

Er erscheint täglich außer Sonntagen.
Zusätzlich Abendausgabe des „Vorwärts“. Bezugspreis
beide Ausgaben 85 Pf. pro Woche, 3.60 M. pro Monat.
Redaktion und Expedition: Berlin SW 68, Lindenstr. 3

Spätausgabe des „Vorwärts“

Anzeigenpreis: Die einspaltige Nonpareillezeile
80 Pf., Reklamezeile 5 M. Ermäßigungen nach Tarif.
Verkaufsstelle: Vorwärts-Verlag G. m. b. H.,
Berlin Nr. 37536. Fernsprecher: Dönhofs 292 bis 297

Stinnes jr. freigesprochen.

Die Staatsanwaltschaft legt Berufung ein.

Unter großem Andrang von Publikum und Presse verkündete Amtsgerichtsdirektor Dr. Arndt heute morgen das Urteil im Stinnes-Prozess:

Die Angeklagten Stinnes, Rothmann, Leo Hirsch und Schmidt werden freigesprochen.

Es werden verurteilt: Der Angeklagte v. Waldow wegen gemeinschaftlichen Betrugsversuches zu 4 Monaten Gefängnis, wovon sieben Wochen durch erlittene Untersuchungshaft verbüßt sind;

der Angeklagte Bela Grosz wegen gemeinschaftlichen Betrugsversuches zu drei Monaten Gefängnis, wovon eine Woche durch erlittene Untersuchungshaft verbüßt ist.

der Angeklagte Eugen Hirsch wegen Beihilfe zu verurteiltem Betrug zu 3000 M. Geldstrafe, hilfsweise zu einem Monat Gefängnis.

Die Kosten des Verfahrens fallen, soweit Freisprechung erfolgt ist, der Staatskasse, im übrigen den verurteilten Angeklagten zur Last. Waldow wird eine Bewährungsfrist von 3 Jahren zugebilligt.

Wie wir erfahren, wird die Staatsanwaltschaft gegen das heute ergangene Urteil in vollem Umfange Berufung einlegen.

Die Urteilsbegründung.

Zur Begründung des Urteils führte Landgerichtsdirektor Dr. Arndt etwa folgendes aus:

„Wenn ich jetzt dazu übergehe, die Urteilsgründe mündlich vorzutragen, so möchte ich zu Beginn meiner Ausführungen darauf hinweisen, daß ich selbstverständlich nur die wesentlichsten Urteilsgründe vortrage. Welche Fälle von Rechts- und Tatfragen zu erörtern waren, möge man daraus ersehen, daß das Gericht mehrere Tage zur Beratung gebraucht hat. Die Straftaten, die den Angeklagten zur Last gelegt werden, führen uns zurück in die Zeit nach der Inflation, als durch die Inflation die Mark entwertet war. Dadurch hatten weite Kreise des Volkes ihr Vermögen verloren, und nachdem die neue Währung errichtet war und es sich herausstellte, daß die Währung stabil war, da erhob sich immer lauter im Volke der Ruf nach Aufwertung. Diesem Verlangen kam die Gesetzgebung nach durch die Aufwertungs-gesetzgebung. Das Anleiheablösungsgesetz basiert auf dem fundamentalen Grundsatz, daß

Altbesitz und Neubesitz unterschieden

werden müsse und daß diejenigen, die durch nicht rechtzeitige Ablosung der Reichsanleihen geschädigt waren, durch das Gesetz besser gestellt werden sollten. Auf diesem Grundsatz beruhte das Anleiheablösungsgesetz.“

Zu den Straftaten selbst übergehend, betonte der Vorsitzende: „Ich möchte zunächst auf die Schwierigkeiten hinweisen, die in diesem Prozeß der

Erforschung der Wahrheit, der höchsten Aufgabe des Gerichts,

entgegenstanden. Nicht nur, daß die Angaben der Angeklagten miteinander in Widerspruch standen, die Angeklagten haben mit ihren Angaben auch in dem Prozeß mehrfach gewechselt. Es sind Zeugen, die uns über wichtige Punkte Auskunft geben konnten, nicht gekommen, sie waren nicht zu erreichen, da sie sich im Ausland befanden. Diese Zeugen hätten in diesem Prozeß eigentlich auch unter die Angeklagten gehört. Es wäre notwendig gewesen, diese Zeugen zu vernehmen, um sich über ihre Glaubwürdigkeit ein Bild machen zu können. Aber so war es nicht möglich. Eine Zeugin und auch ein Angeklagter haben in der Hauptverhandlung ganz anders ausgesagt als in der Voruntersuchung. Bei dieser Sachlage kann es nicht anders sein, daß der Sachverhalt gewisse Lücken aufweist und daß das vom Gericht hier Geschaffene nur Stückwerk ist. Die Vorgänge, die hier zur Verurteilung standen, fangen an mit dem Angeklagten Schmidt. Die Angaben des Angeklagten Schmidt, daß zunächst noch nicht ein Anleihebetrug beabsichtigt gewesen sei, sind durch die Hauptverhandlung beseitigt worden.“

Der Vorsitzende gab dann eine eingehende Schilderung des Geschäftes und betonte, daß sich durch die Verhandlungen in Paris der Gedanke kristallisiert habe,

neubeschaffte Anleihen als Altbesitz zu fristern

und als solche anzumelden. Der Angeklagte Eugen Hirsch habe es zunächst so geschildert, als ob ein Staatsvertrag bestünde, nach dem in Frankreich neue Anleihen unter gewissen Umständen als Altbesitz

aufgewertet werden könnten. v. Waldow habe dann Stinnes das Geschäft in Hamburg angetragen. Stinnes habe die Hinzuziehung Rothmanns verlangt, der ihm nochmals das Geschäft in der Form vorgetragen habe, daß auf Grund eines Staatsvertrages alter Anleihebesitz durch neue Anleihen komplementiert werden könnte. Stinnes, der damals besonders viel zu tun gehabt habe, da er die Krise seiner Firma durch Gewährung der amerikanischen Anleihe überwunden hatte und mit der Wiederaufbauarbeit beschäftigt war, habe dann erklärt, daß er sich beteiligen wolle, zwar nicht mit eigenem Geld, aber mit Mitteln, die ihm von befreundeter Seite zur Verfügung gestellt würden. v. Waldow und Rothmann seien dann wieder nach Paris gefahren und zu Eugen Hirsch gegangen, der ihnen in der gleichen Weise das Geschäft schilderte. Dieser habe sie dann zu Schröndt geführt, dem Generaldirektor der Banque Centrale. Dieser habe ihnen einen Aktienstrahl gezeigt, in dem sich angeblich für mehrere Millionen deutsche Anleihen befanden und er habe ihnen und den anderen Angeklagten gesagt, daß man sich bei dem deutschen Sonderkommissar in Paris über die Aufwertung erkundigen könnte. Leider sei keiner der Angeklagten zu dem Staatskommissar hingegangen, sonst hätten sie feststellen müssen, daß kein

Staatsvertrag mit Ausnahmebestimmungen bestanden habe und daß es sich lediglich um einen Betrug handelte. Leider habe auch der

Angeklagte Stinnes nicht danach gefragt, ob sich die anderen Angeklagten nach dem angeblichen Staatsvertrag erkundigt hätten. Stinnes habe dann 250 000 Mark zur Verfügung gestellt, für die deutsche Anleihen in Höhe von 30 Millionen Papiermark aus gekauft wurden.

Der Vorsitzende schilderte weiter die Anleihebeschaffung in England und wie auf Veranlassung Schröndts durch den Bankier Hendrix in Amsterdam unrichtige Kaufbescheinigungen ausgestellt worden seien. Schröndt habe bei dieser Gelegenheit auch nicht mehr von dem Staatsvertrag, sondern von einem nichterfüllten Termin-geschäft gesprochen. Aus der Äußerung Schröndts, daß doch die Bescheinigungen sehr gut gelungen seien, hätte der Angeklagte v. Waldow merken müssen, daß es sich um Fälschungen handelte, ebenso aus der Tatsache, daß ein Depotkonto bescheinigt wurde. Nach der Einreichung habe dann Schröndt die erste Geldforderung an v. Waldow gestellt und 20 000 Mark verlangt. v. Waldow habe Stinnes Bericht erstattet, allerdings erst verhältnismäßig spät, gegen Weihnachten. Was er ihm berichtet habe, sei nicht mit Sicherheit festzustellen. Der Sonderkommissar habe dann nach längerer Zeit weitere Unterlagen und Buchsicht bei Hendrix in Amsterdam gefordert, und v. Waldow sei berichtet worden, daß Hendrix nun nichts mehr nachmachen wolle. Dadurch habe v. Waldow in unzweifelhafter Form erfahren, daß die Sache nicht in Ordnung war, und aus seinen Karten ging auch hervor, daß er damals in Amsterdam ganz verzweifelt gewesen sei. v. Waldow habe sich dann mit dem Führer der Anleihe, dem französischen Deputierten Colmon, in Verbindung gesetzt, und dieser habe für die Herausgabe Provision und einen Vorschuß von 120 000 Franc verlangt. v. Waldow habe Stinnes in schonender Weise mitgeteilt, daß hinsichtlich der Echtheit der Anmeldeungen gewisse Zweifel beständen. Stinnes habe ihm damals den Auftrag gegeben, aus dem Geschäft herauszugehen, aber

Stinnes wolle sein Geld nicht verlieren.

v. Waldow hat sich dann angeblich aus steuerlichen Gründen ins Ausland abgemeldet. Colmon habe in Paris erkärt, daß der Betrag von 500 000 M. gezahlt werden müsse, da sonst auf Veranlassung des Sonderkommissars Anklage erhoben werden würde. Stinnes und Rothmann hätten aber die Bezahlung dieser Summe verweigert, und der Reichskommissar Heinemann habe unter seinem Eide ausgesagt, daß er eine derartige Forderung nicht gestellt habe.

Keine Spur von Bombe.

Seit dem geheimnisvollen Verschwinden des Landgerichtsdirektors Mag. Bombe aus Neu-Globow bei Rheinsberg sind heute acht Tage vergangen, ohne daß es bisher gelungen ist, auch nur die geringste Spur von dem Vermissten zu entdecken. Die Justiz- und Polizeibehörden stehen vor einem Rätsel und niemand — selbst seine engsten Freunde — können sich das Verschwinden des 55jährigen erklären.

Inzwischen sind von der Schweriner Polizei einige wichtige Ermittlungen gemacht worden. Danach hat Bombe in der Nacht zum Freitag in Zechliner Hütte übernachtet. Auf Freitag hielt er sich mehrere Stunden in Rheinsberg auf und begab sich dann am Nachmittag desselben Tages nach Neu-Globow, wo er im Fontane-Haus, das in der Ferienzeit voll besetzt ist, mit einem kleinen Mansardenzimmer für sich nehmen mußte. Noch am selben Abend hat dann Bombe, nachdem er sein Gepäck untergebracht hatte, das Hotel verlassen und ist erst spät wieder zurückgekehrt. Wie ermittelt werden konnte, hat Bombe das über 10 Kilometer entfernte Fürstenberg aufgesucht.

Am anderen Morgen stand Bombe schon frühzeitig auf. Er machte einen sehr müden Eindruck; sein Frühstück nahm er im Garten ein und verließ noch vor 8 Uhr den Gasthof. Wohin nun Bombe seine Schritte lenkte, bleibt vorläufig ein Rätsel. Bewohner von Dargow, das bei Zechliner Hütte liegt, glauben am Sonnabend früh einen Schuß gehört zu haben. Aus diesem Grunde wurde auch dieses Gebiet durchstreift, ohne daß es gelungen ist, eine Spur von Bombe zu entdecken. Auch die Abfischung der Ufer des Stechlinsees sowie der Forstgebiete ist ergebnislos verlaufen. Eine seltsame Eintragung enthält ein Notizbuch des Vermissten, das in einem kleinen Handkoffer gefunden wurde. Auf einer Seite steht: „Einslegend 100 Mark, im Portemonnaie 80 Mark.“ Die 100 Mark lagen tatsächlich im Notizbuch. Nur die Absicht eines Selbstmordes kann Bombe veranlaßt haben, auch anzudeuten, was er in der Börse bei sich führte.



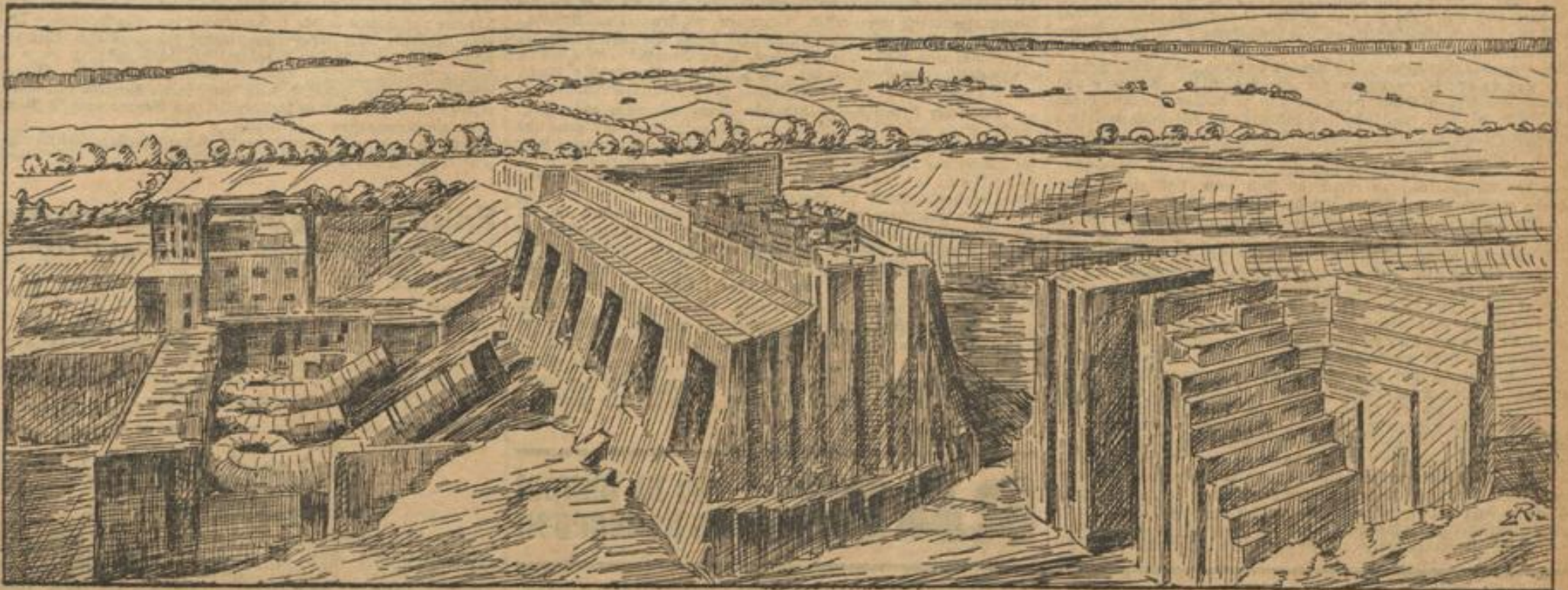
Albert Grzesinski.

der preussische Minister des Innern, vollendet am Sonntag, 28. Juli, sein 50. Lebensjahr. Genosse Grzesinski stammt aus Pommern. Er hat als Metallbrüder gelernt und gearbeitet und wurde später Geschäftsführer des Metallarbeiterverbandes in Offenbach und Kassel. Daneben war er ständig in der sozialdemokratischen Parteilorgans-tion tätig. 1919 wurde er in den Preussischen Landtag gewählt, dem er auch heute noch als Abgeordneter angehört. Nach dem Kriege hat er sich besondere Verdienste als Leiter des Landespolizeiamtes W in der Bekämpfung des Wuchers erworben. Von 1925 bis 1926 war er Polizeipräsident von Berlin, seit Herbst 1926 ist er Innenminister an Stelle Severings, der damals wegen Krankheit zurücktrat.

Das Werk, das Severing begann, die Republikanisierung der Polizei und der Verwaltung, hat Grzesinski mit zäher Entschlossenheit vollendet. Dank seiner Energie geniescht auch das Wagnisproblem heute in Preußen nur noch untergeordnete Bedeutung. Schwarzrotgold hat sich durchgehelt und gewinnt immer mehr Anhänger. Die Tätigkeit Grzesinskis befiert überhaupt einen Beweis dafür, daß dort, wo zielbewußt und entschlossen ans Werk gegangen wird, trotz und gegen alle Widerstände für die Republik und die Arbeiterschaft dieses herauszuholen, hat Grzesinski die große Aufgabe der Umgegendung im rheinisch-westfälischen Industriegebiet in Angriff genommen und zum Ziele geführt. Eine Vor-lage von außerordentlichem Ausmaß, wie sie bisher noch von keiner Regierung bearbeitet und von seinem Parlament verabschiedet wurde, ist damit unter sozialdemokratischer Führung zum Gesetz geworden.

Unsere herzlichsten Glückwünsche verbinden wir mit der Hoffnung, daß es dem fünfzigjährigen noch recht lange vermag sein möge, erfolgreich für die Deutsche Republik und deren Träger, die deutsche Arbeiterschaft, an verantwortlicher Stelle zu wirken.

Das Werk am Shannon.



Blick auf die Bauten am Shannon.

Am 2. Juli d. J. fand in der Nähe der Ortschaft O'Brien in Gegenwart des Präsidenten des irischen Reichstages Cosgrave die feierliche Eröffnung der Sperrschleusen des Wasserwerkes am Shannon statt.

Ardnacrusha in Irland, am Shannonfluß, in der Nähe von Limerick: seit 4 Jahren arbeiten dort tausende von Händen, Tag und Nacht, an einem gewaltigen Werk; bald werden von diesem kleinen Dorf Ardnacrusha aus über 3 Millionen Menschen in einem Gebiet von der Größe Bayerns mit elektrischer Kraft versorgt sein. 1925 haben die Siemens-Schuckert-Werke diesen größten Auftrag seit ihrem Bestehen erhalten: die weiße Kohle, die Kraft des Shannon, nutzbar zu machen.

10 000 Quadratkilometer groß ist das Regengebiet dieses wasserreichsten Flusses Irlands, fast ein Sechstel des Landes, das der Golfstrom reichlich mit Regen bedeckt. In jeder Sekunde werden 240 Kubikmeter Wasser, ja bei Hochwasser 1000 Kubikmeter, von dem Shannon meermwärts gewälzt. Drei Seen (der Derg, Keo- und Kilanlea) bilden seine natürlichen Staubecken; nach vollendetem Ausbau können sie 573 Millionen Kubikmeter Wasser aufnehmen. Das Großkraftwerk aber, das jetzt am Unterlauf dieses Flusses entsteht, wird in seinem Endausbau eine Gesamtabgabeleistung von rund 180 000 kVA (Kilowattampere) haben.

Mit drei Dampfmaschinen ist ein Pendeldienst eingerichtet zwischen deutschen Häfen und Limerick; Bahnstrassenzüge und Feldbahnen laufen nun dort zur Baustelle. 30 000 Tonnen Baummaschinen und Geräte mühen sich nach Irland geschafft werden, 1500 Förderwagen, 28 Kräne, 250 Elektromotoren, über 200 Werkzeugmaschinen, 9 Dieselmotoren gepumpt mit Drehstromgeneratoren zur Lieferung der für den Bau notwendigen Energie, Kraftwagen und Anhänger, Absehmotoren, Straßenwalzen, Wasserfahrzeuge . . .

6 1/2 Millionen Kubikmeter Bodenmaterial aller Art müssen befördert werden, 30 Kilometer wasserdichter Dämme, teilweise bis zu Höhen von 18 Metern, müssen errichtet werden. 1,2 Millionen Kubikmeter Fels müssen gesprengt und zu Schotter verarbeitet werden. 200 000 Kubikmeter Betonmaterial ist notwendig für das Wehr, das Krafthaus und die Schleusen. Dazu kommen die Brückenbauten und Strahlenumlegungen, die Dämmerbauten und Flussschleusen. — Für die Durchführung der reinen Bauarbeiten in der ersten Ausbaustufe ist allein ein Gesamtaufwand von 55 Millionen Mark erforderlich.

Rohöl-Eimerkettendoggen laufen auf Raupen, heben 300 000 Kubikmeter Mutterboden aus, räumen die Stellen. Große Eimerkettendoggen mit 100 bis 150 Kubikmeter Stundenleistung graben das Profil des künftigen Kanals bis zu einer größten Tiefe von 17 Metern. Absehmotoren arbeiten an den Dämmen mit einer stündlichen Leistung von 250 Kubikmeter, Schotter und Betonabdeckplatten werden durch einen Turndrehkran auf die Dämme aufgebracht. Seilschlagbohrmaschinen lassen einen 7 Meter langen und 700 Kilogramm schweren Meißel Bohrlöcher in den Fels hineinstellen, die mit Sprengstoff gefüllt werden, dessen Lager Tag und Nacht von einer 25 Mann starken Militärtruppe bewacht wird.

8 Kilometer lang oberhalb des Werkkanals ist der Shannon in Dämmen bis zu 7 Meter Höhe eingezwängt. Das Stauewehr hat 4 Öffnungen von 30 Meter Lichterweite und 2 Grundablässe von 10 Meter, so daß selbst bei Freilassung eines Grundablasses noch bequem die größte Hochwasserflut von 920 Kubikmeter in der Sekunde unschädlich abgeführt werden kann. Ein Einlaßbauwerk am Beginn des Werkkanals hat drei Öffnungen von 25 Meter Lichterweite, die durch eiserne Schützen verschlossen werden können, daneben einen Schiffsdurchlaß von 17 Meter.

Über 12 Kilometer lang fließen in dem Werkkanal 550 Kubikmeter Wasser in jeder Sekunde zum Kraftwerk hin und stürzen vom 26 Meter hohen Wasserfall aus durch 44 Meter lange Druckleitungen mit einem Durchmesser von 6 Meter ortsbeweglich in die Turbinen. Bei Gefahr schließen Rollschutttüren innerhalb von 30 Sekunden die Druckleitungen ab. Sechs solche Druckleitungen sind vorgesehen, von denen zunächst drei ausgebaut werden. In Beton eingebettete Blechspiralgänge führen das Wasser den Francis-Turbinen zu. Eine jede dieser Maschinen wandelt die Gewalt des Wassers in die Arbeitsleistung von 38 600 Pferden. Zwei Turbinen von Voith in Heidenheim und eine von Escher-Wyß in Zürich sind unmittelbar getuppt mit 3 Schirmgeneratoren, deren jeder bei

150 Umdrehungen in der Minute eine Leistung von 30 000 kVA bei Drehstromspannung von 10 500 Volt und 50 Perioden in der Sekunde hat. Preßöl von 12 Atmosphären Druck belädt die Bremse, die in 5 Minuten den Generator von der Betriebsdrehzahl auf Stillstand abbremst.

Gewaltig wie die Kraft, die sie liefern, sind die Abmessungen dieser Maschinen. Das Spurlager der Turbinen muß eine Belastung von 480 Tonnen aushalten. Laufrad und Welle allein wiegen 42 Tonnen. Das Gesamtgewicht des Generators einschließlich seiner Erregermaschinen beträgt 376 Tonnen, der Rotor mit seiner 10 Meter langen Welle allein wiegt 190 Tonnen. Für das Montieren und Versetzen dieses Rotors müssen zwei Krane von je 100 Tonnen Tragkraft durch eine Traverse getuppt werden.

In jeder Sekunde werden etwa 40 Kubikmeter Kühlluft durch den Generator gesaugt. Vielfältige automatische Sicherungen sind eingebaut, die jede Gefahr sofort melden und in dringenden Fällen den Generator selbsttätig abhalten.

Die Spannung von 10 500 Volt, mit der der Strom die Maschinen verläßt, muß gewaltig erhöht werden, bevor er durch das Wehr über das ganze Land hinweg gejagt wird: auf 110 000 Volt für die beiden Speisefaltungen nach Dublin und Cork und 38 000 Volt für das engere Verteilungsnetz. Umgespannt wird der Strom auf 110 000 Volt in drei Umformern von je 30 000 kVA. Preßluft kühlt diese großen Umspannriesen, deren jeder mit seinem Delinhalb und allem Zubehör fast 100 Tonnen wiegt. Zwei weitere Umformer von je 8000 kVA bringen die Spannung auf 38 000 Volt; jeder von ihnen wiegt 40 Tonnen. Sämtliche Umspanner werden natürlich ebenso wie die Stromerzeuger durch selbsttätige Schutzeinrichtungen überwacht und vor Schäden bewahrt.

Von einem Befehlsraum aus werden den Turbinen und Generatoren, den Umformern, den Schaltanlagen und Freileitungen die Schaltbefehle übermittelt. Hier, in dieser denkenden Zentrale, laufen alle Meldungen ein über den Zustand des elektrischen Netzes, dessen letzte Glieder ihre feinsten Fühler bis an die äußersten Grenzen des Landes erstrecken.

Kupferne Nerven mit einem Querschnitt von 95 Quadratmillimeter verlassen die im Freien aufgestellte 110 000-Volt-Anlage und versorgen die beiden Hauptstädte des Landes, Dublin und Cork, mit Energie. Von diesen beiden Quellen aus, wie auch von der 38-Kilowatt-Schaltanlage der Zentrale wird das über das ganze Land gespannte 38-Kilowatt-Verteilungsnetz mit Energie gespeist. 65 Umspannstationen in Städten und größeren Orten transformieren den Strom von 38 000 Volt wieder auf 10 000 Volt herab. Mit dieser Spannung strömt die Kraft durch die 10 000-Volt-Leitungen zu den einzelnen 10 000-Volt-Stationen, in denen sie endlich auf die Verbraucherspannung gebracht wird. Etwa 300 Kilometer 110 000-Volt-Leitung, 1800 Kilometer 38 000-Volt-Leitung und ungefähr 1200 Kilometer 10 000-Volt-Leitung gehören zu dem Hochspannungsnetz, dessen Herz am Shannon schlägt: reihte man diese Leitungen aneinander, so wäre die Luftlinie von Madrid bis Moskau überbrückt.

Zwischen Ardnacrusha, Dublin und Cork aber pulst durch die Leitungen nicht nur der hochgespannte Wechselstrom von 50 Perioden in der Sekunde, an diesen Nervensträngen entlang jagen auch die hochfrequenten Ströme der leistungsgerichteten Telephonie, mit der die Stationen sich verständigen.

In kurzer Zeit wird der erste Ausbau der Kraftanlage am Shannon vollendet sein, und Millionen von Kilowattstunden werden dann jährlich aus den Wassern des Shannon gewonnen.

Damit ist zum ersten Male in diesem ungeheuren Ausmaß der Versuch gemacht worden, die Sorgen eines ganzen Landes „aus einem Punkte zu kurieren“. Irland, der Nachbarstaat eines der höchstentwickeltesten Industrieländer der Welt, Irlands, die grüne Insel, besitzt keine Kohlen; sie mühen sich von England eingeführt werden. Solange also Irland seine Freiheit nicht erkämpft hatte, war die Shannonbill die den Bau einer eigenen Kraftversorgung gelehrt festlegte, unmöglich. Jetzt, mit einem Schlag, folgt der politischen auch die wirtschaftliche Freiheit, jetzt wird der ganze irische Freistaat elektrifiziert: Haushalt und Industrie stellen sich um, Verkehr und Handel werden beeinflusst, kurz das volkswirtschaftliche Gesicht eines ganzen Landes wird neu geprägt in gewaltigem Aufschwung. Eine berauschende Symphonie der Kraft: die Wogen des

Shannon, deren geduldiger Rücken seither nur Schiffe trug, stemmen, herabgestürzt vom Wasserfall bei Ardnacrusha, mit ungeheuren Kräften sich in das Weltweir der Turbinen; tonnen schwer treten die Generatoren und jagen durch das weithin über das ganze Land gespannte Netz den pulsenden Strom — allüberallhin. Aufstrahlt das elektrische Licht im leuchten Bauernhaus, Maschinen laufen, Industrien blühen auf — gespeist von den Wassern des Shannon. Ihr Lied erinnert an Spenglers Wort von dem faustischen Erfinder, der Urgewalt seines Willens, der Leuchtkraft seiner Visionen und der stählernen Energie seines praktischen Nachdenkens.

Elektron.

Elektron ist eine Magnesiumlegierung, deren Hauptbestandteil Magnesium und Aluminium sind, mit einem Zusatz von Kupfer, Zink, Mangan, Nickel und Silicium. Das spezifische Gewicht beträgt 1,82, das heißt, daß diese Legierung etwa 40 Proz. leichter als Aluminium ist. Sie liefert einen dichten Guß, ist leicht zu bearbeiten, kann gewalzt, gepreßt und gezogen werden. Wie alle Leichtmetalle ist auch Elektron lötlbar und reagiert chemisch entgegengekehrt wie Aluminium. Es ist demzufolge gegen Laugen und Alkalien haltbar, nicht jedoch gegen Wasser und Wasserdampf. Es unterliegt also dem Einfluß des Rostes und der Korrosion, d. h. der Anfrischung. Man hat bereits erfolgreiche Versuche unternommen, um diese Rostgefahr durch Zusatz von anderen Metallen zu beseitigen. Es besteht die Hoffnung, daß es möglich sein wird, Elektron sogar gegen Seewasser beständig zu machen. Infolge seines außerordentlich geringen Gewichtes und der hohen Zugfestigkeit erscheint Elektron besonders für den Flugzeug- und Automobilbau geeignet. So hat auch die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, Berlin, Versuche unternommen, um die Verwendungsmöglichkeit von Elektron-Metallblech im Flugzeugbau zu prüfen. Das Ergebnis dieser Arbeiten bewies, daß dieses Blech für Landflugzeuge überaus geeignet ist. U. a. konnte festgestellt werden, daß Elektron gegenüber Brennstoff und Öl einen sehr günstigen Widerstand zeigte. Es ist also auch für den Motorbau ausgezeichnet zu verwenden. Bei Seeflugzeugen ist Elektron in seinem augenblicklichen Zustand noch nicht zu empfehlen. Es genügt hier nicht, im Laboratorium ein brauchbares Metall zu erzeugen; es muß auch die praktische Herstellbarkeit im Großen so durchgeführt werden können, daß das Endprodukt wirtschaftlich erzeugt und zu einem erträglichen Preise auf den Markt geworfen werden kann. Die Zukunft im Flugzeugbau gehört den Leichtmetallen, und es ist nur zu sehr verständlich, daß man sich bemüht, die Eigenschaften der vorhandenen Werkstoffe entsprechend den zu stellenden Anforderungen zu verbessern.

D. R.

Bücher der Technik.

Geschäftskraftwagen und ihre wirtschaftliche Verwendung für den Kundendienst. Von R. Haller. 106 Seiten mit 68 Abbildungen, einer Tabelle und einem Anhang: Einfache Buchführung für Kraftfahrzeugbetriebe. Berlin 1929. Richard Carl Schmidt u. Co., Berlin W 62. In Leinen 3,50 Mark.

Das reich illustrierte und flüssig geschriebene Büchlein möchte ein Ratgeber sein für alle Geschäftsbetriebe, die bereits mit Kraftwagen arbeiten oder aber beabsichtigen, sich einen Kraftwagen zur Erleichterung der Kundenbedienung und zu sonstigen Geschäftszwecken zu beschaffen. Es behandelt eingehend die verschiedenen Fahrzeugtypen, Kraftwagen, Dreiradler, Kleinlieferwagen und Benzinkarren, Elektrokarren, ferner Schnelllastwagen mit Verbrennungsmotor, mit elektrischem und mit benzin-elektrischem Antrieb. Auch eine Reihe von Spezialwagen, wie Brot- und Milchtransportwagen, Viehtransportwagen, Eistransportwagen, Möbeltransportwagen u. a. werden im Bild gezeigt und besprochen. Sehr lehrreich sind auch die Abschnitte über Betriebsorganisation und Betriebskosten und endlich die Abteilung zu einer einfachen Buchführung für den Geschäftsmann.

