

RUHRSTAHL

Werkzeitschrift



WERKE: WITTEN, HATTINGEN, GELSENKIRCHEN, DÜSSELDORF-OBERKASSEL, ANNEN, BRACKWEDE

14. Jahrgang

21. Juli 1939

Nummer 15



078585/4

Bahnhof im Industriegebiet

Aufnahme: Ksinfil

Eisenindustrie und Eisenbahn

Von Dr.-Ing. c. h. Walter Borbet

Eine große Wirtschaftszeitschrift, „Der deutsche Volkswirt“, gibt eine Reihe von Einzeldarstellungen über die deutsche Wirtschaft heraus. Die neueste Folge heißt: Deutschland auf Schienen.

Der Vorsitz der Vorstandes unserer Firma Dr. Borbet nimmt in der genannten Zeitschrift das Wort, um die Beziehungen zwischen Eisenindustrie und Eisenbahn eingehend zu würdigen. Wir lassen die Ausführungen von Dr. Borbet ungekürzt folgen.

Schriftleitung

Die Anlage eines engmaschigen Eisenbahnnetzes sowie dessen Ausstattung mit Oberbaustoffen und Fahrzeugen war die erste Aufgabe ganz großen Formats, vor die die Wirtschaft der Länder Westeuropas und so auch die junge deutsche Volkswirtschaft im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts gestellt wurde. Die neuzeitliche Eisenindustrie ist in ihren Anfängen und ihrer weiteren Entwicklung in entscheidender Weise durch den Eisenbahnbau bestimmt worden. Hier trat fast mit einem Schlage ein konzentrierter Bedarf an Eisen auf, der mit den Mitteln und Möglichkeiten der älteren primitiven Eisenindustrie nicht zu befriedigen war. Dieser Massenbedarf konnte nur durch Massenproduktion gedeckt werden, und so wurde

die Entstehungszeit der Eisenbahn zugleich die Periode, in der die Eisenindustrie zu den Formen des Großbetriebes überging.

England, das Mutterland der modernen Technik, hatte hierbei die Führung; von dort wie von Belgien haben zunächst auch die ersten deutschen Eisenbahngesellschaften Schienen, Lokomotiven und Radsätze in beträchtlichen Mengen bezogen. Bald aber holte die jüngere deutsche Eisenindustrie diesen Vorsprung auf.

Bei dieser Entwicklung lag die Initiative im deutschen Westen. Hier hatte als erster der Westfale Friedrich Harkort, der „Marshall Vorwärts“ auf so vielen Gebieten, seine Landsleute auf die unwälzende

Bedeutung der Eisenbahnen hingewiesen. Der parallel laufende Ausbau des Eisenbahnnetzes und der deutschen Eisenindustrie nahm in der Mitte des 19. Jahrhunderts seinen raschen Fortgang; nahezu alle großen Werke der deutschen Eisenindustrie haben damals die Herstellung von Eisenbahnmateriale in ihr Arbeitsprogramm aufgenommen. Mit dem Jahre 1860 überschritt die Schienenausfuhr zum ersten Male wesentlich die Einfuhr, und von diesem Zeitpunkt an spielte der Schienenerport in steigendem Maße eine Rolle im Wirtschaftsprogramm der deutschen Eisenindustrie. Im Jahre 1867 gab es im Bereich des Deutschen Zollvereins bereits sechs Stahlschienenwerke mit einer Leistungsfähigkeit von etwa 75 000 Tonnen.

Im einzelnen hat sich die Technik im Laufe der Jahrzehnte vielfach gewandelt und ist den wachsenden Ansprüchen des Verkehrs immer mehr angepaßt worden. An die Stelle der ersten Schienen und Schwellen aus Schweißeisen, das im Puddelprozeß erzeugt wurde, traten bald solche aus Flußeisen nach dem Bessemer-, später nach dem Thomas- und Siemens-Martin-Verfahren. Die Profile waren sehr verschiedenartig und wurden im Laufe der Zeit erheblich verstärkt. Während die Schienenlänge anfänglich 4 Meter betrug, kommt man heute bis auf 60 Meter gewalzte Länge. Ähnlich ging es mit dem rollenden Material. Hier hatte die Erfindung des Gußstahls und des Stahlformgusses seit der Mitte des 19. Jahrhunderts für Räder, Radsterne und Bandagen, Achsen und Federn bedeutsame Qualitätsverbesserungen gebracht.

Die Streckenlänge der deutschen Eisenbahnen wuchs mit den Erfordernissen der aufblühenden Wirtschaft gewaltig an. Während sie 1845 nur 2100 Kilometer betragen hatte, waren ein Jahrzehnt nach der Gründung des Deutschen Reiches bereits 34 000 Kilometer vorhanden. Heute beträgt die Betriebslänge der deutschen Eisenbahnen (einschließlich Österreich und Sudetenland sowie einschließlich der Privatbahnen) etwa 69 000 Kilometer. Die durchgehenden ein- und mehrgleisigen Reichsbahn-Hauptgleise haben eine Länge von etwa 90 000 Kilometer.

Inhalt dieser Nummer:

Eisenindustrie und Eisenbahn

Streifzüge durch die Ostkarpaten während des Weltkrieges (Schluß)

Tagung der Großeisenindustrie in Düsseldorf

Amerika, wie ich es sah (Fortsetzung)

Im Lande der Mitternachtssonne Aus dem „Bordtagebuch“ eines Finnlandfahrers (Schluß)

Hilfskreuzer „Wolf“ fünfzehn Monate auf Kaperfahrt (Fortsetzung)

„Spürnase“

Sport in unseren Werken

Die Ecke des Schachspielers

Kleine Mitteilungen



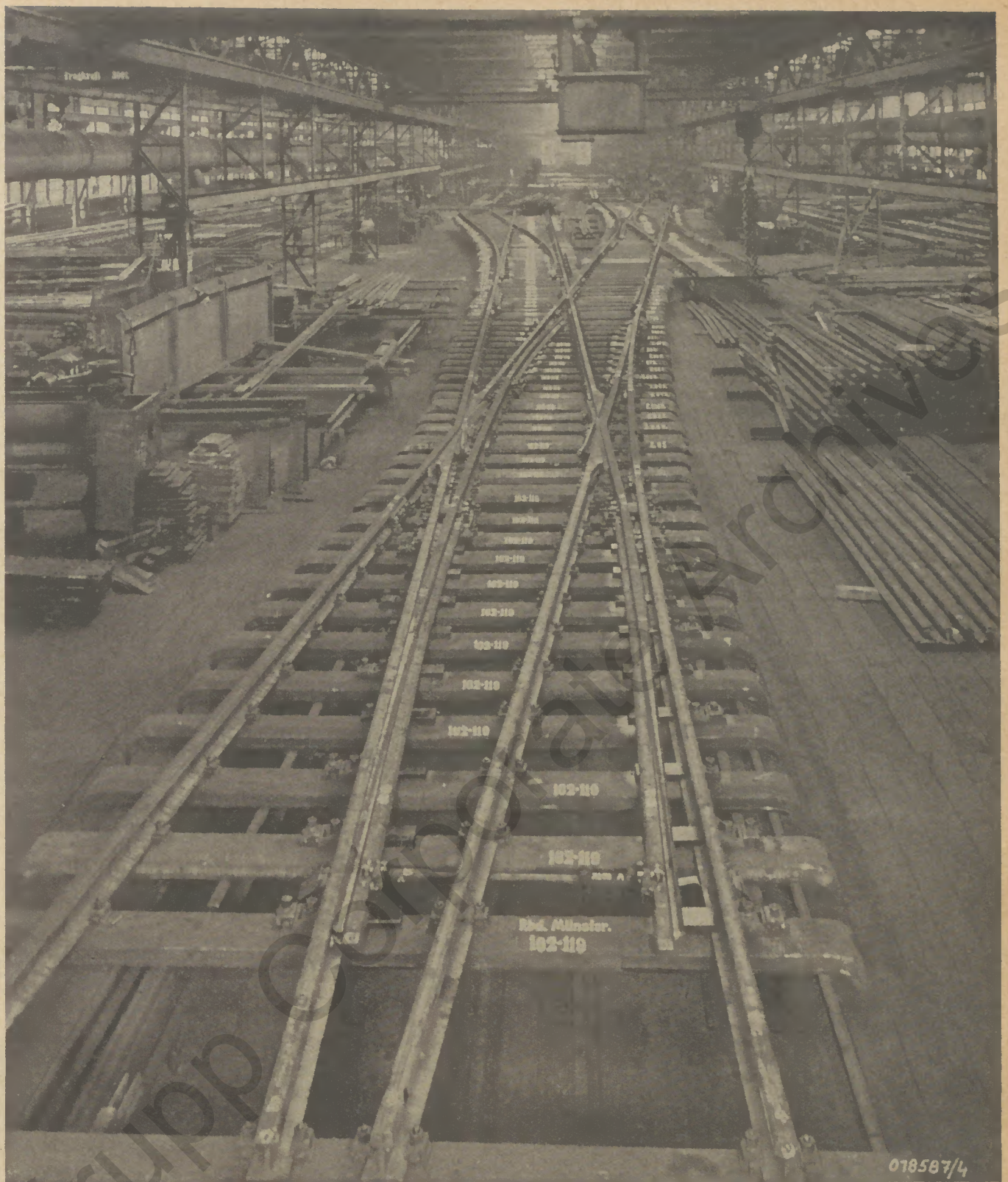
Walzen der Radreisen

Aufn.: Häublein

Insgesamt liegen

in den Gleisen der Reichsbahn 23 bis 24 Millionen Tonnen eiserne Oberbaumaterialie,

wovon knapp die Hälfte auf Schienen entfällt. Da nur reichlich ein Drittel der Hauptgleise der Reichsbahn (oder weniger als ein Viertel der gesamten einschließlich Österreich und Sudetenland rund 140 000 Kilometer ausmachenden Gleisanlagen) mit Schienen in dem heute üblichen Gewicht von 49 Kilogramm je Meter ausgestattet ist, wird die Ausrüstung des gesamten Bahnnetzes mit einem den modernen Verkehrserfordernissen entsprechenden schweren Oberbau noch einen sehr erheblichen Zeitraum in Anspruch nehmen. Die im Oberbau verlegten eisernen Schwellen haben ein Gewicht von knapp 6 Millionen Tonnen. Ferner sind Kleinereisen mit 4 Millionen Tonnen und schließlich Weichteile mit annähernd 1,5 Millionen Tonnen anzuführen. Wenn man noch die nicht unerheblichen Stahlmengen berücksichtigt, die bei Klein- und Straßenbahnen verlegt sind, so werden die gesamten im Oberbau des Altreichs, Österreichs und des Sudetenlandes liegenden Stahlmengen auf ungefähr 26 Millionen Tonnen zu beziffern sein.



Weichenbau

Aufn.: Lopp †

In den letzten Jahrzehnten sind die Erneuerungsarbeiten am Oberbau im allgemeinen bei weitem nicht in dem Ausmaße zur Durchführung gekommen, das von den Verkehrsträgern selbst als wünschenswert oder erforderlich angesehen wurde. Das durchschnittliche jährliche Erneuerungsjoll wurde seitens der Reichsbahn vor einigen Jahren — bei damals 78 000 Kilometer Hauptgleisen im Altreich und einer durchschnittlichen Liegedauer von 25 Jahren — auf 3100 Kilometer beziffert. Die tatsächlich durchgeführte Gleiserneuerung ist demgegenüber weit zurückgeblieben, wie folgende Uebersicht über die im letzten Jahrzehnt vorgenommenen Arbeiten zeigt:

Jahr	Länge der Gleiserneuerung Kilometer	Zahl der erneuerten Weicheneinheiten
1929	3383	10 056
1930	3101	12 687
1931	1830	9 281
1932	1538	5 506
1933	2646	6 387
1934	1545	7 121
1935	1336	4 581
1936	1350	5 587
1937	1238	5 512
1938	1026	6 812

Es ist also auf dem Gebiete der Oberbauerneuerung ein erheblicher Nachholungsbedarf vorhanden. Wann es möglich sein wird, diese früher teils aus finanziellen Gründen, in den letzten Jahren auch infolge der Kontingentierung zurückgestellten Arbeiten durchzuführen, steht dahin und wird wesentlich von den heute vordringlichen Anforderungen anderer Bedarfsträger abhängen.

In normalen Zeiten nahmen die Eisenbahnen durchschnittlich 10 Prozent der deutschen Eisen- und Stahlerzeugung für sich in Anspruch;

in den letzten Jahren haben die Bestellungen der Reichsbahn einen wesentlich geringeren Prozentsatz der stark gestiegenen Gesamtzeugung umfaßt. Der mittelbare Absatz an den Lokomotiv- und Wagenbau, für Hochbauten und mancherlei sonstige Zwecke ist insgesamt zahlenmäßig schwer festzustellen, allein die Tatsache, daß für die Herstellung der auf den Gleisen der Reichsbahn laufenden Fahrzeuge annähernd 8 Millionen Tonnen Stahl gebraucht sind, zeigt die große Bedeutung der Fahrzeugfabriken für die deutsche Eisenindustrie.

Der Anteil des Eisenbahnoberbaues an der gesamten Walzwerksfertigerzeugung hat starken Schwankungen unterlegen und ist in den letzten Jahren erheblich zurückgegangen, was folgende Zusammenstellung beweist:

Jahr	Walzwerks-	davon Eisenbahn-	Oberbau-Lieferungen an die
	Fertigerzeugnisse	Oberbaumaterial	Reichsbahn (Schienen, Schwellen, Platten, Laschen)
	1000 Tonnen	1000 Tonnen	1000 Tonnen
1927	11 903	1 709	1 065
1928	10 536	1 244	512
1929	11 292	1 442	772
1930	8 152	880	475
1931	5 861	771	508
1932	4 234	414	324
1933	5 463	619	441
1934	8 404	767	454
1935	11 419	910	302
1936	13 414	946	282
1937	14 118	865	294
1938	16 413	1 215	460

Während in früheren Jahren der Anteil des Oberbaumaterials durchweg mehr als 10, ja sogar bis 15 Prozent der gesamten Walzwerksfertigerzeugnisse umfaßte, ist in den letzten fünf Jahren dieser Anteil wesentlich geringer geworden und machte 1937 bzw. 1938 nur noch 6,1 bzw. 7,4 Prozent aus. Der Anteil der Reichsbahn-Bestellungen an der gesamten Oberbauerzeugung ist im letzten Jahrzehnt ebenfalls stark zurückgegangen; im Jahre 1938 entfielen von dem Inlandsabsatz an Oberbaumaterial nur 41,8 Prozent auf die Reichsbahn.

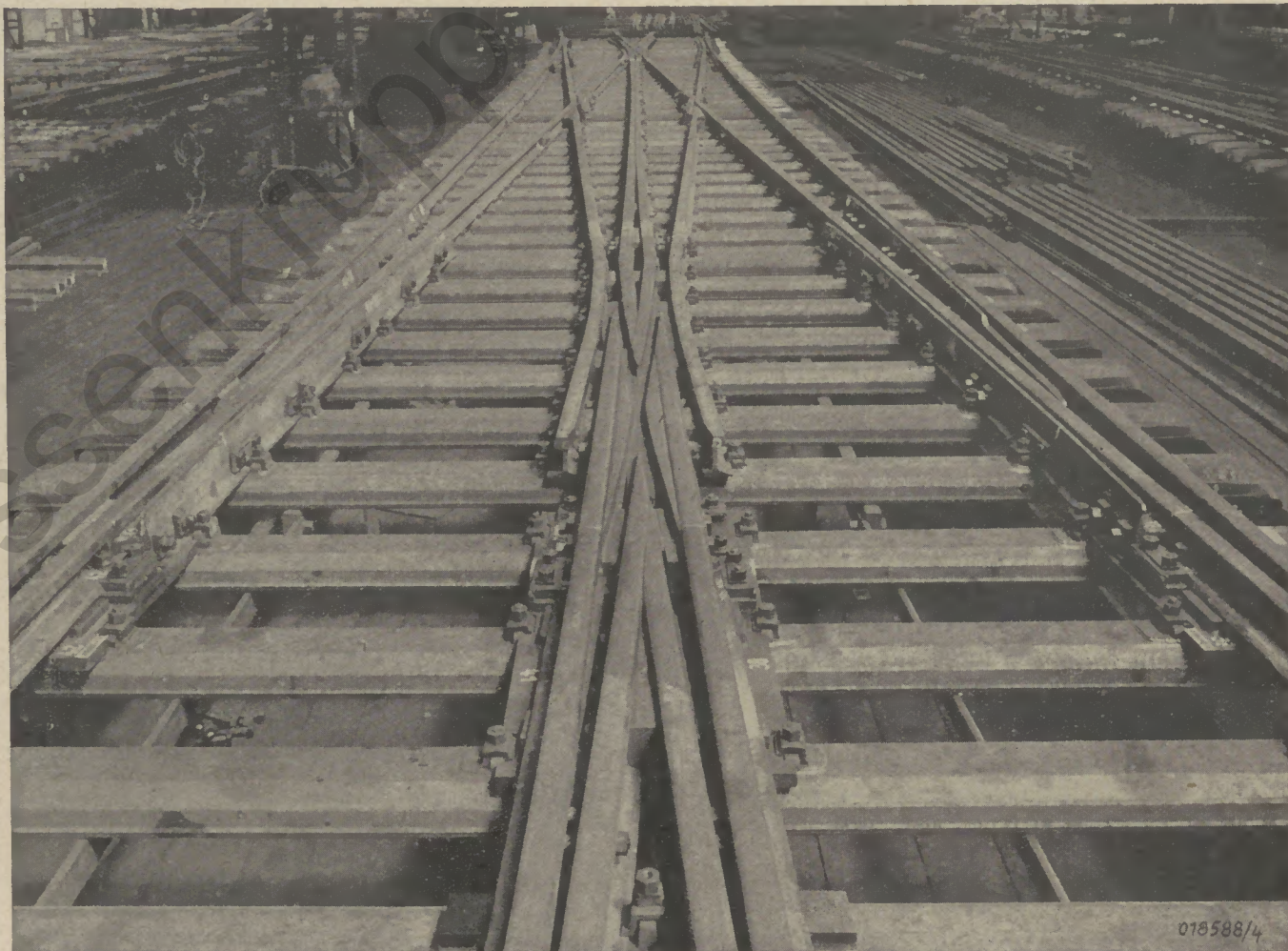
Auch der Brückenbau der Eisenbahnen kommt als wichtiger Bedarfsträger für die Eisen- und Stahlindustrie in Betracht. Ueber 800 Kilometer Gleise — das entspricht etwa der Strecke Dortmund—Breslau — sind auf stählernen Brücken verlegt, wofür etwa 1,7 Million Tonnen Stahl benötigt wurden. Dazu kommt noch ungefähr ein viertel Million Tonnen Stahl für die über Brückenanlagen hinwegführenden Straßenbrücken.

Die Gesamtmenge an Eisen und Stahl dürfte sich in den erwähnten Anlagen, zu denen noch Hochbauten, Signaleinrichtungen usw. hinzukommen, sowie den Fahrzeugen der deutschen Eisenbahnen auf 45 bis 50 Millionen Tonnen



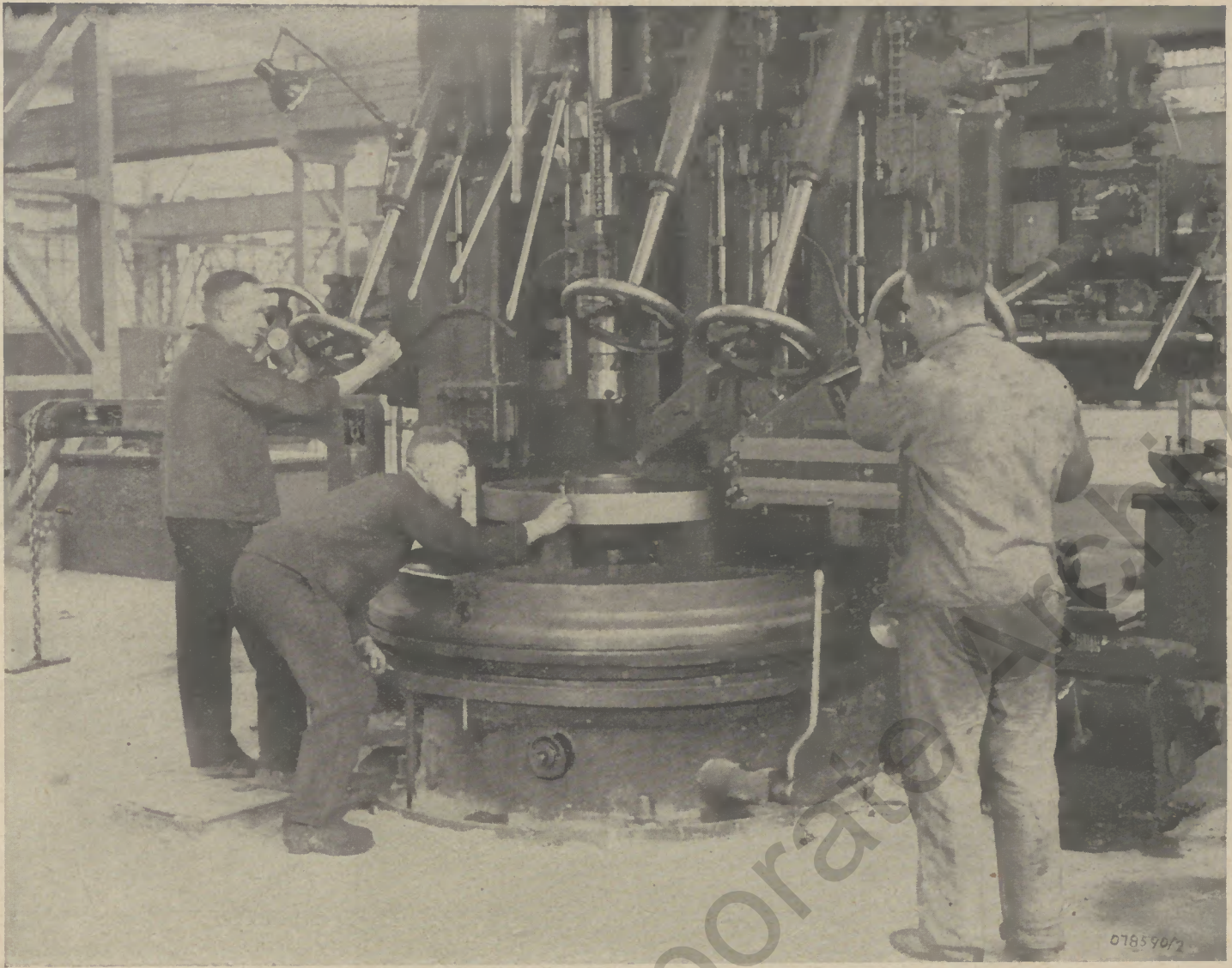
Verladen der Radsätze

belaufen, so daß mit Recht die Eisenbahnen als der größte Kunde der deutschen Eisenindustrie bezeichnet werden können. Bei der Instandhaltung, Erneuerung und Erweiterung der Anlagen und des Fahrzeugparks müssen die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, der Verkehrssicherheit und der technischen Erfordernisse miteinander in Einklang gebracht werden. Die damit entstehenden Probleme sind in der Zeit der kontingentierteisenverteilung, in der auch von anderen Bedarfsträgern größte Anforderungen gestellt werden, keineswegs immer leicht zu lösen. In früheren Jahrzehnten sind Anläufe, die Aufträge der Reichsbahn in Zeiten des Konjunkturrückganges als Reserve einzusetzen, meist schon aus finanziellen Gründen in den Anfängen steckengeblieben. In einer staatlich geleiteten Wirtschaft wird ein derartiger Ausgleich, der für die Eisenindustrie wie für die Reichsbahn selbst von wesentlicher Bedeutung ist, sehr viel eher durchgeführt werden können. Nachdem der normale Reichsbahnbedarf in den letzten Jahren aus zwingenden Gründen nicht in vollem Umfange befriedigt werden konnte, haben sich hier Auftragsreserven angesammelt, die bei einem



Doppelte Kreuzungsweiche für die Deutsche Reichsbahn

Aufn. (2): Künstl



Radscheibendrehbank

Aufn.: Heller

Nachlassen des an anderen Stellen heute übernormalen Bedarfes für die zukünftige Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens von größter Bedeutung sind.

Ebenso wie die Eisenbahnen als Abnehmer der Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie an erster Stelle zu nennen sind, so hat andererseits die Eisenbahn als Verkehrsträger die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Eisenindustrie geschaffen. An dem gewaltigen Anwachsen des Güterverkehrs, der sich seit dem Tiefstand der Krisenjahre mehr als verdoppelt hat, war die Eisen- und Stahlindustrie in den letzten Jahren erheblich beteiligt.

Von dem gesamten Güterverkehr entfallen etwa 10 Prozent auf die Erzeugnisse der Eisenindustrie,

die damit unmittelbar den Massengütergruppen Kohle sowie Steine und Erden folgt. Die Anfuhr der Erze, für die der Wasserweg in erster Linie in Frage kommt, macht außerdem mehr als 3 Prozent des gesamten Güterverkehrs der Reichsbahn aus und hat gerade in den letzten Jahren mit der zunehmenden Verhüttung deutscher Erze eine wachsende Bedeutung gewonnen. Diese eisenärmeren Erze können nur durch besonders günstige Ausnahmetarife abnahmefähig gemacht werden. Schon vor dem Weltkriege war für die Erze des Lahn-, Sieg- und Dillgebietes ein Vorzugstarif eingeführt, der inzwischen eine weitere wesentliche Ermäßigung erfahren hat und jetzt mehr als zwei Drittel unter den Sätzen der billigsten Wagenladungsklasse liegt. Ähnliche Ermäßigungen sind in den letzten Jahren für die eisenarmen Doggererze und die Salzgittererze eingeführt worden; diese werden zu den niedrigsten Tariffätzen befördert, die je in der Geschichte der Deutschen Reichsbahn zu verzeichnen waren. Dank dieser zahlreichen Ausnahmetarife ist es nicht zuletzt gelungen, die Verhüttungsmöglichkeit für die deutschen Erze zu schaffen, deren Förderung im Zeichen des Vierjahresplanes eine Verneinung erfahren hat.

Auch für zahlreiche andere Verhüttungsstoffe sind wesentliche verbilligte Ausnahmetarife eingeführt worden. Für Siemens-Martin-Schlacken sind seit 1934 Frachtsätze in Geltung, die 45 Prozent unter denen der niedrigsten Wagenladungsklasse liegen, so daß

diese Schlacken heute wieder in weitestem Umfange der Stahlgewinnung nutzbar gemacht werden können. Auch die Wiederverwertung anderer eisen- und manganhaltiger Schlacken, die früher vielfach auf Halden gestürzt wurden und deren Verhüttung damals nicht lohnend erschien, wird heute durch Frachtermäßigungen von 50 Prozent und mehr ermöglicht. Für den Transport von Schrott, der als Rohstoff besonders für die Qualitätswerke der Stahlindustrie von Bedeutung ist, werden durch weitere Ausnahmetarife wesentliche Vergünstigungen gewährt. Insgesamt gibt es

über 40 verschiedene Sondertarife, die der Verbesserung der Rohstofflage der deutschen Eisenindustrie dienen.

Dank dieser vielfachen Maßnahmen hat der Verkehr dieser Verhüttungsstoffe, der im Tiefstand der Krise 1932 nur 3,5 Millionen Mark bei einer Beförderungsmenge von knapp 1,5 Millionen Tonnen erbracht hatte, im letzten Jahre die gewaltige Menge von 18 Millionen Tonnen bei einer Frachteinnahme von etwa 30 Millionen Mark erreicht. Diese Verzwölfachung der beförderten Gütermengen stellt an die Reichsbahn gewaltige Anforderungen, denen nur mit äußerster Anspannung aller Kräfte und unter sorgfältigster Ausnutzung aller technischen Möglichkeiten entsprochen werden konnte.

Auch als Lieferant von Ruheisen und Schrott sind die Eisenbahnen für die Eisenindustrie von wesentlicher Bedeutung. Die Menge der Altstoffe, die der größte Kunde der Eisenindustrie im Jahre 1937 zur Verfügung stellte, wurde auf 470 000 Tonnen beziffert. Insgesamt kann im allgemeinen damit gerechnet werden, daß durchschnittlich etwa zwei Drittel der von den Eisenbahnen bezogenen Neustoffmengen der Eisenindustrie alljährlich als Schrott wieder zugänglich gemacht werden.

Zum Schluß sei noch kurz auf die große Bedeutung hingewiesen, die die Ausfuhr sowohl von Oberbaustoffen wie von rollendem Eisenbahnzeug für die deutsche Eisenindustrie hat. Trotz der erheblichen Schwierigkeiten im Außenhandel ist im Jahre 1938 über 15 Prozent der deutschen Erzeugung an Oberbaustoffen exportiert worden. Bei rollendem Eisenbahnzeug betrug der Anteil der Ausfuhr sogar mehr als 26 Prozent. Diese beiden Ziffern beweisen, wie groß die devisenschöpferische Bedeutung der Eisenindustrie gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnmaterials ist.

Streifzüge durch die Ostkarpaten während des Weltkrieges

Von Ferd. Mohr, Düsseldorf, Stahlwerk Krieger

(Schluß)



Der rumänische Kurort Baile-Slanic

Der Szt. Anna-See,

eine kostbare Perle des Eisergebirges, die harte Naturgewalten vor Jahrtausenden wie mit feinen Künstlerhänden schufen, eine hervorragende Naturschönheit des Szeklerlandes!

Tief im Schweigen des Urwaldes verborgen, dessen riesige Buchen, Tannen und Fichten ihn beschatten, breitet der See seinen Wasserspiegel in tiefster Vergeinsamkeit aus, zu der nicht einmal ein Weg führt, doch deuten Kreuze, die in die Rinde uralter Buchen geschnitten sind, die Richtung nach dem See hin an. Ein ungestörtes Naturleben entfaltet sich in dem stundenweiten Urwald, den Vogelsfang durchhallt, den das Wild zuweilen mit seinem Geschrei erfüllt und dessen Boden abgestorbene und vom Sturm gefällte Baumriesen bedecken.

Wie Monumente der Vergangenheit präsentieren sich Eichen, Buchen, Tannen und Fichten, in Dimensionen, die der Bewunderung wert sind, durch deren Wipfel ein leises Brausen und Summen geht, wie das verhallende Rauschen eines unendlichen Lebens. Sie bringen so recht zum Ausdruck, daß das freie Walten der Natur hier in keiner Weise durch den Eingriff der Menschen gestört oder beschränkt wird. Es würde ganz den Verhältnissen entsprochen haben, wenn ein runzeliger, alter Patriarch unter den kraftstrotzenden Eichen mit der Würde und dem Ernste eines Methusalem mich angeredet, oder ein starker Achilles unter den mit Flechte und langem Bartmoos behangenen gewaltigen Fichten mich verächtlich gefragt hätte, was ich wohl in dieser stattlichen Versammlung der Könige des Waldes zu tun habe.



Drachseilbahn, die aus dem wildromantischen Beresovitztal über ureinsame Schluchten und Täler in 1640 Meter hohe Gebiete der Ostkarpaten führt

Zwischen diesen ehrfurchtgebietenden Denkmälern der Natur machen sich jüngere Generationen breit und üppiges Buschwerk, das in den Urwäldern Zentralafrikas kaum undurchdringlicher sein kann. Ein Eldorado für mancherlei Raubgetier.

Aus der Stille dieses prächtigen Urwaldes erhebt sich der Zuderhutkegel eines erloschenen Vulkans, dessen Hänge dichter Wald umrauscht, dessen Oberfläche hohl beim Auftritt klingt und in dessen Krater der See blinkt, über den zuweilen Nebelwolken lagern. Buchen, Tannen und Fichten umstehen seinen Rand und ringsum streben imposant und mächtig höhere Gipfel empor; sie spiegeln sich in der Flut des eirunden Sees, der eine Stunde im Umfang mißt und dessen Spiegel etwa 300 Meter über der Eisflur liegt. Smaragdgrün ist der Rand des Sees, nach der Mitte zu verdunkelt sich das Wasser, tiefschwarz ist die Spiegelfläche in der Mitte.

Träumerisch steht eine Kapelle am See, an dessen dicht begrastem Ufer sich ein schmaler Pfad hinzieht, den Kreuze und Altäre zieren, die von den hierher wallfahrenden Szeklern vor Zeiten kunstlos aus Steintrümmern erbaut wurden, denn hier wird alljährlich das Fest der „Heiligen Anna“ gefeiert. Mitten im Sommer zieht die Bevölkerung der Eisflur, der Haromizel und aus dem Kaszontale in malerischer Kleidung zum See, geführt von zweigbekränzten Kreuzträgern und von Pfarrern, um der Heiligen Loblieder zu singen, die mit dem Rauschen der Waldwipfel, mit den Melodien der Vogelstimmen und dem Kreischen der Adler in weithin hallendem Echo sich ver-



Der Gipfel des Mont Nemira (1653 Meter)



Im schönen Slanictal

mischen. Vor der Kapelle sammelt sich die fromme Schar, und von dort umzieht sie unter Abfingen von Buß- und Gebetliedern den See.

Sonst ist hier das Reich der Eber, Rehe, Hirsche, Luchse und Wildkatzen sowie der anderen Bewohner der Karpatenwelt, die aus dunklen Tunnels und Korridoren der tiefen Wälder hervorbringen, um hier oben ihren Durst zu stillen.

In dieser ungestörten Einsamkeit erlebt das reiche Tierleben seine Leiden und Freuden.

Hier jubelt im Frühjahr die gefiederte Sängerschar, hier klingt am frühen Morgen das wilde Orgeln der Hirsche. Der Rehbock reibt das junge Geweih an der bemooften Fichte und scheut vor dem kapitalen Hirsch, welcher mit weitausgebreitetem Geweih dahertritt. Der Hase duckt sich ins Gras und das Eichhorn in die Zweige der Wipfel. Da aber viele Tiere auf Raub und Vernichtung anderer angewiesen sind, ist der Karpatenwald oft der Schauplatz endloser Kämpfe auf Leben und Tod. Der Marder schleicht auf Baumstämmen nach Eiern und jungen Vögeln umher, das Wirtshuhn streitet in Eifersucht mit dem Nebenbuhler, der Falke jagt nach den fröhlichen Sängern, der Adler nach dem Reh, das wilde Schwein durchschwärmt mit seinen schreienden Ferkeln die Buchenhallen, auf Kampf mit dem Wolf und Bär gefaßt, während der listige Fuchs durch das Gebüsch schleicht, um das Wirtshuhn zu überfallen, einen Hasen zu erhaschen oder ein Nest mit Eiern zu entdecken.

Im silbrigen Blau zieht der Adler weite Kreise, einem kühnen Gedanken gleich steht er hoch über allem. Jetzt hebt er sich, in wunderbarer Kurve steigend, dann wieder stürzt er abwärts, fast bis zu den Baumwipfeln, zieht flügel Schlaglos über das Tal und schwingt sich irgendwo ein.

Aber auch ganz seltsames Geschehen ist hier. Manchmal mischt sich in das natürliche Lärmen der Tiere ein Ton, unirdisch und unheimlich, jenseitig. Dann erfüllt den einsamen Wanderer plötzlich ein jähes Grauen vor

einer unbekanntem Welt und unsichtbaren Mächten, vor unbegreiflichen Dingen. Denn dieser heimliche See liegt im Bann des Geheimnisses. Sagen umweben ihn, spinnen sich um die seltsam gezackten Felsen und geben der Phantasie immer wieder neuen Stoff.

Ein Felsen hat die Gestalt eines Mönches, der in tiefster Andacht versunken dasteht. Bei längerer Betrachtung läßt sich wirklich eine Menschengestalt mit langem Bart und zurückgeworfener Kapuze erkennen. Ein anderer Fels mutet wie ein mittelalterlicher Ritter an, einer hat die Gestalt eines Adlers mit weit ausgebreiteten Flügeln. Alte Ruinen von verwunschenen Burgen und Kirchen scheinen hier und

da müde und stolz aufzuragen. Das erhabenste Merkmal des Szt. Anna-Sees jedoch ist der Friede, der auf der spiegelglatten Fläche ruht und die tiefe Einsamkeit, die ihn umströmt. Zum unvergeßlichen Erlebnis aber wird der Anblick des Sees, wenn Stürme und Gewitterregen sein Wasser peitschen, wenn es in den Ästen und Wipfeln tausendstimmig heult, wenn der Donner in vielfachem Echo von den Karpatenbergen widerhallt und düstere Wolken den hellen Tag zur Dämmerung verwandeln. Dann ist es schaurig-schön hier oben und einem zu Mute, als müsse man dem Schöpfer



Romantischer Winkel im Stanictal

danken, der uns so reich mit Wundern und tiefen Landschaftsbildern beschenkt hat.

Überwältigend ist der Rundblick über die Karpatenwelt vom Gipfel des Nagy-Çomád, der den Szt. Anna-See 350 Meter überragt und an seinem Nordrand in imposanter Größe fast senkrecht emporsteigt.

Hier stand ich versunken in staunendes Schauen, um mit einem einzigen Bogen der Augen das Wäldermeer zu umkreisen, das sich in wunderbarem Schweigen ringsum ausbreitet.

Ostwärts streift der Blick die vulkanischen Kegelsberge Büdösh und Balványos. Die Burg, deren Ruinen auf dem Gipfel des Balványos thronen, spielte während der Türkeneinfälle in dieses Gebiet eine bedeutende Rolle. Dunkle Tannen umrauschen sie, und weiße schlank Birken, deren Haargezweig sich wie ein fallender grüner Springquell dem Boden zuneigt, beleben die düstere Pracht des alten Kastells, das durch eine reiche Geschichte hindurch viel Freud und Leid in seinen Mauern widerklingen hörte. Zu seinen Füßen breiten sich weite blumige Wiesen wie Teppiche mit hellleuchtendem Arabeskenmuster und das stille, menschenleere Tal des Balványos.

Unjagbar schön dehnt sich nördlich die Çit mit ihren sonnigen Fluren, freundlich grüßen aus der Tiefe ihre anheimelnden Dörfer. Darüber hinaus wandert der Blick zu den Schwarzen Bergen der Czarna Hora an der Bukowinagrenze, die dort mit ihren neuen Gipfeln mächtig und stolz aus der Einsamkeit emporragen.

Majestätisch türmen sich im Südwesten, jenseits des Burgenlandes, bei Kronstadt, die Transilvanischen Alpen in gigantischen Formen, um die der blaue Duft der Ferne in malerischen Abstufungen liegt.

Am frühen Morgen muß man auf den Nagy-Çomád steigen, von Tusnádfürdő aus, wenn die Sonne mit wehenden Fahnen und rosafarbenen Seidenbändern wie eine jugendliche Königin aus der Moldau emporsteigt, wenn die Nebel ihre Schleier lüften und die felsigen Spitzen glühendrot wie Feuerlohen in den Himmel ragen. Dann leuchtet tief unten der Szt. Anna-See in feurigen Farben, dann wogen die Wälder der Ostkarpaten, soweit das Auge reicht. Auf der Çit glitzert goldig-silbern die Aluta, weiß schimmernde Straßenbänder winden sich durch die Haromzset, und über die Flanken der Riesen bei Kronstadt rinnt es wie geschmolzenes Gold.

Hier einen Sonnenuntergang zu verträumen ist auch ein Erlebnis, das man so bald nicht vergißt. Denn nirgends ist der Zauber der Karpatenwelt allmächtiger als auf den einsamen Höhen ihrer Berge.

Als ich dort oben stand, war es mir, als lauschte ich der stummen Zwiesprache der ewigen Mächte, die seit Jahrtausenden hier ungestört walten und in schweigendem Spiel die Wunderwerke der Natur geschaffen haben.

Aufnahmen (7): Mohr



Im Hochtal (900 Meter) von Lobercz mit dem Mont Chiliska im Hintergrund



Blick über die verschneiten Ostkarpaten vom Gipfel des Tschér-viz-nghat

Tagung der Großeisenindustrie in Düsseldorf

Mitgliederversammlung
der Wirtschaftsgruppe
und der Bezirksgruppe Nordwest



Im Radscheibenwalzwerk der Heinrichshütte, Hattingen

Aufl.: G. Liebetrau

Die gemeinsame Mitgliederversammlung der Wirtschaftsgruppe Eisen schaffende Industrie und der Bezirksgruppe Nordwest wurde durch eine Begrüßungsansprache des Leiters der Wirtschaftsgruppe und der Nordwestgruppe, Generaldirektor Dr. Ernst Poensgen, eingeleitet. Nach ehrenden Worten des Gedenkens für die im letzten Jahre Verstorbenen sprach Ernst Poensgen dem Führer namens der Eisen schaffenden Industrie den Dank für die gewaltigen Taten aus, die heute schon der Geschichte angehören. Es werde stets ein Ruhmesblatt für die deutsche Eisen- und Stahlindustrie sein, daß sie unter Einsatz aller Kräfte und Mittel in vorderster Front zur Wehrhaftmachung des deutschen Volkes beigetragen habe, daß sie den Stahl geliefert habe, aus dem die Waffen für unser Heer, die Luftflotte und unsere Kriegsmarine geschmiedet und die Bunker an der Westfront erbaut wurden.

Das mit dem Vierjahresplan der Eisen schaffenden Industrie gesteckte Ziel sei mit der gegenwärtigen Leistung unserer Hochofen-, Stahl- und Walzwerke, auch bei Außerachtlassung der Erzeugung in der Ostmark, heute schon erreicht: Seit Beginn des laufenden Kalenderjahres sei einschließlich der Ostmark, auf die etwa 3 Prozent der Erzeugung entfallen, eine durchschnittliche monatliche Roheisengewinnung von 1,63 Millionen Tonnen und eine Rohstahlerzeugung von fast 2,1 Millionen Tonnen zu verzeichnen.

In der Versorgung mit Inlandserzen seien erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen. Im vergangenen Jahr betrug die Eisenerzförderung einschließlich der Ostmark 15,1 Millionen Tonnen Roherz. Das laufende Jahr werde eine weitere Steigerung der Eisenerzförderung bringen. Die Erz- und Manganeinfuhr sei 1938 infolge zunehmenden Bedarfs rund 22,4 Millionen Tonnen gegen 21,2 Millionen Tonnen im vorigen Jahr angewachsen; das sei eine Zunahme um etwa 5 Prozent gegenüber der fast 30prozentigen Steigerung der heimischen Eisenerzförderung. — Im Hinblick auf die Außenhandelsentwicklung im laufenden Jahr komme der Sammlung von Inlandschrotts, die selbst 1938 rund neun Zehntel unseres gesamten Schrottbedarfs gedeckt habe, verstärkte Bedeutung zu. Unerlässliche Voraussetzung für die geplante Mehrverhüttung heimischer Erze sei eine ausreichende Kohlen- und Koksversorgung.

Die Ausfuhr an Großeisenerzeugnissen war von 1937 auf 1938 infolge mangelnder Aufnahmefähigkeit des Weltmarktes von 2,9 auf 2,2 Millionen Tonnen zurückgegangen. Trotzdem konnte der deutsche Anteil an der Weltverförmung 1938 noch von 20,3 auf 21,6 Prozent verbessert werden. Im laufenden Jahr kam der Rückgang der deutschen Eisenausfuhr zum Stillstand. Seit Monaten wurde die ausländische Nachfrage wieder lebhaft, so daß das Jahr 1939 in der Ausfuhr mengen- und preismäßig besser abschneiden dürfte.

In der Versorgung des Inlands war ein neuer erfreulicher Höchststand festzustellen. Dem Bedarf des Altreiches wurden im vorigen Jahr nicht weniger als 22,5 Millionen Tonnen zugeführt. Obwohl die Eisen schaffende Industrie im Jahre 1938 die Inlandslieferungen gegenüber dem Jahre 1936 um nicht weniger als 25 Prozent erhöhen konnte, ist der Auftragsbestand immer weiter angewachsen und heute größer denn je. Nach wie vor ist die Aufgabe gestellt, die gesamten Bestellungen auf die Liefermöglichkeiten abzustimmen; denn schließlich kann nicht mehr verteilt werden als erzeugt wird.

Es habe den Werken und Verbänden große Mühe gemacht, mit den häufig wechselnden und zudem ständig steigenden Anforderungen Schritt

zu halten. Alle Stellen hätten aber ihr Bestes getan, auch den stoßweise auftretenden Bedarf, der oft so plötzliche Umstellungen der Walzwerksprogramme notwendig machte, zu befriedigen, wie beispielsweise den riesigen Bedarf der Landesverteidigung, namentlich für den Westwall und andere Befestigungsbauten. Im Hinblick auf die außerordentliche Bedarfssteigerung gelte die Sorge der Eisenindustrie vor allem auch der Beschaffung des notwendigen Eisenbahntransportraumes.

Ernst Poensgen zog alsdann einen Vergleich mit der Erzeugungsentwicklung in anderen Eisenländern, der die Leistungen der deutschen Eisen- und Stahlindustrie noch deutlicher hervortreten ließ. Ebenso wie die Produktionsentwicklung in den großen Eisenländern uneinheitlich gewesen sei, so zeigten sich auch in der Preisgestaltung große Unterschiede. Gegenüber dem Krisentiefstand 1931/1932 seien die Inlandspreise in den betreffenden Inlandswährungen beispielsweise für Stabeisen gestiegen: in den Vereinigten Staaten um 50 Prozent, in England um 70 Prozent, in Belgien um 173 Prozent und in Frankreich um nicht weniger als 176 Prozent, in Deutschland aber um 0 Prozent. Wenn bei dieser Preisentwicklung auch die Währungsänderungen berücksichtigt werden müßten und die Kaufkraft der jeweiligen Währungseinheit im Lande nicht überall unverändert geblieben sei, so bleibe doch in den genannten Ländern eine ganz beträchtliche tatsächliche Preiserhöhung. Demgegenüber seien die deutschen Eisenpreise seit September 1931 unverändert geblieben, wengleich die Kostengestaltung im Laufe der letzten Jahre ungünstiger geworden sei.

Die Eingliederung der ostmärkischen Stahlindustrie habe eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf etwa 900 000 Tonnen jährlich gebracht. Der Sudetengau bringe etwa 50 000 bis 60 000 Tonnen hinzu; seine Walzwerke seien allerdings stärker entwickelt. Zur Zeit hätten Ostmark und Sudetengau einen größeren Bedarf als ihre Leistungsfähigkeit betrage. Der Ausbau der Hermann-Göring-Werke in Linz solle aber die Jahreserzeugung um 1 bis 2 Millionen Tonnen erhöhen. Noch früher, nämlich vom Herbst ab, würden die Reichswerke bei Bleckenstedt-Salzgitter erheblich zur Erhöhung unserer Eisen- und Stahlgewinnung beitragen.

Auf dem Gebiet der Leistungssteigerung und Rationalisierung ständen die Gliederungen und Werke der Wirtschaftsgruppe mit dem Verein Deutscher Eisenhüttenleute in enger und fruchtbarer Gemeinschaftsarbeit. In diesem Zusammenhang erwähnte Ernst Poensgen die Leistungen der deutschen Eisenindustrie mit dem Ziel einer Verbesserung ihrer Erzeugung nach Menge und Güte und weiterer Werkstoffersparnisse.

Neben der technischen Rationalisierung und Leistungsverbesserung verlange die stetig zunehmende Verknappung an Arbeitskräften auch eine Verwirklichung des Leistungsgedankens im Einsatz der menschlichen Arbeitskraft. Für die Werke der Eisen schaffenden Industrie dürfe auf dem Gebiet der Nachwuchsheranbildung eine bahnbrechende Pionierarbeit in Anspruch genommen werden. Der Arbeiterwohnsstättenbau habe von jeher zu den bevorzugten Gebieten der Sozialarbeit der eisenindustriellen Werke gehört.

Zum Schluß seiner Ausführungen unterstrich Ernst Poensgen die Aufgabe der Eisen schaffenden Industrie, dem Führer auf seinem Wege volle Hilfe zuteil werden zu lassen. Was immer auch kommen möge: Die deutschen Eisen- und Stahlindustriellen würden mit ihrer bewährten Gesolgshaft, die heute schon ihr Außerstes hergebe, zusammenstehen und ihre ganze Kraft dafür einsetzen, dem deutschen Volke die zur Verteidigung seiner Grenzen notwendige Rüstung zu verschaffen und zu sichern.



017572/22

Von Gustav Göbel, Henrichshütte

(4. Fortsetzung)

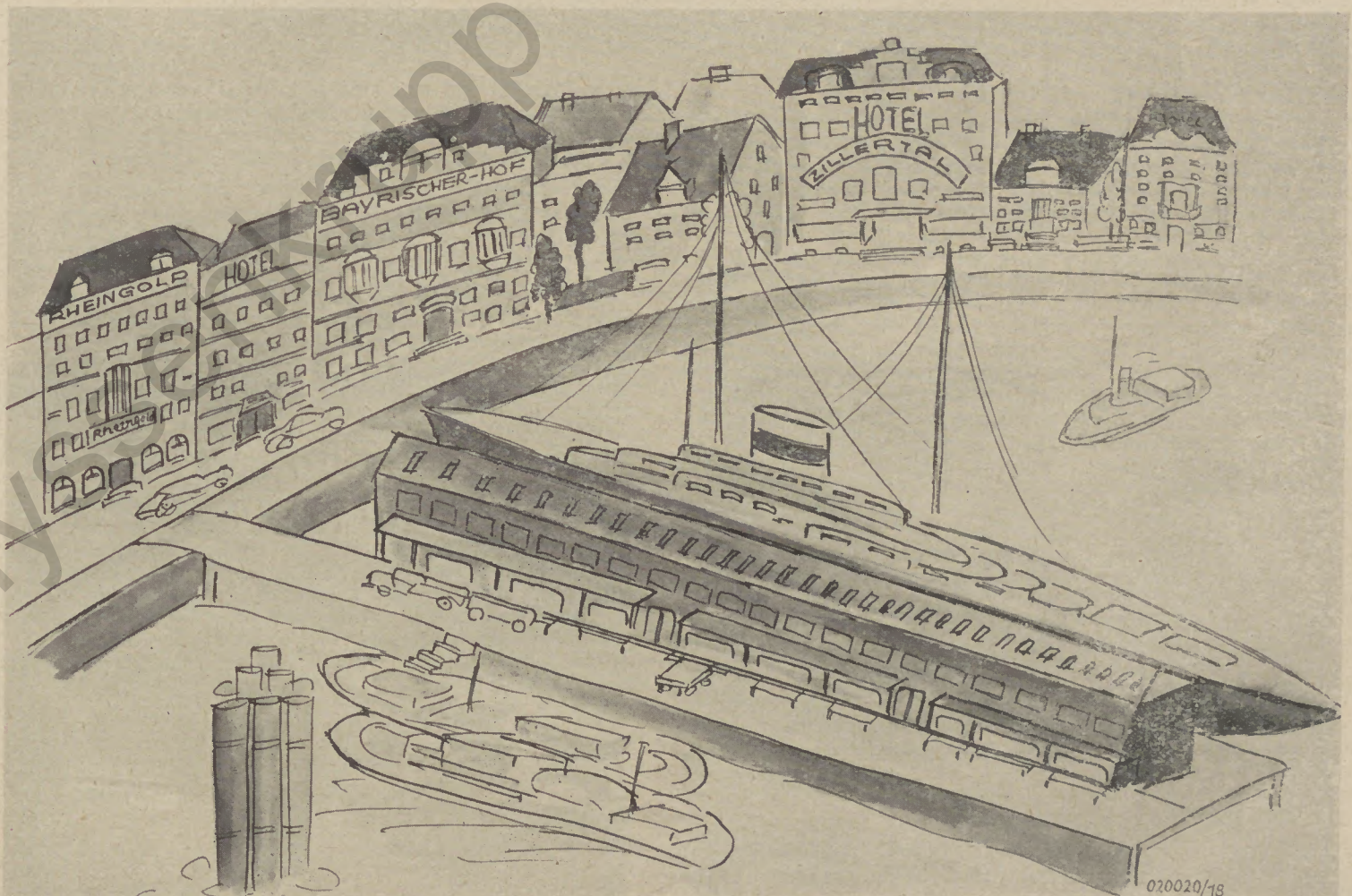
Wie wirkte sich das Zusammenleben und -arbeiten mit den Amerikanern aus? Der Amerikaner kennt natürlich die Gründlichkeit, Sauberkeit und Genauigkeit des Deutschen. Da er selbst oft mehr Wert auf oberflächliches Arbeiten legt und gerne solche Dinge verrichtet, die ins Auge springen, darüber hinaus die Arbeit nicht um der Arbeit willen liebt, sondern als einen unvermeidlichen Zwang betrachtet, um Geld zu verdienen, überläßt er solche Arbeiten, in die man sich förmlich hineinknien muß, gerne dem Deutschen. Er ist dabei jedoch ein guter Kamerad, der neidlos unsere Leistungen und Ergebnisse anerkennt. Obwohl bei uns vielfach die Meinung vorherrscht, in Amerika würde schneller gearbeitet als hier, trifft dies nicht zu, denn erstens stehen den Amerikanern bedeutend mehr Rohstoffe sofort zur Verfügung, auch ist das Angebot an Arbeitskräften größer. Daneben wird (natürlich abgesehen von Betrieben, in denen Deutsche beschäftigt sind) viel „auf Pfuß“ gearbeitet, so daß alle Sachen ein gutes, sauberes Aussehen haben, aber nicht den Wert und die Qualität deutscher Erzeugnisse erreichen.

Der eigentliche Amerikaner ist sehr begeisterungsfähig, aber auch ebenso leicht zu leiten. Wer ihm eine Sache recht schmachhaft und überzeugend vorsetzen kann, dem folgt er willig. Da sich nun sämtliche Hez- und Propagandamittel (Presse, Film und Radio) überwiegend in Händen von Juden befinden, die von diesen Machtmitteln in ihren Hezkampagnen gegen Deutschland eifrig Gebrauch machen, müßte man nun glauben, daß bei den Amerikanern großer Haß gegen Deutschland vorherrsche. Das ist es ja

latzfächlich auch, was die Juden bezwecken wollen, und daß es ihnen nie restlos gelingen wird, spricht eigentlich zu Gunsten der vernünftigen Amerikaner. Wenn die Amerikaner uns Deutschen auch nicht ausgesprochene Zuneigung entgegenbringen, so ist ihre Haltung doch streng neutral. Unsere Leistungen im Kriege sowie die technischen Leistungen der jüngeren Zeit wurden von ihnen stets restlos anerkannt.

Ich entsinne mich noch, welche Begeisterung es bei den Amerikanern auslöste, als die Helden des ersten geglückten Ost-West-Fluges — Hauptmann Köhl, v. Hühnefeld und Fitzmaurice — in New York eintrafen. Schon beim Empfang in der City Hall wurde der Verkehr von den unübersehbaren Menschenmassen in den umliegenden Straßen lahmgelegt.

Noch größer war die Begeisterung, als das Luftschiff „Graf Zeppelin“ zum ersten Male über den Wolkenkratzern von Manhattan auftauchte. Obwohl die Juden schon damals versuchten, den wahren Wert dieses technischen Wunderwerkes nach Möglichkeit herabzusetzen, konnten sie doch die Begeisterung der Massen nicht abschwächen. Während der Ueberfahrt wurden stündlich Berichte über den Standort des Luftschiffes sowie Wetternachrichten durchgegeben, die dann von Mund zu Mund weiterreikten. Ganz New York war geschmückt und wartete auf das Erscheinen des Luftriesen, und alles schien sich programmgemäß abzuwickeln, als plötzlich die Nachricht eintraf, daß „Graf Zeppelin“ bei den Bermuda-Inseln in einen furchtbaren Orkan geraten sei. Die Aufregung steigerte sich von Stunde zu Stunde, da die schlimmsten Nachrichten und Vermutungen verbreitet



020020/18

Die Hudsonstreet mit deutschen Hotels und Gaststätten

wurden. Einmal hieß es, das Luftschiff habe wässern müssen, da die Horizontalsteueroberflächen abgerissen seien, dann hörte man wieder, „Graf Zeppelin“ habe höchstens noch für zwei Stunden Brennstoff. „Will she make it?“ hieß es überall und unter diesem Motto wurden schon die tollsten Wetten abgeschlossen. Endlich hörten wir im deutschen Seemannsklub in Hoboken die erste vernünftige Nachricht, die besagte, daß das Backbord-Horizontalluder beschädigt sei, der Schaden jedoch durch das persönliche Eingreifen Knut Ekeners, des Sohnes von Dr. Ekeners, soweit behoben sei, daß das Luftschiff seine Fahrt nach New York fortsetzen könne. Wie atmeten wir nach dieser Nachricht auf und wie freuten wir uns, als wir gegen Abend vom Dache des deutschen Seemannsklubs aus den stolzen Lustriesen über New York schweben sahen. Das Luftschiff wurde von vielen Flugzeugen umkreist. Unter diesen befand sich auch eine deutsche Junkersmaschine (es hieß Zrl. Heria Junkers sei die Pilotin), die unter den Amerikanern größte Bewunderung erregte. Zur damaligen Zeit wurden nämlich in Amerika weder Tiefdecker (Typ Junkers) gebaut noch gesehen, so daß die Amerikaner annahmen, das Flugzeug flöge in der Rückenlage. War das Gedröhn der Motoren in der Luft schon groß und ohrenbetäubend, so waren der Lärm und der Jubel auf der Erde geradezu unbeschreiblich. Die Sirenen der im Hafen liegenden Schiffe heulten, sämtliche Autos hupten, die Menschen jubelten und schrien, und wer irgendein Instrument besaß, wie Posaunen, Trompeten usw., versuchte den Lärm noch zu überbieten. In den Fenstern der Wolkenkratzerbüros lagen die Angestellten und zerrissen den Inhalt der Papierkörbe zu Schnitzeln, die sie dann auf die Straße flattern ließen. Das Ganze glich einem Schneegestöber und muß vom Luftschiff aus ein imposantes Bild gewesen sein. Der vorhandene Papiervorrat war bald erschöpft, und so griffen denn einige Unvernünftige zum Telefonbuch, das ebenfalls in Form kleiner Schnitzel zur Erde glitt. Da diese Bücher sehr dick sind — New York ist eine Stadt von 7 Millionen Einwohnern — erhalten sie einen Eisenrücken, um ein Durchreißen zu verhüten. Ob nun verschiedenen Herrschaften das Schnitzelreißen zu lange dauerte oder war es Zufall, jedenfalls fielen zwei dieser „Eisernen Bände“ auf die Straße, so daß man zwei Tote zu beklagen hatte.

Mit dem knappen Brennstoffvorrat war es also doch nichts gewesen, denn der Lustrieße zog noch manche Kreise über der großen Stadt, ehe er zum Luftschiffhafen Lakehurst weiterzog. Deutlich konnte man das große Loch im Backbordruder sehen, doch schien es dem Luftschiff gar nichts auszumachen.

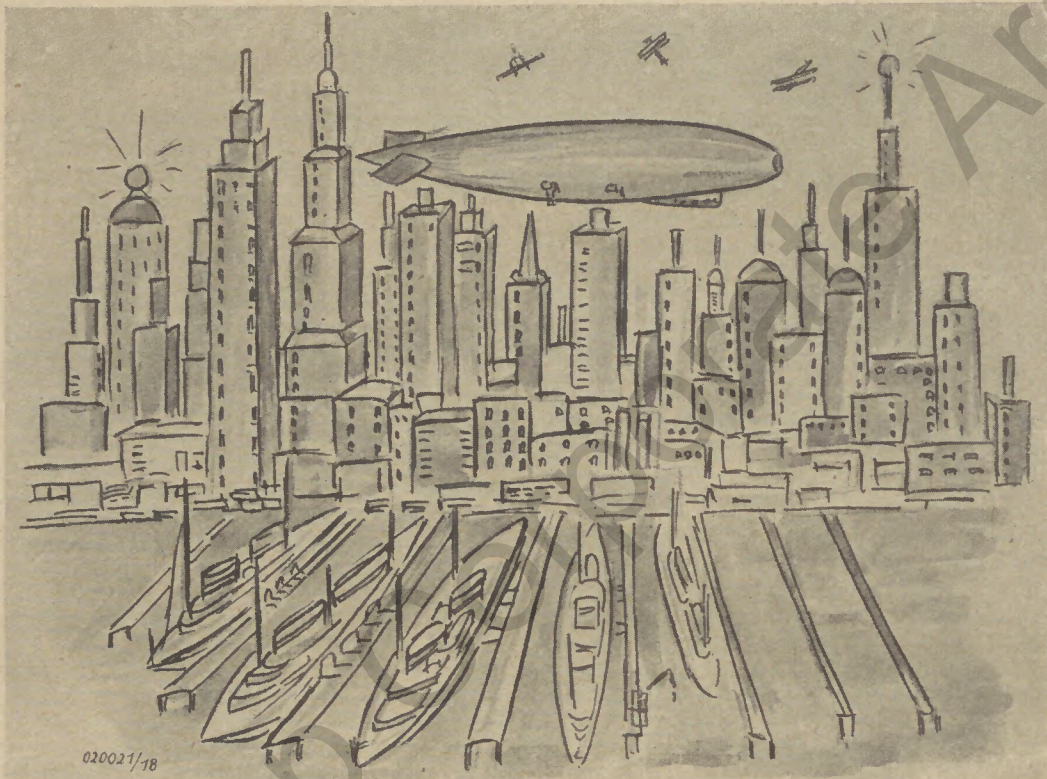
Gesprächsstoff bot der „Zepp“, wie ihn die Amerikaner nannten, schon vor seiner Ankunft genug, doch jetzt prallten die Meinungen wieder heftig aufeinander. Während eine Gruppe ihre Anerkennung offen aussprach, überboten sich andere in Heze und Verleumdung und wollten den Stolz und das Verdienst des deutschen Volkes dadurch schmälern, daß sie betonten, dieses schöne Luftschiff sei lediglich das Werk Dr. Ekeners, der verschiedenen amerikanischen Kreisen näher stehe als dem deutschen Volk! Sollte das nun tatsächlich auch die wahre Meinung der Hezer gewesen sein, so konnten sie damit doch keinen vernünftigen Amerikaner überzeugen, geschweige uns Deutsche, denn wir wußten es besser. Wir Deutschen ließen uns in unserer Freude nicht beirren, denn für uns war der „Zepp“ ein Gruß aus Deutschland. In den nächsten Tagen setzte auch, ungeachtet der Heze und Verleumdung, eine wahre Völkerwanderung nach Lakehurst ein, denn jeder wollte den Zepp besichtigen. Tatsachen sprechen eben für sich, das mußten die Hezer auch hier wieder erfahren, denn sie hatten bei all ihren Verleumdungen wohl ganz vergessen, daß deutsche Präzisionsarbeit im Luftschiffbau in Amerika nicht nur bekannt, sondern sich hier auch schon bestens bewährt hatte. So ist z. B. das Luftschiff „Los Angeles“, das heute noch im Dienste der amerikanischen Marine steht und nahezu sechzehn Jahre ohne wesentliche Betriebschäden überstanden hat, ebenfalls ein deutsches Erzeugnis, das in Deutschland als ZR III gebaut und als Reparationsobjekt an die Vereinigten Staaten ausgeliefert wurde. Sollten die Herren Hezer und Verleumder nun tatsächlich den deutschen Ursprung dieses bewährten Luftschiffes übersehen oder vergessen haben, so mögen sie sich doch an das in Amerika gebaute Luftschiff „Shennandoah“ erinnern, das schon beim ersten Sturme durchbrach und verunglückte.

Dieser Klügel betreibt seine Wühlarbeit systematisch und intensiv. In Klein- und Kleinstarbeit wird an überragenden deutschen Leistungen so lange herumgenörgelt und kritisiert, bis, wenigstens nach ihrer Meinung, das Ansehen deutscher Erzeugnisse derart gelitten hat, daß sie kein Mensch weder anerkennt noch kauft.

Wie in der Technik, so ist es auch im Sport. Während der größte Teil der Amerikaner sportlich und ritterlich urteilt, wühlen andere so lange, bis sich endlich ein kleiner Teil findet, der sich weiter irreführen läßt und gegen deutsche sportliche Leistungen anstänkert. Daß aber auch hier das

tatsächliche Können und die sportliche Leistung ausschlaggebend sind, zeigte sich in den Schmeling-Kämpfen in Madison Square Garden.

Vor Schmeling waren bereits andere Boxer (Franz Diener und Rudi Wagner) drüben gewesen. Mit dem Einzug Schmelings in amerikanische Ringe begann jedoch eine vollkommen neue Ära. Waren bis dahin die amerikanischen Weltklasse unerschütterlich und ihre Weltmeisterchaften interne Angelegenheiten gewesen, so mußte man sich jetzt dazu bequemem, Schmeling mit einzuberechnen. Zunächst verblüffte die große Wehnlichkeit zwischen Schmeling und Dempsey, der ja auch ein großer Förderer unseres deutschen Klasseboxers war. Man nannte ihn nur noch „the german Dempsey“. Diese Wehnlichkeit wurde noch mehr respektiert, als man das Können des jungen Deutschen sah, das man ihm anfangs absprechen wollte. Neben diesem Können zeichnete sich Schmeling durch sein sympathisches Auftreten und durch seine große Bescheidenheit aus und er gewann somit die Herzen aller Amerikaner im Fluge. Nie hat man von Schmeling Aussprüche gelesen, wie sie bei den großen, amerikanischen Boxern üblich waren. Von diesen Boxern las man vor jedem großen Kampf, daß sie Hackfleisch aus ihren Gegnern machen wollten usw., während Schmeling sich nur dahingehend äußerte, daß er wüßte, welcher großen Gegner er vor sich hätte, aber trotzdem hoffe, zu gewinnen. Oder er schrieb: „Ich weiß, mein Gegner ist stark, der bessere Mann wird eben gewinnen.“ Er ließ es also an Achtung vor dem jeweiligen Gegner nie fehlen, ohne sich dabei zu solchen drastischen Äußerungen, wie oben angeführt, hinreißen zu lassen. Von Schmeling kann man mit Recht behaupten, daß er gerade durch diese Eigenschaften und durch sein vorbildliches, unbestechliches Wesen einer unserer besten Propagandisten im Auslande war.



020021/18

Oft genug hat man Schmeling die amerikanische Staatsbürgerschaft angeboten (und er hätte sich durch die Annahme gewiß seinen Weg ebnen können), doch ebenso oft hat er abgelehnt und den härteren Weg des Kampfes vorgezogen. Er wich auch nicht einen Zoll breit von seiner sportlichen Lebensauffassung ab, selbst wenn man ihm große Summen dafür anbot. So trat u. a. eine große Zigarettenfirma an ihn heran, er solle ihr die Einföhrung einer neuen Zigarettenmarke dadurch erleichtern, daß er betone, wie überzeugt er von deren Güte sei. Wenn man ihm auch für diese „kleine Gefälligkeit“ eine nette runde Summe anbot, so hat dieser faire Sportsmann nie anderen das empfohlen, von dem er wußte, wie schädlich es dem Körper sei. Da neben diesem Angebot noch andere in die Doffentlichkeit durchsickerten, war man sehr schnell von dem tatsächlich sportlichen Geiste Schmelings überzeugt. Manche Amerikaner wußten nicht einmal, wo Deutschland auf der Landkarte lag und ob es tatsächlich ein Land oder nur eine Stadt oder ein Dorf sei, Schmeling kannte jedoch jeder.

Hinreißend schön waren die Kämpfe Schmelings und so recht für die Herzen der Amerikaner zugeschnitten, denn Schmeling war nicht nur ein großer Boxer, sondern auch ein hervorragender Fighter. Für uns Deutsche war es jedesmal ein Erlebnis, wenn Schmeling kämpfte, denn wir sahen in ihm nicht nur den Kämpfer, sondern in erster Linie den Deutschen.

Im Anfang seines Aufenthaltes in Amerika glaubte man nicht, daß Schmeling einmal sämtliche Amerikaner entthronen würde. Er war ja auch bedeutend leichter als die amerikanischen Schwergewichtler. Dazu war er auch noch reichlich unbekannt, so daß man nur noch auf den Augenblick wartete, bis er mit fliegenden Fahnen unterging. So wie man aber merkte, daß dieser junge Kämpfer den starken Amerikanern nicht nur gewachsen, sondern sogar überlegen war, setzte man systematisch wieder mit Heze und Verleumdung ein. Selbst die stärkste Heze konnte aber den Kämpfen Schmelings keinen Abbruch tun, denn je mehr gehezt wurde, desto mehr war man von dem Können Schmelings überzeugt. Schmeling wurde ein Kassenmagnet wie kein zweiter. Den stärksten Andrang und zugleich auch den schönsten Kampf erlebte ich bei der Begegnung Schmeling gegen Risiko. Der Kartenvorverkauf war bereits geschlossen und an der Kasse auch schon nichts mehr zu erhalten, aber auf der Straße konnte man von wilden Verkäufern noch einige Karten bekommen. Diese hatten sämtliche 1-Dollar-Karten aufgekauft, die sie dann am eigentlichen Kampfabend für 5, ja sogar für 10 Dollar aus der Hand gerissen bekamen.

Als der Kampf selbst begann, war uns doch etwas eigentümlich zu Mute, denn es sah aus, als ständen ein Mann und ein Junge im Ring. Risiko war so kompakt und muskulös, daß „Max“ daneben wie ein schmaler Junge wirkte. Dazu war Risiko, den die Amerikaner „Cleveland rubber man“ („Gummimensch aus Cleveland“), also eine Art „Stehaufmännchen“ nannten, noch nie k.o. gewesen. Die Amerikaner jubelten ihrem Landsmann zu und riefen dauernd: „Johny send him back to the old country!“ (Johny, schick ihn zurück in die „Alte Welt“!) (Schluß folgt)

Zeichnungen (3): Sander, Henrichshütte



Frühlingsabend in Töölö vor dem Olympiastadion

Im Lande der Mitternachtssonne

Aus dem „Bordtagebuch“ eines Finnlandfahrers

(Schluß)

Montag, 15. Juli: Savonlinna: Gestern hatten wir uns landseits gemacht und wieder im feinen Benehmen geübt, heute zogen wir in unserem Fahrdreß auf den Markt — eine ähnliche Einrichtung wie in Kopia — und machten das Volk wieder rebellisch. Es war gut, daß die Leute unsere Bemerkungen nicht alle verstanden. Wir haben es nun allmählich gelernt, zu verhandeln, auch wenn man die Sprache des Landes nicht versteht. Es gibt da eine interessante Verständigungsmöglichkeit mit Hilfe der Hände und aller möglichen Mimik. Unschätzbare Dienste erweist uns dabei unser kleiner Vangenscheidt, ohne den wir überhaupt nicht herausgehen. Bei der geradezu sprichwörtlichen Ehrlichkeit der Menschen ist es auch nicht zu befürchten, daß wir bei unserer Verhandlung übers Ohr gehauen werden. Boots- und Zeltwachen haben wir schon lange aufgegeben.

Die Natur hat bereits Sommer. Als wir vor anderthalb Wochen von Kopia abfahren, blühten die Waldbeeren, jetzt sind sie überall reif und warten in rauhen Mengen darauf, eingesammelt zu werden.

Mittwoch, 17. Juli: Punkaharju: Wir haben einen Abstecher in das Naturschutzgebiet Finnlands gemacht. Weshalb allerdings in dem großen Naturschutzgebiet, das ganz Finnland als solches tatsächlich vorstellt, ein Teil davon eigens dazu erklärt werden muß, ist uns auch nicht ganz klar. Der einzige Unterschied besteht darin, daß man hier keine Enten schießen darf. Hier scheint sich die „erholungsbedürftige“ Menschheit zu sammeln, es ist auch tatsächlich ein entzückendes Fleckchen, so recht zum

Ausruhen geeignet. Wer hier aber ein modernes Badeleben mit üblichen Begleiterscheinungen erwartet, der wird schwer enttäuscht. Wir können nicht mal einen Kaufladen ausfindig machen.

Das Wetter ist unvermindert schön. Regelmäßig um die Mittagszeit wird uns ein Gewitterschauer beschert, auf den wir schon einen Anspruch haben. Neugierlich gleichen wir jetzt richtigen Seeräubern; Haare und Bart, in Savonlinna nur eben mit Mühe landseits gemacht, sind nicht mehr zu bändigen, und auch innerlich haben wir uns auf dieses Leben so eingestellt, daß wir nur mit einem leisen Grauen an unsere Rückkehr denken. Sonne, Wind und Wetter, die uns anfangs manches Mißbehagen machten, stören uns nicht mehr. Die wenigen Menschen, denen wir begegnen, nehmen aber an unserem Aussehen keinen Anstoß, bis auf eine Bauernfrau, die uns, soweit wir sie verstanden, ob unseres ungebührlichen Anzuges — nur Badehose —, in dem wir in ihrer „Kemenate“ erschienen, Milch nicht verkaufen wollte. Im allgemeinen ist man hier aber nicht sehr engherzig, es ist durchaus üblich, auch ohne Badehose zu baden.

Freitag, 19. Juli: Auf einer Waldbeerinsel: Eine Unmenge Wald- und Erdbeeren wartet rund um uns darauf, gepflückt zu werden. Wir können uns restlos satt essen und bedauern nur, daß wir nicht einen ganzen Vorrat mitnehmen können.

Wir haben mal wieder ziemlich gefaulenzt. Es wird Zeit, daß wir mal wieder unseren bewährten Frontantrieb versuchen, aber hier die Gegend ist wenig befahren, und da augenblicklich auch kein Wind weht, bleibt uns



Lagerplatz am See



Auf einem See in Finnland



Schiffer eines Holzdamfers



Leerer Holzdamfer

nur die eigene Kraft. Allmählich macht sich der Herbst bemerkbar. Eine vorläufig noch kurze, aber täglich zunehmende Dämmerung scheidet die Tage voneinander, und die Frühnebel machen das Nachtfahren ungemütlich. Auch von den Nachtigallen hören wir nichts mehr. Die Tage sind aber noch unverändert heiß, und das Wetter ist nach wie vor ausgezeichnet. Uebrigens ist diese für uns ungewöhnliche Hitze hier nichts Besonderes. Man bestätigt uns immer wieder, daß das um diese Zeit immer so sei.

S a m s t a g, 20. Juli: F l o ß d a m p f e r: Wir haben einen prächtigen Frontantrieb gefunden, allerdings geht es ziemlich langsam. Mit etwa zwei Stundenkilometern zieht er ein enormes, wohl 20 Meter breites, 8 Meter tiefes und gut 1000 Meter langes Floß hinter sich her, einen ganzen Wald. Wir hatten uns erst für kurze Zeit an das Floß angehängt, und dann kam der „Käpten“ persönlich herübergerudert und lud uns mit vielen Worten zum Kaffee ein; so freundlich wurden wir bisher noch nicht aufgenommen. Die ganze Besatzung bemühte sich, uns unsere Wünsche von den Augen abzulesen, und in unserer Abwesenheit scheint die Obacht auf unsere Boote eine Ehrenpflicht zu sein. Während wir gemütlich herumfaulenzten, immer wieder ins Wasser sprangen — bei dem Tempo kann man ohne weiteres mitschwimmen —, schufen wir langsam aber sicher eine gute Tagesleistung von 50 Kilometer.

M o n t a g, 22. Juli: S a i m a a - S e e: Drei Tage lang haben wir es auf dem Floßdamfer ausgehalten, das ganze Schiff und seine Besatzung kennengelernt und uns äußerst wohlgeföhlt. Heute nachmittag mußten wir ihn verlassen, weil er einen anderen Kurs fährt. Der Abschied war sehr herzlich, als wir losgelegt hatten, bekamen wir nach Seemannsart einen letzten Gruß mit der Dampfpeife. — Der Saimaa-See grüßte uns seiner Tradition gemäß mit einem heftigen Regenschauer. Er ist bekannt für seine plötzlichen und heftigen Böen, das Paddeln ist für den Ungeübten nicht

ungefährlich. Gegen Abend überraschte uns noch eine zweite Sturmböe. Wir waren leichtsinnig genug, dazu noch unsere Segel aufzuziehen und uns von dem heftigen Wind ein gutes Stück weiterblasen zu lassen.

Nun haben wir unser letztes Nachtquartier aufgeschlagen, morgen abend hoffen wir das Endziel zu erreichen.

M i t t w o c h, 24. Juli: U r i k a l a: Wir sind am Ende unserer Fahrt, allerdings doch etwas anders, als wir erwartet haben. Große Wasserflecken hier im Bordtagebuch und noch manches andere erzählen von einem „wohlgeglückten“ Kenterversuch. Ausgerechnet am letzten Abend, fast schon in Sichtweite unseres Zieles, mußte uns dieses Unglück noch passieren. Hätte sich nicht die Besatzung eines Dampfers hilfsbereit unserer angenommen, dann hätten wir unser Boot noch verloren; es war drauf und dran, abzusaufen. Immerhin ging es noch glimpflich ab, persönlich haben wir keinen Schaden genommen und sind um eine Erfahrung reicher. Allerdings ist von unserer gesamten Habe kein Faden trocken geblieben. Das Notwendigste haben wir auf dem Schiff einigermäßen trocknen können, das Weitere muß die Sonne besorgen. Unsere Lebensgeister sind aber durch diesen Unfall nicht im geringsten beeinträchtigt.

Nun haben wir die Boote auf einen Frachtkahn verladen, der sie den Saimaa-Kanal abwärts nach Viborg bringt. Wir selbst fahren diese Strecke mit dem Autobus über Land voraus.

D o n n e r s t a g, 25. Juli: M o n r e p o s: Jetzt haben wir noch etwas Gelegenheit, uns wieder äußerlich und innerlich an die Geetze der Zivilisation zu gewöhnen. Und wenn wir dann unsere Boote wieder zusammengepackt haben und der Heimat entgegenfahren, so grüßen wir dies uns liebgewordene Land mit „Hyvästi“ — auf Wiedersehen —!

v. H a r t h a u s e n, Werk Witten

Aufnahmen (4): v. Harthausen, Hede-Foto (1).



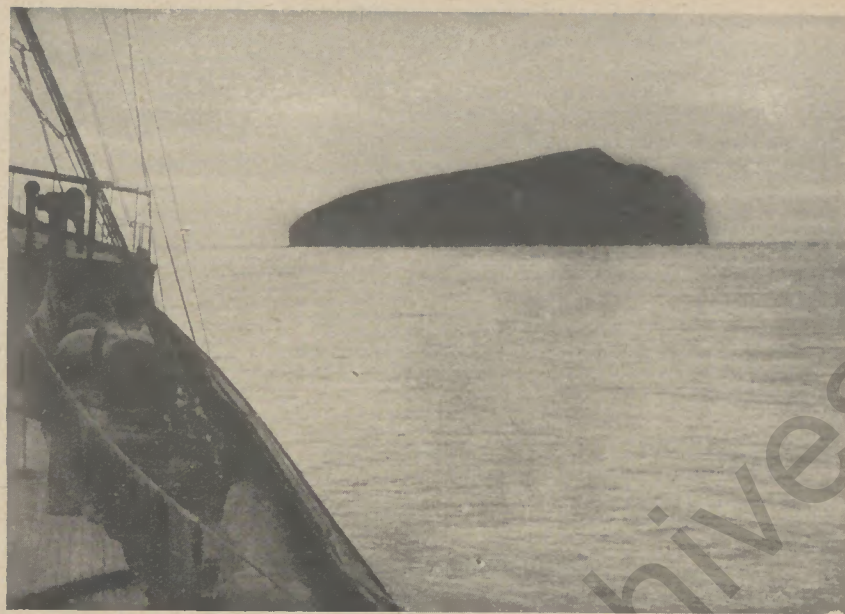
Hilfskreuzer „Wolf“ fünfzehn Monate auf Kaperfahrt

Ein Werkstamerad erzählt seine Kriegserlebnisse

(Fortsetzung)

Alle waren, bis auf den Kapitän, stark betrunken und waren teilweise nicht imstande, an Bord zu kommen. In Kohlenkörben haben wir diese Gesellschaft, Seeleute konnte man diese Brüder nicht nennen, an Bord geholt. Der Steuermann war ein Franzose und war trotz seiner Betrunkengesellschaft geschwiegelt und gebügelt. Im Cutaway und steifen Hut, dem sogenannten „Halbverdeck“, kletterte er wenig seemannisch zu uns an Bord, empfangen von dem Gelächter der ganzen Besatzung. Alle wurden in die Gefangenenträume transportiert. Zwei Mann lagen besinnungslos an Deck und mußten nach hinten getragen werden, total besoffen. Eine kleine Dusche mit dem „Feuerlösch“ brachte sie wieder zur Besinnung. „Ach, was riechen die Brüder schön nach Schnaps“, höre ich einen Matrosen sagen, „wären wir doch wieder zu Hause, um auch mal wieder einen nehmen zu können“, klagte er weiter. Ich konnte ihm nachfühlen, was er empfand, denn bei uns an Bord gab es außer Bier keinen Alkohol, und auch das Bier war schon rationiert. Unsere Gefangenen sahen den Zuwachs an Bundesgenossen über die Schulter an. Zu holen war auf der „Dee“ außer

kleinen Mengen von Proviant gar nichts. Deshalb hielten wir uns auch nicht lange mit dem Schiff auf, es wurde zur letzten Fahrt fertiggemacht. Die Segel standen noch, und so schoß es auch nach kurzer Zeit über den Bug hinab ins tiefe Meer. Unter Krachen und Splintern brachen die Masten ab, nach kurzer Zeit war die See wieder ruhig und leer. Bei uns standen während der Versenkung der alte Kapitän und seine Besatzung, soweit sie wieder nüchtern waren, an Deck und sahen zu. Entblößten Hauptes stand Kapitän „Rugg“ und drehte seine Mühe zwischen den schwieligen Händen, während Träne um Träne in seinen grauen Spitzbart lief. Zwanzig Jahre lang war ihm das Schiff Heimat gewesen, und mit ihm verlor er alles. Aber der Krieg ist hart, und Rücksicht konnten wir nicht nehmen, wir bedauerten den alten Herrn aus ganzem Herzen. Hier zählte ein Einzelschicksal nichts. — Ostern kam jetzt heran, aber nach Frühling sah es bei uns nicht aus, zum zweiten Male fuhren wir dem Winter entgegen innerhalb eines halben Jahres. Kalt wehte es aus dem Süden, und Schnee und Eis schlugen uns auf dem Wege um Australien



Durchfahrt durch die Antipoden

herum entgegen. Weit hatten wir ausgeholt, um feindlichen Streitkräften aus dem Wege zu gehen. Mit unserem Proviant wurde es langsam knapp. Das ganze mitgenommene Mehl, trotzdem es in Blechkästen eingelötet war, war muffig geworden. Das davon gebackene Brot schmeckte fürchterlich. Die frischen Kartoffeln waren lange aufgebraucht, die Dörrkartoffeln wollten nicht mehr so richtig rutschen. Wo sollte das hin? Wir mußten Schiffe kapern, eine Menge Schiffe, um Proviant zu bekommen. Auch die Kohlen waren knapp geworden. Unser „Wolf“ ließ schon lange seinen roten Bodenanstich über Wasser sehen. Auch den Kesseln und den ewig hungrigen Feuern fehlte die Nahrung. Zu dieser Zeit bekamen wir auch funktentelegraphisch die Nachricht, daß Amerika auf die Seite unserer Feinde in den Krieg getreten sei. Nun konnten wir ja bald keinen Fehlgriß bei unserer Kaperarbeit mehr tun. Die ganze Welt war jetzt gegen uns, und wir trieben uns hier als ein winziges Pünktchen „Deutschland“ ganz allein im Indischen Ozean herum. Ungezählte feindliche Schiffe machten Kesselreiben auf uns, Gott sei Dank immer da, wo wir gar nicht waren. Lange hatten sie unseren Weg und die Spur verloren. Bald genug würden sie schon merken, wo wir sind. — Herbstliches Wetter und viel Regen, kaum Sicht, kein Land und auch kein Schiff, das drückte aufs Gemüt. Dauerskat und Schachspiel waren die einzigen Zerstreuungen. Aber wie sahen die Karten aus, dick und schwammig waren sie durch den vielen Gebrauch geworden, bei den Schachspielern war mancher Bauer durch eine weiße oder schwarze Bohne ersetzt. Sogar eine Königin war verlorengegangen. Ersatz: ein Fünzig-Pfennig-Stück. Es waren augenblicklich schlechte Zeiten auf dem „Wolf“. Geld war da, man bekam nur nichts dafür. Die Kantine war fast leer gekauft. Einige hamsterten schon Zigarren und Zigaretten. Auch das Geschäft wurde bald abgestoppt. Die Rauchwaren wurden dann rationiert, genau wie das Bier. Nun setzten die Tauschgeschäfte ein. Zwei Zigarren für fünf Zigaretten. Bierrationen wurden auf Wochen hinaus im Kartenspiel verloren. Die Tabakpfeife wurde jetzt wieder hervorgesucht. Tabak war noch genügend an Bord. Die Langeweile plagte uns. Die Funken meldeten uns feindliche U-Boote vor St. Franzisko. Mehrere Schiffe sollten schon versenkt worden sein. Wir glaubten diesen Meldungen nicht. Soweit konnten die deutschen „Wunder-U-Boote“ nun doch noch nicht kommen. Vielmehr nahmen wir an, daß der Segler Hilfskreuzer „Seeadler“ hier an der Arbeit war. Schadet aber nichts, wenn der Feind vorläufig noch im Dunkeln tappt. Auch hinter dieses deutsche Geheimnis wird er schon noch kommen.

Ohne eine Mastspitze zu sehen, kreuzten wir nun schon zwei Wochen lang an Neuseelands Küste auf und ab. Tüchtig wurden wir durch den starken Seegang durcheinandergeschüttelt, ununterbrochen prasselte der Regen herab, aber kein Schiff ließ sich sehen. Und gerade hier hatte sich unser Kommandant so viel versprochen. Kohlen mußten wir haben, Kohlen und nochmals Kohlen. Hier, wo wir jetzt kreuzten, verkehrten in Friedenszeiten an einem Tag zehn und mehr Kohlenschiffe auf dem Wege zur Westküste Südamerikas, und jetzt sollten die Chilenen plötzlich keine Kohlen mehr gebrauchen können? Irgend etwas stimmte da nicht in unserer Rechnung. Sollten die Kohlenschiffe vielleicht durch die Cookstraße geleitet werden? Raum anzunehmen, aber immerhin möglich! Wir versuchten unser Glück auch dort, doch mit dem gleichen negativen Erfolg. Dede und leer war die See, auch mit den schärfsten Gläsern war keine Mastspitze auszumachen! Also wieder zurück an die Südspitze Neuseelands, an unseren alten Platz, und dort weitergesucht, auf und ab immerzu ohne Unterbrechung. „Mensch, was will der Alte hier unten, hier bekommen wir im ganzen Leben kein Schiff zu sehen“, so hörte man die Leute sprechen, wenn man vorbeiging, „hier verhungern wir, die letzten paar Kohlen werden verfeuert

und was dann? Sollten wir uns vielleicht internieren lassen? Fehlte uns gerade noch! Nichts Vernünftiges mehr zu essen und zu trinken, zu rauchen ist auch nichts mehr da, was sollen wir denn bloß noch hier?“ Solche und ähnliche Reden hörte man überall, wo mehrere Leute zusammenstanden. Die Stimmung der Besatzung war umgeschlagen, die Unzufriedenheit griff Platz, genährt durch Langeweile, schlechte Kost und durch das Fehlen der Genußmittel. Irgend etwas mußte geschehen, etwas Aufregendes, etwas, was die Leute wieder auf andere Gedanken brachte. Vielleicht genügte schon ein Wechsel des Operationsplatzes, um die Leute wieder in andere Stimmung zu bringen.

Dem Kommandanten war die schlechte Stimmung unter den Leuten natürlich nicht verborgen geblieben, er hielt aber an dem gefaßten Plan, hier, wo sonst wöchentlich hunderte Kohlenschiffe verkehrten, zu bleiben, eisern fest, nur hier hoffte er, Kohlen zu bekommen. Der Erste Offizier, ein alter, weißhaariger Seemann, hielt an die Besatzung eine derbe Ansprache und brachte es wirklich fertig, daß die Leute wieder mit zufriedenen Gesichtern herumliefen. Der Kommandant sah aber doch das Nutzlose seines ewigen Kreuzens hier ein und entschloß sich, diese ungemütliche und schiffslose Gegend zu verlassen. Südostwärts liefen wir weg und steuerten die Antipoden (Gegensüßler) an, um dort ruhige See zu finden, damit die letzten Kohlen aus den Laderäumen in die Gebrauchsbunker umgetrimmt werden konnten. Das Wetter beruhigte sich immer mehr, der Regen ließ nach, aber die Kälte blieb. Bleiern hing der Himmel über uns. Endlich, am 5. Mai, tauchten die Inseln vor uns auf. Gleich riesengroßen Steinblöcken ragten sie baum- und strauchlos aus dem Wasser empor. Dicht fuhren wir heran und an der größten Insel vorbei. Nur rauhes, struppiges Gras bedeckte die Felsenberge. Auf der Hauptinsel stand eine Blochhütte, die nach der Angaben in den Seefahrtsbüchern Decken, Hartbrot, Fässer mit Frischwasser und Konserven enthalten sollte. Errichtet, um schiffsbrüchigen Seeleuten als Unterkunftsart zu dienen. Sonst sind die Inseln nicht bewohnt, da sie ja keinerlei Lebensmöglichkeiten bieten. Die starke Dünung machte es uns unmöglich, hier zu ankern, wir gingen deshalb nordwärts durch die Inselgruppe hindurch und sichteten am nächsten Tag die Bountynseln. Waren die Antipoden wenigstens mit hartem, zerzaustem Gras bewachsen, so lagen diese Felsenriffe kahl und verlassen vor uns. Hoch rollte die Dünung an den steilen glatten Felsen hinauf. Scharen von Wasservögeln bedeckten die hohen Felsen, um sich im nächsten Augenblick einer dicken Wolke gleich in die Luft zu erheben. Wale, Delphine und Pinguine bevölkerten in Massen das Wasser. Bald verschwanden auch diese Inseln hinter uns, und wir dampften dem sonnigen Norden entgegen. Die Stimmung an Bord stieg mit der Sonne. Sicher war es für unseren Kommandanten schwer, das Jagdgebiet, auf das er so große Hoffnungen gesetzt hatte, aufzugeben. Wir hätten aber, wie wir später erst erfuhren, noch länger dort kreuzen können, ohne ein Schiff zu finden. Die Bergleute Australiens streikten zu jener Zeit, so daß sechs Wochen lang kein Kohlenschiff abgefertigt werden konnte. Bis jetzt waren wir der glückhafte „Wolf“ gewesen, doch jetzt schien uns eine Pechsträhne zu verfolgen. Ausgerechnet während des Streiks der Kohlenarbeiter kreuzten wir vier Wochen bei Neuseeland, um Kohlenschiffe zu kapern. Doch egal, vorbei ist vorbei, haben wir eben mal sechs Wochen lang umsonst Schiffe gesucht! Wahrscheinlich werden wir auch auf dem Weg nach Norden keine zu sehen bekommen.



Die Antipoden

Die verd . . . Langeweile setzte wieder ein. Die einzige Unterbrechung dieses Bordgespenstes brachte die tägliche Bordzeitung. Gestunken und gelogen war alles, was die Engländer hier draußen von den Kriegsschauplätzen meldeten: Große Siege der Entente, Mengen von Gefangenen, unzählige erbeutete

Geschütze, äußerst tapferes Verhalten der Australier und Neuseeländer! Zuckerbrot für die Bundesgenossen. Von uns glaubte niemand diese verlogenen Meldungen. Die Seeleute schimpften nach Strich und Faden auf die Verlogenheit der Engländer. „Die werden wohl wieder mal schwer einen auf den Deckel bekommen haben, sonst würden sie nicht so lügen“, sagte der lange Wenzel, „unsere braven Feldgrauen werden wohl wieder mal ihre Trümpfe ausgespielt haben“. Am interessantesten in der Bordzeitung waren die Handelsnachrichten. Hier verlangte ein

Raufmann dringend Kohlen (brauchen wir schon lange). Ein anderer verlangte ein Schiff, um seine Koprvorräte abtransportieren zu können. Von einer anderen Stelle wurden Medikamente sehr dringend verlangt. Allen wurde mit der Begründung: „Wir haben keine Schiffe verfügbar!“ der Wunsch oder die Bitte um Schiffsraum abgeschlagen. Das waren ja nette Ausichten für uns, und wir brauchten doch Schiffe viel nötiger als alle die rufenden Engländer.

Arno Trunk (Fortsetzung folgt)

Spürnases

„Kraft durch Freude“ - Fahrt



Morgens kommt ein Boy in Rage,
Mit Telegramm für Entel Nase.
Darin heißt es: „Ferien ade,
Fahrt unterbrechen, Ruhrstahl A.-G.“



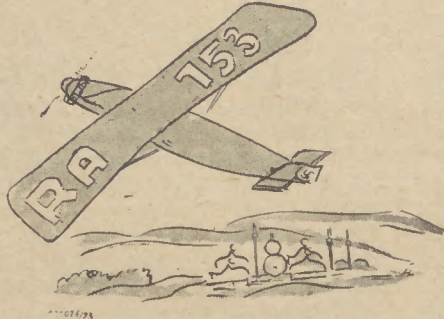
Jetzt geht es fort von euch, ihr Guten,
Der Entel Nase muß sich sputen,
Und Winnibase, du mein lieber,
Halt dich gesund! Bald komm ich wieder!



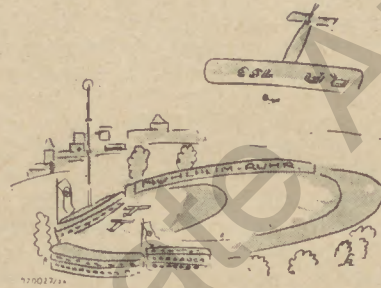
Mit vielen Koffern voller Kram
Geht's jetzt zum Flughafen Palawan.
„Dim“, an der Hand von Entel Nase,
Ist ein Geschenk von Winnibase.



Und auf dem Flughafen Palawan
Bestiegen sie den Aeroplan.
In der Maschine, groß und schön
Sitzt „Dim“ und Nase sehr bequem.



Flugzeug erhebt sich, macht drei Runden,
Dann ist es übers Meer verschwunden.
Nach Siam, Nepal, zur Türkei,
Erreicht er bald die Slowakei.



Es wird jetzt Tag, fünf zeigt die Uhr,
Er ist schon über Mülheim-Muhr.
Der Niesenvogel senkt sich nieder,
Und Heimatluft umweht ihn wieder.

Die Ruhrstahl rief ihn zum Appell,
Freund Nase schnellstens war zur Stell,
Denn Pünktlichkeit ist stets sein Motto:
Macht's auch so! Euer Entel Otto.

Text und Zeichnung: Entel Otto

SPORT IN UNSEREN WERKEN

Arbeitsgemeinschaft der Betriebsportwarte der Vereinigte Stahlwerke A.-G.

Ausschreibung / Leichtathletik

für das Werksportfest 1939 der Vereinigte Stahlwerke A.-G.
am 19. und 20. August 1939 in Arefeld.

Folgende Wettbewerbe gelangen zur Austragung:

I. Mehrkämpfe

Männer:

Fünfkampf, Klasse A und B (alle bis zum 31. August 1920 geb.):
100-Meter-Lauf, Weitsprung, Kugelstoßen, Hochsprung, 400-Meter-Lauf,
Einzel- und Mannschaftskampf (drei Wettkämpfer bilden eine Mannschaft).

Mannschaftskampf aus dem Leistungswettbewerb für den
Betriebsportappell: 1. Medizinballstoßen (Werfen), 2. 8 x 75 Meter-
Pendelstaffel, 3. Keulen-Zielwerfen (aus 25 Meter Entfernung in einen
Kreis von 4 Meter Durchmesser), 4. 1000-Meter-Mannschaftslaufen.

Dreikampf für Jungmänner (alle vom 1. Januar 1918 bis 31. August
1920 geb.): 100-Meter-Lauf, Weitsprung, Kugelstoßen.

Dreikampf, Altersklasse I (Jahrgang 1907 und älter): 100-Meter-
Lauf, Weitsprung, Kugelstoßen.

Dreikampf, Altersklasse II (Jahrgang 1899 und älter): 100-Meter-
Lauf, Weitsprung, Steinstoßen.

Dreikampf, Altersklasse III (Jahrgang 1889 und älter): 75-Meter-
Lauf, Weitsprung, Steinstoßen.

Männliche Jugend:

Dreikampf, Altersklasse A (Jahrgang 1921/22): 100-Meter-Lauf,
Hochsprung, Kugelstoßen.

Dreikampf, Altersklasse B (Jahrgang 1923/24): 100-Meter-Lauf,
Weitsprung, Keulenwerfen.

Frauen:

Dreikampf, Allgemeine Klasse (Jahrgang 1922 und älter):
100-Meter-Lauf, Weitsprung, Ballwerfen.

Dreikampf, Altersklasse (Jahrgang 1909 und älter): 100-Meter-
Lauf, Weitsprung, Kugelstoßen.

II. Einzelwettbewerbe

Männer:

Lauf: 100 Meter, 400 Meter, 1500 Meter, 5000 Meter, 110-Meter-
Hürden, 4 x 100 Meter, 3 x 1000 Meter.

Sprung: Hochsprung, Dreisprung, Stabhochsprung.

Wurf: Diskuswerfen, Kugelstoßen, Hammerwerfen, Speerwerfen.

Männliche Jugend:

Jugend A: 200 Meter, 4 x 100 Meter, 3 x 1000 Meter, Stabhochsprung,
Speerwerfen.

Jugend B: 100 Meter, 800 Meter, 4 x 100 Meter, Weitsprung, Kugel-
stoßen.

Frauen:

100-Meter-Lauf, Diskuswerfen, Weitsprung, 4 x 100 Meter.

Die Kämpfe beginnen Sonnabend, den 19. August 1939. Der genaue
Zeitplan folgt.

Sportlerinnen und Sportler, auch Jugendliche, die daran teilnehmen
wollen, melden sich umgehend auf dem Betriebsportbüro **Henrichshütte**.
Vorübungen zu den Kämpfen finden allwöchentlich montags und freitags
ab 18 Uhr und ab 2. 7. jeden Sonntag vormittag ab 10 Uhr auf dem Sport-
platz an der Feldstraße statt.

Die Ausscheidungskämpfe steigen Sonntag, den 9. Juli, vormittags ab
10 Uhr Interessenten, die am 9. Juli durch Arbeit verhindert sind, können
einen Sonntag vorher, und zwar am 2. Juli, vormittags ab 10 Uhr, ihre
Abgaben ablegen.

Diese Kämpfe gelten gleichzeitig als Vorbereitung unserer Mitglieder
zu den Vereins-Athletik-Meisterschaften am 13. August. Die genauen Aus-
schreibungen hierüber folgen in den nächsten Tagen.

Mellis, Betriebsportwart

Werde Mitglied des Werksgesangvereins „Concordia“, Witten

Der Männergesangverein „Concordia“ tritt im Herbst wieder mit einem Konzert an die Öffentlichkeit. Der Chor mit seinen anerkannt großen Leistungen soll weiter ausgebaut werden. Sangesfreudige Werkskameraden mögen daher Mitglied werden und sich an einem der Probeabende, jeden Freitag 19.30 Uhr im Restaurant Schlicker, melden.

Betriebsportgemeinschaft Werk Witten

Der Übungsbesuch im Monat Juni war folgender:

	Mai		Juni	
Schwimmabteilung:	Männer 389	466	Männer 324	376
	Frauen 77	74	Frauen 52	55
Leichtathletik:	Männer 48	26	Männer 36	19
	Frauen 26	19	Frauen 19	183
Fußballabteilung:	Männer 477	183	Männer 52	55
Handballabteilung:	Männer 45	183	Männer 183	—
Schießabteilung:	Männer 183	57	Männer 55	—
Schachabteilung:	Männer 57	19	Männer —	—
Schwerathletik:	Männer 19	—	Männer —	—
Insgesamt:	1321 Teilnehmer	963 Teilnehmer		

Spielergebnisse in der Zeit vom 1. 6. bis 30. 6. 39:

Fußball

I. Spiele innerhalb des Werkes:

1. 6. 39: Qual. Stelle/Sw.	— Elektrobetrieb	4:3 (Gesellschaftsspiel)
1. 6. 39: Bau- u. Maschinenabt.	— B. W. I, II u. III	6:4 (Gesellschaftsspiel)
2. 6. 39: B. W. 4/5	— Stahlwerk	3:0 (Gesellschaftsspiel)
6. 6. 39: B. W. 4/5 II.	— B. W. 4/5 III.	5:2 (Gesellschaftsspiel)
8. 6. 39: Bau- u. Maschinenabt.	— Stahlwerk I.	1:4 (Gesellschaftsspiel)
9. 6. 39: Zurechtere	— Blockstraße	4:0 (Gesellschaftsspiel)
7. 6. 39: Zurechtere	— Bau- u. Masch.-Abt. 6:2	(Serienpiel)
8. 6. 39: B. W. 4/5	— B. W. I, II u. III	1:1 (Serienpiel)
20. 6. 39: Verwaltung	— B. W. 4/5	1:1 (Gesellschaftsspiel)
21. 6. 39: Qual. Stelle/Sw.	— Zurechtere	0:5 (Reihenpiel)

24. 6. 39: Verwaltung	— Blüherei	7:2 (Reihenpiel)
25. 6. 39: Blockstraße	— Bau- u. Masch.-Abt.	3:4 (Gesellschaftsspiel)
29. 6. 39: Masch. u. Bauabt.	— Elektrobetrieb	3:1 (Reihenpiel)

2. Spiele gegen Fremde:

4. 6. 39: B-Mannschaft	— Stahlw. Krieger	1:9 (Gesellschaftsspiel)
4. 6. 39: A-Mannschaft	— Eintracht Dortmund	1:0 (Gesellschaftsspiel)
11. 6. 39: A-Mannschaft	— Stahlw. Krieger	2:1 (Gesellschaftsspiel)
18. 6. 39: A-Mannschaft	— BSG. Hösch	3:2 (Gesellschaftsspiel)
18. 6. 39: B-Mannschaft	— BSG. Hösch II.	0:3 (Gesellschaftsspiel)
18. 6. 39: C-Mannschaft	— Bochumer Verein I.	1:16 (Gesellschaftsspiel)
25. 6. 39: A-Mannschaft	— Bochumer Verein I.	0:4 (Gesellschaftsspiel)
25. 6. 39: B-Mannschaft	— Turnver. Welper	2:0 (Gesellschaftsspiel)

Wasserballmannschaft

18. 6. 39: I. Mannschaft	— I. BSG. Hörbe	18:2 (Auscheidung für Kreis)
18. 6. 39: II. Mannschaft	— II. BSG. Hörbe	2:8 (Gesellschaftsspiel)
13. 6. 39: I. Mannschaft	— I. BSG. Widmann	5:2 (Gesellschaftsspiel)

Handballabteilung

4. 6. 39: I. Mannschaft	— Turnv. Eintracht Dt.	3:21 (Gesellschaftsspiel)
11. 6. 39: I. Mannschaft	— I. BSG. Hörbe	8:6 (Gesellschaftsspiel)
26. 6. 39: I. Mannschaft	— BSG. M. S. I.	ausgefallen weg. Regenw.

Corré

Betriebsport Stahlwerk Krieger

Fußballspielergebnis am 1. Juli 1939 auf dem Sportplatz Werk Oberkassel
BSG. Stahlwerk Krieger gegen BSG. Calor Emag, Ratingen 1:3

DIE ECKE DES SCHACHSPIELERS

Nachstehend eine Partie mit unregelmäßiger Eröffnung, 1931 in einem Wettkampf zu Amsterdam zwischen dem Weltmeister Euwe und dem Meister van den Bosch gespielt.

Weiß — Euwe Schwarz — v. d. Bosch

1. d2 — d4	Sg8 — f6
2. e2 — e4	g7 — g6
3. Sb1 — c3	d7 — d5

die „Grünfeld-Variante“, mit der Schwarz ohne Nachteil ins Damen-Bauern-Spiel überlenkt.

4. e2 — e3	Lf8 — g7
5. Sg1 — f3	0 — 0
6. Dd1 — b3	d5 × e4

Schwarz verfolgt einen eigenartigen Plan.

7. Lf1 × e4	Sb8 — c6
Run droht Sc6 — a5	
8. Sf3 — e5, besser ist hier Le4 — e2	
8. — — —	Sc6 × e5

9. d4 × e5 Sf6 — d7
10. Le4 × f7+. Nach 10. e5 — e6, f7 × e6; 11. Le4 × e6+, Kg8 — h8; 12. Le6 × d7 (es drohte Sd7 — e5), Le8 × d7; hat Schwarz ein freies Figurenspiel. — Auch 10. f2 — f4, Sd7 — e5, wäre für Weiß nicht ratfam.

10. — — — Kg8 — h8! Ein Fehler wäre Tf8 × f7?; 11. e5 — e6 usw. Nach dem Textzug droht 11., e7 — e6, worauf weder Lf7 × e6 geschehen darf (wegen Sd7 — e5), noch auch Db3 × e6 (wegen Sd7 — e5).

11. e5 — e6. Verhältnismäßig am besten ist hier Db3 — d5 oder Lf7 — d5, obwohl auch dann nach Sd7 × e5 die schwarze Stellung den Vorzug verdient.

11. — — — Dd7 — e5

12. Db3 — c4 Le8 × e6. Eine überraschende und völlig stichhaltige Opferkombination.

13. Lf7 × e6. Die Annahme des Opfers führt zum Verlust für Weiß. Es ist daher 13. De4 × e5, Tf8 × f7, geboten, womit sich Weiß halten kann, Schwarz hat dann die beiden wirksamen Läufer und die offene d- und f-Linie, was den Nachteil des vereinzelt e-Bauern mehr als aufwiegt.

13. — — — Sc5 — d3+

14. Ke1 — f1. Auf 14. Ke1 — d2 folgt 14., Tf8 × f2+; 15. Sc3 — e2 (nicht Kd2 — d1? wegen Sd3 × b2+), Sd3 — f4+ und Schwarz gewinnt.

14. — — — Sd3 × f2!

Das ist stärker als Tf8 × f2.

15. Kf1 — g1 Dd8 — d6

16. Le6 — d5 Sf2 × h1

17. Sc3 — e4. Auf 17. Kg1 × h1 hat Schwarz die entscheidende Erwiderung

17., b7 — b5; 18. De4 × b5 (falls Sc3 × b5, so Dd6 × d5!), e7 — e6;

19. Ld5 × e6, Dd6 × e6, und wiederum

kann die Dame (wegen Tf8 — f1 matt) nicht geschlagen werden.

17. — — —	Dd6 — e5
18. Le1 — d2	c7 — e6
19. Ld5 — f7	Tf8 × f7
20. De4 × f7	De5 × e4
21. Kg1 × h1	Ta8 — f8

Weiß gab hier die Partie auf, weil nach 22. Df7 — b3, Tf8 — f2; 23. Tf1 — g1, Tf2 × d2, Schwarz im Mehrbesitz einer Figur bleibt.

Eine kurze Partie von außergewöhnlicher Schönheit.

Lösung der Aufgabe aus voriger Nummer

Kann Weiß gewinnen? Nein! Die Partie bleibt Remis, und zwar wie folgt:

1. Kh8 — g7	b4 — b3
2. Kg7 — f6	b3 — b2
3. Kf6 — e5	Ka4 — b3
4. Ke5 — d4	Kb3 — a2
5. Tg1 — g2	Ka2 — a1
Remis!	

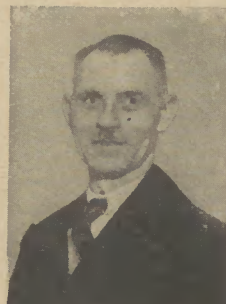
KLEINE MITTEILUNGEN

Unsere Jubilar

Gussstahlwerk Witten

Auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit konnte zurückblicken:

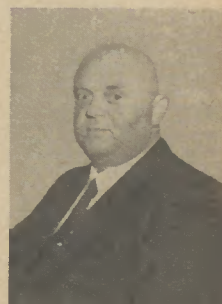
Ludwig Wiegand, Hammerwerk II, am 4. Juli 1939



Otto Brachts
Dreher
Mech. W. II
am 26. Juni 1939



Albin Büttner
Schmied
Hochofen
am 23. Juni 1939



Gustav Erbruch
Maschinist
Kumpelbau
am 22. Juni 1939

Henrichshütte Hattingen

Auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit konnten zurückblicken:



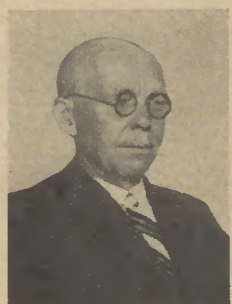
Friedrich Adam
Schalttafelwärter
Elektr. Abt.
am 17. Juni 1939



August Becker
Stoker
Mech. W. I
am 30. Juni 1939



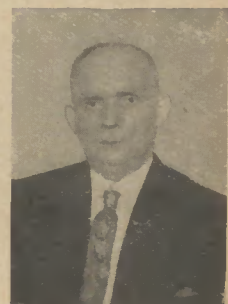
Paul Böder
Kranführer
Stahlwerk
am 25. Juni 1939



Theodor Papenhoff
Pfannenmann
Stahlwerk
am 25. Juni 1939



Wilhelm Reimering
Vorkalkulation
Brehwerk
am 9. Juli 1939



Oskar Seemann
Schmied
Maschinen-Betr.
am 16. Juni 1939

Weseschließungen

Gussstahlwerk Witten

Heinrich Grafenkamp	Drahtwalzwerk	17. 6. 39
August Helling	Stahlwerk	16. 5. 39

Henrichshütte Hattingen

Friedrich Groß	Bearb.-Werkst. VI	24. 6. 39
August Golz	Zentralfeilhaus	27. 6. 39
Anton Nisler	Hammerwerk	29. 6. 39
Roman Pawlowski	Hochofen	1. 7. 39
Waldeemar Trabant	Eisengießerei	10. 6. 39
Heinz Linnemann	Stahlformgieß. II	1. 7. 39

Gussstahlwerke Gelsenkirchen

Wilhelm Hoffmann	Kabelfabrik	23. 6. 39
Kurt Olbricht	Stahlgießerei I	26. 6. 39
Hermann Müller	Stahlgießerei I	30. 6. 39

Stahlwerk Krieger

Wilhelm Kadefopf	Bearb.-Werkst.	21. 6. 39
Leo Gerhards	Instandsetzungs- werkstatt	29. 6. 39
Josefine Fuhrmann	Lohnbüro	8. 7. 39

Annener Gussstahlwerk

Erich Bedollek	Lichtbogenofen	1. 6. 39
----------------	----------------	----------

Geburten

Gussstahlwerk Witten

Ein Sohn:			
Franz Mandzif	Bearb.-Werkst. V	25. 6. 39	Dieter
Jos. Joh. Arnolds	Zentr.-Werkst.	24. 6. 39	Johannes
Friedrich Laube	Zimmerei	27. 6. 39	Friedrich
Leo Holländer	Blockwalzwerk	4. 7. 39	Peter
Franz Wicher	Bearb.-Werkst. IV	3. 7. 39	Dieter
Max Lippert	Zurichterei	6. 7. 39	Horst

Eine Tochter:			
Hilma. Heine. Claus	Bearb.-Werkst. III	25. 6. 39	Edith
Oskar Jungheim	Stahlwerk	28. 6. 39	Maria
Johann Kelschek	Bauabteilung	29. 6. 39	Ursula
Otto Krause	Blockwalzwerk	2. 7. 39	Margaretha
Wilh. Otto Melches	Bearb.-Werkst. V	2. 7. 39	Lore
Erw. Paul Mertineit	Werkstransport	5. 7. 39	Karin-Sieglinde

Henrichshütte Hattingen

Ein Sohn:			
Albert Heinenberg	Bearb.-Werkst. I	26. 6. 39	Robert
Emil Krenz	Walzwerk II	25. 6. 39	Emil
Willy Gassen	Bearb.-Werkst. IV	28. 6. 39	Willy
Heinrich Kröner	Berggütung V	25. 6. 39	Wilfried
Friedrich Kullick	Bearb.-Werkst. I	29. 6. 39	Heinz
Gustav Diedrichs	Walzwerk I	30. 6. 39	Jürgen
Fritz Reuth	Stahlwerk	27. 6. 39	Gerd
Otto Grügelsberg	Stahlformgieß. II	27. 6. 39	Klaus

Eine Tochter:			
Fritz Stremmel	Hochofen	21. 6. 39	Junge
Karl Ziegenhain	Eisenbahn	29. 6. 39	Anita
Bernhard Grünloh	Bauabteilung	28. 6. 39	Junge
Julius Orth	Kümpelbau	4. 6. 39	Ursula
Heinrich Podeswa	Walzwerk I	1. 7. 39	Margot
Josef Ganter	Eisenbahn	3. 7. 39	Edith
Heinrich Reuth	Eisengießerei	5. 7. 39	Ritta

Gussstahlwerke Gelsenkirchen

Ein Sohn:			
Johann Bischoff	Stahlgießerei I	3. 7. 39	Hans

Stahlwerk Krieger

Ein Sohn:			
Karl Bräuer	Instandsetzungs- werkstatt	1. 7. 39	Hermann Josef

Eine Tochter:			
Karl Geier	Bearb.-Werkst.	23. 6. 39	Gisela
Nikolaus Ritz	Stahlwerk	25. 6. 39	Maria Carola

Annener Gussstahlwerk

Ein Sohn:			
Franz Fuhge	Rußerei III	24. 6. 39	Gerhard
Eine Tochter:			
Fritz William	Bearb.-Werkst. I	21. 6. 39	Gerda
Adolf Rothholz	Formerei II	21. 6. 39	Erifa

Presswerke Bradwede

Ein Sohn:			
Ewald Kalvelles	Betrieb II	21. 6. 39	Klaus
Heinrich Wieneck	Betrieb IV	29. 6. 39	Horst
Eine Tochter:			
Walter Goldbeck	Betrieb II	28. 6. 39	Helga
Gerhard Diefmann	Betrieb IV	2. 7. 39	Erifa

Sterbefälle

Gussstahlwerk Witten

Rochus Kobus	Invalide, früher Grobwalzwerk	24. 6. 39	68 Jahre
--------------	----------------------------------	-----------	----------

Nachruf

Am Freitag, dem 23. Juni 1939, verstarb unser früheres Gefolgschaftsmitglied

Herr Franz Hoffmann

im Alter von 65 Jahren.

Der Verstorbene war von 1904 bis 1928, also insgesamt 24 Jahre, in unserer Bearbeitungsanstalt II und später im Drahtwalzwerk beschäftigt. Wir bewahren unserem langjährigen und sehr geschätzten Mitarbeiter ein treues Andenken.

Witten, den 27. Juni 1939.

Betriebsführer und Gefolgschaft der Ruhrstahl Aktiengesellschaft
Gussstahlwerk Witten

Nachruf

Am 2. Juli 1939 verstarb plötzlich und unerwartet unser Gefolgschaftsmitglied

Herr Hermann Korth

im Alter von 51 Jahren.

Der Verstorbene stand mit Unterbrechungen über fünf Jahre in unseren Diensten und war stets ein guter, braver Arbeitskamerad, dessen Andenken wir in Ehren halten werden.

Betriebsführer und Gefolgschaft der Ruhrstahl Aktiengesellschaft
Henrichshütte

Nachruf

An den Folgen eines Unglücksfalles verschied am 7. Juli 1939 unser Gefolgschaftsmitglied

Herr Friedrich Wicknig

Wir verlieren in dem Verstorbenen einen treuen und pflichtbewußten Arbeitskameraden, der über zehn Jahre in unserem Stahlwerk tätig gewesen ist.

Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Betriebsführer und Gefolgschaft der Ruhrstahl Aktiengesellschaft
Henrichshütte

Nachruf

Am Sonnabend, dem 24. Juni 1939, verstarb unser früheres Gefolgschaftsmitglied

Herr Rochus Kobus

im Alter von 68 Jahren.

Der Verstorbene war von 1914 bis 1930, also insgesamt sechzehn Jahre, in unserem Grobwalzwerk beschäftigt.

Das Andenken an unseren fleißigen, zuverlässigen Mitarbeiter und treuen Kameraden halten wir stets in Ehren.

Witten, den 27. Juni 1939.

Betriebsführer und Gefolgschaft der Ruhrstahl Aktiengesellschaft
Gussstahlwerk Witten

Dankagung

Für die mir unvergeßliche Feierstunde bei meinem Abschied von der Ruhrstahl A.-G., Abt. Annener Gussstahlwerk, spreche ich hiermit allen daran Beteiligten meinen herzlichsten Dank aus.

An Dir, Dr. v. Eckartsberg, Betriebsobmann Brähler, den Werksschor und meine Arbeitskameraden, die mir Ehrungen und Beweise treuester Kameradschaft mit solcher Liebenswürdigkeit, in so reichem Maße zuteil werden ließen, werde ich stets in Dankbarkeit denken.

Dem Annener Gussstahlwerk wünsche ich, daß es sich über die bisher gesteckten Ziele hinaus weiter entwickeln möge.

Rösa, Kreis Bitterfeld, 6. Juli 1939.

Heil Hitler!
Franz Herzog