, die auf einer Grubenbahn in Wales verwendet worden ist. Die „Locomotion“ (Abb. 3) wog 6,5 t, ihr Dampfkessel war 4 m lang und hatte ein einfaches

Flammrohr, durch das die Heizgase strömten und dabei ihre Wärme an das Kesselwasser abgaben und es verdampften. Die Zylinder waren senkrecht angeordnet und steckten teilweise im Kessel. Die Kolbenkraft jedes Zylinders wurde durch eine Traverse und zwei Pleuelstangen auf die beiden etwa 1 m hohen Räder je einer Achse übertragen, die zu diesem Zweck mit Kurbelzapfen versehen waren. Um in jeder Stellung anfahren zu können, waren die Kurbelzapfen der beiden Achsen um 90 Grad versetzt, so daß jedesmal, wenn die eine Kurbel im toten Punkt stand, die andere gerade ihre günstigste Stellung in der Hubmitte hatte. Damit diese Kurbelverstellung auch dauernd aufrechterhalten wurde, waren die beiden Achsen noch durch zwei Kuppelstangen miteinander verbunden, die also hier noch keine nennenswerten Kräfte zu übertragen hatten, wie das heute allgemein üblich ist, da jede Achse durch einen besonderen Zylinder angetrieben wurde. Die Maschine hat 16 Jahre hindurch ihren Dienst versehen und steht jetzt als Denkmal am Bahnhof in Darlington.

Gegenüber der „Locomotion“ bedeutete die bereits erwähnte siegreiche „Rocket“ (Abb. 4) schon einen gewaltigen Fortschritt, ja man kann sogar getrost behaupten, daß die bei ihr angewendeten Bauformen richtunggebend waren für den Dampflokomotivbau bis auf unsere Zeit. Denn die wesentlichsten Teile einer neuzeitlichen Lokomotive sind auch bereits bei der „Rocket“ zu finden. So hat ihr Stephenson schon einen Kessel mit einer größeren Zahl von engen Siederrohren gegeben anstelle der bis dahin üblichen Kessel mit

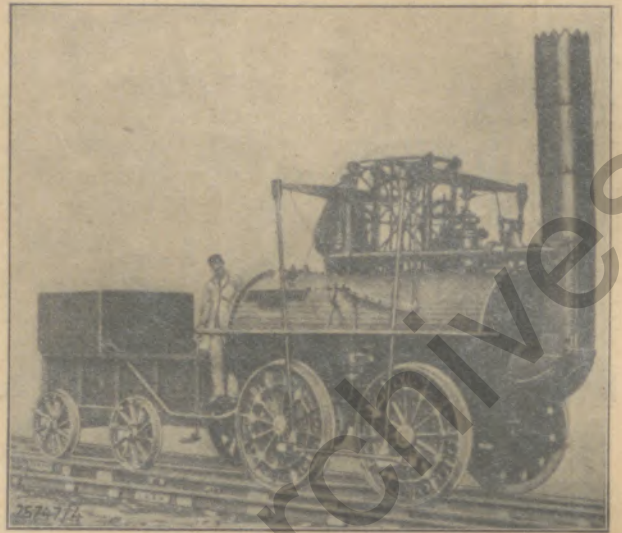


Abb. 3: „Locomotion“, die erste Lokomotive für öffentlichen Personenverkehr, erbaut von Stephenson 1825

Seid vorsichtig beim Abwerfen von getragenen Lasten!

Urteil annehmen.“ Ich übermittelte dies Declercq. Am Nachmittag sagte mir darauf vor Wiederbeginn der Verhandlung der Ankläger Vabin: „Declercq hat sich geirrt: Selbstverständlich steht es den Angeklagten frei, Revision anzumelden. Sie werden unter allen Umständen noch heute abend freigelassen.“

Inzwischen war die Erregung in Mainz immer größer geworden. Eine sieghafte Stimmung, ein alles hinreißender Jubel über das erste „Nein“ gegen rohe Gewalt schien sich von dem Gerichtssaal über die ganze Stadt zu verbreiten. Begeisterung hatte alle ergriffen, eine gewaltige Idee: „Wir leisten Widerstand!“ Tausende umlagerten das Gerichtsgebäude. Es war am Nachmittag schwer, bis zum Verhandlungssaal vorzudringen. Die Verteidigungsreden zur Hauptsache begannen. Da erschien in einer erhöhten Seitenloge des Schwurgerichtssaales der Senior August Thyssen. Sein markantes Gesicht fiel allen auf. August Thyssen hatte es sich nicht nehmen lassen, in dieser schweren Stunde seinem Sohne nahe zu sein. Eine stille Huldbildung wurde dem greisen Manne dargebracht. Alle Blicke der Deutschen im Saal richteten sich auf ihn. Noch einmal behandelten die Verteidiger die Rechtslage, die Unmöglichkeit dieser Anklage, die Ungeheuerlichkeit, deutsche Bürger zwingen zu wollen, an Kampfmaßnahmen der fremden Mächte gegen die eigene deutsche Regierung aktiv mitzuwirken.

Das Gericht zog sich zurück. Die Erregung war bis zur Siedehitze gesteigert.

Bis jetzt hatte sich die Verhandlung in voller Ruhe abgewickelt. Aber es lag etwas in der Luft von unterdrückter Leidenschaft. Es schien, als ob hier aller Bohn, alle Bitterkeit über erlittene Unbill von vier langen Besatzungsjahren aufgespeichert sei und gewaltsam zur Entladung dränge. Nervosität lag auf allen Gesichtern. Auf dem Flur war es schon zu einem Zwischenfall gekommen. Es schien wie ein Wunder, daß diese Menge, die so unter feierlicher Hochspannung stand, dennoch eiserne Disziplin beobachtete. Die französischen Offiziere fühlten das. Nervöses Zucken huschte über ihre Gesichter. Der Vorsitzende ersuchte mich, ins Beratungszimmer zu kommen. Er wies auf die Lage hin, die wir alle empfanden

und bat mich, an die Zuhörer im Saal eine Ansprache zu richten; daß die Verkündung des Urteils in Ruhe entgegengenommen werden möchte. Ich entsprach der Bitte. Der Gerichtshof kehrte zurück. In feierlicher Stille wartete die Menge des Urteils. Die Urteilsverlesung, die nach französischem Recht für jeden Angeklagten alle nur möglichen Schuldfragen umfaßt, nahm etwa 20 Minuten in Anspruch. Der Vorsitzende begann. Alle Beisitzer des Gerichts salutierten, die behandschuhte Hand am Kappi; die Wachen präsentierten. Das Ganze ein grandioses Schauspiel militärischer Macht.

Da geschah das Unerwartete, Ergreifende.

Es erscholl von draußen, zuerst leise, dann immer deutlicher, gewaltiger, zuletzt wie ein brausender Orkan, aus Tausenden von Kehlen gesungen, das Lied: „Die Wacht am Rhein“. „Zum Rhein, zum Rhein, zum deutschen Rhein! Wer will des Stromes Güter sein?“ Von unsichtbarer Hand wurden die Fenster geöffnet. Der Saal selbst verharrte in feierlicher Ruhe. Die Stimme des Vorsitzenden versank. Es versank vor uns dieses ganze militärische Schauspiel, und vor unserer Seele erhob sich das rheinische Volk. Dieses Volk von Mainz, das nun schon seit vier Jahren Leid und Not der Besetzung getragen hatte. Dieses Volk, das so zermürbt schien und von vielen, die, weit vom Schuß, die Tragödie des besetzten Gebietes nicht verstanden, so oft und so leicht schon als unzuverlässig gescholten war. Dieses Volk erhob sich und sang. Wie ein Gebet, wie eine gewaltige Huldbildung drang der Gesang zu uns empor, befreiend, erhebend: ein Vaterlandslied nach dem anderen. Es schien, als ob eine unüberstehliche Naturgewalt dieses Volk ergriffen hätte. Da verstanden wir die Seele des besetzten Gebietes, das sich so oft hatte beugen müssen, das so viele Demütigungen ertragen hatte, um des ganzen Deutschland willen, und das sich nun erhob, wo der offenbare Rechtsbruch der Besatzungsmächte das erste „Nein“, den ersten Widerstand zu erlauben schien.

Da versagten die Waffen. In dieser Stunde empfanden wir, was das war, der passive Widerstand. Ein Kampf um das Recht! In dieser Stunde erhielt für uns der passive Widerstand Leben und Inhalt. In dieser Stunde gelobten sich alle: „Wir halten aus, komme auch, was da kommen mag.“

nur einem oder zwei weiten Flammrohren, die in der Regel unter einer zu geringen Dampferzeugung litten. Die Feuerung war bereits in einer kupfernen, doppelwandigen, vom Wasser umspülten Feuerbüchse untergebracht, von der die Siederöhre ausgingen, und am vorderen Ende des Kessels befand sich ein Vorbau, die sogenannte Rauchkammer, in den die Siederöhre einmündeten, und auf den der Schornstein aufgesetzt war. In die Rauchkammer puffte auch der Abdampf der Zylinder durch das Blasrohr aus und diente dadurch zur Ansäuerung des Feuers. Um möglichst trockenen Dampf in die Zylinder zu bekommen, war der

Kessel mit einem Dampfdom versehen, der die Dampfenahme an einer möglichst hoch über dem Wasserpiegel befindlichen Stelle gestattete. Der bedeutendste Fortschritt der „Rodet“ bestand aber zweifellos in der wesentlichen Vereinfachung des mechanischen Teiles, wie ein Vergleich der Abb. 3 und 4 ohne weiteres erkennen läßt. Die Zylinder steden nicht mehr senkrecht oben im Kessel, sondern sind seitlich schräg angeordnet und wirken in einfachster Weise durch Vermittlung der Pleuellstange unmittelbar auf die Triebräder.

Zu dem Wettrennen von Rainhill, aus dem die „Rodet“ als Siegerin hervorgegangen war, hatte die Liverpool-Manchester-Eisenbahn ein halbes Jahr vorher ein Preisausschreiben erlassen, wonach der Erbauer der gewinnenden Lokomotive einen Preis von 500 Pfund Sterling (= 10 000 Mark) erhalten sollte. Die Lokomotive hatte folgende Bedingungen zu erfüllen: Sie mußte bei 6,1 t Höchstgewicht eine Nutzlast (einschl. Tender) von 20,2 t mit einer Geschwindigkeit von stündlich 16 km ziehen; der Dampfdruck sollte 3,5 at. betragen. Auch „Rauchverzehrung“, d. h. möglichst geringe Rauch- und Rußentwicklung war schon vorgeschrieben. Außer der „Rodet“ nahmen noch drei andere Lokomotiven an dem Rennen teil, die aber alle vor Zurücklegung der vorgeschriebenen Strecke von etwa 65 km (zwanzigmaliges Durchfahren einer



Abb. 5: Personenzuglokomotive für die ehemalige Berlin-Anhalter Eisenbahn, erste von Borsig, Berlin, gebaute Lokomotive, 1841

3,22 km langen Probestrecke) infolge von allerlei Störungen auscheiden mußten. Die Geschwindigkeiten, die mit der „Rodet“ erzielt wurden, stellten alles bisher Dagewesene in den Schatten und überstiegen die im Preisausschreiben verlangte um mehr als das Doppelte. Bei nur 4,5 t Dienstgewicht zog sie 17,3 t Belastung mit einer Geschwindigkeit von 21,6 bis 34,5 km/Std., und einen mit 36 Personen besetzten Wagen beförderte sie sogar mit der für unmöglich gehaltenen Fahrgewindigkeit von 45 km/Std. Ihre Kesselheizfläche betrug 13 Quadratmeter und ihre Leistung etwa

13 Pferdestärken. Die Lokomotivrennen hatten also einen außerordentlich günstigen Einfluß auf die Entwicklung des Lokomotivbaues ausgeübt und waren durchaus berechtigt. Als dann in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts die ersten Eisenbahnen bei uns in Deutschland gebaut wurden, war man im Bezug der Lokomotiven noch vollständig auf das Ausland, in erster Linie auf England angewiesen, da es bei uns noch keine Lokomotivfabriken gab. Sehr bald jedoch entstanden auch in unserem Vaterlande die ersten, z. T. noch heute als Weltfirmen bestehenden Werke, die sich mit dem Bau von Lokomotiven beschäftigten.

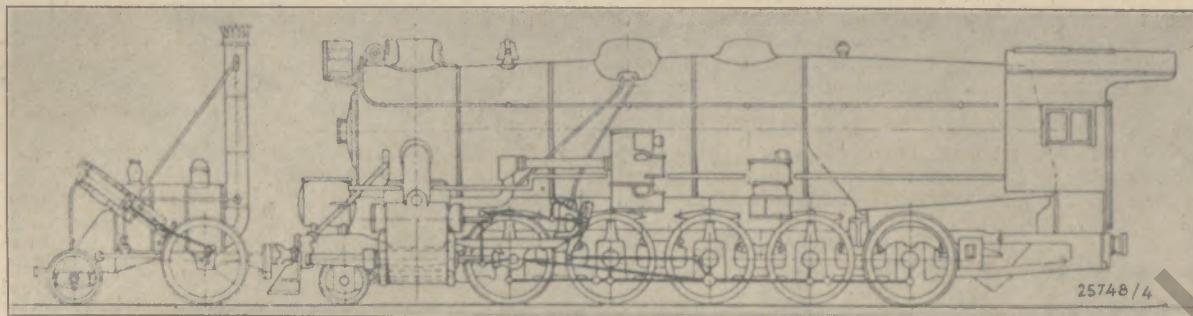


Abb. 4: „Rodet“, die Siegerin von Rainhill, erbaut von Stephenson 1829, daneben eine neuzeitliche Lokomotive im gleichen Maßstabe zur Veranschaulichung der Größenverhältnisse

Als einer der ersten nahm im Jahre 1841 der bekannte Industrielle A. Borsig in Berlin den Lokomotivbau auf. Seine erste Lokomotive zeigt Abb. 5. Sie ist im Jahre 1841 für die ehemalige Berlin-Anhalter Eisenbahn gebaut worden und sieht bis auf den hohen Schornstein und die hochgewölbte Feuerbüchse einer neueren Lokomotive schon ziemlich ähnlich. Sie besitzt bereits mehrere sogenannte Laufachsen, d. h. nicht angetriebene Achsen, die lediglich zum Tragen des Kessels und der Maschine dienen. Von diesen Laufachsen sind sogar schon die beiden vorderen in einem Drehgestell untergebracht,

das durch einen Drehzapfen mit dem Lokomotivrahmen verbunden ist und sich in Kurven der Gleiskrümmung entsprechend einstellen kann, wodurch das Durchfahren der Kurven wesentlich erleichtert wird. Allmählich wurden die Gewichte der zu befördernden Züge größer, so daß man mit nur einer angetriebenen Achse nicht mehr auskam. Man verband

daher auch noch eine oder mehrere andere Achsen, deren Räder natürlich dieselbe Größe haben mußten wie die Triebäder, durch Kuppelstangen mit der Triebachse, so daß diese Kuppelachsen in gleicher Weise wie die Triebachse bei der Erzeugung der Zugkraft mitwirken. Abb. 6 stellt eine solche Lokomotive dar, bei der die hintere Achse als Kuppelachse ausgebildet ist.

Die Zahl und Anordnung der Lauf- und Kuppelachsen unter der Lokomotive ist ein Hauptmerkmal zur Kennzeichnung bestimmter Lokomotivgattungen. Es haben sich daher Bezeichnungen eingebürgert, die die Achsanordnung einer Lokomotive kurz und möglichst eindeutig festlegen. Früher war es allgemein üblich, einfach das sogenannte Kuppelverhältnis anzugeben, d. h. das Verhältnis der gekuppelten, also angetriebenen Achsen zur gesamten Achsenzahl. Wenn z. B. eine Lokomotive fünf Achsen hat, und zwar zwei Kuppel- und drei Laufachsen, dann nannte man sie eine 2/5 gekuppelte Lokomotive. Hiernach ist also die „Locomotion“ (Abb. 3) eine 2/2 gekuppelte, die „Rodet“ (Abb. 4) eine 1/2 gekuppelte Lokomotive, und die in den Abb. 5 und 6 dargestellten Lokomotiven, von Borsig und Eggestorff sind

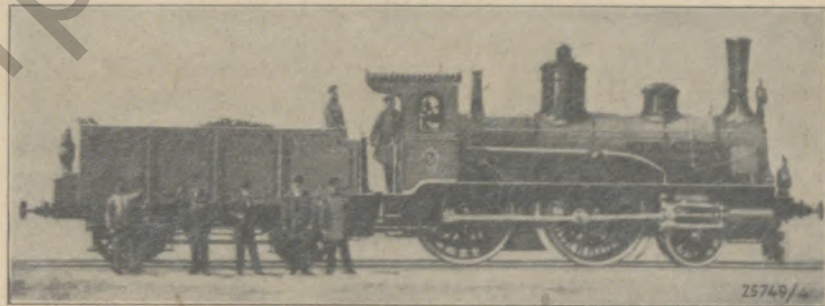


Abb. 6: Schnellzuglokomotive „Bismarck“ der ehemaligen Hannoverschen Staatsbahn, erbaut von G. Eggestorff, Hannover, 1873

1/4 und 2/3 gekuppelte Maschinen. Da aus dieser Bezeichnungsweise aber nicht zu ersehen ist, wie die Achsen aufeinander folgen, ist man seit einigen Jahren dazu übergegangen, die Zahl der Kuppelachsen durch Buchstaben, und zwar eine Kuppelachse durch A, zwei Kuppelachsen durch B, usw., also z. B. fünf Kuppelachsen durch E zu bezeichnen. Dazu treten Zahlen, die die Anzahl der Laufachsen angeben, und zwar bedeutet die vor dem Buchstaben stehende Zahl die vorderen, und die dahinter stehende die hinteren Laufachsen. So würden die Lokomotiven der Abb. 3 bis 6 die Bezeichnungen: B, A1, 2A1 und 1B erhalten.

Was muß ich vom Waggon wissen?

Daß er Volkseigentum und dem Werte von der Eisenbahnverwaltung nur geliehen ist, demnach in geordnetem Zustand der Verwalterin dieses Volksgutes wieder zugeführt werden muß!

Das setzt eine vorschriftsmäßige Behandlung und Beladung der Waggon voraus und schließt jegliches Beschädigen der Bremshäuser und das Verschlagen der Scheiben aus. Die Luftschläuche sind stets aufzuhängen, damit sie nicht verschmutzen. Kreidechrift ist zu entfernen, weil sie irreführen kann und zudem jede Beschmutzung lotterhaft aussieht.

Dagegen sollen bahnamtliche Reparaturzettel weder überklebt noch entfernt werden! Eine Beschädigung der Befestigungen ist unbedingt zu unterlassen. Die Bremsen gebrauche man nicht als Magazin für Heimgüter oder Lageröl! Zum Vorziehen des Waggon ist der Mitnehmerhaken in die eigens dazu angebrachten Oesen zu hängen. Verbogene Trittbretter, abgerissene Stützen und dergleichen beweisen zu oft das Fehlen gegen diese Vorschrift.

Gleichmäßige Beladung sollte der Stolz jedes einzelnen sein.

Der Waggonboden muß peinlichst gesäubert, Löcher und schadhafte Stellen mit Brettern bedeckt werden. Diese Anmerkungen lesen und befolgen, wäre falsch! Stets wird die Eisenbahnverwaltung bei irgendwelchem Mangel nach dem Lieferwerk und dieses nach dem Verantwortlichen fahnden. Befolgung und Nichtbefolgung ist stets der Gradmesser des persönlichen Verantwortungsbewußtseins, denn Schaden ersparen kommt immer auf die Kappe dessen, der den Waggon zuletzt betreut hat.

Mußte das sein?

Ein junger Mann aus der Schmiede hatte es sich zur Gewohnheit gemacht, in den Pausen auf dem Schmiedeherd direkt vor dem offenen Feuer zu schlafen. Trotz wiederholter Warnung seiner älteren Mitarbeiter unterließ er sein fahrlässiges Verhalten nicht, bis eines Tages seine Kleider Feuer fingen und er dadurch schwere Brandwunden davontrug.

Ein Arbeiter der Bauabteilung stellte sich auf einen Elektrokarren und setzte diesen trotz Warnung seines Vorarbeiters in Bewegung. Da er jedoch mit dem Mechanismus des Karrens nicht vertraut war, fuhr er gegen eine Säule und erlitt eine schwere Brustquetschung. Im Krankenhaus muß er über seinen Leichtsinn nachdenken.

„Laß die Finger von Maschinen, die Du selbst nicht kannst bedienen!“

Aus der Lehrwerkstatt

Am Freitag, dem 18. Juli, abends 6½ Uhr, findet im Speisesaal am Eingang III ein Elternabend statt für die Eltern derjenigen Lehrlinge und Halblehrlinge, die zurzeit in unserer Lehrwerkstatt beschäftigt sind.

Da es sich um wichtige Fragen über die Erziehung und Zukunft der Jungen handelt, empfehlen wir allen Eltern, an diesem Abend zu erscheinen.

Zehn Hoesch-Lehrlinge fahren nach Dänemark



Der 21. Mai war gekommen, der Tag, an dem unsere Reise mit dem Ferienschiff „Glückauf“ beginnen sollte. Der Wettergott war auf uns nicht gut zu sprechen, denn es regnete in Strömen. Aber das sollte uns wenig stören.

Der Koffer stand zu Hause schon fix und fertig gepackt, Mutter hatte reichlich Erbsen mitgegeben, und so konnte die Fahrt also losgehen! Ein Blick auf die Uhr überzeugte mich, daß es höchste Zeit wurde. Um 11.15 Uhr hatten wir uns am Bahnhof alle eingefunden. Es wurde nachgezählt, alle zehn waren da. Unser Führer, Herr Drinnhausen, hatte bereits Fahrkarten gelöst. Noch einmal gezählt, und nun —

Dortmund, auf Wiedersehen.

Um 11.35-Uhr setzte sich der Zug in Bewegung. Der Regen hatte bereits aufgehört, und keiner war froher als wir. Bald sahen wir uns in die schönere Umgebung unserer engeren Heimat verlegt. Aus der Ferne grüßten noch die Schloten der Fabriken; aber auch diese verschwanden bald, und wir sahen nur noch Wälder, Weiden mit Vieh, blühende Bäume und alte Windmühlen, deren Flügel sich im Winde lustig drehten.

In Münster, wo wir umsteigen mußten, trafen wir unsere zehn rheinischen Kollegen, und nun verging die Zeit sehr schnell. Ehe wir uns versahen, waren wir in Hamburg; hier hieß es aussteigen; Himmel, war das ein Verkehr! Es wimmelte nur so von Menschen und Automobilen. Nun mußten wir unsere Unterkunft suchen, die auch bald mit Hilfe eines freundlichen Mannes gefunden war. Es war schon spät, deshalb gingen wir, nachdem wir etwas gegessen hatten, gleich schlafen.

Am anderen Morgen waren wir um 6 Uhr wieder alle auf den Beinen. Nachdem wir uns in eine menschenähnliche Verfassung gebracht hatten, sorgten wir für unser leibliches Wohl. Danach sahen wir uns erst mal richtig Hamburg an. Wir schlenderten gemütlich durch die Straßen und bewunderten die Häuser, welche alle eine besondere Eigenart an sich hatten. So sahen wir z. B. ein Haus aus dem Jahre 1679, an welchem folgende Inschrift zu lesen war:

„Das Bauen ist eine Lust, wenn ich gewußt, was es gekostet, ich hätte euch was gehußt!“

Allmählich hatten wir den Hafen erreicht. Ein Motorboot lag schon bereit, eine Hafenrundfahrt mit uns zu unternehmen, alles war an Bord, der Führer warf den Motor an, und los ging die Fahrt, hindurch durch das Gewimmel von Fährdampfern, Schleppern



Mit diesem Schiff entdeckte Columbus Amerika

und Barkassen und an den Dzeantiesen vorbei. Da, das waren Schiffe, da konnte man staunen, derartige Kolosse sieht man nicht auf dem Dortmund-Ems-Kanal. Darin konnten die Schlepper, wie man sie bei uns sieht, spazieren fahren. Auch setzte uns der große Werftkran von Blohm und Voß in ein nicht geringes Erstaunen. Man muß das selbst gesehen haben, um einen Begriff von den riesenhaften Ausmaßen zu bekommen. Leider waren wir nur zu bald wieder am Ziel unserer Hafenrundfahrt. Uns war es, als wären wir soeben erst eingestiegen; aber ein Blick auf die Uhr belehrte uns, daß wir fast zwei Stunden unterwegs waren.

Nun wollten wir auch den berühmten Elbtunnel sehen, welchen wir auch nach kurzem Marsch erreichten. Wir kamen in einen mächtigen Fahrstuhl, welcher mit einem anständigen Tempo in die Tiefe faßte. Unten angekommen, öffnete sich die schwere Schiebetür, und vor uns lagen wir den langen Tunnel von 450 Meter. Uns war es eigenartig zu Mut, wenn wir daran dachten, daß über uns die mächtigen Dzeandampfer verkehrten. Nach einer Weile hatten wir das Ende erreicht, um gleich darauf durch den Paralleltunnel unseren Rückzug anzutreten.

Nun das gleiche Manöver mit dem Fahrstuhl, nur in umgekehrter Richtung. Oben angekommen, wählten wir den nächsten Weg zur Alster. Hier ruderten wir eine gute halbe Stunde durch die sanften Wellen, und gingen dann von hier aus geraden Wegs zum „Michel“, einer der bekanntesten Kirchen Hamburgs. Da nun deren Turm eine sehr anständige Höhe hatte und sich in Höhe der Spitze eine wunderbare Plattform befand, entstand in uns allen der mutige Entschluß, in diesem Turm einmal hinaufzuspitzeln. Na, das war eine Kletterei, wir haben 450 Stufen gezählt. Aber es hat uns nicht leid getan; denn wir waren für unsere Mühe und das Eintrittsgeld reichlich entschädigt, denn wir konnten uns das wunderbare Uhrwerk, welches von vollendeter Uhrmacherkunst zeugte, ansehen, und auch der Glodenstuhl war eine für uns seltene Sehenswürdigkeit. Nun das Schönste, wir konnten ganz Hamburg aus der Vogelschau überblicken. Das war ein unbeschreiblich schöner Anblick, welchen unser Führer und wir Dungen nie vergessen werden. Nun ging's wieder hinab in den Alttag, der für uns jedoch mehr einem Feiertag gleich. Jetzt wurde es aber höchste Zeit zum Mittagessen. Nachdem wir unserem Magen die Wohltat erwiesen hatten, machten wir uns reisefertig, und mit dem nächsten Zug ging's nach Lübeck.

Als wir dort den Bahnhof verlassen hatten, war es uns, als wären wir auf einem Friedhof, so still war es hier im Vergleich zu Hamburg. Nachdem wir kurze Zeit vergebens auf den Führer gewartet hatten, der uns abholen sollte, suchten wir auf eigene Faust den Hafen, welchen wir auch fanden. Hier angekommen, sahen wir ein Schiff, welches dem Columbus-Schiff genau aufs Haar nachgebildet war. Der Führer der rheinischen Kollegen war der Meinung, daß dieses die „M. S. Glückauf“ sein könne. Uns alle überkam ein Grausen; wir wären am liebsten alle laufen gegangen. Aber es stellte sich

heraus, daß die „M. S. Glückauf“ ein solider Zweimaster war, der ein wenig weiter im Hafen lag. Als wir nun aus einiger Entfernung ein Schiff sahen, das den Namen „Glückauf“ trug, kam plötzlich Leben in uns müde Krieger, und wie der Wind hatten wir das Schiff erreicht. Nachdem wir uns häuslich niedergelassen hatten, nahmen wir den Kasten mal näher in Augenschein. Nun, er war nicht schlecht. Das Innere des Schiffes war ein wirklicher Festsaal. In Schiffsmitte stand ein langer, mit Blumen geschmückter Tisch, und an den Seiten der Bordwände befanden sich unsere Kojen, welche jede mit zwei Betten übereinander, einem Kleiderschrank und Wäschschrank ausgestattet war; jede Kojen war mit einer Schiebetür versehen. Wir waren vollkommen zufrieden. Jetzt war es schon zu spät geworden, daß wir schlafen gingen. Am anderen Morgen hieß es „Reise, Reise“, das ist Seemannsdeutsch und heißt „Aufstehen“. Nachdem wir Kaffee getrunken hatten, sahen wir uns noch einmal Lübeck an, und nach dem Mittagessen ging es los.

Langsam, aber sicher fuhren wir mit Hilfe unseres Motors aus dem Hafen. Nach einer Weile kam das Kommando „Segel aufheizen“. Da hätten ihr uns sehen müssen, einer war noch eifriger als der andere. Es schien, als wollten wir die Zusage der Matrosen, wie „riet em af“ wahr machen, aber es kam nicht soweit, denn wir waren schon mit dem Segel aufheizen fertig. Nun ging es mit vollen Segeln durch die Wogen der Trave. Beinahe hätte ich vergessen zu erwähnen, daß wir an Bord alle weißes Tafelzeug anbekamen, was uns den Anschein eines Schulschiffes gab. Um unsere Mühe kam nun noch das Mühenband mit der Aufschrift: „M. S. Glückauf“, und wir waren von den echten Matrosen kaum noch zu unterscheiden (wie die bestehenden Bilder zeigen). Gegen Abend waren wir in Travemünde. Wir legten an, um die Nacht hier zu verbringen. Hier sahen wir uns den Wasserflughafen an, dann gingen wir durch den Wald und am Strand entlang, um unser schwimmendes Heim aufzusuchen; es war auch Zeit geworden zum Schlafengehen, denn es war 10 Uhr durch. Als wir unsere Betten ihrem Verwendungszweck übergeben hatten und wir uns noch ein wenig mit unseren Kollegen unterhielten, erscholl plötzlich aus der Kapitänsstube ein bröhnendes „Ruhe im



— und mit diesem Schiff entdeckten wir Dänemark

Schiff“, da wurde es ruhig, daß man beinahe die Fische schreien hören konnte. Am anderen Morgen erfuhren wir, daß es auf der Ostsee stürmisch sei und eine Fahrt in die See kein Vergnügen wäre. So blieben wir noch einen Tag hier. Um uns die Zeit zu vertreiben, gingen wir zum Strand und badeten, es war eine Lust, sich in die über 1 Meter hohen brechenden Wellen hineinzustürzen, um dann in voller Fahrt im Sand zu landen. Als wir das Baden leid waren, gingen wir in den Wald, um Maikäfer zu fangen, welche hier als Landplage unzählig erschienen. Auch machten wir uns den Scherz und legten einem Kollegen eine Flasche mit ungefähr hundert Maikäfern Inhalt ins Bett, welche die Nacht zur Schiffsplage wurden, da sie sich auch in die anderen Kojen einquartierten.

Am nächsten Morgen ging es um 8 Uhr in See. Wegen des ungünstigen Windes mußten wir dauernd kreuzen. Die See war noch sehr lebhaft, und unser Schiff geriet ins Schwanzen, was unseren Magen sehr ungehalten machte, bis er schließlich Neptun den üblichen Tribut zollte; wir waren vor Bohnen alle blaß geworden, wir legten uns darum in die Sonne, um unsere Farbe wiederzugewinnen. Als nun diese scheußliche Seerkrankheit vorbei war, waren wir in Neustadt. Wir zogen unser gutes Zeug an und gingen in den wundervollen Anlagen spazieren. Am nächsten Tage ging es weiter.

Die Küste von Schleswig-Holstein blieb immer weiter zurück, schließlich war sie nur noch als grauer Nebel sichtbar, um dann ganz zu verschwinden. Nun waren wir auf hoher See. Wasser und Luft war das einzige, was wir sahen. In der Ferne erschienen



Ein Spaziergang durch Svendborg in Dänemark



Eine Stunde vor der Abfahrt — „Alle Mann an Bord“

ab und zu die grauen Schatten von Schiffen, um gleich darauf wieder zu verschwinden. Einige Schiffe kamen uns auch entgegen, an welchen wir mit Winken vorbeifuhren. Langsam tauchte am Horizont ein grauer Streifen auf, welcher nur schwer vom Wasser und vom Himmel zu unterscheiden war. Es war die Insel Fehmarn. Aber so wie sie kam, verschwand sie wieder. Gegen Abend sagte unser Kapitän, Dänemark sei in Sicht. Wie ein geböhter Blitz sausten wir an Deck, um uns davon zu überzeugen, aber wir sahen nichts als Wasser. Unser Kapitän wollte uns mit aller Anstrengung klar machen, daß das, was wir nicht sahen, Dänemark sein sollte. Plötzlich flatterte zu unserm Erstaunen ein Schmetterling daher, der erste Bote vom Lande, welcher nun durch sein Erscheinen den Kapitän in seiner Behauptung unterstützte. Und wirklich tauchte allmählich der uns schon bekannte graue Streifen auf, welcher immer größer wurde. Schon konnte man Häuser und Bäume erkennen. Aber es war schon zu spät, einen Hafen zu erreichen, wir mußten deshalb vor Anker gehen. „Anker klar!“, so heißt das Kommando, und als wir einen guten Ankerplatz gefunden hatten, wurden die Bremsen gelöst und — rrrrr — sauste der Anker in die Tiefe.

Nun mußten wir auch Nachtwache halten, welche alle zwei Stunden abgelöst wurde. Die See bietet einen wundervollen Anblick bei Nacht. Die silbernen Wogen rauschen in den eigenartigsten Melodien, in der Ferne blinken die Lichter der Leuchttürme auf, rote Leuchtbojen und Feuererschiffe riesen eine unheimliche Stimmung hervor. Wir waren aber trotz der schauerlichen Schönheit der See froh, als unsere zwei Stunden vorbei waren. Um 6.30 Uhr heißt es wieder „Reife, Reife“. Wie der Wind fuhren wir in die Hosen, und schon erschallt das Kommando „Anker hieven“. Nun erkannten wir erst, was es heißt, Seemann sein! Gott, war das eine Dälerei! Aber Schluß damit. Kaum war der Anker hoch, — „Segel aufheizen“. Danach hatten wir Zeit, uns zu waschen.

Mit vollen Segeln geht es auf Dänemark zu. Gegen 4 Uhr nachmittags sind wir in Nieborg in Dänemark. Nachdem wir das Landungsmanöver beendet und uns in Nieborg geworfen hatten, ging es an Land. Hier mußten wir erst unser Geld gegen dänisches eintauschen. War das eine Schwierigkeit, wenn wir versuchten, uns mit Dänen zu unterhalten! Jede Frage, die wir stellten, wurde mit Achselzucken und Kopfschütteln beantwortet; aber durch Fingerzeichen verstanden wir endlich gegenseitig das Notwendigste. Die Nacht verbrachten wir auf dem Schiff vor Nieborg. Am andern Morgen, es war Sonntag, gingen wir gemeinsam in die Kirche. Nach dem Mittagessen ging es weiter nach dem dänischen Hafen Svendborg. Hier wiederholte sich das Theater mit dem Geldwechseln, wie wir es in Nieborg erlebt hatten, aber es ging schon ein wenig besser, denn wir beherrschten jetzt schon die Zeichensprache. Am andern Tage ging es wieder in See, der Heimat entgegen. Wir wollten nach Flensburg. Gegen Nachmittag ereilte uns aber ein Mißgeschick, das uns daran hinderte, dorthin zu kommen. Wir waren auf eine Sandbank geraten, auf der wir nun festsaßen, als sei unser Schiff darauf gewachsen. Nach langer mühseliger Arbeit — wir mußten die schweren Eisenbatten, die wir als Ballast mit hatten, von hinten nach vorne laden — wurde das Schiff wieder flott; und dann gingen wir, da es schon spät war, vor Anker. Als wir nun einen guten Ankerplatz gefunden hatten, erfuhren wir, daß wir in die Schußlinie eines manövrierenden dänischen Kriegsschiffes geraten waren und machten uns deshalb schleunigst aus dem Staube, um einen anderen Ankerplatz zu suchen.

Am andern Morgen, es war Sonnabend, ging es weiter nach Kiel. Gegen 2 Uhr liefen wir im Kieler Hafen ein. Hier war anlässlich der Stageralfest ein Segelbootrennen. Wie die Schmetterlinge flatterten die Segler über die Wasserfläche, ein wunderschöner Anblick. Den folgenden Sonntag nahmen wir Kiel in Augenschein und am andern Morgen, es tat uns allen leid, ging es wieder zurück zur Heimat.

Gefund und braun gebrannt, wie sich das für richtige „Weltumsegler“ gehört, kamen wir in Dortmund an. Uns allen hatte die Ferienfahrt, die wirklich eine herrliche Erholung war, ausgezeichnet gefallen. — Ob es wohl möglich ist, daß ich nochmal mitkomme? — Jedenfalls melde ich mich hiermit zur Vorsicht schon an für die nächste Fahrt.

Sehrling S. Christ, Hoesch, Elektrische Abteilung

Naturdenkmäler in Japan. Die Idee der Naturschutzgebiete hat bei dem für Naturschönheiten so empfänglichen Japaner von Anfang an viel Verständnis und Sympathie gefunden, und in neuerer Zeit sind vom Parlament in Tokio auf Anregung des verdienstvollen Botanikers Professor M. Miyoshi wiederum eine ganze Reihe von Naturschutzgebieten genehmigt worden. Neben zahlreichen zoologischen und geologischen Objekten wendet der mit unvergleichlichem Natursinn ausgerüstete Japaner sein Augenmerk besonders seltenen Pflanzen und Bäumen zu. So wurden u. a. unter Schutz gestellt die Urwaldgebiete auf der Nordinsel Hokkaido, die Wälder am Fuße des Fudzujama, Urwälder aus den gewaltigen Kryptomerien (japanischen Zypressen) auf der Insel Yaku, von denen manche bis 1600 Jahresringe aufweisen, Rieseneichen, Kampfereichen besonders, wie sie die Zierde von Heiligtümern und Tempelwäldern bilden, und die berühmten Stelzenbäume von Nishijama. Sie werden von uralten Exemplaren der Pinus Thunbergi gebildet, deren gewaltige, von lockerem Sand umgebenen Wurzeln der Wind allmählich so weit freilegte, daß die Bäume nun wie auf riesigen Stelzen zu ruhen scheinen, zwischen denen sogar Pferde hindurchschreiten können.

Aus dem Reich der Frau

Erprobt und bewährt

Heißwasserflaschen und andere aus Gummi hergestellte Gegenstände wasche man regelmäßig alle zwei Monate mit Wasser, dem etwas Soda oder Salmiak beigelegt wird, um sie vor dem Hart- und Brüchigwerden zu bewahren. Schutz vor Mückenstichen bietet eine Einreibung mit Eukalyptusöl. Spulwürmer beseitigt man durch pulverisiertes Rainfarrenkraut, das man mit Honig oder Marmelade mischt und abends in kleinen Mengen einnimmt. Die Eierproduktion der Hühner läßt nach, wenn sie durch zu reichliches Futter und zu wenig Bewegung der Fettzucht verfallen. Also für Auslauf und geringere Fütterung sorgen. Mottenfraß wird verhindert, wenn man mit Terpentin getränkte Lössblätter zwischen die einzumottenden Sachen legt. Kopierstiftleden entfernt man aus weißen Stoffen, indem man sie mit einer Mischung von drei Eßlöffel Brennspiritus und einem halben Teelöffel Salzsäure betupft und dann mit lauwarmem Wasser spült. Einen Wespennest beseitigt man so gut wie möglich aus; dann betupfe man ihn mit einem in Salmiak, Sodawasser oder Blauwasser getauchten Lappen. Erdbeeren sind gegen Rheumatismus zu empfehlen wegen der Salzsäure, die sie enthalten. Bei einer Erdbeerkur müssen drei bis vier Wochen lang täglich ein bis zwei Pfund frische Erdbeeren genossen werden. Ungeziefer in klaffenden Fußbodenrissen beseitigt man durch häufiges Waschen des Fußbodens mit Kreolinwasser. Empfehlenswert ist, die Rissen darnach auszukitteln und den Fußboden neu zu streichen. Frische Fruchtstücken auf Tischtüchern bestreue man sofort mit Salz, um zu verhindern, daß bleibende Flecken daraus entstehen. Sitztangen im Taubenschlag sind zu vermeiden, da die „sanften“ Tauben auf ihnen entlang laufen und Unruhe stiften. Einzelsäcken sind das Richtige. Verdauungsstörungen bei Kindern beseitigt man durch Fencheltee, den man mit Zucker süßt.

Turnen und Sport

Nachträgliches von den Deutschen Kampfspielen



Der Präsident des Deutschen Reichsausschusses für Leibesübungen Staatssekretär a. D. Dr. Lewald

Von den ausgezeichneten Leistungen in den leichtathletischen Wettbewerben sind die beiden neuen Rekorde ganz besonders zu erwähnen. Deutschlands Rekordspringer Wegener, Halle, erreichte im Stabhochsprung eine Höhe von 4,05,5 Meter. Weimann, Leipzig, warf den Speer 65,59 Meter weit.

Als Sieger aus dem modernen Fünfkampf (Pistolenschießen, Schwimmen, Fechten, Reiten und Laufen) ging Oberleutnant Kahl hervor, während Oberleutnant Hag Zweiter wurde. Derselbe kam durch Verlaufen im 4000-Meter-Geländelaufen um seinen sicheren Sieg. Beide nahmen in dem gleichen Wettbewerb an den Olympischen Spielen in Amsterdam teil, wobei Oberleutnant Kahl dritter Sieger wurde.

Mit der Feier der Kampfspielsieger wurde zum Schluß eine Ehrung des Präsidenten des Deutschen Reichsausschusses für Leibesübungen, Staatssekretär a. D. Dr. Lewald, verbunden. Dr. Lewald wird in diesen Tagen 70 Jahre alt. Ihm hat die deutsche Sport treibende Jugend unendlich viel zu verdanken, und diesen Dank hat ihm die deutsche Jugend am letzten Tag der Kampfspiele durch eine glänzende Rundgebung abgestattet.

Die Amerikaner in Westdeutschland

Wie schon in den beiden letzten Jahren weist auch heuer eine Mannschaft aus U. S. A. in Westdeutschland. Es ist wieder eine ganz außerordentliche Vertretung, die Amerika nach Europa schickte. Denn die amerikanischen Leichtathleten wurden aus dem Riesenschatz der besten Sportleute in schwersten Ausscheidungskämpfen ausgesondert. Daß sie über ganz außerordentlichen Können verfügen, zeigt eine Zusammenstellung der Leistungen, die von ihnen in den letzten Monaten erzielt worden sind.

Andersson: 110-Meter-Hürdenlauf in 14,4 Sekunden (Weltrekordzeit);
Warne: Stabhochsprung 4,28 Meter (Weltrekord 4,32 Meter);
Bowen: 100 Meter in 10,4 Sekunden (Weltrekordzeit), 200 Meter in 20,8 (Weltrekord 20,6 Sekunden), 400 Meter in 47 Sekunden (Weltrekord);
Gamm: Olympiasieger im Weitsprung 7,83 Meter (Weltrekord 7,89 Meter);
Bullwinkel: 800 Meter in 1:52,8 Minuten (Weltrekordzeit 1:50,6 Minuten);
Crossby: 100 Meter in 10,5 Sekunden, 200 Meter in 21 Sekunden;
Pendleton: 100 Meter in 10,6 Sekunden, 200 Meter in 20,8 Sekunden.

Diese „Bomben-Mannschaft“, zu der sich noch der schwedische Hürdenläufer Pettersson gesellt, startete auf ihrer Europareise zum ersten Male am 2. Juli in Adln. Pettersson hat schon einmal im Kölner Stadion einen Weltrekord aufgestellt. Er kämpfte auch dieses Mal mit dem Amerikaner ganz erbittert bis ins Ziel und verlor nur knapp, wobei beide dieselbe hervorragende Zeit von 14,6 Sekunden erreichten. Die deutschen Sprinter Lammers und Körnig bewiesen, daß sie augenblicklich in bester Form sind. Lammers gewann den 100-Meter-Lauf in 10,7 Sekunden, vor Bowen und Gamm (Amerika). Körnig wurde im 200-Meter-Lauf Erster. Auch im Weitsprung gab es einen deutschen Erfolg. Dohrmann ließ mit 7,22,5 Meter den amerikanischen Weltmeister um genau 1 Zentimeter hinter sich. In ihren Spezialwettbewerben waren die Amerikaner dagegen nicht zu schlagen. Bowen gewann die 400 Meter in 48,7 Sekunden und ebenso überlegen Bullwinkel die 800 Meter in 1:52,8 Minuten. Wegener konnte wegen Verletzung am Stabhochsprung nicht teilnehmen. So kam Warne, Amerika, mit 4,00 Meter zu einem leichten Siege vor Wegener (3,60 Meter) und Stechemesser (3,40 Meter). Der SC Charlottenburg verlor bei der 4x100-Meter-Staffel durch schlechten letzten Wechsel einen schon sicheren Sieg gegen die amerikanische Mannschaft. Voll und ganz gelang der



Oberleutnant Hag bei einer der schweren Übungen des modernen Fünfkampfes, dem Gelände-ritt

Charlottenburger Weltreordmannschaft aber am nächsten Abend in Düsseldorf die Revanche. Königsführte dieses Mal seine Mannschaft zu einem schönen Sieg. Er gewann auch den 100-Meter-Lauf in 10,6 vor Schüller und Lammers, während die amerikanischen Sprinter wenig zeigten. Bedinglich Bowen (400 Meter in 49,2) und Bullvinkle (1000 Meter in 2:30,8) gewannen von den Gästen ihre Rennen wieder und auch Warne erzielte mit 4 Meter abermals den höchsten Sprung. Dagegen kam Weltmeister Hamm nicht über 6,79 Meter hinaus. Weitsprungfieger wurde Mölle, Düsseldorf, mit 7,19 Meter. R.

Aus Hütte und Schacht

Jubilare der Hütte

Dreißig Jahre

Herr Josef Eichhoff, geboren am 24. Februar 1872, konnte am 1. Juli auf eine dreißigjährige ununterbrochene Tätigkeit auf unserem Werke zurückblicken. In seiner Tätigkeit als Schlosser hat er stets gute Arbeit geleistet. Heute ist Herr Eichhoff in der Werkzeugausgabe der Betriebswerkstatt Stahlwerk tätig und erledigt alle Arbeiten zur Zufriedenheit seiner Vorgesetzten. Bei seinen Arbeitskollegen ist Herr Eichhoff sehr beliebt.



Herr August Kirchhoff, geboren am 10. Dezember 1872 in Hörde, ist seit dem 3. Juli 1900 in unserem Hammerwerk tätig. Er wurde zuerst am Hammer und dann als Kranenmann beschäftigt. Hiernach hat er über dreiundzwanzig Jahre den Dienst an den Generatoren versehen und ist seit deren Abbruch als Ofenmann tätig. Pflichttreue und Arbeitseifer zeichneten ihn stets aus. Zwei Söhne des Herrn Kirchhoff sind in den Mechanischen Werkstätten beschäftigt.

Fünfundzwanzig Jahre

Ihr fünfundzwanzigjähriges Dienstjubiläum feierten: Vorarbeiter August Wafeljewski, Bauabteilung, am 8. 7. 30; Lagerarbeiter Franz Siputa, Walzwerk VIII, am 9. 7. 30; Dreher Heinrich Fischer, Dreherei I, am 14. 7. 30. Den Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Der weiteste Weg

lohnt sich für Lichtbildner und solche, die es werden wollen!

Ich bitte um Ihren unverbindlichen Besuch!

Photo-Kosfeld, Rheinische Str. 156

**Man probe und lobe
das gute Brot von Grobe!**

Zu haben in allen Werkskonsumanstalten

Kleine Anzeigen

Wohnungstausch

Biete: Drei Zimmer und Mansarde, Bad, Hechtweg und zwei Zimmer Altwohnung.

Suche: Fünf bis sechs Zimmer mit Stall und Land außerhalb Dortmunds.

Biete: Drei Zimmer mit allem Zubehör (im Geschäftshaus in Derne), 23 Mk. Miete.

Suche: Drei Zimmer in Dortmund.

Biete: Abgeschl. drei Zimmer mit Balkon und Erker, Wiffundestraße (Altwohnung).

Suche: Drei-Zimmer-Wohnung.

Biete: Abgeschl. große Drei-Zimmer-Wohnung, Balkon, Erker, Gronaustraße (Altwohnung).

Suche: Vier Zimmer.

Biete: Abgeschl. bessere Drei-Zimmer-Wohnung im Süden (Nähe Ardenweg).

Suche: Vier Zimmer oder drei Zimmer und eine Mansarde.

Biete: Abgeschl. moderne Zwei-Zimmer-Wohnung m. Mans., Karpfenweg.

Suche: Zwei Zimmer privat oder Werkswohnung.

Biete: Zwei schöne große Parterre-Zimmer, Unnaer Straße.

Suche: Drei Zimmer privat oder Werkswohnung.

Adressen bei der Werkspflegerin.

Verschiedenes

Eine

Korbflasche

zu 20 Liter und drei Korbflaschen zu je 25 Liter zu verkaufen.

Ein guterhaltener

Klappwagen

zu verkaufen.

Ein guterhaltener

Bromenadenwagen

(weiß), zu verkaufen.

Ein guterhaltener

Tischparlaphon

mit Doppelschneckenfederwerk und Platten zu verkaufen oder gegen gutes Herrenrad zu tauschen.

Ein Photo-Apparat

13x18 mit allem Zubehör für 40 Mark zu verkaufen oder gegen Herrenrad zu tauschen.

Zwei guterhaltene 1½schläfige

Sprungfeder matrassen

zu kaufen gesucht.

Ein Gartentisch

zu kaufen gesucht.

Gut möbl. Frontzimmer

mit sep. Eingang in nächster Nähe des Werkes zu vermieten.

Adressen bei der Werkspflegerin.

Ost- und Westpreußen-Verein Dortmund e. V.



Der Rheinisch-Westfälische Hauptverband heimat-treuer Ost- und Westpreußen läßt in diesem Jahr wieder Sonderzüge nach und von Ostpreußen über Berlin, Schneidemühl, Kirchau fahren. — Kein Umsteigen! Schnellzugsbeförderung! Weil es Gesellschafts-sonderzüge genannten Verbandes sind, fahren sie mit 33 1/3 % Ermäßigung. Es nehmen hierfür Anmeldungen entgegen und erteilen Auskunft zu jeder Tageszeit:

Fritz Poped, Unnaer Straße 25, parterre, Karl Kiehlmann, Braunschweiger Straße 11, Joh. Kochel, Leibnizstraße 12, W. Piotrowiki, Soester Straße 14.

Sparen

das Gebot der Stunde

Günstige Angebote erleichtern es Ihnen!

Darum



**Anzeigen
studieren**

Sie vermeiden
Neuanschaffungen,



wenn Sie Ihre Garderobe bei Hagedorn ehemisch reinigen und nach der Mode färben lassen. Wer seine Kleider zu Hagedorn bringt, spart viel Geld.

Färberei

Hagedorn

Filialen in allen Stadtteilen Dortmunds

Zuerst Ihr Heim!

Für wenig Geld können Sie es gemütlich machen. Kaufen Sie Tapeten, Farben, Lacke usw. bei Hilkenbach, Bleichmärsch 1

„Vemlinde“-Marken. Tapeten, sehr schöne Muster, von 15 Pf. an. Tisch-Linoleum und Teppiche in großer Auswahl.

Kauft bei

unseren

Inserenten

Uhren - Ketten - Verlobungsringe

sowie Reparaturen
gut, reell, billigst beim Uhrmachermeister

Brefeld, Oestermärschstr. 42
Ruf 38139

Salatum

**Der Teppich für
JEDERMANN**

150 x 200 200 x 250 200 x 300
RM. 6,30 RM. 10,50 RM. 12,60

Heimann-Rottkamp

DORTMUND: Westenhellweg 73, Hansastraße 84, SCHWERTE:
Hörder Straße 13, GELSENKIRCHEN: Kreuzstr. 4,
HERNE: Bahnhofstraße 44.

Wilhelm Trompeter

Oestermärschstr. 63 Ruf: Norden 371 94

Spezialgeschäft für moderne Blumen-
binderei, Trauerkränze in geschmack-
voller Ausführung in jeder Preislage
Topf- u. Schnittblumen zu jeder Jahreszeit



Wenn

Achenbach

die Ringe macht, wird in der Ehe nur gelacht!

Rheinische Straße 24

Uhren Goldwaren, Bestecke, Reparaturen
Vorzeiger dies. Anzeige erhält 10⁰ Rab



Pianos
seit 100 Jahren als
Qualitäts-Pianos

weltbekannt,
Sehr preiswert
zu günst. Beding.
Kataloge frei!

**Pianofabrik
Gerh. Adam
Fabriklager
Dortmund**
Westenhellweg 136
(Nahe Körnerplatz)
Stimmungen und
Reparatur, billigst.



Markenräder

Spezialität:
Opel, Bismarck

**Sämtliche Ersatzteile
und Rennartikel**

Vernickeln
Emaillieren
Reparaturen

**Motorräder
Sprechapparate**
Stets neue Platten

H. Grewe
Oestermärschstr. 38

**Brauchst nicht
weit zu „loofen“**
kauf bei

Griepkoven

■ Leder
■ Gummiabsätze
■ Bedarf

Oesterholzstraße 84
Rabattmarken Vemlinde

UHR - REPARATUR
Billig und gut!
Feder RM 2.-
Reinigen „ 2,50
usw.

1 Jahr Garantie

DIERSE

Uhrmacher
Dortmund
Stahlwerkstr. 87

27,50 kostet die Anfertigung eines
modernen Anzugs oder Mantels mit
sämtlichen Zutaten von eingebrachtem
Stoff. — 2 Anproben

Reparaturen und Aufbügeln billigst
Stofflager

D. Stoppelman

Oesterholzstraße 91 — Telefon 364 12

Stumpfe Messer bringt man zum
Fachmann
Rasier- u. Küchenmesser sowie sämtliche
Arten von Messern.

Ernst Beckort, Moritzgasse 3

Erste Solinger Spezial-Schleiferei seit 1918

Spezialität: Verkauf von Stahlwaren
feinster Qualität.

29,-
kostet die Lieferung
eines modernen
MANTELS d.
Anzugs
mit sämtlichen Zutaten
aus mitgebrachten Stoffen.
Guter Sitz u. Verarbeitung.
Bessere Ausführung, sowie
Reparaturen und Wenden
billigst.
Raff DORTMUND
Jetzt Brückstr. 13

Das Kriegsbuch des aktiven Soldaten!

Soeben erschien
von unserem
langjährigen Mitarbeiter
Gustav Flechsig

**MIT GOTT-
GEGEN GOTT**
TRILOGIE DES
WELTKRIEGES



Kartonierte RM. 2,85
Ganzleinen RM. 3,50

Zu beziehen durch
jede Buchhandlung
sowie gegen Voreinsendung des
Betrages von 3,15 bzw. 3,80 RM.
(einschl. Porto) auf Postscheck-
konto Essen 18 070 oder in Brief-
marken an

Hütte u. Schacht
Düsseldorf
Schließfach 10 043

**Küppersbusch
Homann
Junkers Ruh**

Zu den
niedrigsten
Preisen und
günstigen
Zahlungs-
bedingungen

Rudolph Wilke
Westenhellweg 132

Ihren gebrauchten Herd nehmen wir in Zahlung



Josef Witt, Weiden (Opl.)

Ältestes und größtes Spezial-Versandhaus
der Art Deutschlands

mit eigener Spinnerel von
32 500 Spindeln, mit eigener Weberei
von 640 Webstühlen

gibt kurze Zeit ab:

Nr.	Preise per Mtr.	dreite	Mk. Pf.
85	Gardinen, sog. Vorhangstoff, aus prima feinen Garnen, mit Indan- thron-goldfarb. Streifen	70 cm	0.24
86	Welfes Hemdentuch, leichte Sorte mit Schnittkante	70 cm	0.25
87	Welfes Hemdentuch, für gute halb. Wäschestücke	80 cm	0.45
88	Welfes Hemdentuch, mittelstark- fädig, dicht geschlossene vorzügliche Qualität für besonders solide gute Wäschestücke	80 cm	0.65
89	Welfes Maccotuch, sehr feinfädig, dicht geschlossen, aus garantiert rein ägyptischer Baumwolle für bes. feine bessere Hemden und Wäsche- stücke	80 cm	0.72
90	Baumwolltuch, ungebleicht, sehr strapazierbar, fast unverwundlich im Gebrauch	78 cm	0.49
91	Hemdenflanell, indanthrenfarbig, gestreift, gute besonders reißfeste Sorte	72 cm	0.38
92	Hemdenflanell, außerordentlich halbbare, fast unzerreißbare kräftige Qualität, fast unverwundlich im Ge- brauch	78 cm	0.64
93	Handtücher, dicht geschlossene kräftige Strapazierqualität ..	40 cm	0.45
94	Hemdenzephyr auch für Blusen ge- eignet, gute Sorte, schöne Muster 70 cm		0.48
95	Wischtücher, gute Sorte, strapazier- bar, 45 mal 45 cm ..	p. 1/2 Dutzend	0.98
96	Damentaschentücher, weiß, gute solide Sorte, mit Hohlsaum, 30 mal 30 cm	per 1/2 Dutzend	0.88

Gelegenheitskauf!

97 Welfes Hemdentuch, rein weiß, ga-
rantiert reine, ausgekochte Baum-
wolle ohne jeden Appreturzusatz,
dicht geschlossen, dah. ganz vorzüg-
liche, besonders gute Qualität 80 cm

**Bis auf weiteres 10% Rabatt. An Stelle
erhalten Sie auf des Rabattes auf
diese Preise noch Wunsch kostenlos
eine schöne, gutgehende Wanduhr oder
Standuhr oder 7 Meter halbbare zurückge-
setzte Stoffe.**

Abgabe von jedem Artikel bis 100 Meter bzw.
20 Dutzend an einen Kunden. Versand erfolgt
per Nachnahme von Mk. 10.- an. Portofreie
Lieferung von Mk. 20.- an.
Zurücknahme jeder Ware auf meine Kosten.
Zurückbezahlung des vollen ausgelegten
Betrages, wenn trotz der Billigkeit etwas
nicht entsprechen sollte. Zurückbezahlung
des vollen Betrages auch dann, wenn Sie
nicht die volle einwandfreie Überzeugung
finden, daß meine Waren unter Berücksich-
tigung der guten Qualitäten bedeutend
billiger als andererseits sind.

Jos. Witt, Weiden 355 Opl.

Fr. Linscheid

Oestermärschstr. 64 - Ruf 7849

**Sarg-
magazin**

Geschäftsstelle des
Bestattungsvereins

„EOS“

Großes Lager in Särgen von der
einfachsten bis zur feinsten Ausführung
und sämtliche Beerdigungsartikel

Zum guten Einkauf an der Lippe



v. Mk. 3,50
an
Ia. Qualität
kaufen Sie bei

Franz Michael,
Dortmund,
Oesterholzstraße 81

Reparaturen von Uhren aller
Art schnellstens und billigst

... und Tapeten ???
... und Farben ???

Nur: Tapeten- und Farbenzentrale

Trogemann

Lichthaus Assauer, Oestermärsch 74/76

H. Rademacher

Gegründet 1746

**Herde, Oefen, Waschmaschinen
Haushaltungs-Artikel**

Dorsten

Lippestraße

F. BUCKSTEGGE

DORSTEN

■ Hüte, Mützen,
Wäsche, Schirme

Größte Auswahl

✚ Drogerie Einhaus ✚

Kranken- und Tischweine, Weinbr.,
Rum und Likör in großer Auswahl.
Verbandstoffe.

Artikel zur Kranken- u. Kinderpflege

Hoesch- Konsum- Anstalt

Verkaufsstelle I:

Bornstraße 191

Verkaufsstelle 2:

Dechenstraße 41

Verkaufsstelle 3:

Stahlwerkstraße 8

Verkaufsstelle 4:

Burgholzriedlung

**Mit Wirkung ab 1. Juli 1930
haben wir unsere Preise ermäßigt!
Z. B. kosten heute:**

Schmalz	59, 67, 70, 95 Pf. je Pfund
Ia geräuch. westf. Bauchspeck	120, 130 Pf. je Pfund
Ia geräuch. westf. Rückenspeck	110 Pf. je Pfund
Margarine	48, 54, 55, 60, 85 Pf. je Pfund
Kokosfett in Tafeln	48 Pf. je Pfund
Salatöl	70, 110 Pf. je Liter
Gouda-Käse, 45%	120 Pf. je Pfund
Edamer Käse, vollfett	90 Pf. je Pfund
Tilsiter Käse, vollfett	110 Pf. je Pfund
Stangen-Limburger in Stanniol	48 Pf. je Pfund
Schnittnudeln, lose	34 Pf. je Pfund
Eier-Schnittnudeln in Paketen	60 Pf. je Pfund
Eier-Makkaroni und Eier-Spaghetti in Paketen	72 Pf. je Pfund
Eier-Suppennudeln, lose	52 Pf. je Pfund
Weizenauszugmehl, lose	26 Pf. je Pfund
Diamantmehl	140 Pf. 5-Pf.-Btl.
Hartweizengrieß	30 Pf. je Pfund
Reis	20, 22, 28, 30, 38 Pf. je Pfund
Viktoria-Erbesen, gelbe	20, 27 Pf. je Pfund
Erbesen, grüne	22 Pf. je Pfund
Mittelbohnen, sauber verlesen	26 Pf. je Pfund
Linsen	29 Pf. je Pfund
Graupen	24, 25, 28 Pf. je Pfund
Haferflocken	26 Pf. je Pfund
Korn- und Malzkaffee	25 Pf. je Pfund
Kaffee	190, 245, 285, 340, 400 Pf. je Pfund
Apfelgelee	36 Pf. je Pfund
Apfelkraut, rheinisches	42 Pf. je Pfund
Rübenkraut	24 Pf. je Pfund
Plockwurst, westfäl.	160, 200, 210, 260 Pf. je Pfund
Fleischwurst und Polnische	108 Pf. je Pfund
Leberwurst	110, 140 Pf. je Pfund
Mettwurst, geräuchert, reines Schweinefleisch	180 Pf. je Pfund
Kernseife, 200 g Frischgewicht	14 Pf. je Stck.
Leinölseife, beste	27 Pf. je Pfund
Stampfzucker, grob und fein	28 Pf. je Pfund
Zündhölzer	28 Pf. je Paket

Ferner:

Gemüse-Erbesen	52 Pf. je 1-kg-Dose
Erdbeer-, Johannisbeer-, Apfel-, Pflaumenmarmelade	95 Pf. je 1-kg-Eimer
usw.	