Die Phoenix-Zeitung erscheint alle 14 Tage.

Jeder Werks-Angehörige erhält die Phoenix-Zeitung kostenlos.

Phoenix-Zeitung

Abt. Hoerder Verein
Hoerde i. Westf.

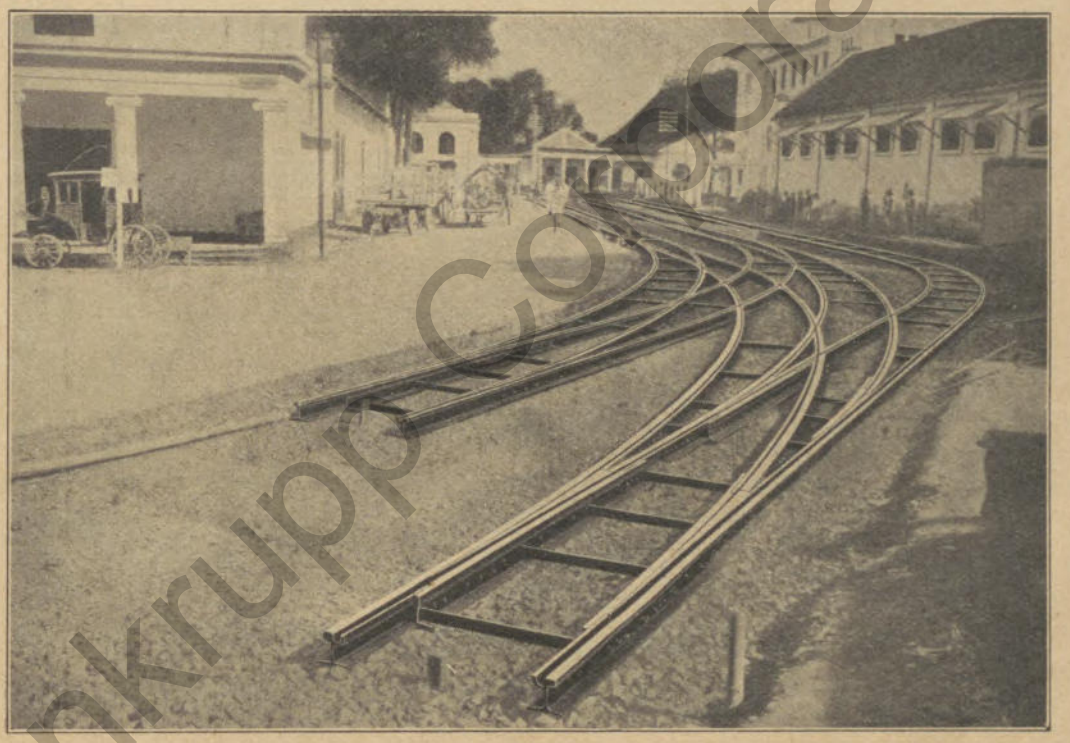
Abt. Ruhrort
Duisburg-Ruhrort.

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

2. Jahrgang | Anschrift der Schriftleitung: Düsseldorf, Bendemannstraße 2. | 30. Januar 1926 | Nachdruck sämtlicher Artikel erwünscht, sofern nicht ausdrücklich verboten. | Nummer 3

Endlich!

Endlich ist es nach scheinbar unendlichen Bemühungen gelungen, eine Regierung zu bilden. Es war auch höchste Zeit, daß dieses unwürdige Schauspiel deutscher Parteizerrissenheit ein Ende fand. Das energische Zugreifen des Reichspräsidenten war wie eine Erlösung. Es fehlte nicht viel, und unser demokratisch-parlamentarisches System hätte völlig versagt. Das empfand auch der preußische Ministerpräsident Braun, der überzeugter Sozialist ist, und dennoch einem Zeitungsmann in ehrlicher Entrüstung erklärte: „Morgen tritt der Reichstag wieder zusammen, und die auf dem Boden der Verfassung stehenden Parteien werden zu beweisen haben, ob sich das demokratisch-parlamentarische System bewährt oder ob es in der Zeit schwerster wirtschaftlicher Bedrängnis versagt. Denn darum geht es. Ein Versagen würde eine schlimme Gefährdung des parlamentarischen Systems überhaupt bedeuten. Denn der Fundamentalsatz der republikanischen Verfassung: „Alle Gewalt geht vom Volke aus“ wird zur inhaltlosen Phrase, wenn die Männer und Frauen, die das Mandat zur Ausübung dieser Staatsgewalt durch die Wahl vom Volke erhalten haben, in schwerster Zeit aus Scheu vor der Verantwortung versagen. Sie würden dadurch das Vertrauen des Volkes, als dessen Mandatare sie im Parlament sitzen, auf das Schwerste enttäuschen. Denn durch wen soll das Volk, in dessen Hände die Verfassung die Staatsgewalt gelegt hat, diese Gewalt ausüben, wenn seine gewählten Abgeordneten die Verantwortung scheuen und das Land wochenlang ohne Regierung lassen?“



Gleisanlage in Soerabaya (Niederl.-Indien)
ausgeführt im Jahre 1921 von der Weichenfabrik der Abteilung Ruhrort.

Aber das ist nun Alles ausgestanden, und wir haben wieder eine Regierung. Endlich! — —

* * *

Es wird viel zu tun geben für die neuen Männer, die berufen sind, Deutschlands Geschicke zu leiten. Man hat so oft den Ruf nach einer Vereinfachung und Verbilligung unserer Verwaltung gehört. Ob ihm nun wohl nachgegangen wird? — Könnten nicht statt der 2000 Parlamentarier, die jetzt in Deutschland vorhanden sind, weit weniger die Sache ebenso gut machen? Wäre das nicht erheblich billiger und vielleicht auch besser? Viel Köpfe, viel Sinne. Es kommt doch schließlich nicht so sehr auf die Anzahl der Köpfe als vielmehr auf ihren Inhalt an.

Sollte nicht ein groß Teil der heutigen Zustände an der Gestaltung unseres Wahlrechts liegen? — Wir haben bekanntlich das Listensystem. Man wählt heute nicht mehr einen Mann, den man für geeignet hält, die richtige Politik zu vertreten, sondern eine Liste von Persönlichkeiten, von denen man kaum jemanden kennt, die einem von parteiwegen vorgesetzt wird. Man wählt eben eine Partei, eine Idee. Nun gibt es aber, wie stets, gute und schlechte Vertreter einer Idee. Ist es da nicht besser, man kennt den Mann seiner Wahl genauer und wählt ihn, weil er persönlich geeigneter erscheint als ein anderer, mag er nun einer Partei angehören, welcher er will? — Auch mit diesem Problem will sich die neue Regierung befassen.

* * *

Ein besonderes Augenmerk wird sie aber auch auf Folgendes richten müssen: Wenn der Locarno-Vertrag nicht nur ein Fetzen Papier ist, so werden unsere Vertragsgegner auch halten müssen, was sie versprochen haben. Versprochen aber haben sie eine erhebliche Herabsetzung der Besatzungstruppen. Und was ist geschehen? Vor Locarno umfaßte die Besatzung in der zweiten und dritten Zone 86 000 Mann. Heute sind es 78 000 Mann. Am 1. April 1926 soll diese Zahl auf 73 000 Mann vermindert werden. Versprochen war aber durch die Note vom 16. November 1925 eine Herabsetzung dieser Zahl auf die frühere deutsche Truppenstärke in diesen Gebieten, also auf etwa 45 bis 50 000 Mann. Unser Auswärtiges Amt hat durch unsere Botschafter in Paris, London und Brüssel auf diese aufmerksam gemacht. Erfolg: in Paris sagte man, durch die Räumung der Kölner Zone habe sich die strategische Lage der Rheinarmee geändert, da durch die Freigabe Kölns Deutschland am linken Rheinufer jetzt einen Brückenkopf besitze, der den linken Flügel der französischen Rheinarmee bedrohe. In London drückte man „ein beträchtliches Maß an Sympathie“ für die deutsche Ansicht aus, bedauerte aber, sonst nichts tun zu können. Hoffentlich wird unsere Regierung nicht locker lassen und immer wieder verlangen, was uns von Rechtswegen erfüllt werden muß. Schließlich aber haben wir ja noch einen Trumpf in der Hand: das ist der Eintritt in den Völkerbund! Bevor die Herrschaften in London und Paris sich nicht an ihre Vertragspflichten halten, haben wir wirklich keinen Grund, es ganz besonders eilig damit zu haben.

* * *

Am 15. Februar tritt in Genf die Kommission zur Vorbereitung der Abrüstung zusammen. Frankreich sieht diesen Termin höchst ungern immer näher rücken. Es hat in dieser Hinsicht das schlechteste Gewissen und sinnt auf alle nur möglichen Ausflüchte, den unangenehmen Dingen zu entgehen, die gerade ihm auf einer Abrüstungskonferenz drohen können. Zwar hat selbst der so oft beschworene Vertrag von Versailles den übrigen Staaten die Abrüstung zur Pflicht gemacht, nachdem Deutschlands Abrüstung durchgeführt ist. Aber man will trotzdem in Paris nicht heran. Aus diesem Grunde wissen die dortigen Blätter schon jetzt zu erzählen, daß nicht allein bei der Abrüstung die Stärkeverhältnisse von Armee und Flotte in Frage kämen, sondern die gesamten Machtmittel, über die ein Staat gebiete. Deutschland verfüge aber nicht nur über einen Menschenzuwachs von 4 Millionen seit dem Kriege, sondern über viel mehr Lokomotiven und Schiffsraum als vorher. Solche Spitzfindigkeiten ersinnt man, um einer klaren Verpflichtung zu entgehen. Sehr erheblich dürfte angesichts dieser Haltung das Ergebnis der Abrüstungskonferenz nicht werden.

Auch diese Dinge erfordern die ganze Aufmerksamkeit unserer neuen Regierung.

Reinecke Voß.

ThyssenKrupp Corporate Archives

Werksarchiv Z

Wirtschaftlicher Rundfunk.

Bekanntlich bilden der Kohlenbergbau und die Eisenindustrie die beiden Schlüsselindustrien, von deren Blüte oder Niedergang die übrige Wirtschaft in bedeutendstem Maß abhängig ist. Deshalb ist gerade der Niedergang des europäischen Kohlenbergbaus das wesentlichste Hemmnis für eine wirtschaftliche Gesundung. Wenn wir die Weltproduktion von Steinkohlen im Jahre 1913 mit derjenigen von 1925 vergleichen, so finden wir, daß die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit etwa 43 v. H. der Gesamterzeugung auf gleicher Höhe geblieben sind. Während England 1913 noch mit 24,34 v. H. daran beteiligt war, sank diese Ziffer im Jahre 1925 auf 20,44 v. H. Deutschlands Kohlenerzeugung ist von 15,84 im Jahre 1913 auf 11,02 im Jahre 1925 zurückgegangen, was natürlich großenteils auf die Abtrennung der oberschlesischen Kohlengebiete zurückzuführen ist, die den Anteil Polens an der Weltproduktion von 0,75 auf 2,39 v. H. erhöht hat. Die Hauptursachen der Kohlenkrise sind die Verringerung der Produktion, das Zurückbleiben der Preise weit hinter der durchschnittlichen Steigerung des Warenpreisniveaus seit dem Kriege, eine um 40 Prozent v. H. reduzierte Ausfuhr der Hauptproduktionsländer gegen 1913, Arbeitslosigkeit, Stillegungen, erdrückende Belastung durch die öffentliche Hand auf allen Gebieten und endlich die Vernachlässigung der Kapitalbedürfnisse des Kohlenbergbaus durch die Banken. Alles dieses bewirkte die vorhandene Unrentabilität des Kohlengeschäfts und den Mangel an Konkurrenzfähigkeit gegenüber den Amerikanern. Eine Besserung des deutschen Marktes kann daher zunächst nur durch Besserung des Inlandsabsatzes eintreten, und tatsächlich ist auch hier ein geringer Ansatz zu einer Besserung zu beobachten, durch die, wenn sie anhält, die immer mehr abfallende Linie des Auslandsabsatzes einigermaßen ausgeglichen werden könnte.

Im Gegensatz zur Steinkohle hat die Braunkohlenproduktion seit 1913 erheblich zugenommen. Während im Dezember 1913 im rheinischen Braunkohlenbergbau 1 788 300 Tonnen gefördert wurden, betrug die Förderung im Dezember 1925 3,56 Millionen Tonnen. Die arbeitstägliche Förderung ist hier von 138 282 Tonnen im Dezember 1924 auf 148 370 Tonnen im Dezember 1925 gestiegen.

* * *

Inzwischen ist ein sehr wichtiger Schritt zur Befestigung des deutschen Inlandsmarktes geschehen, und zwar durch eine großzügige Kreditgewährung an die deutsche Landwirtschaft. Durch ein Uebereinkommen der Golddiskontbank und der Rentenbankkreditanstalt sind größere, durch Hypotheken auf ländlichen Grundbesitz gesicherte Geldbeträge zu mäßigen Zinssätzen für die Landwirtschaft freigemacht worden, wodurch ihr zu erhöhter Kaufkraft verholfen wird. Man erwartet davon günstige Folgen für Handel und Industrie. Das Wichtigste ist, daß dieser Kredit baldigst gewährt werden soll. Es liegt auf der Hand, daß durch ein solches Aufhelfen, das der Landwirtschaft zuteil wird, auch dem Gespenst der Arbeitslosigkeit am wirksamsten zu Leibe gegangen werden kann.

* * *

Eine zweite aussichtsreiche Möglichkeit zur Besserung der Wirtschaftslage liegt in der besseren Ausgestaltung der Absatzorganisation unserer Industrieerzeugung, in einer Rationalisierung der Produktion und einer straffen Neuordnung auf dem Gebiete der Verkaufsorganisation und der Verkaufspolitik. Das geschieht durch die inzwischen immer weiter fortgeschrittene Bildung von Verkaufsverbänden, die im Bereiche der eisenschaffenden und eisenverarbeitenden Industrie gebildet wurden. Gekrönt wurde dieses Werk, das für die Organisation unseres Auslands- und Inlandsabsatzes, vor allem für eine vernünftige Preisbildung, unerläßlich ist, durch die kürzlich erfolgte Gründung der Vereinigten Stahlwerke A.-G. Sie bildet einen Vorläufer für die noch kommende große Eisengesellschaft, die den Zweck hat, durch eine Zusammenfassung gleichartiger Betriebe die Leistungsfähigkeit unserer Eisenindustrie so zu fördern, daß sie erfolgreich der Auslandskonkurrenz die Spitze bieten kann, was jetzt unmöglich ist.

So dürfen wir wohl auch von dieser Maßnahme, die durch die bittere Not diktiert wird, eine Gesundung unserer Wirtschaft erwarten.

* * *

Alle diese Maßnahmen auf dem Gebiete der Eisenindustrie stellen sozusagen ein Gegenstück dar zu dem im Kohlenbergbau seit langer Zeit vorhandenen Kohlensyndikat, das noch vor kurzem die Bewunderung des englischen Arbeiterführers Hodges erregte. Die Reichsregierung beabsichtigt außerdem einen Ausschuß einzusetzen zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft, der mit weitgehenden Befugnissen ausgestattet wird. So gut es ist, wenn man sich an den maßgebenden Stellen über die wirkliche Lage der Wirtschaft unterrichtet, um vor allen Dingen ihre weitere Abdrosselung durch zu hohe Belastungen zu verhindern, so wenig angebracht wäre es, wenn das Reich in das Getriebe der Wirtschaft wieder eingreifen wollte. Die Wirtschaft muß und wird sich schon selbst zu helfen wissen, und wenn etwas durch das Reich geschehen kann, so ist es das, handelspolitisch günstige Verträge abzuschließen und der Ueberschwemmung des deutschen Marktes durch billige Inflationswaren des Auslandes durch geeignete Maßnahmen zu begegnen. Vor allen Dingen wäre beispielsweise die staatliche Subvention des englischen Bergbaus, die uns so viel Schwierigkeiten macht, geeignet, auf entsprechende Gegenmaßnahmen zu sinnen.

* * *

In letzter Zeit sind mehrfach Stimmen laut geworden, die von einer bevorstehenden Besserung der Wirtschaft zu sagen wußten. Ihnen stehen gleich gewichtige Meinungen Berufener gegenüber, die die Voraussetzungen einer sich bessernden Konjunktur nicht für gegeben erachten. Sie stützen sich vor allem darauf, daß die Defizits in den Haushalten des Reiches, der Länder und der öffentlichen Körperschaften weiter im Steigen begriffen sind, und beispielsweise die Reichsbahn ihren täglichen Einnahme-Ausfall im Januar auf 33 Prozent gegenüber Dezember und 40 Prozent gegenüber dem Juli des Vorjahres beziffert. Das kennzeichnet deutlicher als vieles andere den starken Rückgang der Produktion. Dazu kommt die ungeheure Arbeitslosigkeit: man schätzt einschließlich der Kurzarbeiter die Zahl der erwerbslosen Arbeiter im Reiche auf über 2 Millionen. Es scheint fast ausgeschlossen, daß sich dieses furchtbare Bild in Kürze ändern könnte. Wir sollten auch nicht auf ein Wunder warten, sondern, so gut wir das können, alles daran setzen, von uns aus, jeder an seinem Teile, die Vorbedingungen für eine Besserung der Wirtschaftslage zu schaffen. Lux

Schütze das Werk!

Sei zu jeder Stunde darauf bedacht, durch Schonung und zweckmäßige Behandlung des Werkzeuges und der Anlagen, durch vernünftigen Umgang mit jedem Dir anvertrauten Material und durch Wachsamkeit gegenüber jeder Unfallgefahr, Störungen im Betrieb zu vermeiden!

Hilf auch Du,

neue Wege der Unfall- und Arbeitsstörungsverhütung zu finden — wie Dein Arbeitskollege es tat, der dieses Bild zeichnete! So erhältst Du Dir und Deinen Kameraden die Arbeitsstelle und den Lohn; Du sorgst so am besten für Deine Familie und

Du schützest vor allem Dich selbst!

Warum haben unsere heutigen Löhne nicht dieselbe Kaufkraft wie im Frieden?

Wenn auch 1913 unsere Ausfuhr an Waren nicht ganz so groß wie die Einfuhr war, so hatten wir doch sehr große, in die Milliarden gehende Geldüberschüsse durch Einnahmen aus Kapitalanlagen im Ausland, Schiffsfrachten usw. Diese Ueberschüsse sind durch den Raub der deutschen Besitzungen im Auslande verloren. Unsere Ausfuhr von 10,1 Milliarden 1913 ist auf 5,3 Milliarden 1923, also auf die Hälfte zusammengeschrumpft. Die Einfuhr ist weit unter die Hälfte im Vergleich zu 1913 gesunken, dagegen noch immer bedenklich größer als die Ausfuhr. Wir sind also nicht nur unsere baren Geldeinnahmen aus dem Auslande los geworden, sondern haben obendrein an das Ausland noch erhebliche Warenschulden.

Während sich unsere Ausfuhr um mehr als die Hälfte verringerte, beträgt der Bevölkerungsrückgang nur etwa ein Zwölftel. Das heißt, wir können für die heute fast friedensgroße Bevölkerung nur die Hälfte dessen aus dem Auslande einkaufen, was wir im Frieden eingeführt haben. Warum? Weil wir nur noch knapp die Hälfte an Gütern aller Art gegen früher im Auslande absetzen bezw. im Inlande erzeugen. Je weniger Güter aber im Lande vorhanden sind, desto teurer sind sie, weil die Nachfrage nach ihnen das Angebot weit übersteigt. Würden wir nun die Kaufkraft durch Verteilung von mehr Geld erhöhen, so würde die Nachfrage noch größer und damit die Preissteigerung noch stärker.

Also: Je mehr Waren wir erzeugen, desto mehr können wir davon einkaufen, weil sich dann das Angebot der Nachfrage fortschreitend nähert!

thyssenkrupp Corporate Archive

Zur Wirtschaftslage.

Auszug aus der Rede des Herrn Gen.-Dir. Dr. Fahrenhorst auf der Generalversammlung des Phoenix am 15. Januar 1926 zu Düsseldorf.

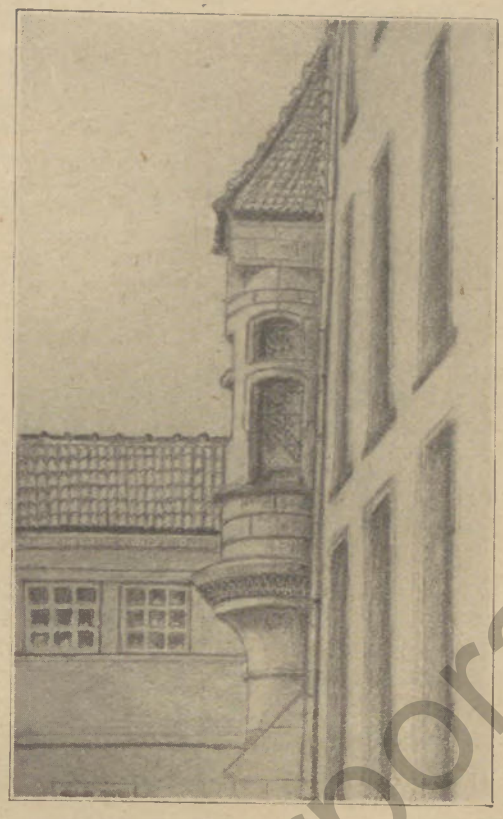
„Die deutsche Industrie und vor allem die Schwerindustrie wird für die nächste Zukunft nur dann mit einigermaßen günstigem Erfolg arbeiten können, wenn es ihr gelingt, durch weitgehende Rationalisierung ihrer Betriebe durch organisatorischen Ausbau zu einer wesentlichen Verringerung ihrer Selbstkosten zu kommen. Zur Verringerung unserer Selbstkosten haben wir in erster Linie wesentliche technische Verbesserungen unserer Betriebe vorgenommen, für die wir im vergangenen Geschäftsjahre insgesamt rund 23 Millionen Mark aufwenden mußten. Wir haben dadurch recht große Fortschritte der Verbilligung erzielt. Wir haben z. B. erreicht, daß wir unseren Verbrauch an Brennstoffen um monatlich etwa 1 Million Mark verringern konnten. Auf diesem Gebiet der technischen Verbesserungen stehen uns naturgemäß noch weitere große Aufgaben bevor, deren Durchführung freilich angesichts der finanziellen Verhältnisse nicht gerade leicht sein wird, insbesondere wenn wir, wie im vergangenen Jahre, einen Betrag von insgesamt rund 24 Millionen Mark für Steuern und soziale Zwecke aufwenden müssen.

Dieser geradezu erschreckend hohe Betrag zeigt klar und deutlich, daß eine Verringerung der Selbstkosten und damit eine Herabsetzung des Preisniveaus für uns nur dann möglich sein wird, wenn auch diese Lasten wesentlich herabgesetzt werden. Erforderlich ist hierzu eine möglichst weitgehende Beschränkung der staatlichen Ausgaben. Es muß zum wirtschaftlichen Zusammenbruch führen, wenn der Staat weiterhin aus einer kapitalarmen Wirtschaft durch Steuern bedeutend größere Summen herauszuholen sucht, als es in den reicheren Tagen der Vorkriegszeit geschah. Einschränkung der Staatstätigkeit und Verminderung der Personalausgaben in der öffentlichen Verwaltung ist in weitestem Umfange möglich und notwendig, betragen doch die jährlichen Besoldungs- und Pensionsaufwendungen des Reiches einschließlich der Wehrmacht, der Länder und der Gemeinden zur Zeit über 4½ Milliarden Mark, d. h. fast so viel wie das gesamte Steueraufkommen in Deutschland vor dem Kriege. Die deutsche Wirtschaft hat umsomehr ein Recht, auf diese verhängnisvolle staatliche Ausgabengestaltung immer wieder nachdrücklichst hinzuweisen, als sie in schroffstem Gegensatz steht zu der der Industrie selbst aufgezwungenen Notwendigkeit, an Arbeitskraft, seien es Arbeiter oder Angestellte, möglichst zu sparen, wenn sie nicht mehr und mehr die Betriebe ganz schließen soll.

Ein Abbau der Lasten ist ferner auch unbedingt notwendig auf dem Gebiet der Sozialversicherung. Die fast genau übereinstimmenden Feststellungen des Reichsarbeitsministeriums und des Reichsverbandes der Deutschen Industrie zeigen, daß die Belastung mit sozialen Abgaben einschließlich der durch öffentliche Mittel, d. h. letzten Endes durch Steuern aufgebrachten Beträge, gegen die Vorkriegszeit um rund 118 Prozent gestiegen ist und gegenwärtig bereits jährlich etwa 2,7 Milliarden Mark beträgt. Wie sich diese Belastung auf die Preisgestaltung auswirken muß, zeigt eine gleichfalls von Regierungsseite aufgestellte Berechnung, nach welcher die sozialen Lasten, auf die Tonne Nutzförderung des Ruhrbergbaues berechnet, im letzten Jahre 2,16 Mark betragen haben. Bei aller Anerkennung der Unentbehrlichkeit sozialpolitischer Maßnahmen gerade in der heutigen Zeit wird man angesichts dieser Zahlen die Notwendigkeit einer Herabsetzung dieser Lasten nicht bestreiten können. Es darf auch die Sozialversicherung und vor allem die Erwerbslosenfürsorge nicht, wie das gegenwärtig der Fall ist, den Rentenbezieher unter Umständen noch besser stellen als den, der in seiner Berufsarbeit sein Bestes hergibt. Eine derartige, wirtschaftlich unvernünftige Sozialpolitik darf der Wirtschaft nicht zugemutet werden.

Schließlich wird auch auf dem Gebiete der Lohnpolitik selbst, so wenig populär dies im Augenblick erscheinen mag, eine Abkehr von der in der Nachkriegszeit befolgten staatlichen Lohnfestsetzung durch Schiedsspruch und Anpassung der Lohne und Gehälter an das wirtschaftlich Tragbare notwendigerweise erfolgen müssen.

Neben all diesen Maßnahmen, die auf eine Verringerung der Selbstkosten und damit eine Senkung des Preisniveaus hinzielen, ist des weiteren aber erforderlich eine Rationalisierung auch auf dem Gebiete der Verkaufsorganisation in der Verkaufspolitik. Hier muß es sich in erster Linie um Ersparung unnötiger Verkaufskräfte im In- und Auslande, um Ausschaltung unwirtschaftlichen Wettbewerbes, um Sicherung einer gleichmäßigen Preisgestaltung handeln. Dieser Aufgabe sollen in erster Linie die Verkaufsverbände dienen, die wir für fast alle Walzwerkserzeugnisse geschaffen haben. Mit Hilfe dieser Verbände, die jetzt nahezu unseren ganzen Absatz in Händen haben, ist es gelungen, wieder einigermaßen Ordnung in die recht verfahrenen Verhältnisse des deutschen Marktes zu bringen und wenigstens eine gewisse Stetigkeit in den Preisen unserer wichtigsten Erzeugnisse zu erzielen. Derartig geordnete Absatzverhältnisse, wie wir sie vor dem Kriege hatten, werden freilich solange nicht erreicht werden können, als wir nicht nur auf dem Weltmarkte, sondern infolge des völlig unzureichenden Zollschutzes auch in Deutschland selbst der Dumpingkonkurrenz der wichtigsten der ausländischen Industrien nahezu schutzlos ausgesetzt sind. Ich erinnere an das Valutadumping der verschiedenen Länder mit sinkender Währung, vor allen Dingen Frankreich, und an die einem bewußten, staat-



Hoerder Burg-Erker

(gez. von L. Dittberner, Abt. Hoerder Verein).

Tragt starke Schuhe, wenn ihr die Füße schützen wollt.

Was im Jahre 1714 über das Eisen geschrieben wurde.

In einem Band des im Jahre 1714 erschienenen Werkes von D. Michael Bernhard Valentini „Schau-Bühne, oder Natur- und Materialien-Kammer" fanden wir ein Kapitel „Von dem Eisen, Stahl und Blech", das unsere Leser interessieren dürfte, weil es zeigt, wie wenig man zu damaliger Zeit noch von Eisen und Stahl wußte.

Valentini schreibt:

§ 1.

Das Eisen ist ein sehr hartes ungeschlachtetes und nicht gern flüssiges Metall, welches sich doch treiben lässet: wird in verschiedenen Ländern, absonderlich aber in Schweden und Teutschland häuffig gefunden, und wird nicht allein aus den Eisen-Steinen geschmoltzen, sondern fließet auch zuweilen von sich selbsten in der Erden; dahero offters pure und geschmoltzene Eisenkörner oder auch gantze Stücker davon in den Eisen-Gruben gefunden werden, dergleichen nur eines zu Handen kommen. Absonderlich aber soll sich in Norwegen dergleichen gediegen Eisen offters finden, als Wormius erzehlet. Ja, es schreibt Rulandus, daß in der Steyermarck dergleichen Eisentörner auch in einigen Flüssen gefunden würden.

§ 2.

Am meisten aber wird es aus den Ertzen und gegrabenen Eisen-Steinen geschmoltzen, welche gemeiniglich braun oder wie verrostet Eisen außsehen; wiewohlen der beste und gar reiche Eisen-Stein auch eine blaulichte Farb hat und dem gediegenen Eisen nahe kommt. Beyde werden zuerst an einem fließenden Wasser von denen noch anhangenden Erdichten Unreinigkeiten gewaschen, nachmahlen auff den Schmeltz-Hütten in großen darzu bereiteten-Schmeltz-Ofen, darunter das Feuer durch zwey große, von einem Mühlenrad getriebenen Blasbälgen angeblasen wird, geschmoltzen, biß es wie geschmoltzen Bleye anzusehen, da alsdann die Schlacken davon abgeschaumet, die Blasbälge gehemmet, und der Ofen unten mit einer Stang Eisen durchgestoßen wird; worauf das geschmoltzene Eisen, wie ein feuriger Strohm in die darunter gemachte lange Löcher und Gieß-Formen durch das Loch herauß-fließet, und also zu denen so genanndten Goesen formiret wird, welche gemeiniglich 6. biß 7. Schuh lang und einen Schuh dick sind. Will man aber Stück-Kugeln, Oefen, Mörser, Gewicht-Stein, Hiepen und Waffeln-Eisen gießen, so werden darzu eigene Formen in Sand oder Eisen gemacht, worinnen man das geschmoltzene Eisen fließen lässet, oder auch mit großen Löffeln einträget.

Allwo zu mercken, daß je feiner und sauberer die gegossene Gefäße werden sollen, je länger das Eisen im Fluß zu erhalten, also, daß da zu den Goesen und groben Sachen solches nur 12. Stund im Feuer zu lassen, zu den sauberen es wohl 16. biß 17. Stund fließen müsse.

§ 3.

Diese Goesen werden nachmahlen auff die Eisen-Hämmer geführet, allwo sie durch die von dem Wasser getriebene große Blas-Bälge in der Esse ferner ausgegläuet, durch offteres bewegen geschmeidiger gemacht und nachmahlen auff einem großen Ambos durch einen sehr großen, von dem Wasser gleichfalls getriebenen Hammer zu den

Eisen-Stangen oder Stäben

geschlagen wird, allwo alle unreine erdige Materie wegspringet und also das Eisen zum feilen und anderen Arbeiten zubereitet wird. Will man aber solches so bald zu Pflug-Eisen, Pflug-Schaaren, Hopfen-Eisen und dergleichen formiret haben, so können damit die Hütten-Knecht so bald an die Hand geben.

§ 4.

Auf diesen Stangen oder Stäben werden nachmahlen die eiserne Ruthen, und aus diesen der

Eiserne Drath

von den Drathziehern, auff den Drathzügen gemacht, wann dieselbe erstlich durch die größere und hernachmahlen durch kleinere Löchlein gezogen werden, nachdem der Drath dick oder dünne werden soll, welcher alsdann zu großen Ringen gewickelt, und also verkauffet wird.

§ 5.

Nicht weniger werden aus denen offters auszuglüenden Stäb-Eisen auch verschiedene Sorten von

Blech

geschlagen, welches entweder in großen und doppelten oder kleinen und einfachen Platten besteht: aus welchen nachgehends mit kleinen Hämmern das dünne und überzinnte Blech geschlagen wird, dessen sich die Spengler bedienen, so am allerbesten in Teutschland gemachet und allda ein guter Handel damit getrieben wird. Sie machen es zwar auch in Frankreich, welches aber so sehr nicht aestimiret wird, als das Teutsche, indem jenes leichtlich verrosten thut.

§ 6.

Ingleichen wird auch der

Stahl

viel besser in Teutschland, als anderswo gemacht, so gar, daß auch die Frantzosen ihre Scheer-Messer, Lancetten und andere Chirurgische Instrumenten aus dem Teutschen Stahl, absonderlich demjenigen, welchen sie l'acier de

lichen Dumping gleich kommende Subsidienpolitik mancher Staaten, z. B. England, zugunsten des dortigen Kohlenbergbaues. Wir müssen von der Regierung erwarten, daß sie den Inlandsmarkt durch geeignete Maßnahmen schützt und zugleich auch auf dem Weltmarkt durch positive Erleichterung und Unterstützung unseres Exportes dem künstlich gesteigerten, ausländischen Wettbewerb entgegentritt. Geschieht das und gelingt es gleichzeitig, zu einer internationalen Verständigung zu gelangen, dann werden wir auch die unserer Leistungsfähigkeit entsprechende Stellung auf dem Weltmarkte wiedergewinnen.

So große Aufgaben nun auch die Verkaufsverbände auf dem Gebiete der Regelung der Absatz- und Marktverhältnisse haben, so beschränkt ist andererseits ihre Fähigkeit, auf die unbedingt notwendige Rationalisierung der Produktion selbst hinzuwirken. Eine wirklich durchgreifende Rationalisierung ist, darüber muß man sich klar sein, weder durch Verbände noch durch eine mehr oder weniger lose Interessengemeinschaft zwischen mehreren Werken möglich. Diese Erkenntnis hat bereits vor mehr als einem halben Jahre dazu geführt, in Verbindung mit der Rhein-Elbe-Union, der Thyssengruppe und den Rheinischen Stahlwerken die Möglichkeit eines dauernden und vollkommenen Zusammenschlusses unserer Wertsanlagen zu prüfen. Erst eine völlige Werksgemeinschaft, der man eine nach menschlichem Ermessen unbegrenzte Dauer geben kann, gestattet es, frei von kurzfristigen Erwägungen, die Erzeugung der Werke mehr zu verteilen und zu gliedern, daß jedes Produkt an der kaufmännisch und technisch richtigsten Stelle hergestellt wird. Hinzu kommt die Möglichkeit großer Frachtersparnisse sowie der Umstand, daß bei einem derartigen Zusammenschluß der weitere Ausbau und die technische Vervollkommnung der Werksanlagen viel weniger Mittel erfordern, weil sie dann nicht mehr auf jedem Werk notwendig werden. Gerade im Hinblick auf die jetzige Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Kapitalbeschaffung ist dieser Gesichtspunkt von besonderer Bedeutung. Nach dem gegenwärtigen Stande dieser schwierigen Verhandlungen ist anzunehmen, daß wir bald zu einem endgültigen Ergebnis gelangen. Ueber die wichtigste Grundlage zwischen den Werken selbst, die Regelung der Quotenfrage, ist man sich jedenfalls nunmehr einig. Die formelle Gründung der „Vereinigten Stahlwerke A.-G.", zunächst mit einem Kapital von 50 000 Mark, ist gestern erfolgt.

Voraussetzung für die Durchführung des Zusammenschlusses ist allerdings vor allem die Steuerfrage. Wir hoffen, daß es gelingen wird, sie in einer einigermaßen erträglichen Form zu regeln, weil wir nicht glauben können, daß Reich und Gemeinden diesen von der Not der Industrie diktierten Zusammenschluß durch hohe Steuerforderungen unmöglich machen werden, zumal, falls aus steuerlichen Gründen die Gründung ganz unterbleiben sollte, die ganzen Steuern entgehen würden. Wenn es somit in absehbarer Zeit wirklich erreicht wird, den Zusammenschluß der vier Konzerne zur Werksgemeinschaft der „Vereinigten Stahlwerke A.-G." endgültig in Kraft zu setzen, so wird dadurch nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der vereinigten Werke selbst, sondern auch die ihrer zahlreichen Abnehmer aus der eisenverarbeitenden Industrie bedeutend gehoben werden. Gerade auch im Hinblick hierauf glauben wir in dem Zusammenschluß nicht nur ein gutes Anzeichen für die Zukunft, sondern zugleich auch die Anfänge einer neuen wirtschaftlichen Einstellung der Schwerindustrie erblicken zu können. Gelingt es dann noch, wieder geordnete Wettbewerbs- und Preisverhältnisse auf dem Weltmarkte herzustellen, wofür heute immerhin manche Anzeichen vorhanden sind, so können wir auch der weiteren Entwicklung unserer Industrie mit Zuversicht entgegensehen."

Ueberwindung von Schwierigkeiten.

Zielgebung und Richtung jeder Arbeit ist begründet in der Menschenführung.

Mag es die Arbeit in Industrie und Handel sein, persönliches oder öffentliches Leben, Zusammenspiel in der Familie oder ganzer Völker, Wirken des Einzelmenschen oder der ganzen Menschheit, immer ist ausschlaggebend die Menschenführung.

Wie wir nicht dem Körper, sondern dem Geist den ausschlaggebenden Einfluß in unserm Geschehen einräumen, so müssen wir immer wieder festhalten, daß nicht die Gefolgschaft, sondern stets der Führer die volle Verantwortung übernehmen darf und muß. Kraft ist Voraussetzung solcher Verantwortungsfreudigkeit, Kraft, die nicht geschwächt wird durch Jammern und Klagen. Ein jammernder Geschäftsleiter, ein klagender Vorgesetzter, ein hoffnungsloser Ingenieur sind verzweifelte Offiziere! Mit Jammern und Klagen gibt sich jeder selbst das schwerwiegendste Zeugnis eigener Mutlosigkeit und verliert stets für die Zeit des Klagens die Kraft sieghaften Führertums!

Aber nicht für die leitenden Stellen allein gilt die Forderung des zielbewußten Führens!

Jeder Mensch soll Führer sein für sein eigenes Ich!

Tritt dazu noch die Führerschaft in der Familie, in der Gemeinschaft, so ist Selbstverständlichkeit, daß hier das Gesetz kraftvoll helfenden Führertums in verstärktem Maße in den Vordergrund treten muß!

Weil jeder Mensch Führer sein soll, weil für jeden in seinem mehr oder weniger großen Arbeits- und Geltungsbereiche die gleiche Pflicht besteht, wie für die größten Lenker, hat keiner das Recht, andere schlechter Führerschaft anzuklagen, der nicht selbst in sich gerungen und gute Führerschaft in seinem Geltungskreise bewiesen hat!

Wer in sich zerrissen ist, wer in seiner Familie Unheil sät, wer haßerfüllt zu Untergebenen und Mitarbeitern ist, darf nicht über Vorgesetzte klagen, ihre Handlungen herabsetzen.

Streben zu reiner und kraftvoller Führerschaft ist Pflicht und Lebensnotwendigkeit für jeden Menschen! Immer waren die erfolgreichsten Führer zuerst sichere Lenker des eigenen Ichs. Ein Heer solcher Führer brauchen wir, gleichgültig ob draußen oder in der Werkstatt, an der Maschine oder in der Schmiede, in Haus oder Büro!

Im eigenen Arbeitsbereich soll jeder Führer sein, Führertum erringen und beweisen, als Helfer der Gemeinschaft!

Deutscher!

Gedenke der Zeppelin-Eckener-Spende!

Annahmestellen: Alle öffentl. Banken und Postscheckämter.

Ein zerbrochener Schaufelstiel ergibt noch wenigstens drei gute Hammerstiele!

Carne nennen, zu machen pflegen; von welchem auch die Damascener Klingen herrühren. Er wird aber nicht anderst gemacht, als wann das Eisen offt ausgeglüet und in besonderen Säfften von volacilischen Kräutern wider abgekühlet wird; dahero auch die Schmiede das glüende Eisen öffters an die Pferds-Hüfe halten, und solches durch das darin verborgene volacilische Sals zu mehrer Härtung bringen. Zu meiner Zeit war ein Messerschmied zu Leyden in Holland, welcher eine gewisse Härtung von dem berühmten Cartesio solte bekommen haben, dahero er insgemein der Carthesianische Messerschmied genennet wurde; machte zwar vortreffliche Scheermesser und andere Instrumenten ließe aber sich alles theuer genug bezahlen. Doch bezeuget Rulandus, daß am Fustelberg in Voigtland auch natürlicher Stahl in der Erden gefunden werde.

Bunter Strauß.

Allerlei Schwänke und Schnurren von Nah und Fern.

Alles zu seiner Zeit.

Jock war ein wohlhabender Landwirt in Schottland, der Ausschau hielt nach einer Frau. Früher hatte seine Mutter das Hauswesen besorgt, aber Jock hatte ihre scharfe Zunge oftmals unangenehm verspürt, und er hatte deshalb beschlossen, die Sanftmut seiner Zukünftigen auf die Probe zu stellen, bevor er sich irgendwie band. Er fand nun auch ein ihm sanft zusagendes weibliches Wesen und machte ihm den Hof. Eines Abends saßen sie zusammen vor dem gemütlichen Herdfeuer. Sie strickte eifrig an einem Strumpfe, der bereits halb fertig war. Als sie aber das Zimmer auf kurze Zeit verlassen hatte, um etwas in der Wirtschaft zu besorgen, benutzte er die Gelegenheit, die Stricknadeln herauszuziehen und den Strumpf größtenteils aufzutrennen. Die Weise, wie sie die Sache aufnähme, würde zeigen, ob sie sanftmütig war oder nicht. Sie kam zurück, sah, was Jock verübt hatte, doch alles, was sie sagte, war: „Oh, du großes Kalb," und ohne Zögern machte sie sich von neuem an die Arbeit.

Das entschied. Jock machte seinen Antrag auf der Stelle, und Jane nahm ihn an, denn ein wohlhabender Landwirt ist keine schlechte Partie. Zu gehöriger Zeit fand die Trauung in der Kirche statt. Begleitet von den Glückwünschen der Freunde, führte Jock seine im Brautschmuck strahlende junge Frau zum Hochzeitswagen und nahm an ihrer Seite Platz. Als dann die Pferde angezogen hatten, wandte er sich Jane zu, um von ihr den ersten Kuß als Ehemann einzuheimsen. Aber ach! Die sanften Mienen nahmen plötzlich einen strengen Ausdruck an, die zarten Hände zerkratzten ihm das Gesicht und zerzausten ihm die Haare. „So, das ist für den aufgetrennten Strumpf, und merke dir, in Zukunft habe ich die Hosen an."

Ein Begnadigungsgrund.

Der Große Friedrich wandelte eines Tages durch die Gemächer des Potsdamer Schlosses und bemerkte im Audienzsaale einen Mann, der auf einem Stuhle stand und schwitzend bemüht war, eine Wanduhr herabzuholen, um sie zu reparieren. Der König kletterte ebenfalls auf einen Stuhl und war dem Manne behilflich, so daß dieser sich alsbald, die Uhr unterm Arm, mit vielen Bücklingen empfehlen konnte.

Am Tage darauf lag dem König ein Bericht vor, aus dem er ersah, daß der vermeintliche Uhrmacher ein Dieb gewesen war und die Uhr gestohlen hatte. Er saß im Gewahrsam, und der König sollte über sein Schicksal entscheiden. Lächelnd schrieb Friedrich an den Rand des Berichtes: „Laufen lassen, weil ich mit stehlen half!"

Russisches — Allzurussisches.

Es war vor dem Kriege, da reiste eine bejahrte Dame, dem Familienberuf nach Erbtante, von Berlin nach Wien, erkrankte unterwegs, wurde in Prag in ein Krankenhaus gebracht und starb dort. Die trauernden Neffen verlangten den Rücktransport der Leiche nach Berlin und fanden, als der Sarg ankam, statt ihrer Tante einen toten russischen General in Uniform darin.

Die Neffen telegraphierten nach Prag: „Russischer General statt Tante im Sarge. Wo Tante?"

Die bezahlte Rückantwort lautete: „Wenn Tante nicht in Berlin, dann in Petersburg."

Die Neffen telegraphierten sofort nach Petersburg: „Was tun mit russischem General? Wo ist Tante?"

Aus Rußland kam die telegraphische Antwort: „Begrabt General wie Ihr wollt. Tante bereits mit militärischen Ehren beigesetzt."

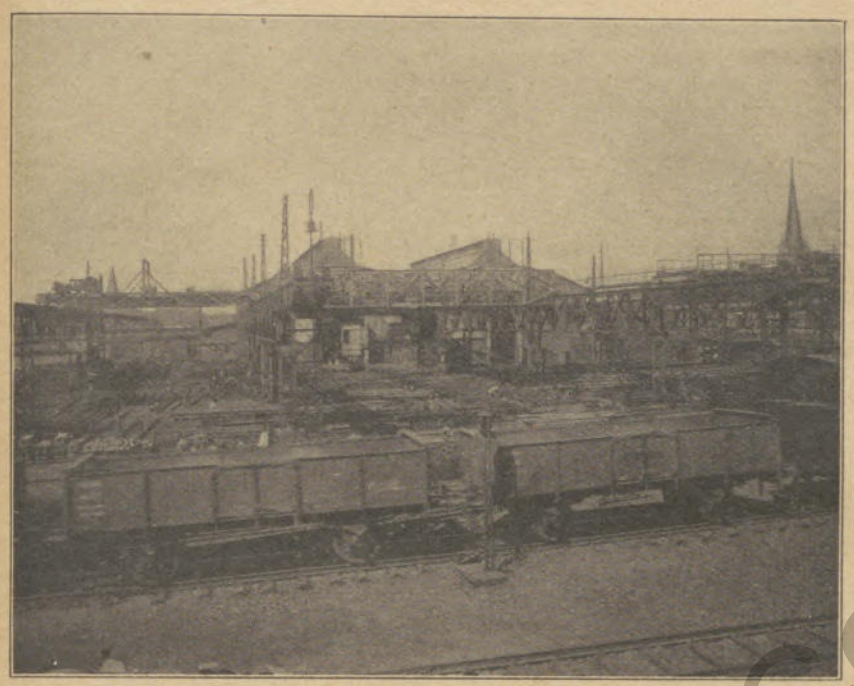
thyssenkrupp Corporate Archives

Ein Gang durch die Abteilung Ruhrort.

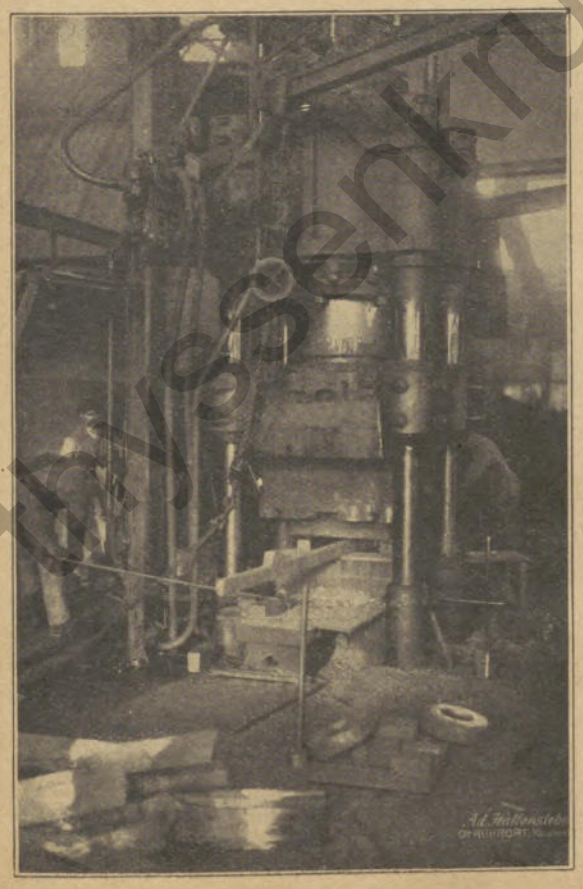
X.

Die Weichenfabrik.

Im Jahre 1897 verließen die ersten Rillenschienen der Welt das Ruhrorter Walzwerk, um in der Stadt Plymouth in England verlegt zu werden. Als nun eine Straßenbahn nach der andern — zunächst hauptsächlich in England, sehr bald aber auch in Deutschland und in anderen Ländern — zu diesem neuen Schienensystem überging, dauerte es nicht lange, bis der Wunsch laut wurde, aus diesen neuen Schienen auch Weichen, Kreuzungen usw. zu erhalten, die sich den Gleisanlagen leicht einfügen ließen. Man behalf sich damit teilweise noch auf recht primitive Weise. So hatten an manchen Orten die Pferdebahnwagen ganz gewöhnliche Fuhrwerksräder mit glatten Reifen ohne Spurkranz; nur ein besonderes Spurrädchen lief in der Rille und hielt den Wagen auf den Gleisen. Begegnete ein solcher Wagen einem anderen, so hob der Kutscher durch einen Tritt auf einen Fußhebel das Spurrädchen aus und fuhr mit seinem Wagen seitwärts auf das Straßenpflaster, um nachher wieder auf die Gleise einzubiegen. Als jedoch der Verkehr ständig zunahm und immer größere Anforderungen an die Straßenbahnen stellte und insbesondere immer größere Wagen eingestellt werden mußten, kam man auch mit diesen einfachen Mitteln nicht mehr aus und forderte den Bau von besonderen Weichen und Kreuzungen.



Gesamtansicht der Weichenfabrik.



Pressen einer Weichenzunge.

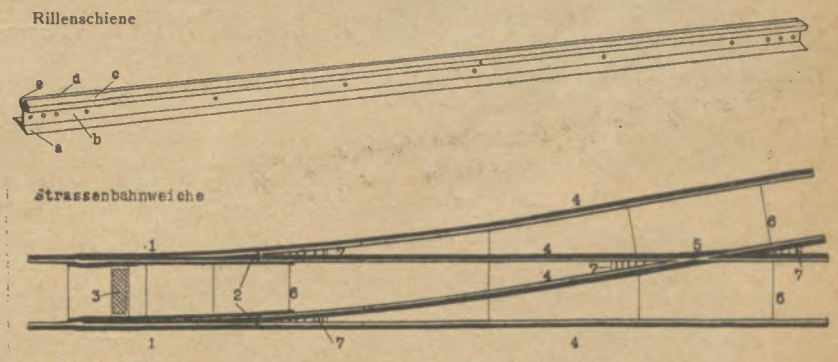
Die ersten Straßenbahnweichen wurden in den Konstruktionswerkstätten des Phoenix teils gegossen, teils aus Schienen zusammengebaut, bis 1891/92 eine besondere Werkstatt hierfür entstand, die dem Walzwerk angegliedert wurde.

Die Entwicklung ging rasch voran. Die Schienenprofile wurden, abgesehen von der zweckmäßigeren Formgebung zur günstigsten Aufnahme der auf sie einwirkenden Kräfte, immer größer und schwerer, die Weichen erhielten größere Abzweigungshalbmesser und wurden dadurch länger.

Dementsprechend mußten auch unsere für die Herstellung benötigten Werkzeugmaschinen — hauptsächlich Hobelmaschinen — immer länger und schwerer werden. Der Uebergang der Straßenbahnen vom Pferdebetrieb zum elektrischen Antrieb in den 90er Jahren des vorigen und zu Beginn des neuen Jahrhunderts beschleunigte diese Entwicklung. Damit wurde auch die bisherige Werkstatt viel zu klein, und im Jahre 1906 entstand an einem anderen, geräumigeren Platze unsere heutige Weichenfabrik. Sie besteht aus zwei großen Längshallen, deren eine als Maschinenhalle für die Bearbeitung der Einzelteile auf den verschiedensten Werkzeugmaschinen dient, während in der anderen, der Montage- oder Schlossereihalle, der Zusammenbau der einzelnen Zungenstücke, Herzstücke und Kreuzungen vorgenommen wird. Dahinter liegt eine Schmiedehalle, in der hauptsächlich die Weichenzungen geschmiedet werden, sowie eine Anzahl Nebenwerkstätten für die Herstellung der Weichenumstellvorrichtungen, für Schleifarbeiten, elektrisches Schweißen usw. Ein nicht überdachter Montageplatz gestattet das Auslegen und Zusammenpassen größerer Anlagen. Das ganze Gelände innerhalb und außerhalb der Hallen wird von großen elektrischen Laufkränen bestrichen, die teilweise mit elektrischen Hebemagneten ausgerüstet sind. Außerdem gestatten eine ganze Anzahl kleinerer Schwenkkräne, Laufkatzen und Flaschenzüge das Heben größerer Lasten an jeder beliebigen Stelle des umfangreichen Montageplatzes.

Eine Weiche setzt sich natürlich aus wesentlich mehr verschiedenartigen Teilen zusammen als ein gewöhnliches Straßenbahngleisstück, das im allgemeinen nur aus den geraden oder gebogenen Schienen, Spurhaltern, Laschen und Schraubenbolzen zusammengesetzt ist. Das Weichengehäuse besteht dagegen aus Schienen, deren Zwangslippe und Füße teilweise fortgenommen, zum Teil gebogen und an der Zungenspitze mit einer Kröpfung versehen werden müssen. Zwischen diesen Schienen befinden sich an der Oberfläche sauber geschliffene Stahlgußstücke, die die Weichenzungen tragen müssen. Hinter diesem besonders komplizierten Stahlgußstück, das den Zungendrehstuhl aufnimmt, befinden sich noch ein oder mehrere Grauguß keile zur Ausfüllung. Das Ganze wird durch Schraubenbolzen zusammengehalten und auf eine Anzahl kräftiger Platten genietet und zum Teil verschweißt. Bei den Herzstücken müssen gleichfalls die Schienen zunächst in verschiedenster Weise vorgearbeitet werden, vor allem ist hier ein Knicken der Schienen entsprechend dem Herzstückwinkel nötig. Auch sie werden nach Einpassen von Füllstücken verschraubt, auf Platten genietet und verschweißt. Sehr genaue Arbeit erheischen schließlich die Weichenumstellvorrichtungen, die in Gußkästen, die später, im Straßenpflaster versenkt, verlegt werden, zum Teil recht komplizierte Mechanismen enthalten.

Aus alledem erhellt, daß sehr verschiedenartige Maschinen und mannigfache Arbeitsverfahren zusammenwirken müssen, um diese unterschiedlichen Erzeugnisse der Weichenfabrik herzustellen. In der Schmiede werden unter einer hydraulischen Presse von 500 Tonnen Druck aus einem glühenden Block von etwa 190 Millimeter im Quadrat und etwa 670 Millimeter Länge die Weichenzungen ausgeschmiedet, die sich schließlich zu einer Länge von etwa 2,75 Metern ausrecken. Eine 280-Tonnen-Spindelpresse knickt die Herzstückschienen auf genaues Winkelmaß ab. Eine große Hebelstanze und -Presse und ein kleinerer Lufthammer verrichten wieder andere Arbeiten. In der Maschinenhalle fräst



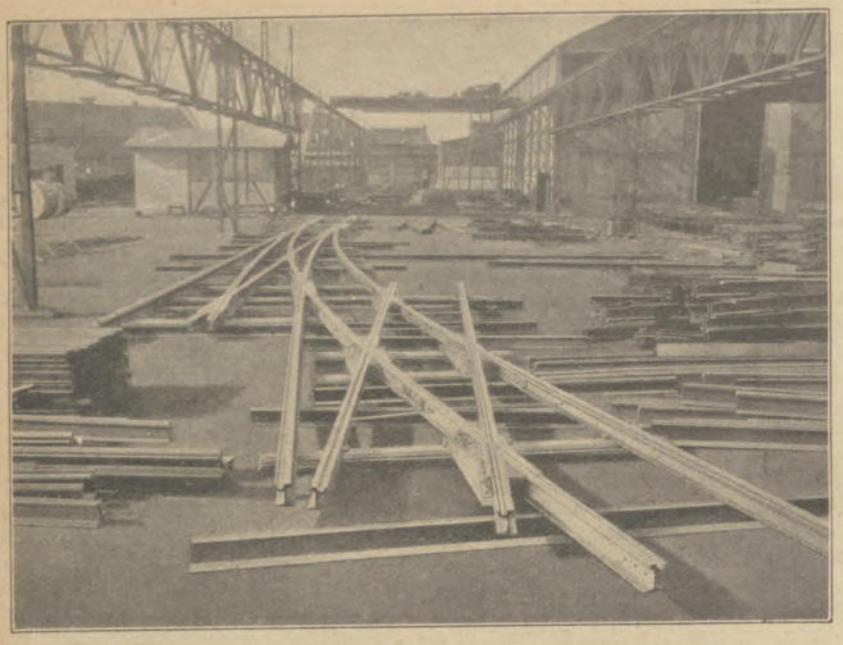
1. Rillenschiene:
   - a) Schienenfuß
   - b) Schienensteg
   - c) Fahrkopf
   - d) Rolle
   - e) Zwangslippe

2. Straßenbahnweiche:
   1. Zungenstücke
   2. bewegliche Zungen (ruhen auf Unterlagen und Kopflager)
   3. Verbindungskasten (eventl. mit Umstellvorrichtung)
   4. Zwischenschienen
   5. Herzstück
   6. Spurstangen
   7. Füllstücke für den Pflasteranschluß

Weichen-eingang

eine große Langfräsmaschine die Oberfläche der Zungen; 17 Hobelmaschinen bearbeiten die anderen Seiten von Zungen oder Weichen- und Herzstückschienen. Kleinere Shapingmaschinen und Stoßbänke verrichten kleinere Arbeiten. Auf großen Spezialfräsmaschinen werden die Kopflager für den Zungendrehpunkt und dieser selbst gefräst, und eine Anzahl kleinerer Fräs- und Bohrmaschinen, Sägen und Drehbänke sind mit sonstigen Arbeiten beschäftigt. In einem besonderen Anbau stehen Schleifmaschinen, die hauptsächlich die Unterlagsstücke der Weichen bearbeiten. In der Kastenschlosserei stehen einige Spezialmaschinen zur Bearbeitung der Umstellkästen und der Einzelteile der zugehörigen Mechanismen. Hier werden in Serien die Stellvorrichtungen zusammengebaut. In der großen Schlossereihalle sehen wir das Zusammenpassen und den Zusammenbau der aus der Maschinenhalle kommenden Einzel-

thyssenkrupp Corporate Archives



Gleisanlage für die Station Gesundbrunnen in Berlin auf dem Montageplatz der Weichenfabrik.

teile zu Zungenstücken, Herzstücken usw. Das Meißeln, Schleifen und Nieten besorgen hier Preßluftwerkzeuge, die von einem Kompressor durch ein starkverzweigtes Rohrnetz die nötige Druckluft erhalten. Das Schweißen erfolgt fast ausschließlich durch elektrische Lichtbogenschweißung, wofür eine besondere Werkstatt auf dem Montageplatz vorgesehen ist. Auf dem Platze selbst werden, wie bereits erwähnt, größere und kompliziertere Anlagen zusammengebaut. Wer je auf einem verkehrsreichen Knotenpunkt einer Großstadt das Gewirr der auseinanderstrebenden, sich kreuzenden und wiedervereinigenden Gleisstränge aufmerksam betrachtet hat, wird ermessen können, mit welcher Genauigkeit die vorausgegangenen mathematischen Berechnungen erfolgen mußten, daß nachher alles so genau zusammenpaßte.

Auf dem Gebiet des Weichenbaues gibt es natürlich keinen Stillstand. An der Spitze der deutschen Fabriken für Straßenbahnweichen marschierend, bringt auch die Ruhrorter Weichenfabrik immer wieder Verbesserungen heraus, die, durch Patent oder Gebrauchsmuster geschützt, ihr ihren Vorsprung dauernd sichern. In allen Weltteilen sind ihre Erzeugnisse verlegt und zeugen von deutschem Können und deutscher Qualitätsarbeit.

Die Entwicklung des Brückenbaues.

II.

Bild 1: Gußeiserne Bogenbrücke über das Striegauer Wasser, erbaut 1796.

Der Bau eiserner Brücken hat sich im Laufe des vorigen Jahrhunderts aus kleinen Anfängen zu gewaltiger Bedeutung für unser gesamtes Verkehrsleben entwickelt.

Seine Entwicklung war möglich durch die gewaltigen Fortschritte der Eisenerzeugung einerseits und der Baumechanik andererseits.

Die ersten Anfänge der Eisengewinnung liegen in vorgeschichtlicher Zeit. Das einfache, alte Verfahren, bei welchem das Eisen unmittelbar aus den Erzen durch Reduktion mittels glühender Holzkohlen erzeugt wurde, blieb bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts das einzig bekannte Mittel zur Eisen-Gewinnung. Im Anfange des 16. Jahrhunderts wurde durch die Erfindung des Hochofenverfahrens, in dem das Eisen als Roheisen gewonnen wird, ein wesentlicher Fortschritt in der Eisenerzeugung erreicht. Auf den Hochofenprozeß gründet sich unser ganzes heutiges Eisenhüttenwesen. Zunächst wurde für die Beschickung der Hochöfen noch Holzkohle verwendet, bis man zu Beginn des 18. Jahrhunderts, zuerst in England, dazu überging, die Steinkohle zum Betriebe der Hochöfen zu benutzen. Ein weiterer Fortschritt von grundlegender Bedeutung war die Einführung der verkokten Steinkohle, die in den 30er Jahren des 18. Jahrhunderts bei den Hochöfen von Coalbrookdale erfolgte. Das durch Umschmelzen des Hochofen-Roheisens gewonnene Erzeugnis, das Gußeisen, erlangte durch diese Neuerung wesentlich bessere Eigenschaften, so daß eine bis dahin nicht gekannte Vielseitigkeit seiner Verwendung möglich wurde.

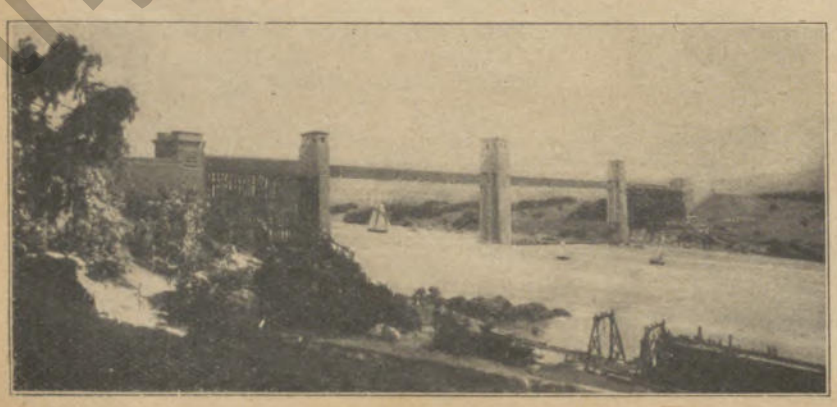


Bild 2: Britannia-Brücke über die Menai-Meerenge (England) erbaut 1846/49.

Bei den Brückenbauten früherer Jahrhunderte waren als Baumaterial Holz und Stein verwendet worden. Daß sich auch mit diesen Materialien verhältnismäßig bedeutende Bauwerke schaffen ließen, beweisen die Brücken der alten Römer und des Mittelalters. In Rom kannte man im Gewölbebau nur den Halbkreisbogen und kam über Spannweiten von 25 bis 30 Meter nicht hinaus. Im Mittelalter wurde diese Grenze allerdings überschritten. Man baute Gewölbebrücken bis zu 50 Meter Weite; ausnahmsweise hat eine Brücke, die Brücke über die Adda bei Trezzo, sogar eine Spannweite von über 70 Meter. Erst der Neuzeit mit ihren mathematisch-mechanischen Kenntnissen und ihrem vortrefflichen Baumaterial war es vorbehalten, frei schöpferisch an die Lösung auch der gewaltigsten Aufgaben des Brückenbaues hinanzutreten.

Zu Ende der 70er Jahre des 18. Jahrhunderts wurden auf den schon genannten Werken zu Coalbrookdale die Teile für die erste feste eiserne Brücke, die heute noch bestehende Bogenbrücke über den Severn, gegossen. Diese Brücke hat eine Spannweite von etwa 31 Metern. In Anlehnung an die hergebrachte Form der gewölbten Steinbrücken wählte man auch für diese erste Gußeisenbrücke die Bogenform. Die Form entspricht am besten der Natur des Gußeisens, das eine große Druckfestigkeit besitzt, gegen Beanspruchungen durch Zugkräfte aber nur geringen Widerstand leistet.

Die gußeisernen Bogenbrücken in einer der Severn-Brücke ähnlichen Form fanden sehr schnell weitere Verbreitung und verdrängten die älteren Holz- und Steinbrücken. In Preußen wurde eine gußeiserne Bogenbrücke im Jahre 1796 über das Striegauer Wasser errichtet (Abbildung 1). Von der großen Bedeutung, die man damals diesem Bauwerke beilegte, zeugt eine zur Erinnerung an diesen Brückenbau geschlagene Denkmünze, die eine Abbildung der Brücke zeigte. Die größte gußeiserne Bogenbrücke ist die im Jahre 1814 erbaute Southwark-Brücke über die Themse in London, die Oeffnungen von 73 Meter Weite hat.

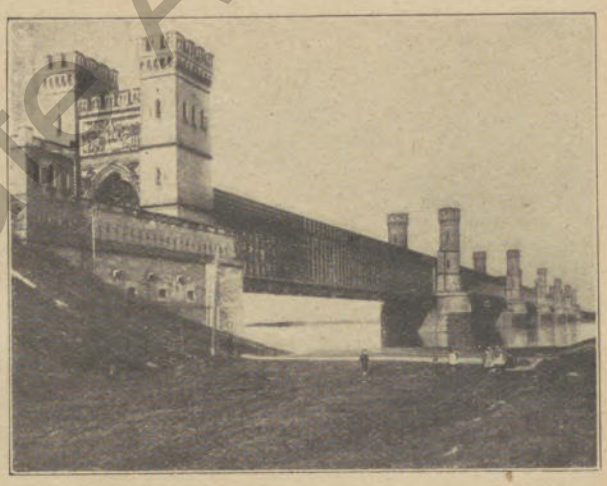


Bild 3: Weichselbrücke bei Dirschau.

Das Vertrauen auf die Stabilität gußeiserner Brückenkonstruktionen wurde durch den Einsturz mehrerer Brücken erschüttert. Die Einbrüche hatten ihre Ursache zum Teil in fehlerhafter Konstruktion, die auf mangelhafte Kenntnis vom Wirken der Kräfte in den Bögen zurückzuführen war, zum anderen Teil in den Eigenschaften des verwendeten Gußeisens, dessen Unzuverlässigkeit man erst später voll erkannt hat. Nach der Mitte des 19. Jahrhunderts wurden daher gußeiserne Brücken nicht mehr gebaut. An die Stelle des Gußeisens trat das Schmiede- oder Schweißeisen. Dieses Eisen, das in dem 1784 von Henry Cort eingeführten Puddelprozeß erzeugt wird, hat durch die Entkohlung des Roheisens einen solchen Grad von Schmiedbarkeit und Zähigkeit erreicht, daß es sich in Kürze auf allen Gebieten der Technik führend durchsetzte. Seine Verwendbarkeit für den Großbrückenbau bewies das Schweißeisen zum ersten Male bei der Errichtung der Eisen-

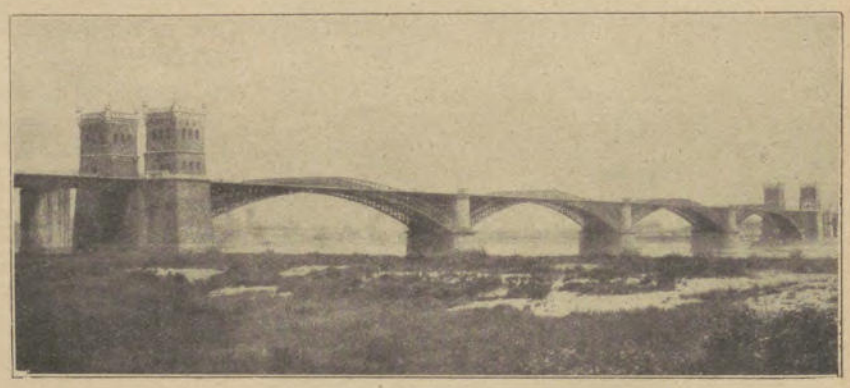


Bild 4: Rheinbrücke bei Hochfeld, erbaut 1873/74.

bahn-Brücke über die Menai-Meerenge, der Britannia-Brücke. Für diese Brücke kamen Spannweiten von etwa 150 Meter in Frage. Vorbilder für ein derartiges Bauwerk standen dem Erbauer Robert Stephenson, dem Sohn des bekannten Eisenbahningenieurs George Stephenson, nicht zur Verfügung. Die Anordnung einer Kettenbrücke, das einzige System, mit dem bisher Weiten von ähnlicher Abmessung überspannt waren, schien Stephenson für Eisenbahnzwecke nicht genügend zuverlässig; auch den Plan einer gußeisernen Bogenbrücke verwarf er mit Recht. Er ging vielmehr daran, die Brücke als eiserne Balkenbrücke auszuführen, eine Brückenart, die bisher nur vereinzelt und für geringe Spannweiten gebaut worden war.

Unter Mitwirkung der Ingenieure Fairbairn und Hodgkinson wurden zunächst sehr eingehende Versuche angestellt, um die günstigste Querschnittsform und das geeignetste Material für einen solchen eisernen Balken zu ermitteln. Für den Querschnitt ergab sich die rechteckige Kastenform als die vorteilhafteste. Als das geeignetste Material erwieß sich das Schweißeisen. Diese Versuche sind ausschlaggebend für die weitere Gestaltung des Brücken-

thyssenkrupp Corporate Archives

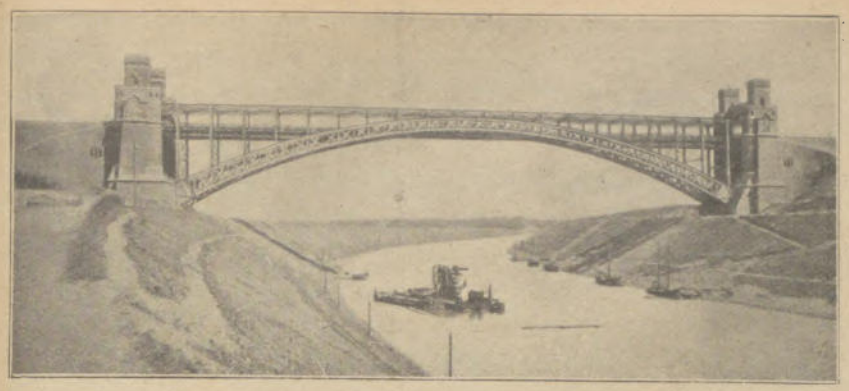


Bild 5: Hochbrücke bei Levensau, erbaut 1893/94.

baues gewesen. Die unbedingte Vorherrschaft des Schweißeisens wurde durch sie begründet, und das Gußeisen ist fernerhin mit Recht nur noch für untergeordnete Konstruktionsteile im Brückenbau verwendet worden. Unsere Abbildung 2 zeigt die Britannia-Brücke. Die Brücke hat in ihren beiden Mittelöffnungen Spannweiten von je 142 Metern. Der Bau wurde im September 1846 begonnen und im Juni 1849 vollendet. Mit diesem Bauwerk ist der Zeitabschnitt des neueren Brückenbaues eingeleitet worden.

Schon wenige Jahre nach dem Bau der Britannia-Brücke wurde auch in Deutschland eine eiserne Balkenbrücke von ganz hervorragender Bedeutung errichtet, die Weichsel-Brücke bei Dirschau. Angeregt durch das Vorgehen Stephensons brachte der damalige Bauinspektor Lentze auch für diese Eisenbahnbrücke eine Balkenkonstruktion in Vorschlag. Während die Britannia-Brücke geschlossene Seitenwände, also eine wirklich kastenförmige Gestalt hat, erkannte Lentze, daß es vorteilhaft sein würde, die Wände in Gitterwerk aufzulösen und die Abmessungen der einzelnen Gurtungs- und Gitterstäbe den auftretenden Kräften und Spannungen entsprechend zu bestimmen. Diese große Brücke, die für den damaligen Stand des Brückenbaues als eine Musterleistung, sowohl in theoretischer wie in konstruktiver Beziehung, bezeichnet werden muß, zeigt Abbildung 3.

Die Gestaltung eiserner Balkenbrücken läßt ein Verwachsen ihrer Formen mit der Umgebung nur in beschränktem Maße zu. Es lag daher nahe, für Brücken, bei denen aus besonderen Umständen eine schöne Form von Bedeutung war, wieder auf Bogenkonstruktion zurückzugreifen, die wir in der im Jahre 1873/74 errichteten Rheinbrücke bei Hochfeld wiederfinden (Abbildung 4). Die Brücke gehört noch heute zu den schönsten und wirkungsvollsten Brücken dieser Art.

Eine andere großartige Bogenbrücke ist die Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Levensau (Abbildung 5). Der Bogen hat 163 Meter Stützweite und ist in den Jahren 1893/94 erbaut worden. Die Brücke bietet auch insofern Interesse, als sie die letzte große Brücke ist, bei der Schweißeisen als Konstruktionsmaterial verwendet wurde.

Die Bilder 1, 2 und 3 stammen aus dem Deutschen Museum.

Aus dem Reich der Frau.

Wie mache ich meinen Kindern eine Freude ohne viel Unkosten?

Wenn man in alten Tagen
Der Jugendzeit gedenkt,
Sind's meist nur Spiel und Freuden,
An die das Herz sich hängt.

O schaffe Deinen Kindern
Ein reines Jugendglück;
Sie denken später immer
Gar freudig dran zurück!

Wie manchmal läßt vergessen
Dann die Erinnerung,
Daß man schon alt und müde,
Man dünkt sich frisch und jung.

Wem je ein Kinderlachen
Wohl in das Herz gestrahlt,
Der freudig fühlt sich doppelt
Für alle Müh' bezahlt.

Vor meinem Fenster standen vor einigen Tagen zwei Frauen. Die eine klagte: „Morgen hat unsere Gerda Geburtstag, wird 3 Jahre alt: ich hätte ihr so gern eine Puppe gekauft, aber das Geld reicht nicht . . . . .“ usw. Ich hätte ihr gerne gesagt, wie sie solch kleinem Kinde ein Püppchen selbst arbeiten kann. Doch plötzlich schlug das Thema um und der ganze Aerger wurde an einer nicht anwesenden Nachbarin ausgelassen. Ich ging vom Fenster weg; es tat mir weh, all die gehässigen Reden mit anzuhören. Als ich jedoch nach einer halben Stunde wieder ins Zimmer kam, standen die beiden Frauen noch da. Hätte die Frau die halbe Stunde nicht angenehmer ausfüllen können, indem sie selbst ein Püppchen für ihre Kleine anfertigte?

Ein Spielzeug braucht nicht immer viel Geld zu kosten. Wie ich es bei dieser Geldknappheit anfing, um meinen Kindern eine Freude zu machen, will ich jetzt erzählen: Meine Kleine wurde drei Jahre alt. Schon vorher hatte sie oft ein Stückchen Holz, das kleine Stühlchen, einen Schuh oder was sie nur fand, als Puppe in ihrem Aermchen in Schlaf gesungen. Ich hatte ihr auch schon ein 20-Pfennigs-Püppchen gekauft, das ich in ein Wägelchen legte, welches mein Mann und ich aus einer ausgehöhlten Kokosnuß verfertigt hatten. Doch das war ihr wohl zu klein. Nun formte ich aus weißen Lappen einen Kopf, nähte aus schwarzem und rotem Garn Augen, Nase und Mund, und aus altem Zeug einen Rumpf mit Armen und Beinen daran. Ausgerissenes Garn diente als Haar. Dann wurde ein buntes Kleidchen angezogen — und fertig war das Püppchen!

Einen Ball arbeitete ich aus alten Sweater- und Wollresten und nähte aus roten und grünen Lappen, die ich danach zuschnitt, einen Kirschenzweig darauf.

Als der große, siebenjährige Junge Geburtstag hatte, war meine Kasse auch mal wieder blank. Es tat mir leid, aber davon hatte der Junge nichts. Also nachgedacht. Er hatte eine Schwammdose nötig. Ich verfertigte sie aus einer leeren, hohen Vaselindose, die ich blank wusch und ein rundes Bild darauf klebte. Ein Lesezeichen stellte ich aus bunten Wollresten her. Ein größeres Stück Pappe von einem Karton, welches mir beim Suchen in die Finger fiel, brachte mich auf den Einfall, ihm eine Flugmaschine zu bauen. Ich setzte den Gedanken in die Tat um und verband sämtliche Teile mit von Brennholz geschnittenen Stäbchen. Nur wurde ich von meinem Mann ausgelacht, weil ich, wie bei einem Auto, das Flugzeug mit 4 Rädern statt mit zwei versehen hatte. Der kleine Fehler wurde von meinem Mann verbessert. Daß mein Junge sich am andern Tag so über seinen Geburtstagstisch, den ich noch mit einem kleinen Kuchen und einem Feldstrauß verfeinert hatte, freute, hätte ich nicht gedacht. Ich sagte ihm auch: „Sieh, mein Junge, kaufen konnte ich dir nichts, denn das Geld, was der Vater verdient, müssen wir für Essen und Kleidung haben und wir können euch davon nichts abziehen, Ihr müßt groß und stark werden.“ Aber der kleine Mann versicherte mir immer wieder unter Umarmen und Küssen: „Mutter, gerade weil du das alles selbst gemacht hast, ist es viel schöner als Gekauftes!“

Frau M. K.

Mutterpflicht und Mutterglück.

I.

Deutsches Rotes Kreuz, Abt. »Mutter und Kind«

Helle Freude strahle, junges Weib, dir im Gesicht,
Fröhlichkeit heißt deine erste Pflicht.
Freudigkeit gibt dir gewohntes Tun,
Nicht ist's nötig, allzuviel zu ruhn.
Viel Bewegung, häufig baden — tut dir gut,
Doch vor Bücken, Recken sei auf deiner Hut!
Denn das könnte deinem kleinen Schatz
Schaden, eh er selbst noch auf dem Platz.

Gartenbau und Kleintierzucht

Gartenarbeiten im Monat Februar.

Jeder Gartenbesitzer, der den Monat Februar als Vorbereitungsmonat voll und ganz derart ausnutzt, daß jede Minute im Freien und ebenso auch in den vorhandenen Kulturräumen dazu verwendet wird, wird die kommende arbeitsreiche Frühjahrszeit jedenfalls nicht als Ueberlastung mit drängenden Arbeiten empfinden. Haben wir günstiges, mildes Wetter, dann ist der Boden wenigstens mittags offen und es kann viel im Freien gearbeitet werden. Wir teilen dann die Erdarbeiten in der Weise ein, daß wir die Stunden, in welchen die Erdoberfläche gefroren ist, benutzen, um Lasten zu befördern, also Dünger, Steine, Erde an ihren Platz zu schaffen; hingegen in den warmen Mittagsstunden wird gegraben, planiert usw. Aussteckungsarbeiten, Einteilung des Gartens, Bodenbewegungen, Wegeanlagen und alle ähnlichen Arbeiten, die bei Neuanlage oder Umänderung von Gärten vorkommen, sind in diesem Monat zu beenden. Nur in ganz ungünstigen Jahren ist es gestattet, sie bis in den März hinein auszudehnen. Je weiter solche Vorbereitungsarbeiten bis zum Frühjahr hin aufgeschoben werden, um so mehr leiden die übrigen Gartenarbeiten unter solcher Verspätung.

Wenn im Gemüsegarten der Boden offen ist, dürfen Ende Februar die ersten Aussaaten beginnen, nämlich: Puffbohnen, Früherbsen,

Bundesarchiv Koblenz

Schwarzwurzeln, Petersilie und Mohrrüben. Puffbohnen und Erbsen dürfen auch schon anfangs Februar in Kästen gesät und im März ausgepflanzt werden; beide verlangen Land, welches schon im Herbst zuvor gegraben, aber nicht frisch gedüngt worden ist. Sie wachsen dann nicht so üppig, aber sie tragen bald und reichlich. Für andere Aussaaten wird das Land kurz vor der Saat frisch hergerichtet; als Dünger läßt sich nur noch Kompost verwenden. Das im Frühjahr gegrabene Land bleibt längere Zeit locker. Gartenboden kann ohne Bedenken gegraben werden, wenn er nicht so sehr gefroren und nicht zu naß ist. Sandboden läßt sich im Februar graben, denn Sandboden wird durch das Betreten nicht zusammengeknetet und bildet keine Klumpen, wie Lehmboden, den man am besten umgräbt, wenn die Oberschicht zu einer leichten Kruste gefroren ist, die sich aber mit dem Spaten noch leicht durchstechen läßt.

Im Ziergarten erhielten die Blumenzwiebelbeete über Winter eine ziemlich starke Laub- oder Strendeckung. Die Blumenzwiebeln haben sich unter diesem Schutz vorzüglich bewurzelt. Solange die Erde gefroren ist, wird diese Decke liegen bleiben; tritt aber Tauwetter ein und wird der Boden dauernd offen, so entfernen wir die Decke, damit die Zwiebelgewächse nicht zu sehr verweichlicht werden. Es genügt für die nächsten Wochen, die ja noch Fröste bringen, eine ganz leichte Decke von Laub, kurzem Dünger, Fichtenreisig und dergl.

An den Ziergehölzern wird viel gesündigt, indem sie in jedem Frühjahr mit der Schere verstümmelt und ihrer schönsten jungen Triebe beraubt werden. Es ist verkehrt, die Gehölzgruppen so zu verschneiden. Nicht stutzen, sondern auslichten dürfen wir sie. Wenn bei der Anpflanzung des Ziergartens eine richtige Sortenwahl stattfindet, dann haben wir gar nicht nötig, die Gehölze so zurückzuschneiden, sondern wir nehmen nur das alte Holz heraus und sichern uns durch eine sachgemäße Behandlung ein alljährliches reiches Blühen. Gehölzgruppen müssen auch gedüngt werden. Eine Decke mit kurzem Dünger wirkt am besten; der Dünger wird nur leicht eingehackt.

Jos. Kraus.

Turnen und Sport.

Des deutschen Meisters Amerikafahrt.

Mit dem stolzen Passagierdampfer „Deutschland" trat Houben am 8. Januar von Hamburg aus seine Fahrt nach Amerika an. Nach den bisher vorliegenden Meldungen ist die „Deutschland" am 13. Januar in Neuyork angekommen. Welch großes Interesse die amerikanische Sportswelt unserem deutschen Meister über 100 und 200 Meter entgegenbringt, davon zeugt der Empfang, den man ihm zuteil werden ließ. Fast die ganze Sportswelt war auf den Beinen, und auch der Vorstand des Millrose-Athletic-Clubs war vollzählig erschienen. In großen Plakaten sah man das Bild Houbens an allen Ecken und Kanten der Riesen-Millionenstadt und selbst viele Lichtspieltheater brachten Bilder von Houben.

Daß Houbens Reise nach Amerika Wirklichkeit wurde, ist dem Umstand zu verdanken, daß er seinerzeit die Sternenbannermeister Murchison und Paddock schlug. Paddock, der allgemein als der schnellste 100-Meter-Läufer der Welt galt, war bis dahin außer von dem Engländer Abrahams auf der 8. Olympiade in Paris im Jahre 1924 niemals geschlagen worden. Houbens Sieg über Paddock war jedoch überzeugender als derjenige von Abrahams.

Wer den rassigen Amerikaner kennt, weiß, daß dieser für den Kampf wohl gewappnet dastehen wird, um Revanche zu nehmen für die im vergangenen Jahr in Deutschland erlittenen Niederlagen. Der Norddeutsche Lloyd hat Houben während der Ueberfahrt den Gymnastiksaal auf der „Deutschland" zu Trainingszwecken zur Verfügung gestellt, und nach seiner Ankunft in Neuyork hat er das Training in der Turnhalle der dortigen Universität fortgesetzt.

Eisernes Training haben alle hinter sich. Es wird ein heroischer Kampf werden. Ein Kampf, der, man kann sagen, um Weltmeisterehren geht; denn Abrahams, der lange Engländer, ist nicht die Klasse wie Murchison, Paddock und Houben. Gegen diese drei kann man nur einen Namen setzen und das ist Nurmi, der Finne. Was Nurmi in den Langstrecken leistet, das leistet ein jeder der drei in den Kurzstrecken über 100 und 200 Meter. Es sind Menschen, die über ungeheuere Willensenergie verfügen, um solche Leistungen zu vollbringen. Man kann den Kampf Houbens gegen die Amerikaner mit Recht als nationale Angelegenheit ansehen. Jeder Deutsche muß wünschen, daß Houben unsere Nation würdig vertritt. Seine Landsleute im Rheinland aber warten mit besonders gespannter Aufmerksamkeit auf die ersten Startergebnisse aus Neuyork.

Sollte es unserem Meister gelingen, auch in Amerika seinen Siegeszug fortzusetzen, so wird er in hohem Maße dazu beitragen, das sportliche Ansehen Deutschlands in der Welt zu heben.

Jos. Hoffacker, Abt. Ruhrort.

Briefkasten der Schriftleitung.

T. B. 35, Ruhrort. 1. Eine gesetzliche Unterhaltspflicht besteht zunächst nur für Ihre Frau, und zwar unter der Voraussetzung, daß dieselbe bei Berücksichtigung ihrer sonstigen Verpflichtungen dazu imstande ist. Für Sie als Schwiegersohn kommt eine Verpflichtung nur in Frage, wenn der Unterhalt der Eltern bei ordnungsmäßiger Verwaltung aus den Einkünften des Vermögens Ihrer Frau bestritten werden kann, was anscheinend nicht der Fall ist. — 2. Für die Steuerlasten Ihrer Schwiegereltern haften Sie keinesfalls, es sei denn, daß Sie dieselben vertraglich übernommen haben. — 3. Ihr Einkommen ist bis zur Höhe von 30 R.-Mk. wöchentlich, und soweit es diesen Betrag übersteigt, zu einem Drittel des Mehrbetrages der Pfändung nicht unterworfen. Uebersteigt das Einkommen die Summe von 100 Mk. wöchentlich nicht, so erhöht sich der unpfändbare Teil des Mehrbetrages für jeden Unterhaltsberechtigten um ein Sechstel, höchstens jedoch zwei Drittel des Mehrbetrages.

Werksallerlei.

Jubilare des Hoerder Vereins.

Heinrich Bock,
geb. 14. 5. 1886,
eingetr. 22. 8. 1900,
Walzer,
Feinwalzwerk.

Emil Holthaus,
geb. 10. 1. 1886,
eingetr. 12. 4. 1900,
Transporteur,
Blockwalzwerk.

Joh. Tarnowski,
geb. 24. 4. 1874,
eingetr. 6. 12. 1900,
Oberschmelzer,
H. Hochofenwerk.

Josef Schröder,
geb. 23. 1. 1859,
eingetr. 17. 12. 1900,
Handlanger,
Martinwerk.

Wilh. Schemmann,
geb. 14. 11. 1880,
eingetr. 10. 12. 1900,
Bohrer,
Haupt-Reparatur-Werkstatt.

Dietrich Kracht,
geb. 4. 10. 1876,
eingetr. 15. 9. 1900,
Kotsarbeiter,
Kokerei.

Ignatz Hoffmann,
geb. 20. 7. 1868,
eingetr. 17. 12. 1900,
Wieger,
H. Hochofenwerk.

Felix Kilhof,
geb. 10. 1. 1880,
eingetr. 3. 10. 1900,
Gichtsetzer,
H. Hochofenwerk.

Familiennachrichten der Abteilung Hoerder Verein.

Geburten:

Ein Sohn:

9. 1. 1926 Herbert; Bernhard Plohmann, Thomaswerk. — 11. 1. Ludwig; Ludwig Zier, Eisenbahnabteilung. — 14. 1 Erwin; Erhard Petruschke, Hauptmagazin.

Eine Tochter:

6. 1. 1926 Brigitta; Wilhelm Einhaus, Hochofen-Masch.-Betrieb. — 6. 1. Elisabeth; Josef Vollmer, Elektr. Abteilung. — 7. 1. Ingeborg; Emil Neumann, Kokerei. — 8. 1. Katharina; Karl Keller, Martinwerk. — 8. 1. Ilse; Ferdinand Lütkemeyer, Elektr. Kraftwerke. — 8. 1. Elisabeth; Karl Jakobi, Hochofen-Masch.-Betrieb. — 9. 1. Johanna; Fritz Schürmann, Walzendreherei. — 11. 1. Annemarie; Edmund Künne, Hammerwerk. — 11. 1. Lore; Wilhelm Schulz, Hochofen-Masch.-Betrieb. — 12. 1. Ursula; Johann Sommerhoff, Hochofen-Masch.-Betrieb. — 14. 1. Auguste; Heinrich Klügge, Blockwalzwerk, M. T. A. — 15. 1. Elisabeth; Karl Fliege, Thomaswerk.

Sterbefälle.

4. 1. 1926 Wilhelm Stoltefuß, Schlackenmühle. — 12. 1. Bernhard Sieke, Eisengießerei. — 13. 1. Ehefrau Hugo Sprave, Feinwalzwerk. — 16. 1. Sohn Wilhelm; Heinrich Meier, Rep.-Schmiede.

Familiennachrichten der Abteilung Ruhrort.

Geburten:

Ein Sohn:

Gustav Brans, Hochofen, Wilhelm, 7. 1. — Peter Schwaller, Kokerei, Karl, 9. 1. — Fritz Schreur, Stahlwerk, Karl-Heinz, 12. 1. — Peter Meier, Konstruktion, Rolf, 14. 1. — Leopold Regneri, Stahlwerk, Leopold, 16. 1. — Franz Wisniewski, Konstruktion, Karl, 18. 1. — Wilhelm Müller, Konstruktion, Wilhelm, 16. 1. — Johann Schmitz, Walzwerk, Herbert, 20. 1.

Eine Tochter:

Hermann Kallenbach, Konstruktion, Else, 8. 1. — Anton Fischer, Elektr. Betrieb, Gertrud, 9. 1. — Theophil Kazuch, Konstruktion, Maria, 9. 1. — Clemens Toszkowski, Preßwerk, Gertrud, 11. 1. — Jakob Kappes, Konstruktion, Christine, 17. 1. — Johann Kolodziei, Eisenbahnabteilung, Adelheid, 8. 1. — Franz Czapracki, Konstruktion, Agnes, 20. 1.

Sterbefälle.

Peter Marquet, Hochofen, Ehefrau, 6. 1. — Ferdinand Karr, Hochofen, 9. 1. — Michael Weinand, Konstruktion, Ehefrau, 13. 1. — Anton Lorbeer, Konstruktion, Ehefrau, 19. 1.

Rätselecke.

Auflösung des Kreuzworträtsels in Nr. 2.

Senkrecht:

1. Ill, 2. Oase, 3. derb, 4. Pol, 5. Sau, 9. Email, 10. im, 11. de, 12. ade, 16. was, 17. Rad, 20. er, 21. Iduna, 23. Ehe, 25. um, 27. Alp, 28. Erle, 31. Uri, 32. Satz, 33. Ohio.

Wagerecht:

2. Old, 4. Pales, 6. Os, 7. Ie, 8. Ra, 9. Eid, 12. Amme, 13. Ida, 14. Eins, 15. Lot, 16. Wer, 18. Sud, 19. Lei, 22. Erde, 24. Uhr, 25. Urne, 26. Mia, 29. Pluto, 30. Erz, 32. So, 34. ah.

Verlag: Hütte und Schacht (Industrie-Verlag Druckerei A.-G.) — Preßgesetzlich verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:
P. Rud. Fischer, Gelsenkirchen. Druck: Carl Bertenburg, Gelsenkirchen.

thyssenkrupp Corporate Archives