

Redaktion und Geschäftsstelle: Allee 8.
Fernsprech-Anschlüsse 47, 48 und 470. — Postfachkonto Dortmund 1760.

Die bisherige Regierung mit der Weiterführung der Geschäfte beauftragt. — Die Parteien des Ruhrbergbaues nach Berlin geladen. Neue Bestimmungen über den Ertrag der Ruhrkohlen. Die Ueberreichung des Rücktrittsgesuches. Handelsbilanz und Währung.

Von
Dr. H. Lewe, Berlin.

Die deutsche Währung ist seit Jahresfrist stabil geblieben, wenigstens im Inlande; an den Auslandsbörsen hat sie ein früher vorhandenes Defizit ausgeglichen. Die Preise sind gegenüber den Uebersteigerungen der letzten Inflationszeit zurückgegangen. Wir haben eine neue goldbedeckte Währung. In den Reparationsverpflichtungen sind für die nächste Zeit Erleichterungen eingetreten. Kurzum, unsere heutige Lage erscheint, wenn man Vergleiche zu den Vorjahren zieht, als günstig.

Man wolle sich inessen einem unberechtigten Optimismus hingeben, ja, eine nicht zu rechtfertigende Leichtfertigkeit begehen, wenn man glauben wolle, die deutsche Wirtschaft habe das Stadium der Refonpazenz bereits überwunden und sei zu einer völligen Genesung gelangt. Nichts könnte eine größere Selbsttäuschung sein. Denjenigen, der aufmerksam die Bewegungen des Wirtschaftskörpers verfolgt, können die äußeren Besserungszeichen nicht über die Symptome hinwegtäuschen, die noch immer auf trankhafte Stellen hinweisen. Unsere Außenhandelsbilanz ist es, an der wir ablesen können, daß der Organismus unseres Wirtschaftslebens noch immer nicht einwandfrei funktioniert, wie folgende Uebersicht erkennen läßt:

Monat	In Millionen Goldmark.	
	Einfuhr-Heberſchuß	Ausfuhr-Heberſchuß
Januar	123,9	—
Februar	263,4	—
März	236,1	—
April	321,2	—
Mai	370,6	—
Juni	277,9	—
Juli	—	16,9
August	—	141,2
September	59,3	—
Oktober	243,7	—

Insgesamt: 1748,0 158,1

Während die Monate Juli und August einen Ausfuhrüberschuß aufzuweisen hatten, der September aber nur einen kleinen Einfuhrmehrerbedarf von rund 60 Millionen Goldmark, ist im Oktober unsere Handelsbilanz mit rund 244 Millionen Mark Einfuhrüberschuß wieder in erschreckendem Maße passiv geworden; die Einfuhr in den ersten zehn Monaten 1924 übertrifft damit unsere Ausfuhr um rund 1½ Milliarden Goldmark. Das brachte zunächst nicht ungünstig beurteilt zu werden, wenn die Verhältnisse der Vortriestzeit noch bestehen würden. Damals besaßen wir unseren gleichfalls vorhandenen Einfuhrüberschuß mit einer sogenannten unsichtbaren Ausfuhr, nämlich den Einnahmen aus dem Frachtenverkehr und den Erträgen aus ausländischer Kapitalanlagen. Diese sind heute indeszen zum allergrößten Teil in Fortfall gekommen. Wir sind daher darauf angewiesen, unsere Einfuhr durch eine wenigstens gleich große Ausfuhr zu bescheiden.

Über einseitige Erhöhung der Einfuhr über die Ausfuhr könnte man sich mit dem Gebanten hinbegreifen, daß die Steigerung der Einfuhr auf Rohstoffe und Halbfabrikate zurückzuführen ist, die in der edelteren Form wieder zur Ausfuhr gelangen und letzten Endes zu einer Aktivität unserer Handelsbilanz beitragen. Zur Stütze einer solchen Ansicht könnte man den Umstand anführen, daß sich die Ziffern unserer Ausfuhr ständig erhöht haben, von 431 Millionen Goldmark im Januar auf rund 612 im Oktober. Insofern ist die Steigerung seit Juli 1924 nur verhältnismäßig bescheiden, während sich die Einfuhr ständig auf einer recht ansehnlichen Höhe hält; im Oktober weist sie gegenüber August um 448 Millionen Goldmark, dem Monat der niedrigsten Einfuhr, eine Steigerung von mehr als 90 Prozent auf. Immerhin könnte der Umstand der gerade im September und Oktober verstärkten Einfuhr wenigstens eine Hoffnung auf eine spätere Erhöhung der Ausfuhr zulassen, wenn nicht die Erfahrungen der ersten Jahreshälfte vor solchem Optimismus warnten.

Denselben Schluß muß man auch aus der Gestaltung unserer Handelsstatistik im einzelnen in den ersten zehn Monaten des Jahres ziehen, die folgendes Bild ergibt:

a) Einfuhr:	In Millionen Goldmark. Januar bis Oktober 1924.
Lebensmittel	1875,0
Rohstoffe und halbfertige Waren	3536,3
Fertigwaren	1402,9
b) Ausfuhr:	
Lebensmittel	317,4
Rohstoffe und halbfertige Waren	684,8
Fertigwaren	4140,8

Der hiernach bestehende Einfuhrmehrabertrag an Zahlungsmitteln von rund 1½ Milliarden Mark ist in erster Linie durch unsere Fertigwarenausfuhr zu be-
deuten, deren Ueberschuß über die Einfuhr in den glei-
chen Erzeugnissen von rund 2½ Milliarden sich hier-
durch auf 1,2 Milliarden vermindert, die zur Beza-
hung unserer die Ausfuhr übersteigenden Einfuhr von
Rohstoffen und halbfertigen Waren zur Verfügung
stehen würden. Man könnte also sagen, daß der nicht
durch eine Ausfuhr gedeckte Einfuhrüberschuß von rund

Bochumer Nachrichten.

Handelskammervahlen.

Die Erbschaften zur Industrie- und Handelskammer fanden gestern mittag in Bochum und in Gelsenkirchen statt. Es wurden in geheimer und unmittelbarer Wahl gewählt:

Gruppe I (Bergbau, Eisen- und Stahlherstellung in Bochum): Direktor Jäger, Heinrichs, Hattungen; Geheimrat Korte, Bochum; Direktor Bore (Bochumer Verein) und Direktor Knappe (Gelsenkirchen) mit je zehn Stimmen; in Gelsenkirchen: Direktor Fuchs, Dahlhausen, und Berggasse Dill, Wattenhagen, mit je acht Stimmen.

Gruppe II (Eisen-, Stahl- und Metallverarbeitung, Maschinen- und Apparatebau): Fr. Soeding, Witten (Wiederwahl). Es kam nur der Wahlbezirk Bochum in Frage.

Gruppe III. (Chemische Industrie, Steine und Erden, Nahrungs- und Genussmittelindustrie): Wahlbezirk Bochum: Ernst Gader, Brenner, Wanne, 11 Stimmen, Rechtsanwalt Voergens (Glückwibräuer), Gelsenkirchen, 27, Kaufmann Weinberg, Serne, 18 Stimmen; Wahlbezirk Gelsenkirchen: Ernst Gader, 9, Rechtsanwalt Voergens 23, Heinrich Klein, Gelsenkirchen, 1, Weinberg 18 Stimmen. Voergens und Weinberg sind mithin wiedergewählt.

Gruppe IV (Großhandel). Auf gemeinsamer Liste erhielten: in Bochum Kaufmann Heinrich Hill, Hattungen, 124, Walter Bellen, Bochum, 121 Stimmen; in Gelsenkirchen: Hill 110, Klein, Gelsenkirchen, 87, Langst 4 Stimmen. Hill und Klein also Hill und Bellen wiedergewählt.

Gruppe V. (Einzelhandel): Wahlbezirk Bochum: Dr. Winkelmann, Bochum, Clemens, Bochum, und Meier, Hattungen, je 63 Stimmen; Wahlbezirk Gelsenkirchen: Großmann, Gelsenkirchen, 87, Langst 4 Stimmen. Clemens und Großmann sind mithin wiedergewählt und Dr. Winkelmann neugewählt.

Fahrplanänderungen.

Vom 16. d. Mts. treten folgende Fahrplanänderungen in Kraft:

Neu eingelegt sind:

Personenzug 330 Dortmund-Hbf. ab 5.04 Uhr nachm., Langendreer ab 5.24, Bochum-Hbf. ab 5.34, ab 5.37, Höntrup ab 5.45 und weiter nach Duisburg-Saarnthor.

Personenzug 263 Essen-Hbf. ab 1.30 Uhr vormittags, Kray-Süd ab 1.33, Wattenhagen ab 1.46, Bochum-Hbf. an 1.54, ab 1.56, Langendreer ab 2.08, Dortmund-Hbf. an 2.27 Uhr.

Verändert: Personenzug 1692, Bochum-Hbf. ab 7.36 Uhr nachmittags, erhält Aufenthalt in Kray-Süd, an 7.52, ab 7.58.

Personenzug 1693 verkehrt 3 Minuten später von Essen-Hbf., ab 8.17 Uhr nachmittags, Kray-Süd ab 8.25, Wattenhagen ab 8.33, Bochum-Hbf. an 8.41, ab 8.43, Langendreer an 8.53, ab 8.55.

Personenzug 334 wird beschleunigt: Witten-West ab 11.02 Uhr nachmittags, Langendreer ab 11.13, Bochum-Hbf. an 11.23, ab 11.25 nachm., Höntrup ab 11.32, Steele-Nord ab 11.42, Essen-Hbf. an 11.53, Duisburg-Hbf. an 12.34 vormittags.

Weltere Bevölkerungszunahme. Im Monat November sind in der Stadt Bochum 163 Personen mehr zu- als fortgezogen und 110 mehr geboren als gestorben. Die fortgeschriebene Einwohnerzahl betrug am 1. Dezember 156 833.

Auch der S.-D. Gewerksverein lehnt ab. Der Kirch-Verein der Gewerksvereine, Abteilung Bergbau, nahm in einer Vertretung zum dem Zwangsmitgliedern Stellung. Die Vertreter kamen unter eingehender Würdigung der Verhältnisse zu einer einstimmigen Ablehnung. Die Vertretung wandte sich auch entschieden gegen eine Forderung der Gedinge.

Die öffentliche Fürsorge für Kriegsbeschädigte und Hinterbliebene. Für Kriegsbeschädigte und Hinterbliebene soll jede Art der Fürsorge nach den Reichsgrundgesetzen wenigstens die Rücksicht nehmen, die für Kleinrentner vorgeschrieben ist. Die Pflegezulage bleibt bei jeder Hilfe außer Anfall, die nicht demselben Zweck dient; das gilt auch für die Führerzulage.

Der Kanal.

Roman von Hans Richter.
Alle Rechte, auch das der Übersetzung, vorbehalten.
Copyright 1923 bei Ernst Reiss Nachfolger (Aug. Scherl) G. m. b. H., Leipzig.
(Nachdruck verboten.)

Der italienische Votischer wurde heute abend den Lee bei Frau von Kyburg einnehmen, ob er Witz? Der hatte nach. Der italienische Votischer? Man hatte mancherlei zu besprechen. Witz liebt diese Tees sonst nicht, aber heute... Er sagte zu.

So hatte Frau von Kyburg einen prominenten Gast mehr.

Der Regationsrat wußte, was er seinen Gästen schuldig war. Sechsmal hatte er die Liste geliebt, ungeeignete Elemente gestrichen und durch bessere ersetzt. Politik, schöne Künste, Wissenschaft und Hochfinanz würden sich ein Stellbildchen geben. Das Ehepaar stellte das Programm zusammen. Eine Sängerin vom Stadttheater würde singen, ein Modeschneider aus seinen neuesten Werken lesen.

Helmtrude von Kyburg war bejagt. Wenn Witz nun moderne Dichtung nicht liebt? Diese Jünglinge waren oft so unverständlich und eigenwillig. Schretwegen hätte der Dichter bleiben können, wo er war.

„Nur kein Uebermaß“, warnte der Regationsrat. „Man muß Witz Gelegenheit geben, mit dem italienischen Geländeten ungehörig zu sprechen.“

Man legte noch moderne Tänze ein. Aber Witz beachtete das Programm kaum. Seine Verhandlungen mit dem Italiener befriedigten ihn nicht. Er schätzte Ueberarbeitung vor und verließ den Abend bald.

So jagten sich die Ereignisse. Satt Witzens Bau den Eindruck einer großen Schlacht gemacht, so wirkte Affignis Vorgehen mehr wie die Bearbeitung eines großen Gutes mit übermenschlich großen Dimensionen. Auch bei ihm hatten

Fortschritte im Bau von Verkehrsstraßen.

Von D. Krawinkel, Vorsitzendem des Bezirks-Verkehrsverbandes in Essen.

Am 21. Oktober d. J. ist in Berlin die Studien-Gesellschaft für den Automobilstraßenbau gegründet worden, erfreulicherweise unter besonders lebhafter Beteiligung aller verkehrstreibenden Kreise auch aus unserem Industriebezirk. Es besteht bei uns ja auch allgemein die Erkenntnis, daß der jetzige Zustand auf unseren Hauptverkehrsstraßen gänzlich unhaltbar geworden ist. Vor allem bestand die Notwendigkeit, endlich die verschiedenen Kräfte zu einer Gemeinschaftsarbeit derer zu verbinden, welche die Straßen bauen und pflegen und welche sie benutzen. Hier halten sich die dabei zu verfolgenden Ziele in idealen Sinnesrichtungen durchaus die Wage mit der technisch-wirtschaftlichen Seite dieser Angelegenheit. Nügendwo in Deutschland kann ein größeres Interesse an diesen Aufgaben bestehen, wie im Ruhrbezirk mit seinen ineinandergewachsenen Großstädten. Die freien Straßen dazwischen und die Randflächen, deren Bebauung in absehbarer Zukunft sich immer stärker verdichten wird, verlangen gebieterisch, gerade hier bahnbrechende Anlagen zu schaffen, die Muster für weiteres Vorgehen sein werden. Die Ausführungen des Vertreters des Verkehrsverbandes Ruhrbezirk fanden daher auch in dieser Gründungsversammlung höchste Beachtung.

In der Tagespresse, in Vorträgen usw. hört man immer wieder das berechtigete Verlangen nach einer besseren Beachtung der Straßenangelegenheiten durch jeden, der am Verkehr beteiligt ist. Die Verwirklichung dieses Verlangens ist nicht zu verkennen. Ebenfalls ist sich aber bestrebt, daß eine solche Straßenangelegenheit nicht durch polizeiliche Bestimmungen, Strafen oder dergl. zu erreichen ist. Derartige Maßnahmen wirken nur beschränkt eine Zeit lang und dann auch höchst unvollkommen. Wirkliche Hilfe bringt allein die Erziehung des Verkehrs und des Publikums auf Grund systematischer durchgeführter Verbesserungen in der gesamten Verkehrsabwicklung an sich.

Die erste Voraussetzung für eine solche Erziehung ist aber die richtige Anlage und der möglichst vollkommene Zustand dieser Verkehrsstraßen selbst. Bei unserem großen Mangel daran werden heimliche Maßnahmen nichts ausrichten. Anlaß der Gründung der Studien-Gesellschaft wurde allseitig anerkannt, wie notwendig es ist, in dieser Beziehung weitestgehend

handelt. Wie großzügig im Ausland z. B. neuerdings in der Linienführung für die spätere Zukunft vorgehend disponiert worden ist, das verdient unsere ernste Beachtung. Man hat neben den sonstigen Schäden aller Art die Unwirtschaftlichkeit erkannt, welche im Verkehrsleben an entwicklungsfähiger Stelle stets kurzfristige Sparmaßnahmen bedeutet.

Hierin liegt auch für unser arm gewordenen Deutschland der Kernpunkt dieser Sache. Wenn wir uns wieder erholen wollen, so müssen wir für die Erhaltung unserer Weltverkehrswege überall besorgt sein, in erster Linie gilt dies für unser Verkehrsleben. Der Uebergang zahlreicher Transporte von der Eisenbahn auf die Straßen ist eine Augenblicksentscheidung. Darüber muß man sich unbedingt klar sein. Voraussetzungen sind hierbei auch erst im Anfangsstadium der Entwicklung. Je eher wir den großen Vorsprung der anderen Länder darin nachholen, desto eher werden wir später mitkommen können.

Die hierfür im Rahmen unserer Leistungsfähigkeit zunächst aufzubringenden großen Kosten werden sich sicher bald reichlich lohnen. Unerprobene Sparmaßnahmen wären hingegen so unangebracht wie gerade auf diesem Gebiete. Damit aber nicht immer wieder doppelte und dreifache Teilarbeit hier und da geleistet wird — oft am falschen Ende und mit verkehrten Mitteln —, war eine Zusammenfassung aller Kräfte bei uns unerlässlich. Selbstverständlich mag dabei der Einzelwirtschaftler nicht grundsätzlich ausgeschlossen sein. Denn jeder berufene Zweig soll sich auch weiterhin frei entwickeln können, um anregend und fördernd zu wirken.

Als letztes Hauptziel solcher Studienarbeiten kann wohl das Vertrauen gelten, welches die dadurch geschaffenen Unterlagen für die wirtschaftliche Verkehrsbildung bieten. Je gründlicher und je vielseitiger bei der Bearbeitung vorgegangen wird, desto sicherer wird man den zu machenden Vorarbeiten vertrauen. Und dann ist wohl auch bestimmt zu erwarten, daß sich — wenigstens zunächst für die ersten Vorarbeiten — auch bei uns die erforderlichen Geldmittel dafür finden werden. Möchte der Ruhrbezirk dabei mit an erster Stelle stehen.

geltend gemacht, wo ein Rechtsanspruch gegenüber der Regie nicht vorliegt. Der Westfälische Bauernverein „Bezirksverband Industriegebiet“ weist daher auf die Tatsache hin, daß alle Gripaniprüfe bei Unterhaltung von Einrichtungen und Wiederherstellung derelben im hiesigen Bezirk bei der Reichseisenbahndirektion Essen zu stellen sind. Die Eisenbahndirektion hat sich bereit erklärt, soweit die Verpflichtung zur Unterhaltung vorliegt, dem Grundstückseigentümer die durch die Instandsetzung der Einrichtungen bisher entfallenden Kosten zu erstatten. Selbstverständlich müssen die Kosten glaubhaft nachgewiesen werden.

— Güterverkehr auf Straßen- und Kleinbahnen. Die Vorträge der Straßen- und Kleinbahnen im Rheinisch-Westfälischen Industriebezirk an der Behörde des Güternahverkehrs teilzunehmen, sind nicht neu. Es gab auch eine Zeit, in der diese Vorträge von allen Seiten lebhaft gefördert wurden. Das waren die Kriegsjahre. Damals wurden die Straßenbahnen in weitestem Maße zum Güterverkehr herangezogen, sie haben jederzeit die ihnen gestellten Aufgaben mit voller Energie erfüllt. Zahlreiche für den Güterverkehr notwendige Anlagen und Einrichtungen, wie Anschlußgleise, Kohlenbunker usw. entstanden, es wurden besondere Betriebsmittel beschafft, kurz, es wurde alles getan, um den Anforderungen der beteiligten Kreise gerecht zu werden. Dasselbe Bild wiederholte sich in der Zeit des Ruhrkampfes, auch damals wurden die Straßenbahnen zur Güterbeförderung zugelassen. Man wird es den Straßenbahnen nicht verargen können, wenn sie die Forderung erheben, auch fernerhin an der Bedienung des Güterverkehrs beteiligt zu sein, zumal sie die hierfür notwendigen Einrichtungen bereits in ausreichendem Maße besitzen oder doch mit verhältnismäßig geringen Mitteln durch Ausbau der vorhandenen Anlagen herstellen können. Natürlich müssen bei den Straßenbahnen die natürlichen Transporte mit ihren unangenehmen Begleiterscheinungen vermieden werden, was auch ohne weiteres erreichbar ist. Selbstverständlich sind auch durchaus Fälle denkbar, in denen die Beförderung der Güter durch Kraftwagen dem Schienenwege vorzuziehen ist. Läßt man in allen Fällen das volkswirtschaftliche Interesse entscheidend sein, so wird eine alle Beteiligten befriedigende Regelung nicht schwer sein.

Wiederaufnahme der Arbeiten an der Dortmunder Straße und am Bahnhof Präsident. Wie wir von amtlicher Seite erfahren, hat die Reichsbahnverwaltung die Mittel zur Weiterführung der Arbeiten an der Unterführung der Dortmunder Straße jetzt bereitgestellt und die Anweisung gegeben, daß die Arbeiten am Bahnhof Präsident mit Beschleunigung fertiggestellt werden. — Die entlassenen Vorstellungen bei der zuständigen Stelle durch die städtische Verwaltung, den Bürgerverein für den nördlichen Stadtbezirk und die Anlässe in unserem Blatte haben also doch endlich zu dem gewünschten Ziele geführt. Wir konnten uns überzeugen, daß die Arbeiten bereits wieder in Angriff genommen worden sind. Nun werden sie hoffentlich so beschleunigt, daß die Lebenszeit des Präsidentenbiertels nur noch von kurzer Dauer ist.

Schadensersatzansprüche gegenüber der Reichseisenbahn. Nachdem die deutsche Reichseisenbahngesellschaft im besetzten Gebiet die Regie abgelöst hat, häufen sich die Entschädigungsansprüche gegenüber der Regie. Vielfach werden auch bei den Schiedsgerichten, die für diese Angelegenheit als Abwägungsstellen eingerichtet worden sind, Erbs- und Schadensansprüche im Nordabschnitt. Der Italiener hat andere Gewohnheiten, jagten Entschädigungen an der Trace entlang. Seine Arbeiterkräfte haben anders als die heilen. Die Leute hatten wenig Ordnungssinn. Wäsdie hing überall zum Trocknen. Die Straßen standen im Zeichen des Kindes, aber des ungeklärten und ungeordneten. Die Arbeiter schrien einander jedes Säuer weit zu. Mania Geisenheims Auffrischungen hatten schweren Dienst.

Draußen aber an der Trace gingen riesige Bäume hin und her, rissen den Boden auf. Bagger mit großen Schaufeln folgten ihnen und griffen das gelöste Erdreich auf, um es in die Bäume zu werfen. Affignis größter Feind war der Schlamm. Seine Maschinen verlor. Er mußte eine große Gestele konstruieren, und doch ließen sich Unfälle nicht vermeiden. Der Schlamm fraß auch die Gefelle, und die Maschinen legten sich auf die Seite. Trotzdem schritt der Bau rüstig fort.

Eggen war allein nach Mailand gezogen, seine Frau und Tochter blieben in Konstanz und bereiteten die Hochzeit vor, die auf Weihnachten festgelegt war. Die Weersburg wurde nach Camarias Wünschen eingerichtet, denn hier gedachten die Neuwermählten die nächsten Jahre zu verleben. Ulrich Weltin hatte viel Zeit für seine Braut. Ein strenger Frost hatte seine Arbeiten fast lahmgelegt, so daß er, wenn er nicht in der Kanalzone war oder mit Camaria auf der Weersburg, bei Medano konstruierte und rechnete.

Am Konstruktionsbüro konnte er die Erfahrungen des ersten Aufkommens dem Werke nutzbar machen. Manche Verbesserungen hatten sich als notwendig erwiesen, Maschinen hatten verfaßt, Material war zu schwach gewesen.

Er fuhr hinaus in die Wäldchen Stahlwerke und probierte dort mit den Technikern. Der härteste Stahl war gerade hart genug. Was bei Schaffhausen genügt hatte, brach an dem harten Stein des Spülgens. Selbst alte Beamte der Wäldchen hörten gern auf ihn, denn seine Vorschläge hatten Hand und Fuß.

Dann sah er wieder in Konstanz in der Dachstube vor dem großen Scheitelfisch und hatte die Bogen des Möhrntalens vor sich aufgespannt, der in einem

Quadrant über den Rhein geführt werden sollte. Die Strecke war die imposanteste des ganzen Baues. Mächtige Holzböden aus Beton wurden auf eisernen Gerüsten gelagert, den Kanal teilweise am Berghang entlang, teils frei durch die Luft oder schwindelnd über die Schluchten des Rheins führend. Ein Schleusenstystem sollte den Kanal bis auf 740 Meter Höhe führen. Tunnel wechselten ab mit offener Bahn. So ging es hinan bis zum Spülgens, der in einer Länge von vierzehn Kilometern zu durchstoßen war.

Die Berechnung der eisernen Träger stellte höchste Anforderungen an das Können des Ingenieurs. Alles mußte berücksichtigt werden, Steinbruch, Laminierung. Die Strecke war berückichtigt für Lawinchen, die Macht des Hochwassers, die Wasserstärke der Gewitter in den Bergen. Trotzdem sollte die Linienführung, der Unterbau nicht schwerfällig und plump wirken, durchbrochene eisernen Gerüste, auf Betonquadern gelagert, würden den Quadranten tragen. Um die Kanalarbeiten nicht zu breit zu machen, waren zwei Wasserstraßen, eine für die Bergfahrt, die andere für den Talweg, vorgesehen.

Weltmann sah oft bei ihm. Sein Abschnitt war verschneit, die Arbeiten eingestellt. Er bewunderte die Konstruktionen des inneren Kollegen rüchhaltlos. Weltmann war mehr pflichttreuer Arbeiter als genialer Konstrukteur. Oft sagte ihm ein Schwindel bei Weltmans Linienführung, aber seinen Argumenten, seinen Zahlen konnte er sich nicht verschließen.

In dem Mailänder Direktionsgebäude spielte Mania Geisenheim eine viel größere Rolle als in Konstanz. Damals hatte sie sich durch Eggen's Frau beengt gefühlt. Jetzt war sie allein, und das nützte sie aus. Affignis war ihr schärferer Gegner. Frauen im Beruf waren ihm an und für sich nicht angenehm, und mit scharfem Blick hatte er erkannt, daß diese Frau nur der Ehrgeiz trieb.

Frau Mania hatte es durchgesehen, daß ihr die Fürsorgebehörde und die Nachbarn über alle Verhandlungen für weisliche Angelegenheiten der Kanalgesellschaft zugehen. Affignis hatte sich bisher um diese Dinge wenig gekümmert.

Arbeitszeitfrage und technischer Ausbau der Betriebe.

Vom Reichsverband der Büroangestellten und Beamten wird uns geschrieben:

„Durch einen Teil der Tagespresse ging vor einigen Tagen ein Artikel — geschrieben von Dr. Franz Goering, Sieburg — in welchem ein englischer Gesetzentwurf über die Arbeitszeit in den gewerblichen Betrieben, der neuerdings im Schoße der englischen Regierung entstanden ist, besprochen wurde. Der englische Gesetzesentwurf lehnt sich ungefähr an den jetzigen von der deutschen Reichsregierung eingebrachten Entwurf zu einem Arbeitszeitgesetz an, der im Reichswirtschaftsrat 1922 festsitzend geblieben ist. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist auf der ganzen Linie die achtstündige Arbeitszeit zur Durchführung gelangt. Lediglich in den ländlichen Gegenden finden wir eine Arbeitszeit bis zu neun Stunden pro Tag. Ähnlich liegen die Verhältnisse in England. Dabei betragen Löhne und Gehälter der amerikanischen Arbeitnehmer etwa das Vielfache dessen, was in Deutschland gezahlt wird. Die Lebenshaltung der Arbeiterklasse auch Englands ist eine sehr erheblich bessere, als die der deutschen. Es soll nicht unterlassen werden, ob man unter den gegebenen Verhältnissen den deutschen Arbeitnehmern eine längere Arbeitszeit zumuten darf, als sie der besser genährte englische oder amerikanische Arbeitnehmer best. Richter ist schon zu unterscheiden, ob es eine andere Wege und Möglichkeiten gibt, die Produktion zu heben, als der dauernde Auf nach Arbeitszeitverlängerung. Hier gilt es, vor allem das Problem zu lösen, wie eine Verbesserung der Betriebs- und Fabrikationsmethoden erzielt werden kann. Daß hier noch manches geschehen kann, bestätigen maßgebende Unternehmervorgänge und hervorragende Wirtschaftsführer. Zwar weiß Dr. ing. h. c. E. M. Röhne, M. d. R., in der „Berliner Vörsenzeitung“ Nr. 496 darauf hin, daß Krieg und Inflation den Ausbau der Werke und ihre technischen Verbesserungen um Jahre zurückgeworfen haben. Doch betont auch Dr. Ing. Otto Kienast in einem Aufsatz „Technische Arbeit und Preisgestaltung“ im „Berliner Tageblatt“, es müßten noch viele Führer industrieller Unternehmungen ein Verständnis für die technische Arbeit aufbringen und dem deutschen Ingenieur einmal glauben, daß geschäftliche Prosperität sich auf die Dauer nicht mit launenhafter und finanzieller Willkür erzielen läßt, daß vielmehr die größte Gewähr in der rationellen Anwendung der technischen Wissenschaft liegt. (Der Aufsatz hat auch viele Wirtschaftsführer: sie weisen aber hin auf die Schwierigkeit, ja Unmöglichkeit, die erforderlichen Kapitalien zu beschaffen. Red.) Wenn dem Ausbau der Betriebe und der Verbesserung der Fabrikationsmethode dauernd die notwendige und ernsthafteste Beachtung geschenkt wird, dann erübrigen sich — neben der Forderung nach Verlängerung der Arbeitszeit und Niedrighaltung der Löhne und Gehälter — auch die weitergehenden Forderungen des Vereins deutscher Arbeitgeberverbände nach Vereinfachung des Tarifwesens, Schlichtungswesen, Reichsarbeitsministeriums, Wohlfahrtsministeriums, Ausbau der Sozialversicherung usw. Dann wird es wiederum möglich sein, zu einer wirtschaftlichen Arbeitsgemeinschaft zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden zu gelangen, zu einem Verhältnis, wie es den Grundrissen der Arbeitsgemeinschaft im Jahre 1918 voranschneidet hat. Darüber hinaus ist es dringende Notwendigkeit, den einzelnen Arbeitnehmer nicht als Objekt, sondern als Mensch innerhalb der Wirtschaft zu bewerten. Der Mensch ist nicht der Wirtschaft wegen, sondern die Wirtschaft des Menschen wegen da.“

Schiedsgerichtsarbeit im Jahre 1923. Aus einer Uebersicht über die Tätigkeit der Schiedsmänner im Jahre 1923, die soeben vom Preussischen Justizministerium veröffentlicht wird, teilt der amtliche preussische Pressebericht folgendes mit: Eine schiedsrichterliche Tätigkeit fand in den 13 Oberlandesgerichtsbezirken statt und wurde von insgesamt 16 883 Schiedsmännern ausgeübt. Die Tätigkeit gliederte sich in Bürgerliche Rechtsstreitigkeiten sowie in Verleumdungen und Körperverletzungen. Die Gesamtzahl der Zivilklagen betrug im Berichtsjahre 5068 und war damit um 455 größer als im vorangegangenen Jahre. Die Zahl der Rechtsstreitigkeiten, in denen beide Teile zur Schiedsverhandlung erschienen, betrug 2945, von denen durch Vergleich 2127 erledigt wurden. Auch hier ist dem Vorjahre gegenüber ein Mehr von 68 bzw. 14 zu verzeichnen. Die Zahl der Verleumdungen und

Abendblatt

Neueste Nachrichten für Bochum und Umgebung.
Neueste Telegramme, Kurszettel.
Erscheint täglich 4½ Uhr.

Wenn die Frau Beschäftigung haben will, so soll sie sich sonstwo suchen,“ sagte er, und die Berichte blieben aus.

Mania lag Eggen in den Ohren. Der wußte längst, daß Affignis ein schwieriger Untergebener war, aber ein tüchtiger Ingenieur. Frau Mania gegenüber war Eggen schwach. Gegen seine eigene Ueberzeugung befragte er Affignis.

„Wir bauen hier einen Kanal, denke ich, und nicht etwa ein statisches Amt. Lassen Sie mich mit den Berichten zufrieden, wir haben dafür keine Zeit,“ entgegnete der.

„Die sanitären Maßnahmen sind notwendig,“ gab Eggen zu bedenken. „Sie sollen sich nicht selbst darum kümmern, aber Ihre Leute anweisen.“

Der Italiener tanzte zur Aufregung.

„Meine Leute, meine Leute, endlich habe ich einmal Arbeitskräfte, und nun sollen die sich hinlegen und schreiben, bloß damit ein hysterisches Frauenzimmer Beschäftigung hat.“

Einige Tage später traf er sie im Kanalgebiet an der Arbeitsstelle, da stießen sie energisch zusammen.

„Zuquader kann ich nicht brauchen, laufen Sie in den Kanalarbeiten herum, soviel Sie wollen, aber nicht hier. Holen Sie sich Ihre Berichte, Ihre Notizen selbst zusammen, damit werden Sie genug zu tun haben.“

Mania wandte sich indigniert ab, innerlich aber lachte es in ihr. Wie konnte man sie, die sich und ihr Vermögen freiwillig in den Dienst der Sache gestellt hatte, so behandeln.

Sie lief zu Eggen.

„Ich gehe nach Chiavenna, ich lasse mir das nicht bieten.“

Der küßte ihr die Hand.

„Man muß überall mit Widerständen rechnen.“

„Aber nicht mit Ungezogenheiten.“

„Ich werde Affignis zur Rede stellen,“ sagte Eggen, wußte jedoch innerlich genau, daß er das nicht tun würde. Den mußte er bei gutem Willen halten.

(Fortsetzung folgt)

LIKÖR JACOBINER

beten unterhielt,
zu haben. Auch
hatet.

in Rönungs-
ten Jahre, die
wird zum ersten
gum 84 fahrt
mer Heiligtümer
zu gleicher Zeit
sehen. Die feier-
im Beilein von
Anfang Mai er-
ung von Erzeug-
und Modelnbu-
er noch kein Be-

Der 16jährige
e fürste von
ung Serne in
einbruch zu. Er
- Um Sonntag
te Sängerin des
Kary Doree, im
aufgefunden. Die
vergeffen, die
liegen, wodurch
n und die Sänge-
ber polizeilichen
ngsverfuche mit
erfolg gekrönt. -
nichtet wurde in
dr. Schläger. 100
en fielen den

saal.

Oberpostdirektor
ner wegen Dieb-
u neun Monaten
berußt verurteilt.
traubt und außer-

erufungsberhand-
e n d e vom Ver-
engericht Schöne-
ng im Ante
gnis verurteilt
or der Straflam-
auf 9 Monate
merlich, sein Mit-
halers teilnehmen
n Aufenthalt der
Bei der Verneh-
n Beder, hinter

muß die Witwe
ohn, gegebenen-
geliebten gehen
Pringen die die
Wenn Sie nicht
ie Sohnesfamilie
teres, jedenfalls
gen werden, das
die Räumung zu
Beförderverein in

ie Miete für Ne-
je 16.12. 1924.
gegenüber je 32.24
ohne Angabe der
nungsmiete nicht
nan die Haus-
er Friedensmiete

brauchen an und
del werden. Die
fällen, in denen
eben sind.

Wetterwarte

Diebrud hat das
so daß sich sein
Waffen verlegt
aufgrund hält der
5. (Gard), Nord-
roistfreies Wetter,
war noch Frost,
den Winterport
Island zieht ein
itere Erwärmung
i uns einige Zeit
age bis Mitte
geimwe auch
sig, frohfrei.



TT DURCH

IN

in orsarp. ang
eileitungen.
nungen aus allen
161

ESSELDORF
er Zähne
r Zahn-
schrit
en, mit

„Nr. 23“.

keime und erhält
180 Zähne.
as, Drag, W. Hals-
Trag Nach.

schneitens 50
Apothete 50 g
durch Aufkochen
eint preiswerte
bit herzustellen.
inborn-Apothete,

Statt jeder besonderen Anzeige.

Gott dem Allmächtigen hat es gefallen.
Samstag abend 6 Uhr, unerwartet infolge
eines Unglückes, meinen innigst-
geliebten Gatten, unsern guten Vater,
Schwiegervater, Bruder, Großvater und
Onkel, den

Schichtmeister

Franz Rosenberger

nach einem arbeitsreichen Leben im Alter
von 59 Jahren von uns zu nehmen. Sein
ganzes Leben und Streben galt nur
den Seinen.

Im Namen aller Trauernden:

Familie Franz Rosenberger

Gerthe, den 14. Dezember 1924.

Die Beerdigung findet am Mittwoch den
17. Dez. 1924 nachm. 3 1/2 Uhr, von der Zeche
Lothringen, Schacht 1 aus, statt. Die
Trauerfeier 1/2 Stunde vorher. a5296

Gestern abend 10 1/2 Uhr nahm
mein lieber Gatte, unser guter, treu-
sorgender Vater, Bruder, Schwager
und Onkel, der

Buchdruckmaschinenmeister

Karl Heil

im Alter von 48 Jahren nach langem,
schwerem Schmerzenslager Abschied
von uns.

Wer ihn gekannt hat, wird unseren
Schmerz ermessen.

Dieses zeigt an die tiefbetrübte
Gattin:

**Frau Karl Heil
und Kinder.**

Bochum, Holland, Fulda Frank-
furt, Nürnberg, Gelsenkirchen, Dort-
mund u. Wattenscheid. 15. Dez. 1924.

Die Beerdigung findet am Donnerstag, nach-
mittags 3 Uhr, vom Trauerhause, Heinrichstr. 1,
aus statt.
Trauerfeier 1/2 Stunde vorher im Hause.
Allen, die aus Versehen keine Nachricht
erhalten haben, diene diese als solche.

Sonntag abend 10 Uhr starb nach langem
schwerem Leiden mein lieber Mann, unser
guter Vater, Großvater, Schwiegervater,
Bruder, Schwager und Onkel.

Heinrich Mausehund

im Alter von 69 Jahren.

In tiefer Trauer:

Frau Marie Mausehund

geb. Striepecke

nebst Kindern und Verwandten.

Bochum, Gerthe-Hiltrop, Sodingen,
Paderborn, Werne, Haudea b. Rohnshausen.
den 14. Dezember 1924.

Die Beerdigung findet Mittwoch den 17. Dezember
nachm. 3 1/2 Uhr, vom Trauerhause, Castropstraße 187
aus, statt. Trauerfeier 1/2 Stunde vorher.
Allen, denen aus Versehen keine besondere Nachricht
zugegangen ist, diene diese als solche. 86536

Danksagung.

Allen denen, die uns beim Heimgange meines innigst-
geliebten Mannes treuorgenden Vaters, Sohnes, Bruders,
Schwagers und Onkels innige Teilnahme erwiesen haben,
besonders der Gwerkschaft, Vereinte Konstantin 6/7, so-
wie den Kameraden und Herrn Pastor Reckert sprechen
wir unsern

tiefgefühlten Dank

Frau Gustav Witthöser

Anna geb. Deis

nebst Kind.

Bochum, im Dezember 1924.

Danksagung!

Da es uns unmöglich ist, jedem ein-
zelnen für die uns erwiesene innige und
wohlwollende Teilnahme beim Hinscheiden
meines lieben Mannes, unseres guten Vaters
zu danken, sagen wir allen, insbesondere
dem M.G.V. „Einigkeit“ hiermit unsern
herzlichsten Dank.

Familie Julius Cramer.

Bochum, im Dezember 1924.

Dralle's
Birnenwasser!
Und Mülli bekommt von mir
Dralle's
Lavendelwasser.

SCHMUCK in Gold, Silber, Elfenbein
als
Weihnachts-Geschenk
ist bleibend und beliebt
A. HOWING, vormals
BEIESTEIN
Kortumstrasse 18

TRAURINGE
ARMBÄNDER
UHREN

MODE-SALON
G. Fischkorn
BOCHUM, KRONENSTR. 18
Anfertigung feiner
Damen Garderobe.

Elegante Straßenkleider in Gabardine,
Gesellschaftskleider in Samt, Taffel
und Crep de chine dienen als Modelle
u. sind auch sehr preiswert zu verkaufen.
Gleichzeitig weiße und mode-
farbene Crep de chine-Blusen.

Leere Kisten
in allen Größen, bestens er-
halten, zu verkaufen.

Alsberg
Aktiengesellschaft Bochum

Meldungen an die
Hausinspektion.

Leere Kisten
in allen Größen, bestens er-
halten, zu verkaufen.

Alsberg
Aktiengesellschaft Bochum

Meldungen an die
Hausinspektion.

Doppelgläser
für Nähe und Ferne
Korrekte Anpassung bei
Diplom-Optiker Wegener
BOCHUM
Kortumstr. 8 - Telefon 2224

Stuttgarter Neues Tagblatt

Praktische Weihnachtsgeschenke

In großer Auswahl.

Moire für Unter- röcke in mehreren mod. Farb. Meter	2²⁰	Washseide ca. 90 cm breite beste Qualität in 15 modern. Farb. Meter	4⁵⁰	Wollmousseline 80 cm breit in 10 mod. Farben für Blusen und Kleider Mtr.	2⁹⁵
---	-----------------------	---	-----------------------	--	-----------------------

Crep-de-chine ca. 100 cm breit in vie- len Farben gute Qualit. Meter 8.90	7²⁰	Seidenstoffen wie Crep-de-chine, Eolienne, Charmuse, Crep-satin, Crep-Maro- cain unterhalte ich ein großes Lager in bekannt guten Qualitäten	8⁵⁰	Taffetseide ca. 85 cm breit für elegante Gesellschafts- kleider in den Farben lachs, seegrün, man- del, flüder, bleu, Mtr. 9.90	8⁵⁰
---	-----------------------	---	-----------------------	--	-----------------------

Enorme Auswahl Taschentücher für Damen, Herren und Kinder in schöner Ausführung sehr preiswert	Perkals für Oberhemden aparte Streifen la. Qualitäten	Riesenauswahl in Krawattenseiden für jeden Geschmack in allen Preislagen
---	---	--

Lindener-Köper-Velvet
In schwarz und braun, sehr vorteilhaft.

Schlafdecken und Betttücher
nur aus besten Garnen hergestellt, sehr billig.

Etagengeschäft
Kaufmann
Bochum
Kortumstraße 7

Zwangsversteigerung.
Am 17. Dezember 1924, vormittags
11 Uhr, werde ich in Bochum folgende
Gegenstände:
1 Klavier und 1 Büfett (Eiche)
öffentlich meistbietend gegen bar
versteigern.
Sammelpunkt für Käufer: Wirt-
schaftshaus, Hermannshöhe 2.
Bochum, den 15. Dezember 1924.
Leuchtenberg,
Ober-Gerichtsvollzieher in Bochum,
Blücherstraße 10.

Zwangs-Versteigerung.
Am Mittwoch, den 17. Dez. 1924,
vorm. 11 Uhr, werde ich in Bochum
folgenden Gegenstand
1000 Gg Rollschuhtreppen
evtl. in kleinen Partien
öffentlich meistbietend gegen bar ver-
steigern.
Sammelpunkt für Käufer: Wirt-
schaftshaus, Hermannshöhe 2.
Bochum, den 15. Dezember 1924
Mitte,
Obergerichtsvollzieher in Bochum,
Eisenaustraße 3.

Zwangs-Versteigerung.
Am 17. Dezember 1924, vormittags
11 Uhr, werde ich in Bochum folgende
Gegenstände:
1 Kucheneinrichtung,
bestehend aus:
1 Büfett, 1 Anrichte, 1 Tisch u. 2 Stühlen
öffentlich meistbietend gegen bar
versteigern.
Der Verkauf findet bestimmt statt.
Sammelpunkt für Käufer: Wirt-
schaftshaus, Hermannshöhe.
Bochum, den 15. Dezember 1924.
Leuchtenberg,
Ober-Gerichtsvollzieher in Bochum,
Blücherstraße 10.

Weihnachtsbitte
des Kinderheims der Frauenhilfen
der Synode Bochum.
Wenn die Weihnachtsglocken klingen,
Wenn die Engelchen singen,
Wenn auch unsere Kinderlein
Im Kinderheim recht frohlich sein.
Die Herzen haben heiß verlangen:
Kommt wohl das Christkind bald gegangen?
Denn denkt an uns in dieser Zeit
Mitten in allem Kampf und Streit,
Offnet Herzen nun und Hände,
Gebt den Kindern reiche Spende:
„Wenn Ihr die Kleinen hoch beglückt,
Rehrt Freud' in Euer Herz zurück.“
Gaben werden erbeten an das Kinder-
heim in Alfenbochum, Postfach Dort-
mund 13061. L.G.S.

Zwangs-Versteigerung.
Am Mittwoch, den 17. ds. Ms. vor-
mittags 10 Uhr, werde ich in Bochum
folgende Gegenstände:
**ein Sofa, Sofaflisch, Spiegel
und Plüschstisch,**
um 10 1/2 Uhr:
zwei Clubstühle.
um 11 Uhr:
eine Damenarmbanduhr
öffentlich meistbietend gegen bar ver-
steigern.
Sammelpunkt für Käufer: Wirt-
schaftshaus, Hermannshöhe 2.
Bochum, den 15. Dezember 1924.
Pannenberg,
Ober-Gerichtsvollzieher in Bochum.

Private Zuschneideschule
für Damenschneiderei und Wäsche-Spezial-
Zuschneiderei für Berufsschneiderinnen zur
Weiterprüfung. 86182
Tagesstunde und Abendstunde.
Frau L. Arenz,
Humboldtstr. 11. Eingang Sillertstraße.

1 Wanduhr
(Real.) u. nettes
Uhrwerk zu ver-
kaufen. 86522
Hermannshöhe 2.
Gutes Wellenwerk-
stück u. Werbellast
zu verkaufen. 86433
Schmiedestraße 87.
partiere.
Gut erh., fast neue
gute Brautuhren
zu verkaufen. 86431
Kauwenhofstr. 3.
3 Aquarien
mit Inhalt, voll-
ständig abzugeben.
Schmidtstr. 10, 3. E.
Große Suppenküh-
(Wohn- u. Schlaf-
zimmer)
bügeln zu verkaufen.
Hilfenstr. 7, 1. Et. r.
Befestigung und
Jumper für 12 bis
14jährige Mädchen
zu verkaufen. 86501
Friedenstr. 8, 1. Et.
Ergänzung und fast
Gefangbühnen
in großer Anzahl
zu billigen Preisen.
W. Schultze
Buchhandlung,
Friedrichstr. 99,
Ede. Hoffmeister.

Verloren
Großer schwarzer
Hund
mit braun. Hals-
kette, 86447
Bau Dierhoff,
Kortumstr. 137.
Kleiner schwarzer
Spitz
abhand. bekommen.
Wiederbringer erb.
Belohnung 86583
Wiederbringer erb.
Belohnung an der
Wasserstraße.

F. Schniewind, Bochum

Gegründet 1848.

Erstes Haus für Wohnungs-Einrichtungen.

Große Auswahl in kompletten Zimmern verschiedener Art. Einzeilmöbel für jeden Zweck.
Qualitätsarbeit. Vornehme Klubmöbel in Leder und Stoff. Zeitgemäße Preise.

Beachten Sie bitte die Ausstellung in
meinen Schaufenstern Ecke Hum-
boldt- u. Maarbrückerstraße.

Flügel
Harmoniums

Pianos
Kunstspiel-
instrumente

Nur erstklassige Fabrikate

Pianohaus J. Marks
Kaiser Wilhelm-Straße

Musikhaus Marks

Grammophone + Platten
Moderne Hausmusik.
Friedrichstraße 13.

Tapeten
Wandstoffe
Linoleum

Schröder & Baum

Duisburg * Essen * Ruhrort * Dortmund

Bochum

Friedrichstraße 9

Fernsprecher 352, 206.

Küchenherde

Die besten deutschen Fabri-
kate Küppersbusch und Sen-
king-Herde in allen Aus-
führungen, größter Auswahl
zu niedrigsten Tages-Preisen.

Heinrich Heiland
Bochum

Muster-Lager: Brückstraße Nr. 21.

Ed. Köllermann

Rottstraße 39-41

Friedrichstraße 2.

Spezialhaus für

FEINE LEDERWAREN

Lederkoffer, Rohrplattenkoffer, Schrankkoffer.

Beleuchtungs- und Kunstgewerbehaus

Gustav Meyer

Wittenerstr. 12

Fernrut 3165.

Spezialgeschäft für elektrische Beleuchtung
und alle einschlägigen Artikel.

Spezialität: Ia. Seidenbeleuchtungen.

Für
unser
Heim

Leinenhaus
Hermann Buschhoff
Bochum, Ecke Koch- und Harmoniestraße.

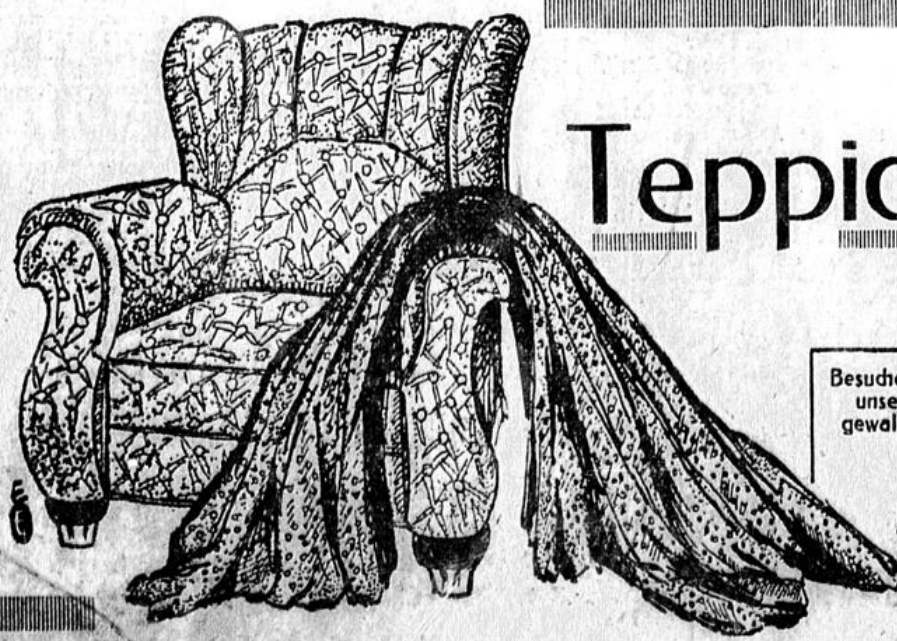
Anfertigung vollständiger Wäsche-
ausstattungen. Steppdecken,
Dauendecken, Federbet-
ten, Metallbetten, Aufle-
gematratten, Weiß-
lackeinzelmöbel

Gute Waren zu billigen Preisen

A. Reichenberg
Bochum, Obere Marktstraße 4-10
Filiale gegenüber der Post
Telefon 3897.

Bestes Einkaufshaus
für
**Küchen-, Haushalt-,
Galanterie-, Leder-
und Spielwaren.**

Seit 35 Jahren am Platze.



Für das gemütliche Heim:

Teppiche - Gardinen - Möbelstoffe

Verkauf zu außergewöhnlich billigen Preisen!

Besuchen Sie
unseren
gewaltigen

Weihnachts-Vorverkauf.

Sehenswerte Innen-Dekorationen!

Lidthof 1: Die Himmelsleiter. Lidthof 2: Ein Riesen-Tannenbaum.

Alsberg

Aktiengesellschaft — Bochum.

Unterhaltung / Wissen / Leben

Argentinische Eisenbahn.

Von Karl Arthur Vollrath, Buenos-Aires.

Da stehen wir also vor dem Retiro-Bahnhof zu Buenos-Aires, längs der städtebaulichen Mitgeburt, die man die City nennt, und sofort spürt man: hier herrscht England. Es ist ein Betonbau, der repräsentiert, nicht nach und nach in seinen Eisenkonstruktionen, sondern maßvoll verziert, weder monumental, noch geschmacklos, wohlgefällig im Gegensatz zu den zuckersüßen Wolkenkratzen und Meeresschiffarchitekturen, die der einheimische Argentinier verbricht, spielerisch im Vergleich zu den großartigen deutschen Bahnhofsbauten. Das ist England. Nirgends steht es an, aber nirgends auch stellt es sich nicht unter den Scheffel.

England glaubt an die Entfaltung Argentiniens und hat sich vorbereitet. Neben dem Bahnhof liegt sofort der Baugrund brach, der für die Fortsetzung des Bahnhofs bestimmt ist. Man könnte sofort die Halle und die Hallenbauten nach links um 100 Prozent erweitern, alles ist fertig. Vorläufig wartet man; England wird nichts überfahren. Als unser Hamburger Hauptbahnhof, die erste der modernen Anlagen, fertig war, war er schon zu klein. Auch Leipzig klemmt sich bereits.

Natürlich ist der Retiro-Bahnhof von Buenos-Aires sauber, praktisch und bequem. Näher zu dem Auto vor, so verschwindet dein Gepäck und rollt irgendwo unterirdisch direkt vor den Kofferwagen. Born im Bahnhof ist das beste Restaurant von Buenos-Aires, mit delikater Speisefarte, keineswegs billig. Aber England wünscht nicht, daß man knapst, wenn man reist. Und die Argentinier können es ja nicht vornehm genug kriegen, wenn sie an die Öffentlichkeit sind.

Auch die Bäume sind englisch — nicht die Spielzeugschachtel-Eisenbahnen des Unterlandes, sondern großes Format, hochgewölbte langgestreckte D-Wagen. Brannholz und Weifing. Impolante Lokomotiven. Sie heißen hier mit Del. Der Bahnhof steht nicht vor Ruhe, er blüht vor Hygiene. Hygiene ist in Südamerika stark Mode geworden. Das Wort springt aus allen beschriebenen Anordnungen entgegen. Kein W.C. ohne den Appell an die Hygiene. Und diese Mode hat einen ersten Hintergrund. Mit der Hygienemode hat man das gelbe Fieber besiegt und die Cholera, und man könnte — vielleicht — auch die Tuberkulose besiegen und die Lepra und die Syphilis. Wenn eben mit Papier, Worten und amtlichen Ankündigungen ein Kampf erfolgreich sein könnte gegen Schandrian und Analphabetsismus.

Alles das ist korrekt, komfortabel und — uge-mäßig. Gut englisch. Auch die englischen Dampfer sind praktisch, schnell, komfortabel — aber nichts ist auf ihnen von jener Gemütlichkeit, die jeder deutsche Mittelstehersdampfer mit sich führt. Uns Deutschen ist Reisen immer ein wenig Herzengereiznis. Schweren Gemütes denke ich noch an die Alpenfahrten der Feriengeduldigen in Vorjahren, bei denen von Kon-jort nichts, aber auch gar nichts zu finden war — die aber vollgepackt waren mit Gemütlichkeit. Nichts da bei England! Du nimmst Platz und wirst befördert. Du wirst gut befördert. Die erste Klasse hat Koffer und Koffer mit blankgewaschenen grünem Leder, die Rücklehnen sind umklappbar, immer kannst du in der Fahrtrichtung liegen. Freilich: schon hört es auf bei dem Raum für die Beine. Er ist so knapp, daß man an die chinesische Folter denkt oder an den Berliner Sechserkombi von einst. Die zweite Klasse, die Polsterklasse, ist durchaus nicht viel schlechter, nur fehlt die Polsterung. Abdomen ist der Pulman-Car da. Man muß sich ein paar Tage vorher die Plätze in ihm sichern. Denn der Argentinier von Namen reist nicht, wenn er nicht im Pulman-Car reist. Er wartet, bis dort ein Platz frei ist. Dringlichkeit gibt es bei ihm auch in den dringlichsten Geschäften nicht, alle noch so dringlichen Geschäfte können bei ihm immer noch „morgen“ oder „nächste Woche“ gemacht werden. Nach unseren Begriffen ist es ein Standal, daß dieses Land noch keine Flugrouen hat. In diese unendlichen Ereden gehören die Flugrouen ganz einfach hin. Die Junkers, die Fokker und unter, arbeiten daran, sie einzurichten, und weisen sich die Hände aus. Allgemeine Gleichgültigkeit!

Im Pulman-Car stehen Klüffel, so tief, so mäßig wie Nebelwolken. Selbst der gute Petrus im Himmel kann den mühen Menschenkindern keine herrlichere Hinfahrmöglichkeit bieten. Man kann diese Hinfahrmöglichkeit drehen und wenden, wie man will, zu den Fenstern, zu Gruppen, an die Teetische heran, auf, die man dir einen prächtigen Glasbrunnen oder Vermouth stellt. Man darf kaffee, ventilatorbefestigt, darf unter sich und vornehm sein. Und das ist die Lieblingsbeschäftigung der echten Argentinier erster Güte. In diesem Pulman-Car ist es unendlich steif, vornehm — und ungemütlich.

Abdomen gibt es noch den Speisewagen, ein wenig eng für unsere Körpermaße, gerade passen für das lateinische Format, aber mit erstklassiger Küche, ohne Neppaufschlag, eine Welt weit entfernt von der schalen Abfütterung deutscher Speisewagen mit ihren skandalösen Preisen, diesem bitteren Nachlaß aus Schieberzeiten, in denen zwischen Berlin und Köln der Sekt flog.

Auch Schlafwagen gibt es reichlich, die Kabinen etwas geräumiger als bei uns, aber alles immer und immer wieder ungemütlich. Wir sind gewöhnt an Teppiche, Vorhänge, Wandbekleidungen. Für England gilt Holz und Weifing.

Das ist der Zug, der dich durch die Unendlichkeit der Pampa trägt.

Jedoch das Maranteste am Retiro-Bahnhof ist das gewaltige Scherengitter, das den Bahnteig vom Vorplatz absperrt, die Kontrollgrenze. Das ist Symbol englischen Systems in diesem Lande, ein eherner Protest. Und mag ein ganzes Volk sich wiegen in froher Säumigkeit, in höflich einseitiger Unpünktlichkeit, in lässiger Nichtachtung der Viertelstunden, der Stunden: Englands Bahnen ten-

Die Opfer Angersteins.



Die Beisetzung in Haiger.

Die acht Opfer des entsetzlichen Mordes in Haiger, bei dem der Profurist Angerstein seine Frau, seine Schwiegermutter und Schwägerin sowie fünf weitere Angehörige des Hauses nacheinander erschlug, wurden unter großer Beteiligung der ganzen Bevölkerung von

Haiger in einem gemeinsamen Grabe beigesetzt. Der Mörder, dessen Selbstverletzungen in rascher Heilung begriffen sind, wird der Strafe mit größter Beschleunigung zugeführt werden.

Die Sekunde. Englands Bäume fahren auf die Minute. Und das gewaltige Scherengitter am Bahnteigspange raselt klirrend zusammen, wenn die Sekunde der Abfahrt da ist. Überall in der Welt ist Englands Despotismus unipirbar, seine Diplomaten, seine Gouverneure üben praktisch Rücksicht gegenüber den Landesfitten, Eingeborenen-Religionen, Handels-gewohnheiten. Aber mit der Pünktlichkeit läßt England nicht spaßen. Das riesige Scherengitter flirrt zusammen, und die armen Argentinier, die grundfährlich weder zur Wagnersperre, noch zum Fürsteneinpfange, noch zum Gottesdienste pünktlich sind: vor den klirrenden Scherengittern der englischen Bahngesellschaften müssen sie ihre Ohnmacht bekennen.

Diese englischen Bahngesellschaften in der Republik Argentinien sind eine Großmacht im Staate. Eisenbahnen in Kolonialländern oder in Post-Kolonialländern sind ja mehr als Verkehrsmittel, es sind riesenhafte Grund-süßspeisungs-Konzerne. Unhörte Kapitalballungen, die Schienenstränge in das Meer jagen, um im leeren Grundstückerwider zu treiben. In Europa ver-banden die ersten Schienenstränge vorhandene Ver-kehrsmittelpunkte, Kulturzentren. In Amerika baut man zuerst Schienenstränge, und an sie kleben sich Kolonisationen, Städte, Kulturen. Die Eisenbah-nen bepflanzen das Land. Nicht der Staat gibt Richtung und Tempo der Kolonisation, die Eisenbahngesellschaften machen das. Sie besitzen ihre Kon-zeptionen und werfen dem Staate ein paar Broden Ge-winnanteil hin. Der Staat kommt nachher und brems mit Gelehen, mit Staatsaufsicht, mit Besteuerung, mit Zwangsstarfen, mit Wegschöpfen des Gewinnes. Aber immer ist der Staat schwächlicher gegen das Kapital, das er sich über den Kopf hat wachsen lassen. Die englischen Eisenbahngesellschaften machen ihre zwei Bilanzen, die eine für die Aktionäre in London, und diese armen Schläder in Ost-England kommen ganz gewiß nicht zu kurz. Und die andere Bilanz bekommt die argentinische Regierung, und die schneidet immer ein bißchen nach Defizit, und die argentinische Regierung kommt ganz gewiß zu kurz. Die englischen Eisenbahngesellschaften von Argentinien fassieren ungeheure Frachtpreise, ungarb-lische Fahrpreise, sie sind teuer, sie beuten Privi-legien aus. Sie schmeicheln den Einzelnen, indem sie sie vornehm und korrekt und pünktlich befördern, aber sie wuchern ihn aus.

Der argentinische Staat hat Staatsbahnen erbaut, sie sind haarsträubend. Sie arbeiten mit unergänzbarem Defizit, sie bezahlen ihre vielen Be-amten schlecht und fleiß ein paar Monate zu spät, sie sind unsterblich, was Unpünktlichkeit, Unzuverläss-igkeit und Unhöflichkeit betrifft. Es ist Korrupti-on, wirtschaftlich, keine Organisation. — Organi-sation: das liegt der einheimischen Rasse nun ein-mal nicht. Und strahlenden Triumphes pochen die En-gländer auf die Vorterritorien der Staatsbahnen: Ge-het da, wir schaffen etwas und werfen dem Staate noch ein bißchen Uberschuß hin. Wir sind Pioniere im Lande und kosten dem Staatsfiskus nichts. Sie drücken sich als Wohlthäter Argentinien — und die Londoner Aktionäre lachen. —

Es sind auch französische Bahngesell-schaften im Lande. Sie sind reichlicher, haben Schmalspurnetze in der Provinz Santa Fe, sind zweit-klassig wie französische Eisenbahnen fleiß. Sie sind keine Großmacht wie die englischen, nur zufriede-rungslustige Mitläufer. Ich rate niemanden, von No-vario nach Santa Fe schmalspurig zu fahren. Man hopft auf den Federpolstern wie auf einem galoppieren-den Pferde — 90 Kilometer vier Stunden lang.

Der englische Schnellzug aber trägt dich in steifer Ruhe von Buenos-Aires nach Rosario, der Stadt des Weizenexportes, nach Cordoba, der ältesten Universitätsstadt Südamerikas; er rast nicht, er bummelt auch nicht mit seinen 40 Kilometern in der Stunde. Schneller kann er es nicht tun, denn das beträgt der Unterbau der argentinischen Bahnen nicht. Dort gibt es keine Steinschotterung, man legt die Gariholzschwellen einfach auf dem Lehm. Man hat ja auch Zeit in diesem Lande. — Wir sind nicht in Nordamerika.

Du wirst befördert, befördert durch die Willengär-ten der wohlhabenden Vororte, und allmählich lichter sich die Vornehmheit der Gebäude und der Gärten und auf, in denen der Einheimische, der frisch Eingewan-derte hault. Auch sie verschwinden ganz und die Pa-m-pa ist da, die Savanna. Die unabsehbare Ebene, die tödlich melancholische Nacht.

Und da kommt die Wildnis über den Reisenden und nimmt Vergeltung an Kultur und Bornehmheit und eleganten Damentouletten und an Pulman-Car und Speisewagen.

Es kommt die „Tierra“.

Die „Tierra“ ist nicht Staub, es ist Land, es ist Erde. Die gewaltigen Ströme dieses Landes, der Paraná, der Uruguay, der Rio de la Plata, sie sind nicht Wasser, sondern fließende Erde, eine unendliche, unheimlich fließende Lehm-masse. Die At-mosphäre dieses Landes ist fliegende Erde. Es ist Lehmgeriesel, das in der Windrichtung wandert. „Tierra“ ist Festland, Erde, Staub. Der südameri-kanische Nationalismus erzählt die Entdeckung der Neuen Welt anders, als wir sie in unseren Geschichtsbüchern vorfinden. Als der Marquis Rodriguez de Triana von hohen Mastkörbe her sein „Tierra, Tierra!“ zu der unerschrockenen und unerschrockenen alte Abenteuer-geistesgegenwärtig seinem Rabbinen-Stuart den Befehl gegeben: „Man bringe mir meinen Staubmantel.“ „Tierra“ bedeutet dem Südamerikaner „Festland“ und „Staub“.

Und so kommt das Land über dich, den Reisen- den. Der Zug wirbelt die Erde hoch, gelb, braun, sandig, lehmig; der Wind weht Erde in den Wirbel hinein. Die argentinische Erde bringt in den engli-schen Zug. Sie fiedert durch die Ritzen der Fenster, und Erdhügel sammeln sich auf den Teetischen. Die Erde regnet über die delikaten Speisen, und dein Lehm-trüffel fristet sich über die grünen Saffianpolster, eine Lehmkruste legt sich über deine Haut, die in der Hitze immer leicht schmilzt. Der Lehm dringt durch alle Kle-bungsstücke, stiehlt sich unter die Bettdecken der Schlaf-wagen. Du liebst vor Lehm. Karavouillen von Bedienten laufen auf und ab mit Tüchern, den Lehm wegzuwischen, eine Siphonarbeit. Man rennt auf und ab, sich zu waschen, jeder Wagen hat sein Wasch-abteil — vergeblich! Alle Reisenden haben längst ihre weißen Staub-mäntel angelegt. Als Neuling ficht Du dabei und läßt dir deinen neuen teuren An-zug mit Lehm vollsagen — rettungslos! Wo Du hin-trittst, knirscht Lehm, wenn Du ihn, heißt Du Lehm. In Fensteröffnungen ist längst kein Gedanke mehr, es würde ein Sturzbad von Lehm hereinwirlen. Man ficht in der heißen Stille, nur die Ventilatorstränge fächelt Luftströmung. Aber sie wirbelt Lehmstaub. Und nach zwölf, vierzehn Stunden kommst Du an in Cordoba, der gelochten Stadt Argentinien, die von Lehmhängen umkränzt ist, selbst eine Lehm-masse. Die Augen brennen. Und Du habest dich einen Vormittag lang. —

England zwang den Leuten dieses Landes seine Pünktlichkeit auf. Aber die Natur des Landes wuchte ihren Gegentrumpf aus. Sie ergoß „Tierra Pesti“ über die englischen Bahnen. Und kein Ingenieur der Welt hat ein Heilmittel gegen das „fliegende Land“ erfunden.

Heitere Gde.

Auf der Kleinbahnstation. Herr Stationsvor-stand, ist es noch soviel Zeit, daß ich ein Glas Bier trinken kann? — „Ja.“ — „Wie sichere ich mich aber, daß der Zug nicht mittlerweile abfährt?“ — „Geben Sie mich ein.“

„Zu den zwölf Aposteln.“ Das Haus eines hab-gierigen Kaufmanns zu A. führte den Namen „Zu den zwölf Aposteln.“ Ein Wirt, der seine natürliche Gabe, jeden zu schikanieren, durch einige Klaffen noch erhöht hatte, schloßte gegen elf Uhr abends bei dem Kaufmann. Bekannter öffnete das Fenster und rief: „Wer ist da?“ — „Es ist das hier zu den zwölf Aposteln.“ — „Ja, freilich! Was wünschen Sie?“ — „Ich wollte mal fragen, ob auch Judas Ischariot zu Hause ist?“

Neues aus aller Welt.

Eine Luftverkehrslinie Berlin — Paris. Wie Sabas au Berlin berichtet, werden im Augen-blick in Paris Verhandlungen zwischen einer französischen und einer deutschen Luftverkehrsgesell-schaft geführt, um einen direkten Dienst zwischen Ber-lin und Paris herzustellen. Die Verhandlungen seien soweit gediehen, daß man mit der demnächstigen Eröffnung dieser Luftverbindung rechnet.

Verdrängte Todesfälle. In einem Hause der Stütze in Hamburg wurde ein altes Ehepaar und dessen Enkel unter Vergiftungserscheinungen auf-gefunden. Die alten Leute starben inzwischen. Es besteht der Verdacht, daß den Speisen von dritter Hand Gift beigegeben wurde.

Dr. Ederer Ehrenbürger von Hensburg. Dr. Ederer hat am Samstag seine Vaterstadt Hens-burg aufgesucht und wurde dort bei seiner Ankunft von der Bevölkerung herzlich empfangen. Die Stadt prangte im Flaggen-schmuck. Die offizielle Be-grüßung fand nachmittags im Kolosseum statt und wurde durch eine Begrüßungsansprache des Hens-burger Oberbürgermeisters eingeleitet. Am Schluß seiner Ansprache überreichte der Oberbürgermeister Dr. Ederer den Ehrenbürgerbrief der Stadt. Dr. Ederer dankte für die ihm zuteil ge-wordene Ehrung und gab Bericht über seine Ameri-ka-fahrt.

Die Alpenvereiner. Die außerordentliche Hauptversammlung des deutsch-österreichischen Alpen-vereins, die in München zur Beschlußfassung über die Angelegenheit der Sektion „Donau-land“ zusam-menkam, beschloß mit 1600 gegen 100 Stimmen den Anschluß der Sektion Donau-land an den Haupt-verein.

Ein Polizeistandal in Dänemark. Der dani-sche Justizminister Steenbock hat den Chef der Kopenhagener Kriminalpolizei Jensen von seinen Funktionen entbunden und aus dem Poli-zeidienst entlassen. Jensen hat sich in verschiedenen Fällen Verfehlungen zuschulden kommen lassen, indem er aus bisher unbegründeten Gründen die po-lizeiliche Untersuchung gegen schwerbe-lastete Personen einstellte. Das Vorgehen des Ministers gegen Jensen ist durch Eingreifen des Organs der Kopenhagener Polizeibeamten-Vereinigung veranlaßt worden.

Erdbeben in England. „Daily Mail“ meldet von Erdbeben, die in Corwen in der Grafschaft North Wales stattfanden und zehn Sekunden an-dauerten. Man nimmt an, daß der Herd des Bebens in den Berwynbergen liegt. In Corwen stürz-ten mehrere Häuser ein und zahlreiche andere wurden beschädigt.

Feuer an Bord. Im Hafen von Hull (Eng-land) brach an Bord des Dampfers „Sulina“, der aus Ostafrika mit einer Ladung Palmöl eingetroffen war, Feuer aus, das aber rechtzeitig gelöscht werden konnte. Der Schaden beträgt jedoch mindestens 1 Mil-lion Franken.

„Rato“ in Senegal. Aus Tokio wird gemel-det, daß das frühere Kriegsschiff „Rato“, das in ein Schulschiff umgewandelt wurde, in dichtem Nebel, west-lich von der Insel Riou-Sou an der Küste von Fran-ko-see. Von 160 Mann konnten bisher nur 30 gerettet werden. Zwei Kreuzer verjachten, sich dem Schiff an-nähern, mußten aber wegen der hohen See davon Ab-stand nehmen. Der „Rato“ ist das frühere russische Kriegsschiff „Mandschurik“.

Stelle Dir Deinen

Suffensirup selbst her.

Probieren dieses Rezept; es spart dir Geld.

Suffen, Erkältung und Influenza sind jetzt sehr häufige Gäste; darum dürfte manchem Leser das nachstehende Re-zepi willkommen sein. Man beschaffe sich in der Apotheke 60 g dreifach langentriertes Anis und tue dies in einen Sturz, den man sich durch Auflösung von einem halben Pfund reinem gekochtem Zucker in einem viertel Liter heißem Wasser bereitet. Man verührt das Gut, bis alles vermischt und aufgelöst ist, und läßt es dann er-fallen. So bekommt man auf billige und einfache Weise beinahe einen halben Liter ausgezeichneten Suffensirup, der sich gut hält und in jeder Beziehung zufriedenstellt. Man nimmt davon ein bis zwei Teelöffel voll viermal täglich; die lindernde Wirkung auf rauben Hals und die Brust ist großartig. Das lästige Suffen verschwindet meist schon nach 24 Stunden.

Eine sorgfältige Hausmutter hält sich daher immer eine Quantität von diesem Hausmacher-Suffensirup bei der Hand. Er wirkt leicht abführend und hat auch eine gewisse kräftigende Wirkung auf die gesamten Atmungs-organen. Kinder nehmen ihn sehr gern, und da er keine schädlichen Drogen, Morphia u. dgl. enthält, kann er ihnen vertrauensvoll gegeben werden.

Wenn Sie nicht selbst zur Apotheke gehen, schicken Sie dem Voten ein, daß er dreifach konzentriertes Anis verlangen muß.

Anf. hat folgende Zusammensetzung: 1,82 g Ol. pini pumilionis, 0,70 g Ol. menth. pip. germ., 20 g Spirit. vini rect., 2 g Menthol, 0,2 g Guaiacal, 23 g aqua dest., 16 g Sirupus pruni virg. Generatdepot für Deutschland: G. F. Schöe & Co., Hamburg 19.

An der Spitze stehen

Krügerol-Katarrh-Bonbons

mit dem antiseptisch wirkenden Zusatz,

Eine schöne Sitte ist es, sich zu Weihnachten gegen-seitig zu beschenken. Gar manchem wird es aber schwer, das Richtige zu wählen. Viel soll es nicht kosten und doch Freude machen. Da greife man zum Mithchen. Hierzu darf man mit Recht Maggi's beliebte Göttergüsse re-chnen: Maggi's Würze, Maggi's Suppen in Würfel und Maggi's Fleischbrühwürfel. Jedes dieser Produkte vereint in seiner Art die Vorzüge praktischer Ver-wendbarkeit, Güte und Billigkeit.

Tafel-Bestecke, modernste Silber, Aug. Homborg, Muster, und versilbert, Bochum, Hochstr. 2.

big
en.

er
el,
hnt
89.

iten
egenständ

Nr.

Bezugs-
gäblich
weite in
auswärts
Wermer
mittlern
ren durch
für die
Gernspre
wird sein

Be

Reichs

B

Der
Reichskönig
Referenten
Lohnverhältnis
Die
arbeiter
hierung
wahr
tenden
den V
vermehr
bewegun
verwaltu
der Arb
unseres
möglich.
Mit w
durchaus
gen die
fationen
arbeiter
zier u
abkom
absetzung
Arbeiter
Rolle
Zeit be
klärung
Vergam
gen ber
Spannu
des W
Aufgaben
gehenden
auf
Wegen
Beme
Unterl
Pranten
finanzie
nachweh

Das

Unter
schuß der
Arbeitsge
den vorl
Gutacht
reichen u
nur zu e
scheibung
ordnung n

Infrastr

Am 1.
tarif in K
waren je
häft. Für
schloffen
reichsje
1920 nied
Infrastru
teren Ab
möglich.
Reichstags
dieses Zu
ren. Da
lunge St
nach Deste
wegen des
von Wien
folgen für
besonderen
gen Stille
hon. auch
mit sich b
gen des be
tages über
Ratifikation
schaffen, e
präsidenten
Grund des
schlagen.
1. Januar
den des o
len. Der
14. Dezem
dom 12. N
die 5. ste
hend dem
Bestimm
autonom
die Vertre
neuten öst
scher War