

Hütten-Zeitung

des
Schalker Vereins
Bereinigte Stahlwerke Aktien-Gesellschaft

7. Jahrgang.

Zuschriften sind unmittelbar an die Schrift-
leitung „Hütten-Zeitung“ zu richten.

17. Februar 1927

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

Nummer 7.

Weltwirtschaft.

Alle Länder, welche daran teilzunehmen wünschen, rüsten zur ersten großen Weltwirtschaftskonferenz, welche der Völkerbund veranstaltet und die am 5. Mai ds. Js. in Genf ihren Anfang nehmen wird. Auch eine Reihe von Staaten, welche dem Völkerbund nicht angehören und sonst nicht viel von ihm wissen wollen, haben ihre Teilnahme an dieser wichtigen Zusammenkunft zugesagt. So vor allen Dingen die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die sich nach dem Kriege zu einem der wichtigsten Wirtschaftsgebiete entwickelt haben. Die Sowjet-Republik hat ihre Teilnahme aus politischen Gründen verweigert.

Die Tagesordnung der Konferenz, die vor kurzem bekannt wurde, sieht eine Auslese fast aller für die Wirtschaft der Völker wichtigen Gegenstände vor. Wenn auch nur ein Teil zu einer glücklichen Lösung gebracht würde, so wäre das ein großer Gewinn für viele Völker. Wenn vor allen Dingen in der Ueberbrückung der Zollschranken der 35 europäischen Wirtschaftsgebiete eine Erleichterung geschaffen würde, so würde unser alter Erdteil vielleicht seine führende Stellung in der Weltwirtschaft, die er vor dem Kriege hatte, die er aber nachher teilweise an andere Kontinente abgeben mußte, wiedergewinnen, was auch unserer nationalen Wirtschaft zu Gute kommen würde.

Es ist sehr lehrreich und bezeichnend, zu sehen, wie sich der Welthandel nach dem Kriege ver-
schoben hat. Zur Vor-
bereitung der Weltwirt-
schaftskonferenz hat der
Völkerbund eine Denks-
schrift herausgegeben,
die darüber interessante
Aufklärungen gibt. Sie er-
gibt im Einzelnen etwa folgendes: Europa ist in seinem Anteil von 58,5 auf 50 Prozent zurückgegangen, Südamerika von 6,1 auf 5,7 Prozent; da-
gegen ist Nordamerika von 14 auf 18,3, Asien von 12,3 auf 16, Australien
von 2,6 auf 3,3 Prozent gestiegen und Afrika mit etwa 4,2 Prozent stabil
geblieben. Die gesamte Welthandelsziffer, die 1913 auf 37,9 Milliarden
Dollar bewertet wird, ist, umgerechnet, nur auf 39,6 Milliarden Dollar
angestiegen. Die deutsche Beteiligung am Welthandel ist von 13,1 Pro-
zent auf 8,2 Prozent im Jahre 1925 zurückgegangen, wobei zu berücksichtigen
ist, daß es sich hier um die zusammengezogenen Zahlen von Aus- und Ein-
fuhr handelt, daß also in Wirklichkeit, da 1925 einen starken
Einfuhrüberschuß ergab, die deutsche Beteiligung sich noch mehr zu unsern
Ungunsten verschoben hat; die exakten Zahlen lauten für die Einfuhr: 9,3
gegen 13,1, für die Ausfuhr: 7 gegen 13,1 Prozent des Welthandels.

Die gleiche Erscheinung, eine starke Verschiebung des Welthandels
zum Nachteile Europas, ergibt sich aus der Denkschrift bei einer Betrachtung
der Angaben über die Richtung des Welthandels. Danach hat Europa
1913 60,4 Prozent, 1925 nur noch 53 Prozent seiner Ausfuhr nach den
Vereinigten Staaten gerichtet, 25,3 gegen 20,4 Prozent nach China und
23,3 gegen nur noch 6,6 nach Japan. In bezug auf die Einfuhr liegt die
Verschiebung ähnlich. Dahingegen hat Asien 1913 6,2, 1925 jedoch 9,9
Prozent nach den Vereinigten Staaten geliefert und 31,2 gegen 16,7 Pro-
zent von dort 1925 eingeführt. Es ist das ein deutlicher Beweis für die

Verlegung des Schwerpunkts des internationalen Warenverkehrs in der
Richtung nach dem Pazifischen Ozean — also zwischen Amerika und Asien —
aber auch im Verkehr mit allen andern Weltteilen sind solche Verschiebun-
gen zu verzeichnen; so hat Australien gegen früher 71 jetzt nur noch 54
Prozent seiner Einfuhr aus Europa bezogen, und auch Argentinien verzeich-
net einen Rückgang der Europa-Einfuhr um ein Fünftel.

Noch hat Europa nicht auf allen Gebieten seine Ueberlegenheit ver-
loren. Aber wenn man feststellt, daß z. B. die Roheisen- und Rohstahl-
gewinnung bereits mit über 50 Prozent der Weltproduktion von den Ver-
einigten Staaten gedeckt wird, und daß die Zahlen dort von Jahr zu Jahr
steigen, während sie in Europa in den letzten beiden Jahren fast genau
stehen geblieben sind, so erkennt man, welcher besonderen Anstrengungen es
bedürfen wird, um den europäischen Anteil am Welthandel auch nur zu
erhalten, geschweige denn wieder auf die Vorkriegsbedeutung zu bringen.



Das Kraftwerk des Schalker Vereins

von der Wildenbruchstraße aus gesehen.
(Zum Aufsat in der vorliegenden Ausgabe.)

Das sind sehr lehrreiche
Zahlen, die vor allen un-
sern früheren Feinden zu
denken gegeben haben. Sie
haben geglaubt und gro-
benteils beabsichtigt,
Deutschland durch den
Krieg aus der Weltwirt-
schaft auszuschalten, um
selbst die Früchte dafür
einheimen zu können. Aber
es ist eben ganz anders ge-
kommen. Sie selbst sind
zum großen Teil die Ge-
schädigten. Frankreich und
Belgien, Italien und an-
dere europäische Staaten
haben durch ihren Wäh-
rungsverfall eine große
wirtschaftliche Einbuße er-
litten, und auch das stolze
England, dessen Handels-
neid es an die Seite unse-
rer Feinde von 1914
führte, macht augenblicklich
schwere Zeiten durch. Was
allerdings wir selbst durch
Krieg und Inflation zu
leiden gehabt und zum Teil
noch nicht überwunden ha-
ben, spüren wir selbst am
eigenen Leibe. Das Erbe
hat eben das goldschwere
Amerika angetreten. Dort

hat der Krieg der Wirtschaft einen riesenhaften Aufschwung gebracht, wie er
in der Wirtschaftsgeschichte aller Zeiten noch nicht dagewesen ist. Wenn Europa
seine Vertreter zur Weltwirtschaftskonferenz schickt, so werden sie hoffentlich
unter diesem Eindruck stehen und einsehen, daß nicht durch Krieg, sondern nur
durch die Befriedigung der Völker eine gute wirtschaftliche Grundlage ge-
schaffen werden kann.

Manche unserer Leser wird die Mitteilung interessieren, daß die
englische Regierung die erste Rate zur Auszahlung der bisher von
ihr anerkannten Guthaben an die ehemaligen deutschen Kriegs-
und Zivilgefangenen (einschließlich Sanitätspersonal) überwiesen hat.
Es handelt sich vorläufig um einen Betrag von 4 Millionen Goldmark, also
um den vierten Teil der englischen Guthaben. Alle ehemaligen Heimkehrer,
die sich in englischer Gefangenschaft auf britischem oder französischem Boden
befunden haben bzw. deren Erben, auch wenn sie bereits ihr Guthaben
ganz oder teilweise in Baviermark erhalten haben, werden aufgefordert, auf
Vollkarte mit deutlicher Handschrift der Restverwaltung für Reichs-
aufgaben, Berlin W. 9, Königgräber Straße 122, folgende
Angaben zu machen: „Betr. Englisches Guthaben. Vor- und Zunahme.
Genaue jetzige Adresse. Geburtstag. Letzter deutscher Truppenteil zur Zeit
der Gefangennahme. Nummer der englischen Gefangenen-Kompagnie bzw.

Depot oder Lagerbezeichnung. Erben verordneter Heimlehrer haben außerdem eine amtliche Bescheinigung über ihre Erbberechtigung beizubringen. Jeder weitere Zulauf in den Schreibern an die Restverwaltung ist zwecklos und verzögert die Bearbeitung. Die Auszahlung der Guthaben erfolgt nach der Reihenfolge des Eingangs der Anträge und nur durch die Post. Da über 200 000 Einzelguthaben in Frage kommen, wird die Auszahlung geraume Zeit dauern.

Politischer Rundfunk.

Der Schwerpunkt des politischen Interesses der Welt ruht nach wie vor auf China. Die Ereignisse in diesem 1000jährigen Reich überstürzen sich. Aus dem bisher Geschehenen geht aber schon hervor, daß das erwachte Nationalgefühl der Chinesen zu einer Macht geworden ist, der die bisher dort einflussreichen anderen Mächte auf die Dauer nicht mehr gewachsen sind. Zwar bekämpfen sich in China selbst noch der Norden mit dem Süden. Aber es sieht fast so aus, als ob es bis zu einer Einigung der bisher feindlichen Landesteile nicht mehr sehr weit wäre. Sie besteht schon jetzt und würde in dem gleichen Augenblick bestimmt auch greifbare Formen annehmen, wenn eine auswärtige Macht, mag es nun England oder Japan sein, mit Waffengewalt einen Angriff auf die chinesische Staatshoheit unternehmen würde. Das haben offenbar auch die Engländer inzwischen erkannt und daher beschlossen, die nach China zum Schutze ihrer Interessen in Schanghai entsandten Truppen vorläufig auf englischen Boden, in Hongkong oder Singapore zu landen. Dort sollen sie die weitere Entwicklung abwarten.

Inzwischen ist den Engländern doch wieder die bisher vergeblich erbetene Hilfe geworden. Italien hat sich ganz auf ihre Seite geschlagen und will die englische Politik in China unterstützen, wenn nötig, durch Entsendung von Kriegsschiffen. Natürlich nicht der schönen Augen der Engländer wegen. England wird dafür im Mittelmeer oder in Afrika Zugeständnisse an Italien machen müssen. Geschäft ist Geschäft. Auch in der Politik.

Aber auch die anderen Mächte haben in Peking durch ihre diplomatischen Vertreter Einspruch gegen die Absetzung des englischen Generalkonsuls durch China erhoben. Mit welchem Erfolg, weiß man nicht.

Vielleicht löst sich die ganze Sache doch noch in Wohlgefallen auf, d. h. sie erledigt sich ohne Blutvergießen durch Verhandlungen. Die Vereinigten Staaten haben bereits entsprechende Vorschläge gemacht, welche auf eine Neutralisierung der Zone um Schanghai, das bekanntlich der Hauptankampfel bildet, hinauslaufen. Vorläufig haben diese Vorschläge allerdings noch nicht die Zustimmung der Chinesen gefunden, die unter allen Umständen eine Räumung chinesischen Gebietes von Truppen auswärtiger Mächte verlangen. Amerika möchte gar zu gern die früheren Fehler, die es durch seine bisherige Gewaltpolitik in China gemacht hat, wieder gut und sich durch weitgehende Zugeständnisse die Chinesen zu Freunden machen. Dem sehen die anderen Mächte natürlich neidisch und eifersüchtig zu, vor allen Japan, das trotz seiner Rasseverwandtschaft und seiner geographischen Lage ein erstes Interesse an den chinesischen Fragen geltend machen zu können glaubt. Möglich, daß die Japaner, welche alle erforderlichen Eigenschaften und zudem den Vorteil der Nachbarschaft haben, ihr Ziel am ehesten erreichen. Aber auch das ist vorläufig noch nicht klar zu sehen. Die kommenden Wochen werden jedenfalls allerhand interessante Entscheidungen bringen.

England hat in China noch einen besonderen Feind, das sind die Russen, die unter ihrem Befehlshaber Borodin wenigstens im Süden einen nicht zu unterschätzenden Einfluß haben. Die südchinesische Kantongregierung ist sehr kommunistenfreundlich. Und die englische Regierung liebt die Sowjets bekanntlich garnicht. Wenn also Rußland die Engländer schädigen oder ärgern kann, und sei es auch im fernen China, so wird es das mit Freuden tun. Der Norden Chinas, wo Tschangsolin befiehlt, ist ein Feind der Russen und dort wird wahrscheinlich England eine Hilfe ersehen. Ein ganz vorsichtiger Engländer, der offenbar noch ein harmloses Gemüt hat, ist auf eine andere Idee gekommen, um dieses völkerbundsfeindliche Schauspiel zu beenden. Er heißt Willson Harris und läßt sich über das Thema „Völkerbund und China“ in der „Daily News“ vernehmen, daß der Völkerbund geschaffen worden sei, um die Welt vor Krieg zu bewahren, und geschaffen für die Regelung von Streitigkeiten zwischen Nationen auf der Grundlage der Vernunft und der Klugheit. Seine Satzung enthalte mindestens zwei Artikel, die erlaubten, die chinesische Frage in Genf aufzuwerfen. Es würde ein schwerer Schlag für das Prestige des Völkerbundes bedeuten, wenn beide Länder, die Mitglieder des Völkerbundes und des Rats seien, etwas unternehmen würden, was auch nur von ungefähr einem Krieg ähneln würde, ohne vorher die Organisation des Völkerbundes in Anspruch zu nehmen. Gegen den Appell an den



Völkerbund spreche, daß Borodin glauben könnte, er habe jetzt das Spiel in der Hand, und daß die Vereinigten Staaten wohl kaum mit nach Genf gehen würden. Am besten sei die Vermittlung einer neutralen Macht: Deutschland, das unter dem Versailler Vertrag alle exterritorialen und andern Vorrechte aufgegeben habe, stehe besonders gut mit allen Teilen der Chinesen. Stresemann habe in der Vergangenheit Beweise für seinen Mut in der Diplomatie abgelegt. Was hier nötig sei, sei Takt und Urteilsfähigkeit.

Trotz dieser freundlichen Anrede wird hoffentlich unser Außenminister sich ergebnislos dafür bedanken, die ihm hier so liebenswürdig angetragene Vermittlerrolle anzunehmen. Das Vermitteln ist ein schlechtes Geschäft. Wir sind jetzt einmal in der glücklichen Lage, diesem Streit der anderen mit ruhigem Gemüte zuzusehen. Und dieses Vergnügen sollten wir recht ausgiebig genießen. Es hat sich uns so selten geboten. Ob die Chinesen aber so viel Vertrauen zum Völkerbund haben, wie der Engländer annimmt, muß man sehen. Wahrscheinlich ist es nicht.

In Portugal gehören Revolutionen eigentlich zum guten Ton. Augenblicklich wird wieder einmal kräftig Revolution gemacht. Es ist immer wieder irgend eine Gruppe von Militärs da, der die augenblickliche Regierung nicht gefällt. So auch jetzt. Wer Sieger bleibt, die jetzige Regierung oder die Revoluzzer; — wer kann das sagen? Es ist auch nicht sehr wichtig. Bald kommt ja doch wieder eine neue Revolution.

Sehr übel betragen sich wieder einmal die edlen Polen. Sie haben eine Reihe Deutscher aus Oberschlesien mir nichts, dir nichts ausgewiesen und glauben, daß wir uns das alles so einfach bieten lassen. Unsere Regierung hat ihnen denn auch klargemacht, daß solche unglaublichen Dinge nicht recht in eine Handelsvertragsstimmung hineinpakten, in die Deutschland mit Polen kommen wollte. Der zur Zeit noch bestehende Zollkrieg mit Polen wird also wohl weiter andauern, nicht zum Vorteil dieses ohnehin ziemlich bankrotten Landes, das allen Grund hätte, sich mit uns wenigstens wirtschaftlich auf einen guten Fuß zu stellen. Politisch ist mit diesem neuerstandenen „Staate“ ja überhaupt nicht zu reden. Die französische Freundschaft und Hilfe hat den Polen offenbar alle Vernunft geraubt. Sie sind das, was man auf gut deutsch mit dem schönen Wort „überaeschmarvt“ bezeichnet.

Kameradschaftlichkeit hilft Unfälle verhüten!

Jede Störung an Maschinen und Anlagen, alle besonderen Vorkommnisse an elektrischen Leitungen, wie Kurzschlüsse usw. dem Ablöser mitteilen! Ein kurzes Wort erspart dem Arbeitskollegen

Schmerzen und Sorge! Dir aber erspart es Gewissensbisse!

Die Seilschwebebahn auf die Zugspitze.

Seit der Eröffnung der Gornergratbahn in der Schweiz im Jahre 1898 hatte sich die Bergbahntechnik rasch zur ausschließlichen Anwendung des elektrischen Betriebes entwickelt. Es waren insbesondere aus der großzügigen Bergbahndurchbildung aller technischen Möglichkeiten des Bergbahnwesens in der Schweiz drei Hauptarten von Bergbahnen entstanden, und zwar:

elektrische Reibungsbahnen mit Längenentwicklung, sodann

elektrische Zahnradbahnen und schließlich elektrisch betriebene Standseilbahnen.

Die Reibungsbahnen mit Längenentwicklung, meterspurig und mit 70‰ Höchststeigung, wie bei der Berninabahn, traten für eigentliche Bergbahnen immer mehr zurück, gegenüber den elektrisch betriebenen Zahnradbahnen. Diese, ebenfalls meterspurig, erhielten in der Mitte zwischen den beiden Schienen eine Zahnstange, in die ein oder zwei mit den Elektromotoren des Fahrzeuges gekuppelte Triebzahnräder von oben eingreifen. Bis zu Steigungen von etwa 150 bis 180‰ führte man derartige Zahnradbahnen mit Motowagen aus, wie z. B. bei der Chambergbahn am Genfer See. Bei großen Steigungen lassen sich die starken Motore nicht mehr in einem Motowagen unterbringen. Man verlegt dann den gesamten elektrischen Motorantrieb in eine elektrische Lokomotive, die ein oder zwei Personenwagen aufwärts schiebt; derartige Zahnradbahnen wurden bis 250‰ Maximalsteigung ausgeführt, wie beispielsweise die Gornergratbahn, Jungfraubahn, Arth-Rodbahn, Wendsteinbahn usw. Aus dem Bestreben, die Trasse der Zahnradbahn bei steilen Bergen kürzer zu gestalten, den Berg also mehr in direkter Linie aufwärts anzufahren, ist dann ein besonderes Zahnradbahnsystem entstanden, wie es bei der Plattschbahn ausgeführt wurde. Die Maximalsteigung erreicht hier 500‰ und zwar durch Anwendung einer Doppelzahnstange mit seitlichem Eingriff.

Nachdem sich die Zahnradbahnen für die meisten Fälle in der Anlage als zu teuer erwiesen, entwickelte man die früher mit Wasserballast, nun mit Elektrotriebwerk betriebenen Standseilbahnen zu hoher Vollkommenheit. Auf meterspurigen Gleisen, mit Ausweichstrecke in der Mitte, verkehren zwei Wagen im Pendelverkehr auf fester Fahrbahn. Der Antrieb

erfolgt von der oberen Station mittels eines elektrischen Triebwerkes durch ein Zugdrahtseil (Mendelbahn, Salvatobahn). Die Schienen sind seilkopfförmig, um mit Zangenbremsen auf sie wirken zu können. Bei Bahnlängen von über 2,5 Kilometer sieht man zwei Teilstrecken vor (Niesenbahn), bei noch größeren Längen auch drei Teilstrecken, wie bei der Stanserhornbahn. Derartige Standseilbahnen wurden bis zu Maximalsteigungen von 670‰ ausgeführt.

Seitdem es immer schwieriger wurde, Bergbahnen als Standbahnen mit ihren meist großen Erd- und Felsbewegungen, Brücken, Tunnelbauten usw. zu finanzieren, hat sich die neuzeitliche Bergbahntechnik mit der intensiveren Ausbildung der Seilschwebebahn für den Personenverkehr zugewandt. Hierbei sind die festen Gleise durch über Stützen gelegte Drahtseile gebildet. Die Fortbewegung der beiden Personenwagen im Pendelverkehr erfolgt, wie bei der Standseilbahn durch ein umlaufendes Zugseil, das in der Regel von der oberen Station aus angetrieben wird. Diese Betriebsweise war erfolgreich zur Anwendung gekommen beim Wettersteinaufzug, der Lana-Vals-Jochbahn, der Zugerhuthahn, der Kohlererbahn. In den letzten Jahren ist es nun gelungen, ein so vereinfachtes System der Personen-Seilschwebebahn durchzubilden, daß bei sehr geringen Anlagekosten eine hohe Leistungsfähigkeit möglich wurde. Dieses neue System hatte sich zuerst bei der Seilschwebebahn Meran-Hasling betriebstechnisch und wirtschaftlich vorzüglich bewährt. Die Betriebsergebnisse dieser Seilschwebebahn für das Jahr 1924 bezeugen die hohe Leistungsfähigkeit. Es wurden insgesamt 87 600 Personen befördert. Das ist eine Leistung, wie sie außer der Rigibahn und Wengernalpbahn von keiner einzigen Schweizer Zahnradbahn erreicht wurde. (Laut Statistik hat 1923 die Gornergratbahn jährlich 34 273 Personen befördert, Jungfraubahn 58 967, Pilatusbahn 46 659 Personen; ferner unter den Drahtseilbahnen: Niesenbahn 34 135, Salvatobahn 73 497, Stanserhornbahn 27 432 Personen). Ausgeführt wurden 8850 Fahrten, der größte Monatsverkehr war im September mit 1046 Fahrten u. 11 969 Personen, der kleinste im Dezember mit 626 Fahrten und 4285 Personen. Entsprechend der einfachen Betriebsweise der Meran-Haslingbahn wurde der außerordentlich niedrige Betriebskoeffizient von 23 Prozent (Betriebsauslagen in Prozenten der Betriebseinnahmen) erzielt, während die Zahnrad- und Standseilbahnen



Bergstation Zugspitze (2805 Meter) unterhalb des Westgipfels (2964 Meter) der Zugspitze.

Schalte aus den Strom - Sonst ist der Tod Dein Lohn!



Ein Fest auf Haderslevhuus.

Erzählung von Theodor Storm. (5.)

Während sie ihn pflegte, war sein Weib verschwunden, und Dagmar, um die sich niemand kümmerte, das blaushwarze Haar wirr um ihr blaßes Gesichtchen, lief, nach der Mutter weinend, durch Hall und Gänge. Da wollte eine der Dirnen ein Gewandstück aus einer entlegenen Kammer holen; aber schreiend stürzte sie zurück, denn auf einem alten dort stehenden Bette lag ein schwarzer Leichnam, dem die Abendsonne das Gesicht beschien. Da die anderen Dirnen hinzukamen, sahen sie, es sei die Schlossfrau, die einsam hier gestorben war.

Als der Ritter aus seinem Wirtsal aufwachte, war sein Weib nicht mehr im Hause. Die Kinder lagen drunten auf dem nahen Kirchhof; der aber hatte lang' schon keine Erde mehr für neue Tote; seitwärts vom Walde war eine Niederung, dort

hatte man mit Pfählen ein Biered ausge schlagen, wohin nun alle gebracht wurden, die der Tod erschlug. Draußen

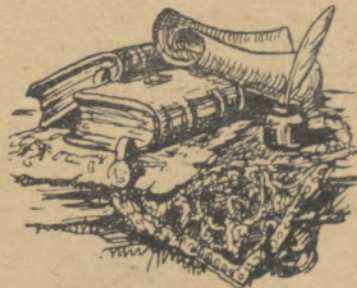
auf dem „Pestader“ war auch des Ritters Weib vergraben worden; so erzählte man ihm jetzt.

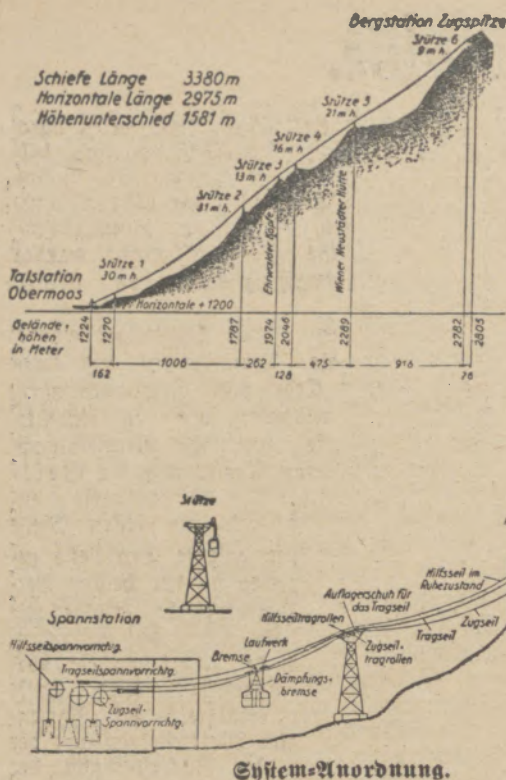
Er erwiderte kein Wort auf diese Kunde; aber er erhob sich bald von seiner Bettstatt. Den Gürtel lose um den grauen Leibrock geschlungen, die Otterkappe in die Augen gedrückt, schritt er langsam durch alle Hallen und sich kreuzenden Gänge des ganzen Hauses, treppauf und -ab; mitunter riß er eine Tür in ihren schweren Angeln auf, er stand wie hinterlistig auf der Schwelle und blickte in das düstere Gemach; aber die Zellen waren alle leer und totenstill; wo die Älteste geschlafen hatte, lag in der Fensterbrüstung noch das verhungerte Rottehlchen, das der kleine Axel ihr einst gefangen und jubelnd heimgebracht hatte; niemand hatte die Zellen öffnen dürfen, seitdem die jugendlichen Gestalten als furchbare Leichen dort herausgehoben waren.

Das Leben und die Arbeit lag danieder, alle Ordnung und Geschäft war aufgelöst; aber jeden Tag, morgens und wenn die Sonne nieder sank, machte der Ritter seine düsteren Gänge durch die Burg; er rechnete nicht mit sich, weshalb; es war auch Sonstiges nicht für ihn zu tun. Ein paarmal war Dagmar ihm leise nachgeschritten, aber er sah nicht rückwärts; auch als sie in Angst und Sehnsucht stärker auftrat, schloß nur seine Hände auf dem Rücken sich fester ineinander, und ohne sonstige Bewegung schritt er weiter. Da blieb sie stehen, legte die Finger auf ihre zitternden Lippen und verschluckte ein paar Tränen, die ihr aus den Augen fielen; dann kehrte sie um und suchte bei der alten Schaffnerin ihren stillen Unterschlupf.

Nur einmal, da bei seinem Vorübergehen das blaße Gesichtlein ihn so stumm und flehend angesehen hatte, ging er auf seinem Totengang nicht weiter. Er gedachte plötzlich einer Waise seines toten Weibes, die einst in ihrer Jugend am Thüringer Hofe auf kurze Zeit zu den gelehrten Frauen gezählt worden sei; denn sie verstand zu lesen und zu schreiben, hatte sogar den Virgilium studiert; auch Paramentenstickerei und allerlei Künste hatte sie verstanden. Sie war nun alt und lebte in einer kleinen Stadt von einem Rentlein, welches ihr die Suppe gab.

Der Ritter ging in sein Gemach; er setzte sich an seinen Schreibtisch und lud die Waise ein, zu Zucht und Lehre Dagmars in sein Haus zu kommen. Und nicht lange, so war sie mit ihrem kleinen Hausrat eingerückt; darunter fanden





System-Anordnung.

keit ganz bedeutend gesteigert werden, auf 3,5 bis 4 m/Sec. gegenüber einer Fahrgeschwindigkeit von nur 1,25 bis 1,75 m/Sec. für die schweren Wagen der Standseilbahn. Es ist auf jeder Seite der Stützen ein als Lauffschiene dienendes Tragseil angeordnet. Die beiden Personenwagen fahren im Pendelverkehr und werden durch ein Zugseil angetrieben, das in der Regel seinen Antrieb über Triebrollen von Elektromotoren in der oberen Station erhält. Außerdem sind beide Wagen durch ein Gegenseil über die Umslenkrolle der unteren Station verbunden. In der Talstation sind die Spannvorrichtungen für die Tragseile und Zugseile angeordnet. Neben dem Zugseil liegt ein Hilfsseil, das für gewöhnlich still steht und nur im Notfall die Tätigkeit des Zugseiles übernehmen kann.

Die Tragseile werden in einer einzigen Länge hergestellt ohne Zwischenkupplungen, um jeden Stoß und jede schädliche Einwirkung auf Seile und Wagen bei der raschen Fahrt zu vermeiden. Auf den wenigen Stützen liegen die Tragseile auf großen, langgestreckten Schuhen, deren besondere Bauart rasche Abnutzung der Seile

allgemein Betriebskoeffizienten von 40 bis 80 Proz. aufweisen (Gornergratbahn 44,1 Proz., Jungfraubahn 59,5 Proz., Pilatusbahn 71,3 Proz., Niesenbahn 58,8 Proz., Stanserhornbahn 68,1 Proz.).

Eine anlagentechnisch in mehrfacher Hinsicht hochbewerkswerte Anwendung findet das neue System der Seilseilbahnen bei der Zugspitzbahn. Nachdem die zahlreichen Projekte von Standbahnen zur Befahrung der Zugspitze infolge der Unmöglichkeit der Finanzierung ihrer Anlagelkosten nicht zur Ausführung kamen, war es in kurzer Zeit möglich, eine Seilseilbahn auf die Zugspitze zu finanzieren, betrug doch hier das erforderliche Anlagekapital nur 1 Million Mark, gegenüber den 15 bis 16 Millionen Mark, die das ebenfalls vorliegende Projekt einer Zahnradbahn im Tunnel erfordert hätte. Im Herbst 1924 wurden die technischen Arbeiten für die Zugspitzbahn vergeben und inzwischen ist bekanntlich die Betriebseröffnung erfolgt. Das Seilseilbahnsystem, nach welchem die Zugspitzbahn ausgeführt ist, hat den Hauptvorteil der einfachen, übersichtlichen Anordnung und der Möglichkeit, Spannweiten zu überbrücken, wie sie bisher bei Personen-Seilseilbahnen auch nicht annähernd erreicht werden konnten. Die Zahl der Stützen wird ganz wesentlich verringert, die Betriebssicherheit erhöht. Ferner kann infolge der geringen Anzahl der Stützen und der vorgezeichneten Sicherheitsvorkehrungen die Fahrgeschwindigkeit



Wettersteingebirge mit Trasse der Zugspitzbahn vom Daniel aus gesehen.



Aufziehendes Gewitter.

verhundert. Die Zugseile laufen über Rollen mit Kugellagerung und Rillen aus Sonderbaustoff. Um das Zugseil als Leitung für Fernsprecher und Sicherheitsvorrichtungen benutzen zu können, ist die Nabe von der Rille durch eine Anzahl eingeklemmte Milankonten isoliert.

Die Seilbahnwagen, deren Größe nach der Zahl der zu befördernden Personen bemessen wird, fahren mit 3 1/2 m je Sekunde Geschwindigkeit. Das Laufwerk, an dem der Wagenteiler pendelnd hängt, hat acht Räder, so daß das Gesamtgewicht auf das Tragseil gleichmäßig verteilt und die Seilabnutzung außerordentlich verringert wird. Am Laufwerk sind außerdem Bremsbänder angebracht, die das Tragseil seitlich umfassen und sofort selbsttätig einfallen, wenn das Zugseil reißt, ein Fall, der allerdings nie vorkommen wird. Außerdem kann auch der Wagenführer von Hand die Bremsen betätigen.

Für die Sicherheit der Fahrgäste ist in jeder erforderlichen Weise gesorgt, insbesondere besteht dau-

Ordnung muß sein - der Werksdieb bestiehlt auch dich!

sich ein Päckchen Pergamentrollen und beschriebener Blätter, eine sauber geschnittene Mutter Gottes und eine Anzahl von Glasscheiben, für welche man auf ihr Verlangen das sonst nur mit dünnen Därmen bespannte Fenster ihrer Kammer zurichtete.

Seitdem lebte und schlief Dagmar mit der Base. „Wir wollen es gut mitnehmen haben, Kind!“ sagte die Alte, da sie zum ersten Male sich neben dem Mädchen in ihren breiten Sessel setzte.

Und Dagmar ergriff ihre beiden alten Hände.

„Aber, du zitterst, Kind!“ rief die Base.

„Ja, Base, ich war hier so allein!“

Und die alten guten Augen sahen zärtlich auf das blasse Ding; aber Dagmar zitterte noch immer, sie war der Liebsohnen zu lang nicht mehr gewohnt. Allmählich, erst nach Monden, brach wieder ein zartes Rot durch ihre Wangen, und der süße Augenschein war wiederum darüber; wenn noch so alt, sie hatte ihn doch eine, zu der sie gehörte, die keine andere in ihren Arm nahm als nur sie.

Der Ritter aber war am Ende ein finsterner Mann geworden; die Lust und Güte seines Herzens war bei den Toten; gegen die Lebenden war seine Hand von Eisen.

So ging die Zeit um ein paar Jahre weiter. Der König hatte die Ager aufgelegt, die härteste war der Viehzehnte, und für falsche Angabe des Viehbestandes waren schwere Bußen ausgeschrieben. Der Schloßhauptmann sah den Vögten auf dem Raden, daß alles pünktlich eingetrieben werde: „Der König will es“, war seine einzige Antwort, wenn sie dagegen über des Volkes Unmacht klagten. Warfen dann die Armen sich ihm selber in den Weg, so wandte er schweigend ihnen den Rücken und schritt davon, bis der Schrei des Elends hinter ihm verhallt war.



Da eines Herbsttages, als schon der Duft des fallenen Laubes durch das offene Tor der unteren großen Halle wehte, war ein Weib hier eingedrungen, als eben der Ritter in das Freie treten wollte. Sie war eine Witwe, tief verschuldet, und um Verschweigung zweier Kinder schwer gebüht worden. Da sie unversehens ihm in den Weg trat, herrschte er sie an: „Was willst du? Geh mir aus dem Wege!“

Das Weib erschraf; sie vermochte nicht zu antworten, aber ihre Augenlider öffneten sich weit, als gebe sie dem zornigen Blick des Mannes ihre Seele preis. „Erbarmen!“ flüpfelte sie kaum hörbar und warf sich auf die Knie nieder.

Der Ritter wollte an ihr vorüberschreiten, aber der Aufschrei einer Kinderstimme machte ihn stille stehen. Als er sich umblückte, sah er sein Kind; sie stand mit einem Fuß noch auf der letzten Stufe der aus dem Treppenturm herabführenden Stiege; die schmalen Händchen, die unter dem schwarzen Ärmelsaum des weißen Kleides hervorliefen, hingen schlaff herab; ihre dunklen Augen blickten erschreckt zu ihm hinüber. „Du bist es, Dagmar?“ sprach er; er hatte vielleicht in Jahresfrist kein Wort an sie verloren. Sie aber, da sie seine Stimme hörte, war an seinen Hals geflogen und drückte weinend den Kopf an seine Brust. — Der starke Mann bedte und frug milde: „Was willst du denn, mein Kind?“

Da sprach auch sie, doch ohne aufzusehen: „Erbarmen, Vater!“ Er aber hob die Faust gen Himmel und rief: „Fand ich Erbarmen? — Die Hände hab' ich im Gebet zerrungen! Gott schwieg, und so tu' ich's auch.“

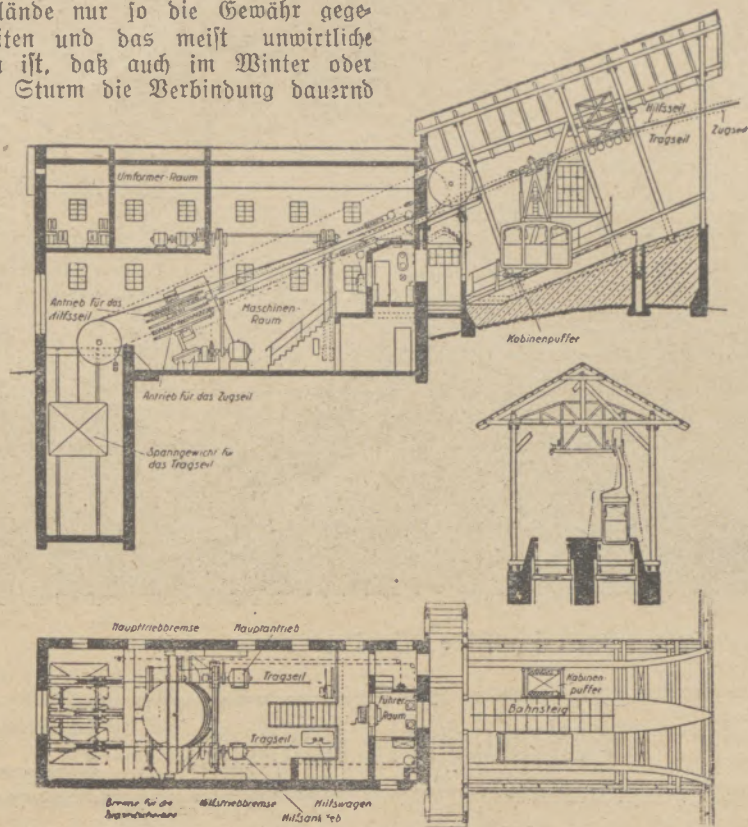
Da hob das kleine dunkle Haupt sich zu ihm auf, und aus den Kinderaugen drang so gramvoll süße Bitte, daß er verstummte und den zarten Leib, als müßte er ihn zermalmen, mit beiden Armen an sich preßte: „Mein Kind! .. Du lebst!“

Das arme Weib lag noch auf ihren Knien und hatte wortlos diesem Vorgang zugesehen; jetzt streckte eine Hand sich gegen sie: „Bist du noch hier, Weib?“

„Ja, Herr!“ und ihre Stimme bebte in Erwartung. „So gehe heim! Die Buße, ich zahle sie für dich!“ Dann hob er sein Töchterchen auf seine Arme und trug sie in sein Gemach. „Dagmar, mein Kind,“ sprach er, indem er sie sanft zu Boden ließ, „es ist so hell hier heute, und scheint doch keine Sonne von dem grauen Himmel!“ Forti. folgt



ernde Sprechmöglichkeit zwischen den Wagen und den Stationen durch ein besonderes Signallsystem. Bemerkenswert ist hierbei, daß die Seite selbst als Leiter benutzt werden, da mit Rücksicht auf die großen Spann-
Gelände nur so die Gewähr gege-
weiten und das meist unwirtliche
ben ist, daß auch im Winter oder
bei Sturm die Verbindung dauernd

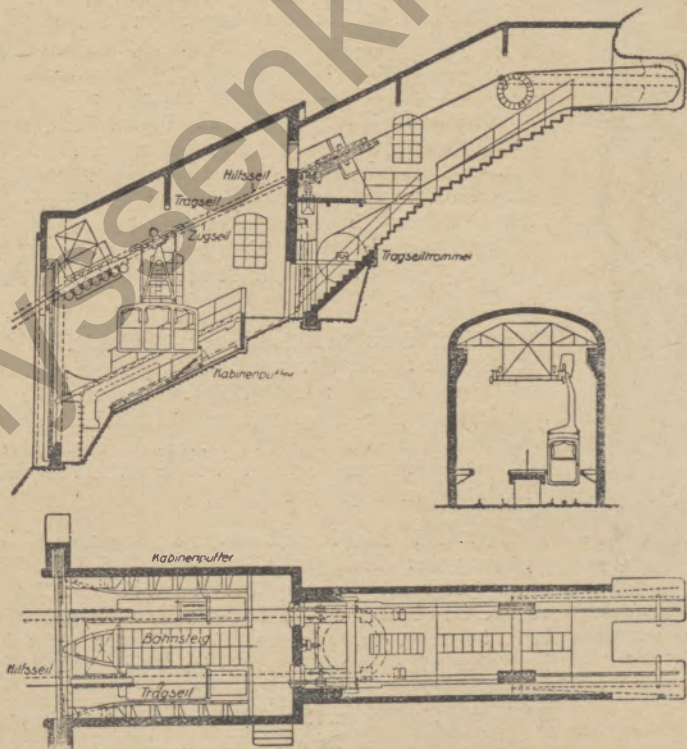


Talstation der Zugspitzbahn mit Maschinenhaus und Bahnsteig.

aufrecht erhalten werden kann. Aus diesem Grunde sind auch die Räder der Zugseiltragrollen von den übrigen Theilen der Rolle elektrisch isoliert. Der Wagenführer kann ferner den Antrieb der Bahn vom Wagen aus stillsetzen und der Maschinist in der Antriebsstation wird selbsttätig gezwungen, vor Einfahrt der Wagen in die Stationen die Fahrgeschwindigkeit zu ermäßigen. Ein unzulässig rasches Einfahren oder gar ein Ueberfahren der Stationen ist unmöglich. Ist der Maschinist in der Antriebsstation unaufmerksam, so bleibt die Bahn stehen.

Die Zugspitzbahn bei Ehrwald in Tirol bei der Talstation Obermooos liegt auf 1224 Meter Meereshöhe. Das geräumige Stationsgebäude enthält große Maschinen-, Warte- und Diensträume, ferner Wirtschaftsräume und Wohnräume für das Bahnpersonal. Der wagerechte Abstand der Stationen beträgt rund 3000 Meter, die schiefe Länge 3380 Meter, der Höhenunterschied 1581 Meter bis zur Bergstation auf 2805 Meter Höhe unterhalb des Westgipfels. Die durchschnittliche Bahnsteigung beträgt 530⁰/₁₀₀, an der steilsten Stelle über 900⁰/₁₀₀. Da der Antrieb so stark bemessen ist, daß mit 3,50 m/Sec. Geschwindigkeit gefahren werden kann, so ist es möglich, in etwa 16 Minuten die Bergstation zu erreichen. Es sind 6 Stützen vorhanden, deren größte 30 Meter Höhe hat.

Jedes der 48 Millimeter starken Litzenspiraltragsseile (Herkulesbauart) wurde in einem Stück von 3500 Meter Länge angeliefert. 35 000 Kilogramm wiegt ein Seil allein, rund 40 000 Kilogramm zusammen mit dem eisernen Hapfel, auf dem es von der Bahnstation Erwald bis zur Talsstation gerollt wird. Das Zugseil, das die beiden Wagen über die



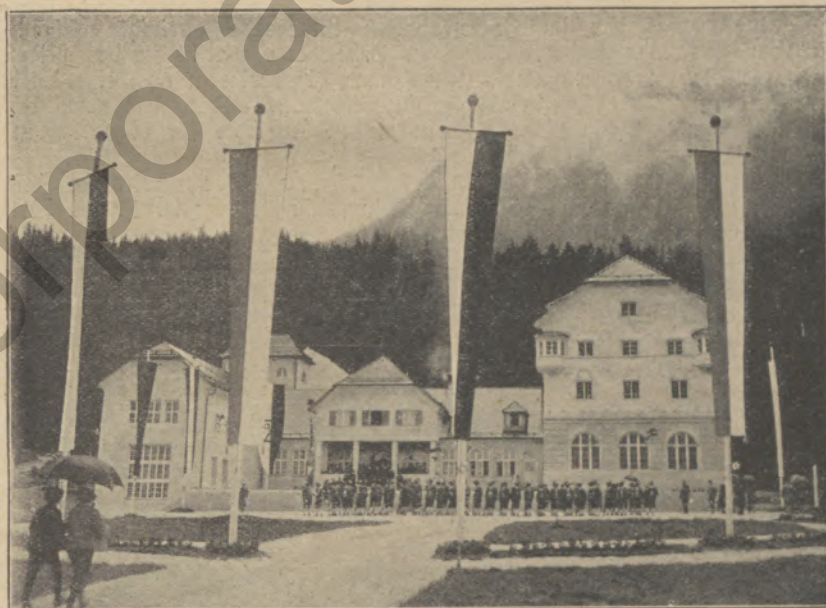
Bergstation der Zugspitzbahn mit den Umlenkrollen.

Bergstation hinweg verbindet, ist 28 Millimeter stark und in einem Stück hergestellt. Das Gegenseil hat 25 Millimeter, das Hilfsseil 19 Millimeter Durchmesser.

Die beiden Personenwagen fassen je 19 Fahrgäste und einen Führer. Neben der Tür steht der Wagenführer. Neben ihm sind auch alle Apparate untergebracht für die Betätigung der Wagenbremse, für die Telephon und sonstigen Sicherheitseinrichtungen. Die Kabine hängt stets wagerecht, da sie pendelnd am Laufwerk befestigt ist. Acht Räder verteilen ihr Gewicht, das bei voller Belastung etwa 2800 Kilogramm beträgt, gleichmäßig auf das Tragseil, so daß jedes Rad mit etwa 350 Kilogramm belastet wird. Diese Last wird von zwei normalen RSH-Rugellagern, Type 205 C, aufgenommen, bei circa 280 Umdrehungen pro Minute. Auch bei diesen Lagern sind sowohl Außen- als Innenringe beider Lager miteinander verspannt, aus den schon bei Beschreibung der Zugseiltragrollen angegebenen Gründen. Die Schmierung erfolgt durch Rohwafeline, die mittels Schmierspritze durch den hohlen Spannbolzen in das Innere der Narbe gepreßt wird. Alles Nähere ergibt sich aus Bild 9, welches die Laufradnarbe darstellt.

Bei der Zugspitzbahn liegt der Antrieb ausnahmsweise in der Talstation. Die klimatischen Verhältnisse auf dem Gipfel, der geringe in der Bergstation verfügbare Raum zwangen zu dieser Anordnung. Die beiden Antriebsseile des Zugseiles sind durch Ausgleichsantriebe (Patent Öhnsorge) miteinander gekuppelt. Dadurch werden Schnürspannungen im Seil beseitigt, und es ist außerdem möglich, mit nur einer einzigen Spannvorrichtung auszukommen, weil die Gegenseile jetzt diese Tätigkeit übernehmen kann. Der Hilfsantrieb ist in gleicher Weise ausgeführt, er kann mit dem Hauptantrieb mechanisch gekuppelt werden.

Der Antrieb erfolgt durch Gleichstrommotor. Die Energie liefert das Hochspannungsnetz des Elektrizitätswerkes Reutte als Drehstrom von 8500 Volt Spannung. Die Spannung wird durch Transformator auf 220 Volt umgewandelt und der Strom einem Drehstrommotor zugeführt, der die Gleichstromdynamo eines Umformeraggregates antreibt. Von ihr werden die Antriebsmotoren geladen und die Akkumulatorenbatterie geladen. Eine sinnreiche Schaltung ermöglicht die Einhaltung jeder Fahrgeschwindigkeit vom kleinsten bis zum höchsten Wert. Bis zu 100 PS. sind vom Hauptantriebsmotor vorübergehend abzugeben, wenn ein vollbeladener Wagen aufwärts.



Feierliche Einweihung der Zugspitzbahn, der höchsten Drahtseilbahn Europas.

Die geschmückte Talstation mit Tiroler Schützen.

ein leerer abwärts fährt. Bis zu 50 PS. Ueberschuss gibt das Zugseil ab im umgekehrten Fall. Die freierwerdende Energie kann zum Aufladen der Batterie verwendet oder ins Netz zurückgefördert werden. Falls der Drehstrom ausbleibt, springt die Akkumulatorenbatterie ohne jede Fahrtunterbrechung sofort selbsttätig ein. Ein 100pferdiger Dieselmotor steht ferner für den äußersten Fall in Bereitschaft. Er treibt bei Ausbleiben der Hochspannung die Gleichstromdynamo des Umformeraggregates an, so daß auch ohne Netzenergie elektrisches Weiterfahren möglich ist. Der Hilfsantrieb wird von einem besonderen Motor in Bewegung gesetzt. Da er durch Kupplung auch auf den Hauptantrieb wirken kann, stellt er eine weitere Reserve dar.

Außer diesen vielfachen Schaltungsmöglichkeiten, die eine Betriebsunterbrechung fast ausgeschlossen erscheinen lassen, sind weitere Sicherheits-einrichtungen vorgesehen. Bei Zugseilbruch klemmt sich der Wagen mit Sicherheit am Tragseil fest. Der Wagenführer steht dauernd mit dem Führer des anderen Wagens und mit den Stationen in Sprechverbindung. Er gibt Warnungssignale an die Stationen, er kann durch Betätigung eines Druckknopfes vom fahrenden Wagen aus den Antriebsmotor stromlos machen und die Bahn stillsetzen. Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Maschinisten im Führerstand der Talstation in jeder erwünschten Größe eingestellt. Drei Bremsen stehen zur Betätigung zur Verfügung, die zum Teil durch Druck auf einen Knopf vom sofortigen Einfallen gebracht werden können. Sobald die Wagen in der Nähe der Station gekommen sind, ertönt im Maschinistenhaus ein Klingelzeichen; es tritt ein Relais in Tätigkeit, welches den Führer zwingt, die Fahrgeschwindigkeit herabzusetzen. Steht der Führer nicht ordnungsgemäß am Steuerkontrollor oder überhört er das Klingelzeichen, so bleiben die Wagen unmittelbar vor der Einfahrt stehen. Besondere Ausschalter verhindern ein Ueberfahren der Endstellung. Bei ortsanartigen

Windstößen im Bahngebiet geben Windmesser dem Maschinisten selbsttätig akustische Zeichen und veranlassen ihn gegebenenfalls, die Fahrtgeschwindigkeit zu mäßigen. Die Windmesser können auch so eingestellt werden, daß sie selbsttätig in Gefahrenfällen die Bahn stilllegen.

An dieser Stelle mag noch kurz erwähnt werden, daß die Lagerung für die Raxbahn und Kreuzed ebenfalls in gemeinschaftlicher Arbeit mit der Maschinenfabrik Rheinland A.-G., Düsseldorf, konstruiert und von letzterer geliefert wurden.

Mit der Zugspitzbahn ist eine Verkehrsanlage geschaffen worden, die sich außerordentlich starken Besuches erfreut. Wurde doch durch sie Deutschlands höchster Berggipfel, die Zugspitze (2964 Meter ü. M.) nunmehr auch allen denen erschlossen, denen die Zeit zu längeren Bergbesteigungen fehlt, oder die den Anstrengungen und Gefahren vieltätiger Kletterei nicht gewachsen sind.

Obering. Sempff.

Ein Gang durchs Kraftwerk.

Wer vom Bahnhof aus zur Hütte kommt, stößt gleich am Ende der Wildenbruchstraße auf die langgestreckte Halle unseres Kraftwerkes, wie sie unter heutigem Titelbild zeigt. Das eintönige, summende Geräusch beim Durchschreiten der Unterführung zum Verwaltungsgebäude erweckt eine Vorstellung von den gewaltigen Kräften, die hier zur Erzeugung von Elektrizität aufgebracht werden.

Die allgemein den Kraftwerken eigene peinliche Sauberkeit steht in angenehmen Gegensatz zu all dem Staub, den sonst ein Hüttenbetrieb mit sich bringt.

Wir treten in die große Halle, deren Dachkonstruktion mit ihrem warmen Farbton den ganzen Raum hell und übersichtlich macht. Hier liegen in einer langen Reihe die Großgasmaschinen, die zum Antrieb der Generatoren (Stromerzeuger) dienen. Es ist faszinierend, dem Spiel der h'antlen Maschinenteile zuzusehen. Als Betriebsstoff für die Gasmaschinen gelangt das im Hochofenprozeß entstehende gereinigte Gichtgas zur Verwendung. Am nördlichen Ende der Halle ist zu den beiden bereits seit langem dort aufgestellten Dampfturbinen noch eine dritte Turbine von 22 000 Pferdekraften hinzugekommen. Der Kühlturm, das neue Kessel- und Pumpenhaus gehören zu den besonders für diese Turbine notwendig gewordenen Betriebsanlagen.

Wir steigen hinauf zu den Schaltbühnen. Eine verwirrende Zahl von Hebeln, Schaltern, Lampen und Meßinstrumenten! Hier ist der Ort, von dem das Kraftwerk gesteuert wird.

Von dort aus gelangen wir in die Hochspannungsräume, die in dem neu erbauten Teile der Vollenburg entgegengerufen. Überall an den Decken laufen breite Kupferschienen, die den erzeugten Strom durch die Transformatoren und Kabel ihrem Verwendungsorte zuführen. Auch hier peinliche Sauberkeit, wie überall im Bereich des Kraftwerkes. Die neuen Transformatoren wiegen mit ihrem Delinhalt einzeln ca. 40 Tonnen.

Beim Heraustreten aus dem sogenannten Schalthaus wird das Auge durch die gefällige Bauart des Schalthauses gefesselt. Auch hier hat man erreicht, ohne großen Mehraufwand einen Zweckbau nach künstlerischen Gesichtspunkten auszuführen.



Zugspitzbahn mit Blick auf die Mieminger Berge.

Gelsenkirchener Kunststcke.

„Maria Stuart“.

Am Mittwoch, den 9. Februar, wartete das Düsseldorfer Schauspielhaus zum zweiten Male mit der Schiller'schen Tragödie „Maria Stuart“ auf.

Immer wieder übt die auf historischem Hintergrund lebenswahr gezeigte große Handlung des bekannten Schiller'schen Dramas ihre tiefgehende, ergreifende Wirkung aus. Der Kampf zwischen den beiden Königinnen ist so interessant und in seinen Einzelheiten so ausdrucksreich, daß in jedem Augenblick die sich abspielenden Konflikte in Spannung halten.

So war es an und für sich eine dankbare Aufgabe, vor die das Düsseldorfer Schauspielhaus sich gestellt sah. Berthold Viertel hatte die Spielleitung und wußte in geschickter Weise die einzelnen Auftritte szenisch zu untermalen. Die Königin Maria Stuart wurde in ihrer ganzen Heroik von Eleonora v. Mendelssohn ausgefüllt. Es wurde ein in allen Einzelheiten fein nuanciertes Ausarbeiten der Person der Königin Maria empfunden. Lilly Kann war als Königin Elisabeth der Mendelssohn eine ebenbürtige Partnerin. Die Person des intrigantesten Diplomaten Burleigh führte Reif. Ritter Paulet wurde von Greid, Mortimer von Ginsberg gespielt. Es sind noch zu nennen Weber als Schweburg und Esser als Leicester.

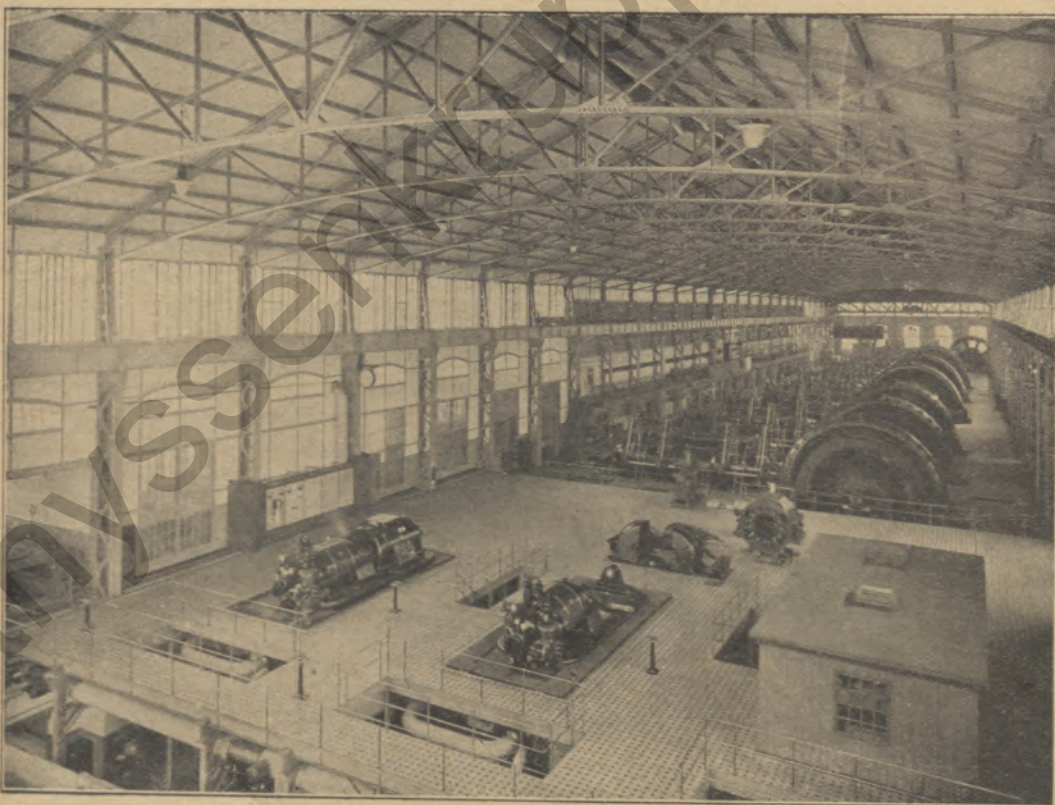
Der gezeigte Beifall des Hauses dürfte den Künstlern bewiesen haben, wie sehr man mit der Aufführung zufrieden war. — Brandstädter.

Drinnen und Draußen.

Nationalisierung und Verbesserung der Donau-Schiffahrt. Zwischen der Bayerischen Lloyd-Schiffahrts-A.-G. in Regensburg, der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-A.-G. in Wien, der Süddeutschen Donaudampfschiffahrts-A.-G., Wien, und der Königlich Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. Budapest, ist mit Beginn des Jahres 1927 eine Interessengemeinschaft abgeschlossen worden, die vor allem einer Rationalisierung der beteiligten Betriebe sowie einer Verbesserung des Donauschiffverkehrs dienen soll. Im übrigen bleiben die Gesellschaften durchaus selbständig. Sie verfügen zusammen über 92 Zugdampfer, 34 Motorboote und 741 Schleppdampfer mit 58 610 P.S. und 512 097 Tonnen Tragfähigkeit.

Das Wachsen des Londoner Verkehrs. Der Bericht der Londoner Verkehrskommission fordert eine Reihe von umfangreichen Bauten und Anlagen, deren Kosten auf 25 Mill. Pfund veranschlagt werden. Vier Themse-Brücken sind neu zu errichten, sechs Brücken zu verstärken oder zu verbreitern und zahlreiche neue Straßen im Stadtinnern sowie Ausfallstraßen neu anzulegen.

Amerikas Stahl- und Eisenerzeugung. Die Stahlerzeugung der Welt hat 1926 mit 89,5 Mill. To. einen neuen Höchststand erreicht. Der Anteil der Vereinigten Staaten von Amerika beträgt 48 250 000 To., d. h. 54 v. H. der gesamten Welterzeugung gegen 52 v. H. im Jahre 1925 und 42 v. H. im Jahre 1913. Die Roh-eisenerzeugung Amerikas belief sich im Dezember 1926 auf 3 091 000 To. (gegenüber 3 226 500 To. im November und 3 240 000 To. im Dezember 1925). Am 31. Dezember befanden sich 204 Hochofen unter Feuer (gegen 217 bezw. 234).



Blick in das Innere des Kraftwerkes.

Im Vordergrund die Turbinen, im Hintergrund die Gasmaschinen und großen Generatoren, links oben die Schaltbühne.

Tausche meine
3 Zimmer Privat Wohnung
gegen gleiche in Bulmke oder Altsiedl.
Wo, sagt die Schriftleitung, Wanner-
straße 170.

Tausche meine
2 Zimmer Privat-Wohnung
mit Stall und Keller in Bulmke, gegen
eine 3 Zimmer Werks-Wohnung. Um-
zugskosten können vergütet werden.
Zysk, Emmastraße 13.

Wohnungstausch.

Tausche 2 schöne 2 mmer Werkswoh-
nung mit Stall u. 20 Ruten Gartenland,
gegen gleiche Privat mit Stall. Besich-
tigung von 2 Uhr nachmittags ab, oder
Sonntag morgens.

Joseph Moll, Udostraße 15.

Tausche

meine 2 Zimmerwohnung in der Nähe
der Hochöfen gegen gleiche oder 3
Zimmerwohnung in der Nähe der Möbel-
fabrik Küppersbusch.

Wagner, Heinrichstr. 83.

Tausche meine

gr. 2 Zimmer-Wohnung
privat, 1. Etage, gegen eine 3 Zimmer-
wohnung, mögl. Werkswohnung, gleich-
wo.

Nikulski, Ringstr. 10.

Wer tauscht eine

2 Zimmer-Wohnung
und 1 Mansarde gegen eine 3-4 Zim-
merwohnung (am liebsten Werkswohn.)
Rob. Lachmann, Gustavstr. 6.

Tausche

2 Zimmer Werks-Wohnung
und Mansarde, gegen 3-4 Zimmerwohn.
Wannerstr. 192, rechts.

2 gr. part. Zimmer

gegen 2-3 Zimmer zu tauschen gesucht.
Beides Nähe Munscheid.

Wo, sagt die Schriftleitung, Wanner-
straße 170.

Tausche meine
3 Zimmer Privat-Wohnung
mit Stall und Keller, gegen eine 3-4
Zimmerwohnung (am liebsten Werks-
wohnung in Bulmke oder Hüllen.
Fr. Fahrenbach, Oswalstr. 14

Wer gibt jungem Ehepaar

1 Zimmer ab?

Angeb. unter K 23 an die Schrift-
leitung, Wannerstraße 170.

Junges, kinderloses Ehepaar sucht
leeres evtl. teilw.

möbl. Zimmer

Joh. Tieska, Konradstr. 9.

Wer mietet ein gut

möbl. Zimmer?

Bulmkerstr. 30, II. r.

Fast neuer

Zimmerofen

93 cm hoch, 24x30 cm Querschnitt;
gef. Form, Anschaffung wert M. 40,—.
Nur einmal gebraucht, brennt sehr
gut. Umständl. für M. 15,— z. verk.
Schuffert, Liboriusstraße 94.

1 guterhalt. Kü. henh. rd

110x75 cm, mit Nickelschulz und Ofen-
rohr, sehr preiswert abzugeben.

Alters- u. Invalidenwerk, GmbH.
Gelsenkirchen, Wannerstraße 306.

Schwarzer Gehockpoletot

gut erhalten, braune Schuhe, Größe 43,
gut erhalten, billig zu verkaufen.

Näheres Redaktion der Hüttenzeitung
Wannerstraße 170.

Fast neue Konzert-Zither

zu verkaufen.

Wo, sagt die Redaktion, Wannerstr. 170.

Gut erhaltener

Sportwagen

billig zu verkaufen.

Hohenzollernstr. 54,

I. Etage, 1 Tur links.

Leitern

aller Art, u. **Farben, Lacke,**
Leinöl für den Industriebe-
darf liefert billigst

Heinr. Lorenz, Gelsenkirchen
Wiehagen 7 Telefon 1198

Schreibtiscn

zu kaufen gesucht.

Schriftliche Angebote mit Preis an
die Schriftleitung, Wannerstraße 170.

Ein gebrauchtes, aber noch gut erhalt.

Fahrrad

zu verkaufen.

Frankenstr. 10 a, I.

Herde, Waschmasch. und Wringer

Erleichterte Zahlungsweise
Haushaltsgegenstände

Küppersbusch-
Niederlage für **Hüllen**

H. Dorlöchter, Westfalenstr. 16
an d. kath. Kirche
Fernruf 3469

Bochumerstr. 19 Bochumerstr. 19

Josef Ahmann

Maßgeschäft

Gelsenkirchen Telefon 910
empfiehlt sich zur Anfertigung von
Herrengarderobe
Auf Wunsch Zahlungserleichterung
Ständig grosses Lager in prima
Herrenstoffen.

Kraftfahrzeuge: Triumph u. Gillet
Markenfahräder: Triumph, Dür-
kopp, Panther, Phänomen Exelsior,
und Allright. Nähmaschinen: Dür-
kopp, Haid und Neu

Nur I. Qualität. Erstklas-ige Fabrikate

auf bequeme Teilzahlung.

Großes Lager in sämtlichen Zubehörsarten

Werkstatt mit mech. Betrieb

Julius Dychnas

Gelsenkirchen Bochumerstr. 27

Telephon 4324



Wasch- Wring- und Mangelmachines

nur erstklassige Ware zu billigen Preisen

Carl Frangen, Inh. Karl Kemper

Gelsenkirchen

Schalkerstr. 170 Fernruf 1786

Bequeme Ratenzahlung

Fahrräder - Nähmaschinen Sprechapparate

in größter Auswahl. Bekannt beste
Qualität. Billigste Tagespreise
Geringe An-, lequeme Abzahlung

Fahrradhaus „Neustadt“

August Specht

Gelsenk., Bochumerstr. 3 a

am Hbf. — Telefon 4188

Größte Auswahl in Ersatzteilen

REPARATURWERKSTATT

Bekanntmachung!

Zwecks Erleichterung für die Interessenten werden
wir den Verkauf unserer **Berufskleidung aller**
Art, blaue Arbeitskleidung, Lodenjoppen, Mantel
und Anzüge, Manchesteranzüge, Sporthosen und
Anzüge, Windjacken etc. ab 3. Februar 1927 im

RADIO-ZIMMER / HAUPTTOR

Montag und Donnerstag abends von 6 7 Uhr
vornehmen. In der übrigen Zeit erfolgt der Verkauf
wie bisher im Alterswerk, Wannerstr. 306. Ausweis
des betreffenden Betriebes ist unbedingt er-
forderlich. Lohnabzug wie bisher in zwei Monats-
raten, in Ausnahmefällen bei höheren Beträgen in
drei Monatsraten

Alters- u. Invalidenwerk, G. m. b. H.

In Bulmke und Hüllen sind noch einige

Ländereien zu verpachten

Reflektanten wollen sich bei der
Kolonieverwaltung melden.



Diese Kleine
Gas-Backform
macht Freude

2000

Hausfrauen in
Gelsenkirchen
besitzen sie bereits

Sie ist zum Backen und
zum Braten zu gebrauchen

Preise:

Form für 1/4 Pfd. Mehl RM. 6 75
" " 1 " " 7.75
Bratrost dazu " 1.—

Städt. Gaswerk
Gelsenkirchen

Sämtliche Schuhwaren

auf Teilzahlung

erhalten Sie bei

Blitz

Gelsenkirchen

Arminstr. 5.

Qualitäts BETTEN

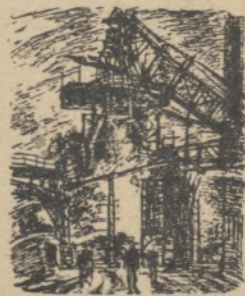
v. prima hochfein echt-
rot gestr. Bettkorp., 1^{te},
schliff. Gr. Oberbett,
Unterbett u. Kliss. mit
15 Pfd. zartweich. Feder-
füllg. A. 34.50, 44.50, 54.50
Dass. Gebett m. 17. Pfd.
Federfüllg. und 2 Kissen
Mk. 39.50, 49.50, 59.50

Bettfedern

zartw. Füllfedern 95 Pf.,
bess. Qualit. M. 1.50,
graue geschliss. Federn
M 2.50, graue Halbdau.
M 3.25, weiße Halbdau.
M 4.75, extra aussort.
6.30, graue Daune 8.5,
weiße Daune 11.90 p.
Pfd. Groß. Steppdeck,
alle Farb. M. 16.50, 18.50,
22.—. Versand üb. ganz
Deutschl. Muster und
Preisliste grat. Nicht-
gef. Umtausch od. Geld
zurück dah. kein Risiko.

Kasseler Bettenfabrik
A & M. Frankrone
Kassel Nr. 136

Hütten-Beitrag
Schalker Verein
Bereinigter Stahlwerke Altsiedl-Größelhof



Unsere Zeitung erhält doppelten Wert,

wenn die einzelnen Ausga-
ben gesammelt und aufbe-
wahrt werden; die eine reiche
Fülle wertvollen und inter-
essanten Stoffes enthaltenden
Blätter ergeben mit der Zeit
ein anregendes Nachschlage-
werk für jedermann.

Die nebenstehend abge-
bildete Sammelmappe kann
zum Preise von 1.30 Mark
bei den Zeitungsausgabe-
stellen bestellt werden.