

Erscheint täglich außer Sonntagen.  
Zugleich 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 einseitige Nonpareillezeile  
80 Pf., Reklamezeile 5 M. Ermäßigungen nach Tarif.  
Postkontos: Vorwärts-Verlag G. m. b. H.,  
Berlin Nr. 37536. Fernsprecher: Dönhofs 292 bis 297

## Knapp über 10 Prozent!

### Die notwendige Zahl um ein paar Tausend überschritten!

Nach den beim Reichswahlleiter bis 12 Uhr mittags vorliegenden Zahlen ist die erforderliche Mindestziffer von 10 Prozent der Wahlberechtigten im letzten Augenblick doch noch mit Mühe und Not erreicht worden. Es waren nach den letzten vorläufigen Feststellungen rund 4 136 000 Eintragungen gezählt worden, während rund 4 127 000 die zumindest erforderliche Zahl darstellen.

Es stehen nur noch wenige Bezirke aus Niederbayern, Oberbayern-Schwaben und Westfalen aus, die jedoch nur noch eine geringe Steigerung der Ziffern bringen dürften.

Mit Hängen und Bürgen haben die Volksbegehrier eine Zahl von Unterschriften erreicht, die in der Nähe der vorgeschriebenen 10-Prozent-Grenze liegt und sie wahrscheinlich überschreitet. Die endgültige amtliche Feststellung ist für den 6. November zu erwarten.

Von der amtlichen Feststellung hängt es ab, ob das Volksbegehren an den Reichstag gehen und nach seiner selbstverständlichen Ablehnung durch diesen dem Volk zur Entscheidung vorgelegt werden wird.

Für diesen zweiten Fall würde der Ältestenausschuss des Reichstags zusammengerufen werden, um zu entscheiden, ob der Reichstag den Antrag gesondert erledigen oder ob er ihn im Zusammenhang mit der Ratifizierung des Young-Planes behandeln soll. Wie immer aber diese Entscheidung ausfällt, so ist doch mit einer Volksabstimmung vor Januar nicht zu rechnen.

Der Vorgang bei der Volksabstimmung ist ähnlich wie bei einer Wahl. Der Abstimmende bekundet durch Ankreuzen eines Feldes, ob er mit Ja oder mit Nein stimmen will.

Ein vom Reichstag abgelehnter Gesetzesvorschlag kann in der Volksabstimmung nur angenommen werden, wenn sich mehr als die Hälfte der Stimmberechtigten an der Abstimmung beteiligt. Beteiligten werden sich aber in der Hauptsache nur diejenigen, die mit Ja stimmen wollen. Das wird auf alle Fälle eine Zahl sein, die tief unter der Hälfte der Stimmberechtigten liegen wird.

Bei dem Volksentscheid über die Fürstenenteignung wurden 15 599 797 Stimmen abgegeben. Davon lauteten 14 455 184 auf Ja und 585 710 auf Nein. Dabei hatte das vorangegangene Volksbegehren rund drei mal soviel Unterschriften erzielt wie das der Hitler-Hugenbergl

Der Volksabstimmung über das sogenannte „Freiheitsgesetz“ werden wir mit verschämten Armen zusehen können. Die Last der Agitation wird ausschließlich auf seinen Anhängern liegen, die Gegner werden kaum mehr zu tun haben, als die größten Schwindereien zurückzuweisen. Im übrigen können sie gelassen abwarten, wie sich die ganze glorreiche Aktion zwangsläufig zu Tode strampelt.

Von Terror wird bei der Abstimmung, die geheim ist, nicht mehr die Rede sein können. Wer unter wirtschaftlichem Druck steht, wird freilich stimmen müssen — aber niemand kann wissen, ob er dann mit Ja oder mit Nein stimmt. Zweifellos werden viele ostelbische Landarbeiter, die zur Abgabe ihrer Unterschrift gepöbelt wurden, bei der Volksabstimmung mit Nein stimmen. Nur aber unabhängig ist, wird als Gegner des Antrages ruhig zu Hause bleiben dürfen.

Den Herren vom nationalen Block mag vielleicht zunächst einmal ein Stein vom Herzen fallen, wenn ihnen die Blamage eines Scheiterns gleich beim ersten Anlauf erspart bleibt. Aber sie haben damit nichts anderes gewonnen, als daß sie mit unabwendbarer Gewißheit der endgültigen Blamage bei der Volksabstimmung entgegengehen. Inzwischen wird Hitler weiter seine Peitsche über Hugenberg schwingen, und der Zerlegungsprozeß der Deutschnationalen Partei wird sich noch wochenlang im Stillen fortsetzen.

(Fortsetzung auf der 2. Seite.)

## Gemeindewahlsieg in England.

### Ein Beispiel für Preußen.

London, 2. November. (Eigenbericht.)

Die Neuwahl eines Drittels der Stadtparlamente, die am Freitag in 300 Städten Englands, Schottlands und Wales stattfand, ist auf der ganzen Linie für die Arbeiterpartei siegreich verlaufen. Insbesondere in den Ortschaften außerhalb der Londoner Stadtgrenze, sowie in den industriellen Gebieten von Nord- und Mittel-England hat die Arbeiterpartei auf Kosten der Konservativen glänzende Erfolge erzielt.

In Londoner Stadtbezirk selbst, wo die Rinkspalmahlen alle drei Jahre stattfinden, fanden in diesem Jahre keine Wahlen statt. Die Gesamtzahl der im Felde stehenden Kandidaten betrug 2081, von denen 906 Sozialisten, 662 Konservative und 510 als unabhängig bürgerliche bzw. kommunistische Kandidaten aufgestellt waren. In Walthamstow, einem Vorort Londons, wo wegen einer Umgruppierung der ganze Stadtrat zur Wahl stand, gelang es keinem der 2 konservativen und 9 liberalen Kandidaten, Sitze zu erobern. Lediglich 6 unabhängig bürgerliche Kandidaten wurden gewählt gegenüber 30 siegreichen sozialistischen Kandidaten. Das ganze Ausmaß des hier errungenen Sieges wird deutlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Zusammensetzung in diesem Stadtbezirk bisher 15 Konservative, 17 Sozialisten und 1 Liberaler betragen hatte.

Die Labour Party hat in Liverpool 5, in Coventry 5, in Salford 7 Sitze erobert.

In Plymouth, wo die Gegner der Arbeiterpartei kürzlich den vergeblichen Versuch gemacht hatten, den dortigen sozialistischen Abgeordneten Moses wegen angeblicher Wahlkorruption zu stürzen, gewann die Arbeiterpartei nicht weniger als 5 Sitze von den Konservativen. In Eastham, einem anderen Vorort von London, erzielte die Labour Party zum ersten Male eine Mehrheit im Stadtrat; außerdem hat als Ergebnis der gestrigen Wahl die Arbeiterpartei in Leynton und Bradford eine Mehrheit im Stadtparlament erzielt. In Sunderland und Doldford sind die konservativen Bürgermeister von Arbeiterkandidaten geschlagen worden. Nach den schon vorliegenden Zählungsergebnissen, die noch keineswegs vollständig sind, hat

die Labour Party 148 Sitze gewonnen und 12 bisherige Sitze verloren.

Die Konservativen haben 15 gewonnen und 64 verloren, die Liberalen 16 gewonnen und 40 verloren, 16 unabhängige Kandidaten haben neue Sitze gewonnen und 23 ihrer bisherigen er-

gebüht. Ueber dies wurden 117 sozialistische, 81 konservative, 37 liberale und 35 unabhängige Kandidaten wiedergewählt, ohne daß von den übrigen Parteien Gegenkandidaten aufgestellt worden waren. Die Rekordzahl an sozialistischen Kandidaten, deren Wiederwahl von Anfang an feststand, stellt ebenfalls ein charakteristisches Merkmal der gestrigen Wahlen dar.

### Tardieu und die Radikalen.

#### Er will sechs von ihnen zum Minister machen.

Paris, 2. November. (Eigenbericht.)

Tardieu will die Politik der harter Konferenz und der Vereinigten Staaten von Europa fortsetzen, will die Steuern ermäßigen, die Sozialreform durchführen, die Militärdarlehen herabsetzen, die Einheitschule ins Leben rufen und will schließlich sogar eine politische Amnestie erlassen. Diese Amnestie soll aber nicht generell gewährt werden, sondern auf spezielle, genau aufzuzählende Fälle beschränkt bleiben.

Anfichts dieser entgegenkommenden Haltung Tardieus macht sich trotz der Beschlüsse des Parteitages von Reims in der radikalen Parlamentsfraktion ein starkes Schwanken bemerkbar. Die radikale Presse äußert sich lebenswürdig gegenüber der bisher als Feind verschrieenen republikanischen Konzentration. Die „Gazette Nouvelle“ beschuldigt Herrn Tardieu, daß seine Absichten rein und seine Politik vortrefflich seien. Er, ein Innenpolitiker, habe von allererster Klasse habe mit dem Beschluß,

auf die Mitarbeit der Gruppe Marin zu verzichten,

der Rechtspolitik in Frankreich das Lebenslicht ausgeblasen. Selbst die „Republique“ Daloliers erklärt, es gebe nach den Misserfolgen der augenblicklichen Krise nur ein Rezept, um in der Kammer eine Mehrheit zu finden: man nehme die Radikalen und gehe so weit nach rechts, bis man ziffermäßig genügend Abgeordnete um sich geschart habe. So müsse man bis zu Maginot einschließlich gehen. Tardieu hat der Radikalen Partei inzwischen mitgeteilt, daß er von sich aus

sechs radikale Minister in sein Kabinett aufzunehmen wünsche.

Im übrigen hat sich Tardieu mit dem von Clémenceau entwickelten Regierungsprogramm einverstanden erklärt. Wie die heutige Morgenpresse erklärt, soll er sogar bereit sein, den Radikalen das Innenministerium, das er selbst bisher verwaltete, zur Verfügung zu stellen, und zwar den Senatoren Durand oder Chaumemps, während er selbst ins Kriegsministerium hinüber zu wechseln gedenkt. Aus der bisherigen Mannschaft Briands würde er als Finanzminister Cherron, als Arbeitsminister Loucheur, als Minister für öffentliche Arbeiten Forgeot, als Ackerbau- minister Hennequin, als Luftfahrtminister Laurent Eynac und als Kolonialminister Maginot beibehalten.

### Diskontermäßigung in Berlin.

#### Um ein halbes Prozent.

Die Reichsbank hat den Wechseldiskont um  $\frac{1}{2}$  Prozent von 7 $\frac{1}{2}$  auf 7 Prozent und den Lombardzinsfuß von 8 $\frac{1}{2}$  auf 8 Prozent ermäßigt.

### Direktor Sauerbrey festgenommen.

#### Nach Prag geflüchtet und dort erkannt.

Prag, 2. November.

Der nach dem Zusammenbruch der Frankfurter Allgemeine Versicherungs-A. G. geflüchtete Direktor der Südwestdeutschen Bank, Sauerbrey, ist gestern nacht hier verhaftet worden. Ein aus Frankfurt entsandter Kriminalkommissar hatte festgestellt, daß sich Sauerbrey unter dem Namen Siegfried Seeger bei einem Prager Bekannten versteckt hielt und veranlaßte die Verhaftung durch die Prager Behörden. Sauerbrey wird u. a. beschuldigt, den Betrag von 680 000 Mark unterschlagen zu haben.

### Gymnasium.



„Durchs Natur rabe ich sowieso. Da spude ich vorher mal auf Schwarzrotgold, dann hält mein Oller den Durchfall für politisches Märtyrertum.“







# Berlin wird grün und grüner!

## 2000 Hektar Parkanlagen und Freiflächen



Glauben Sie, daß der Luftschiffkanal einmal so aussieht?

Es ist eine nicht fortzuleugnende Erscheinung der Berliner Kommunalwirtschaft, daß aller Fortschritt von den sozialdemokratischen Vertretern der arbeitenden Bevölkerung ausgeht. Einig sind die Vertreter der bürgerlichen Parteien in dem Widerstand, den sie stets der vorwärtstrebenden Arbeit der Sozialdemokratie entgegen setzen. Das zeigte sich in nicht geringem Maße auch bei der Anlage und großzügigen Ausgestaltung der Park- und Grünflächen.

Die rechte Seite des Stadtparlaments stand der von uns mühsam erkämpften Durchsetzung Berlins mit Freiflächen von Anfang an ablehnend und mißtraulich gegenüber. In besonderem Maße ist ihnen auch die neue Bauordnung mit dem Verbot der Hinterhäuser, Quergebäude und Seitenschügel unangenehm. Wenn es nach den Wünschen der Deutschnationalen ginge, hätten wir heute noch die alte hobrechtliche Bauordnung aus dem Jahre 1887. Dann könnten nämlich die Herren Baupetulantien den Bodenwucher fortsetzen und sich auf Kosten des Proletariats auch heute noch die Taschen füllen. Wozu Parkanlagen, Spiel- und Sportplätze? rufen sie. Wozu Uferpromenaden und Kleingärten? Die Arbeiterklasse mag zufrieden sein, wenn sie arbeiten und Kinder erziehen darf. Meister Jille hat anklagend in seinen Bildern festgehalten, wie es jahrzehntelang in den dunklen Arbeitervierteln Berlins ausgesehen hat. In der Vorkriegszeit entstanden allerdings in den reichen westlichen Vororten, Anfang des 20. Jahrhunderts, große, herrliche Parkanlagen, die während der Sommermonate in reichem Blumenschmuck prankten. Dafür aber konnte die Stadt Berlin in den armen nördlichen, östlichen und südlichen Gemeinden kaum einige Straßenbäume pflanzen und die notwendigen Armenunterstützungen ausbringen. Damals wuchsen die Kinder des Arbeiters alle nur in engen, düsternen Höfen, Treppenhöfen und Straßen auf.

So lagen die Verhältnisse auch noch, als die Sozialdemokratie 1920 mit ausschlaggebender Bedeutung in das rote Haus zog, mit dem festen Willen, als eine der dringlichsten Aufgaben Park- und Grünanlagen in der bisher vernachlässigten Stadtteilen mit überwiegender Arbeiterbevölkerung anzulegen. Und heute können wir auf einem Spaziergang durch die Stadt mit Genugtuung feststellen, wie es trotz der an Wirtschaftskrisen reichen Zeit gelungen ist, in vorbildlicher Weise für alt und jung überall in unserem Berlin Erholungsstätten zu schaffen. Das Herz schlägt jedem von uns schneller, wenn wir sehen, wie unsere ganz Alten, auf den Bänken sitzend, die Blumenpracht und den Pflanzenwuchs bewundern, wie andächtig sie dem Gesang der Vögel lauschen und wie sie freudig den munteren Spielen der Kinder zu-

vertieft liegende Ruhegärten, Kinderspielplätze und Planschbecken bergen und in kurzer Zeit zu den am meisten besuchtesten Gartenanlagen gehören werden.

Diese soziale und kulturelle Arbeit im Interesse der arbeitenden Bevölkerung geleistet zu haben, ist allein den unausgesetzten Bemühungen der sozialdemokratischen Vertreter im Magistrat und der sozialdemokratischen Stadtvorordnetenfraktion zu danken.

Nur sie haben dafür gesorgt, daß der Bestand an Grünanlagen von rund 1000 Hektar im Jahre 1921 auf fast 2000 Hektar bis Ende 1929 vergrößert wurde.

Daß über 2200 Familienväter ständig Beschäftigung in der Berliner Park- und Gartenverwaltung haben, und daß zurzeit jährlich annähernd 13 Millionen Mark für die Unterhaltung und Erweiterung dieser Erholungsflächen im Etat bereitgestellt werden. Darüber hinaus sind auf Grund der von der Sozialdemokratie herbeigeführten Gemeindebeschlüsse in den Jahren 1926/29 rund 5 Millionen Mark zur Beschäftigung von Erwerbslosen in den städtischen Grünanlagen flüssig gemacht worden, eine Summe, die infolge der Eigenart der Arbeiten nahezu restlos den Erwerbslosen als Löhne zugute gekommen ist.

Wie bisher, wird auch in Zukunft die Sozialdemokratische Partei für ausreichende und zweckmäßige Park- und



Grünanlagen sorgen. Wir stärken dadurch die Volkskraft und heben die Volksgesundheit. Unsere Jugend wird den Kneipen und Gasthäusern mehr und mehr fernbleiben und bei alt und jung die Liebe zur Natur neu geweckt.

Deshalb, ihr Männer und Frauen Berlins, zieht die Folgerung:

Heift der Sozialdemokratie zum Siege!

Gebt am Sonntag, dem 17. November, nur der Liste 1, Sozialdemokraten, eure Stimme!

# Rund um Hugenberg

## Ein kleiner Bilderbogen

I.

Der deutschnationale Agitator hatte sich in Hitze geredet.

Bevor er zum letzten Schläge ausholte, legte er eine Kunstpause ein und bemühte sie dazu, sich die reichlich fließenden Schweißtropfen von der nicht gerade germanisch aussehenden Billardkugel zu wischen.

Dann legte er zu einer wahrhaft majestätischen Geste an und schrie, helbe Fäuste wie Glocken gegen die Saaldecke schüttelnd:

„Und so jagt ich denn und behaupte es laut vor aller Welt: wir und nur wir, wir aufrechten Mannen des deutschnationalen Gedankens, sind das wahre Salz der Erde!“

Laulose Stille.

Jene Stille, jene nervenpeinigende, die dem losbrechenden Sturm vorherzugehen pflegt.

Doch stolt des erwarteten Beifalls flog dem Sendling Hugenbergs aus der hintersten Stuhlleihe lediglich ein Zwischenruf an den Kopf.

Scharf klang er, wie ein Geschloß, von des Publikums Wucht getrieben:

„Bahr gesprochen, Herr Redner, das Viehsalz!“

Damit war die Versammlung zu Ende.

Alles weitere ertrank in einem unauslöschlichen Gedächtnis.

II.

Nicht jedem Zeitgenossen dürfte bekannt sein, daß bei der Rede, die wackelnd Hugenberg, der nationale Recke und echte Nachfahr nicht minder edlen Germanen, vor dem Denkmal Hermann des Cheruskers im Teutoburger Walde gehalten hat, die vaterländische Erde anfing, sich an der speichelbetropften Stelle langsam aber deutlich herauszuböden.

Männiglich war starr ob dieses Wunders.

Man war zwar gewohnt, daß Balken sich bogen, wenn ein Redner völkischer Objektivität nur ungewiesenen und unbeweisbaren Behauptungen die an und für sich schon reichlich groß gerotene Schnauze noch weiter vollnahm; aber daß die Erde des Vaterlandes bei einem solchen Vorgang Blasen warf, das war bis dato ohne Vorgang.

Selbst die ältesten Klosterbärte unter den Versammelten konnten sich an so was nicht erinnern und steckten daher recht hörbar die Köpfe zusammen.

Auch das übrige Volk rannte, riet und raunte und räusperte sich und machte überhaupt reichlich Gebrauch vom alliterierenden Stadtreim. Bis endlich ein hochgelahrtes Haupt, ein staatlich anerkannter Archäologe und Vorzeisforscher, sich daran machte, dem ganzen Jauber mit dem fleischhärsenden Rüstzeug seiner Wissenschaft auf den Grund zu gehen. Schon nach anderthalb Stunden hatte er heraus, daß es sich bei dieser irdenen Herauswölbung im Teutoburger Walde um nichts weiter handle, als um ein bisher nicht beachtetes Römergrab.

Ein Römergrab! Ein Schauer lief durch die Versammlung.

Der Schauer stieg, als der Mann mit der Glanzbrille die Vermutung äußerte, daß hier vielleicht eine wertvolle Reliquie seit über neunehnhundert Jahren in Teuts Waldboden schlummere.

Der berühmte Gelehrte behielt mit seinem bewundernswürdigen Schwesinn recht; denn es zeigt sich nachher bei der Aus-

grabung in voller Unkunstföhllichkeit, daß hier jenes nützliche Schwert eingemauert worden war, mit dessen Hilfe sich seinerzeit Quintilius Varus nach dem Verlust seiner Legionen per Harikiri nach den Truppenübungsplätzen eines besseren Jenferits begeben hatte.

Das Schwert war zwar etwas vom Zahn der Zeit benagt, im großen und ganzen aber gut erhalten.

Als der ärgste Grünspan weggewischt war, wurde sogar eine Inschrift sichtbar.

Da hielt es Hugenberg nicht länger. Er wollte die Ehre der Erstentzifferung haben. Mit ungeduldiger Bewegung riß er dem Gelehrten des Römerschwert aus der Hand und seine erstaunt sich weitenden Augen lasen den Sapibarohaj:

„Gebrauchsmuster! Quintilius Varus seinem lieben Geheimrat Hugenberg!“

III.

Hugenberg, der seinen siebenten Bandwurm abgetrieben hatte und sich infolgedessen wieder im Vollbesitz seiner Geisteskräfte befand, lustwandelte nun in gewohnter Rüstigkeit mit Hilfe zweier Kräftestücke und eines Sekretärs im Gehölz der Politik.

Er blieb vor einem riesigen Eichenbaum stehen, der seine noch immer grünbelaubten Äste wirklich machtpooll in den milden Herbsthimmel hineinwölbte.

„Nanu, was ist denn das?“ fragte mißbilligend Hugenberg und stützte sich schwer auf seine Krücken, „es kommt mir beinahe so vor, als ob ich diese botanische Erscheinung hier irgendwie kennen würde!“

„Freilich,“ beeilte sich der Sekretär mit der Antwort, „kennen Herr Geheimrat diesen Baum hier; es ist die Eiche der Republik!“

„Also unnützes, markloses Gesträuch! Man sollte es sofort umhauen!“

„Aber warum nur, Herr Geheimrat?“

„Sehen Sie denn nichts? Die ganze Krone wimmelt voll Ungeziefere!“

„Ich kann beim besten Willen nichts sehen,“ wandte der Sekretär ein, fügte aber sofort unterwürdig und dienstbesessen hinzu: „Wolleicht leihen mir Herr Geheimrat den Fernstecher!“

Es war ein gutes Glas und hatte hundertfünfzigfache Vergrößerung.

Hugenberg, nahm es von den Augen und reichte es dem Sekretär.

Der suchte gewissenhaft list um list, Blatt um Blatt ab und fand wirklich nach langem Bemühen irgendwie drei Silarek-Raupen, die eben dabei waren, für den Winter eingesponnen zu werden.

„Na,“ schloß nun Hugenberg wieder die Fragezange an, „sagen Sie selber, ist diese Staube da, diese nichtswürdige, nicht etwa reif zum Umhauen?“

„Aber Verzerrung, Herr Geheimrat,“ wandte da der Sekretär ein, „wenn wir diesen Baum da wirklich abzulagen vermöchten, so sollten wir nachher unsere deutschen nationalen Schweine lassen, die sich jetzt mit den Eichen der Republik so schön die schwarzweißrote Schwarte maßten?“



schauen. Auf den Spiel- und Sportplätzen tummelt sich heute eine neue Jugend bei fröhlichen Spielen und ernstlichen Wettkämpfen. Und nun erst die Kneipen und ganz Kleinen! Mit welcher Freude werden die Buddelplätze, Planschbecken und Wiesen aufgesucht, und wach frohes Kindergeschrei schallt uns von den Rängen entgegen, auf denen sich die Kinder auf Karussellen, auf Schaukeln oder an Turngeräten erfreuen.

Diese Bilder bieten sich jetzt in jedem Stadtteil, so daß an dieser Stelle eine namentliche Bezeichnung der einzelnen Parkanlagen nicht erforderlich ist. Nur auf eine im Werden begriffene interessante Anlage, die gärtnerische Ausgestaltung des

### Luftschiffkanals

sei hingewiesen. Ein Grünzug von zwei Kilometer Länge ist im Entstehen. Er wird durch die überquerenden Straßenzüge in einzelne Gartenabschnitte aufgeteilt, die in ihren Einzelheiten



## Das Dampfauto, das Auto der Zukunft?

### 160 Jahre Dampfauto / 205 Kilometer in der Stunde / Das Luxusauto der amerikanischen Hochfinanz

Sehen wir in der Geschichte der Autos auf die Urahnen des mechanisch bewegten Wagens zurück, so finden wir als eigentlichen Erfinder des Autos den Franzosen Cugnot, der im Jahre 1769 einen Dampfwagen baute, der eine Geschwindigkeit von vier Kilometern in der Stunde erzielte. Der Wagen war sehr schwer und plump gebaut und mußte jede 20 Minuten Wasser in seinen Kessel nachfüllen. Dieser Dampfwagen steht heute noch in Paris im „Conservatoire des arts et métiers“. Nach Cugnot haben noch Hancock, Murdoch und Watt Straßenlokomotiven gebaut, aber nur Hancock war es vergönnt, ein brauchbares Fahrzeug herzustellen. Der von Hancock gebaute Wagen hatte eine Geschwindigkeit von 20 Kilometern in der Stunde und richtete er mit diesen eine regelmäßige Omnibuslinie nach London ein. Jedoch scheiterte das ganze Projekt an den schlechten Straßen und daran, daß die Räder gewöhnlich Holzräder waren, die wie die Fuhrwerksräder mit Eisenreifen beschlagen waren. Der Dampfwagen in der damaligen Gestalt ist ganz verschwunden. Der Benzol-Benjinmotor hat seinen Siegeszug durch die Welt angetreten.

Der Gedanke des Dampfautos hat nie ganz geruht. Als in den Anfangsjahren des Benzinautos, vor ungefähr 20 Jahren, der Engländer Stanley mit seinem von ihm gebauten Dampfauto den Reifenspeed aufstellte, war die ganze Automobilindustrie geneigt, dem Dampfauto eine große Zukunft zuzusprechen. Doch war die Zeit des Dampfwagens nicht gekommen. Die Technik, damals noch nicht auf der heute gefassten Höhe, konnte keinen Gebrauchswagen mit Dampfantrieb herstellen, wie es die aufstrebende Autoindustrie verstand. Die schweren Maschinenteile und Kesselanlagen verteuerten den Dampfwagen zu sehr. Es war noch viel zu tun, um den Dampfwagen einen zufriedenstellenden Käuferkreis zu schaffen. Hier ist es vor allen Dingen das Verdienst der entsprechenden Länder, die durch Staatssubvention die Entwicklung des Dampfautos förderten. England brachte vor allen Dingen für seine Kolonien ein Fahrzeug, das nicht mit einem Brennstoff angetrieben wird, der erst importiert werden mußte, sondern mit einem Stoff betrieben wird, der überall erhältlich ist. Auch Frankreich versuchte von dem so teuren und schwer erhältlichen Benzin und Benzol frei zu kommen. In Frankreich erhielt der Goliath den Vorzug. Durch Gasergänzung aus Pflanzenabfällen, Holz und Lumpen in einem Generator, der auf das angetriebene Fahrzeug montiert ist, wird der teure Brennstoff ersetzt. Wie es wohl leicht erklärlich ist, wurden die Dampf- und Gasantriebe vor allen Dingen erst auf Lastwagen verwendet. Auch in Deutschland wurden vor einigen Jahren Versuche mit Sauggasantrieben von Lastwagen gemacht und einige Wagen der damaligen Allgemeinen Berliner Omnibusgesellschaft, die heute in der BVG aufgegangen ist, mit diesen Anlagen ausgerüstet; doch diese Neuerung verschwand rasch wieder. Im Laufe der Jahre tauchte hier und da wieder ein mit Dampf angetriebenes Auto auf und verschwand wieder. So auch in Amerika der Doble-Wagen, der jahrelang als Personwagen von den exklusiven Kreisen Amerikas gefahren wurde. Das Aussehen dieses Wagens war dem des normalen Automobils sehr ähnlich. Hinter dem breiten Kühler, der als Kondensator für den Dampf wirkte, war der Kessel aufgestellt, der mittels Dampferzeugung geheizt wurde und innerhalb von 35 Sekunden volle Dampfspannung lieferte. Die Antriebsmaschine bildete mit der Hinterachse und dem Differential eine Einheit und war mit den Pleuellern an einer Querscheibe in der Rahmennahe aufgehängt. Die guten Erfolge, die man mit dem Dampfwagen erzielen und auch vor allen Dingen die Billigkeit der Unterhaltungskosten bei einem ganz geringen Ölverbrauch für die Heizung veranlaßten nun vor kurzer Zeit daran interessierte Kreise in England zur Bildung einer Gesellschaft, die sich lediglich mit dem Bau von Dampfwagen beschäftigt. Diese Gesellschaft, die Steam Appliance Company, hat durch Verwendung von Patenten des Ingenieurs Baker einen Wagen mit einer ganz neuartigen Dampfmachine konstruiert, die als Umwälzmotor eingerichtet ist. Der Grund der Nichtverwendung der so nahegelegenen Dampfturbine ist wohl darin zu suchen, daß die Dampfmachine erstofflicher, unempfindlicher und auch vor allen Dingen dimensional kleiner hergestellt werden kann als das empfindliche Werk einer Turbine. Zu diesem Zylinderstern der Rotobaker-Umwälzmaschine, wie sie nach dem Erfinder genannt wird, hat man einen Hochleistungsdampfessel konstruiert, der alle Unannehmlichkeiten eines Dampfbetriebes in sich vereint. Durch lange Versuche ist es gelungen, ein Fahrzeug herzustellen, das bei bester Ausnutzung geringem Gewicht und leichter Handhabung Geschwindigkeiten, die unseren Automobilgeschwindigkeiten beinahe gleich sind, fährt. Auch die Wasserfrage für den Kessel hat man in allerbesten Weise gelöst. Durch die Kühler- (Kondensator) Anordnung ist es gelungen, das Kesselwasser immer wieder zu verwenden, so daß ein Nachfüllen erst nach 4000 bis 5000 Kilometer Fahrbetrieb notwendig ist. Auch das Anheizen der Dampfwagen geht sehr schnell vor sich. Dauert die Brennstoffübernahme beim Benzinauto täglich mindestens zehn Minuten, so ist der Dampfwagen innerhalb einer halben Minute fahrfähig. Beim Dampfbus von 90 PS ist eine Anheizzeit von 4 Minuten angegeben.

Die ungeheuren Vorteile der Dampfmachine gegenüber dem Benzinmotor haben die interessierten Kreise in letzter Zeit mit der Frage des Dampfbetriebes beschäftigt. Besteht der Benzinmotor nur bei jedem zweiten resp. vierten Hub die Arbeit, so ist die Arbeitsleistung der Dampfmachine bei jedem Hub die volle Arbeitsleistung. Schon diese einfache Frage des Wirkungsgrades ist ausschlaggebend für den Dampfwagen. Nun zu den Geschwindigkeiten. Die mit Dampfwagen erzielte Höchstgeschwindigkeit ist der von Variati auf einem Stanley-Wagen aufgestellte Rekord von 203,4 Kilometern pro Stunde. Es ist selbstverständlich, daß wir für den normalen Reisefahrer keine größere Durchschnittsgeschwindigkeit als 80 Kilometer pro Stunde benötigen. Im Stadtverkehr kann von einer Geschwindigkeit in kurzer Zeit auch bei uns nicht mehr die Rede sein. Die amerikanischen Verhältnisse geben das beste Beispiel.

Der Betrieb des Dampfwagens ist wesentlich billiger. Das Heizöl kostet minimal wenig, das Wasser trotz eventueller Zuläufe beinahe gar nichts, so daß nur noch die beim Benzinauto auch vorhandenen Kosten für Reifen und Abnutzung vorhanden sind. Auch Reparaturen sind wesentlich billiger und eine Explosionsgefahr besteht in einem so geringen Maße, daß man diese gar nicht in Betracht zu ziehen braucht.

Kreise, die in Amerika auf Exklusivität besonderen Wert legen, schaffen sich deshalb einen Dampfwagen an. Doch ist die breite Masse der Automobilverbraucher nicht für das Dampfauto zu haben. Doch kämpfen die Öl- und Benzintrusts gegen das Dampfauto. Doch die Zeit ist nicht mehr fern, wo die dem Benzinwagen gesteckten Grenzen erreicht sind und man langsam zum Dampfwagen übergehen wird. Es wird viel Geld gepart werden; das Dampfauto ist das Auto der Zukunft, das Auto des kleinen Mannes. Denn nicht nur ein billiger Preis, sondern vor allen Dingen die Unterhaltungskosten sind maßgebend für die Anschaffung eines Autos.

## Ein Gespräch mit der Drehbank

„Erlaffen Sie es mir, von meiner Maschinenwerdung zu sprechen.“ antwortete die Drehbank auf meine Frage, „es dürfte genügen, wenn ich Ihnen sage, daß ich mich meines Herkommens keineswegs zu schämen brauche, vielmehr alles zu meiner Existenz und Arbeitsleistung Notwendige mit der größten Sorgfalt mit meinem Lebensweg bekommen habe. Schon die Materialien, aus denen ich entstanden bin, wurden einer gründlichen Prüfung unterzogen. Ich kann mich erinnern, daß z. B. der rohgeschliffene Keilstock aus dem Grunde durch einen anderen ersetzt wurde, weil er auf seiner Rückseite einige unbedeutende Gubblasen aufwies.“ „Wie wurde denn bei Ihrer Entstehung die Revision gehandhabt?“ stellte ich eine Zwischenfrage. — „Oh,“ meinte die Drehbank schnell, „mit der denkbar größten Gewissenhaftigkeit! Jedes meiner Teile hat eine zwei- bis dreimalige Kontrolle passiert. Ich selbst hatte nach meiner Fertigstellung eine einjährige, scharfe Prüfung hinter mir.“ „Dann ist es mir als Fachmann fast unerklärlich, wie Sie nach knapp zweijähriger Tätigkeit diese schweren Fehler und Mängel aufweisen können, mit deren Feststellung und Reparatur ich beauftragt worden bin,“ meinte ich achselzuckend, „vorläufig habe ich folgendes ermittelt: Die Drehspindel schlägt; das Wechselradgetriebe klappert; fast alle Supporturteile haben toten Gang; der Support selbst bewegt sich sehr ungleichmäßig, stellenweise zu leicht oder zu schwer in den Pleيمنführungen; die Keilstockspitze steht seitwärts und nach oben aus der Mitte; außerdem zieht der Klemmen ohne Vorlege sehr schlecht durch; der Zustand der Pleيمنspindel verspricht kein gutes Gemindelschneiden; die...“ „Alles richtig, Verehrtester,“ fiel mir die Drehbank heftig in die Rede, „aber wodurch ist das alles entstanden? Einzig und allein nur durch die Behandlung durch Ihre Leute! — Sowohl, die niederträchtige Behandlung,“ wies sie mein Aufbegehren zurück, „ist Schuld an meiner Reparaturbedürftigkeit! Gehen Sie doch bitte noch einmal die von Ihnen angegebenen Fehler durch und gestatten Sie mir, Ihnen zu sagen, wodurch diese entstanden sind!“ „Gut, ich gehe auf Ihren Vorschlag ein — hören Sie: Warum schlägt Ihre Drehspindel?“ „Sehr einfach,“ meinte die Drehbank ironisch, „weil sehr oft ungleichförmige, schwere Drehstücke auf der Planscheibe nicht ganz genau ausbalanciert werden; dann aber werden Sie beobachten können, wie Arbeiter das Futter oder die Pleيمنscheibe durch rohe, nach unten auf Lagerfedern und Drehspindel wirkende Hammerschläge zu lösen versuchen, anstatt denselben Zweck durch Hebeldruck anzustreben!“ „Ihre Ansicht ist in diesem Falle durchaus richtig,“ pflichtete ich bei, „aber wie erklären Sie sich das klappernde Rädergetriebe?“ „Auch dazu gehört nur sehr wenige Ueberlegung, lieber Meister. Trotzdem, oder gerade weil es den Leuten auf das strengste untersagt ist, die Geschwindigkeit während des Ganges zu wechseln, wird das immer wieder gemacht. Die Folge davon ist ungleichmäßiger Verschleiß der Zahnräder und somit geräuschvoller Gang.“ „Auch hierin haben Sie recht, verehrte Freundin!“ jagte ich, „und wie sieht es mit den Bewegungstürben des Supports?“ Sie mußten wohl zugeben, daß diese ohne Ausnahme reichlich viel Spiel haben, wodurch natürlich ein auch nur annähernd präzises Arbeiten zur Unmöglichkeit wird!“

„Gewiß,“ gab die Drehbank zu, „aber gerade diese Mängel, so-

wie auch der unregelmäßige Transport des Supports auf dem Bett entstehen durch Nachlässigkeit. Stellen Sie sich bitte vor, daß auf mir eine Arbeit hergestellt wird, bei der viel gefeilt und geschmirgelt werden muß. Logischerweise müßte nun darauf geachtet werden, daß die Bettführungen, Spindeln und Spindelmuttern unbedingt freibleiben von den scharfen Feil- und Schmirgelspänen. Das kann sehr einfach durch Unterlegen von Papier, Pappe und Gappen oder durch zweifelhafte Blechstappen geschehen. Achten Sie mal darauf, welcher Dreher sich dieser kleinen Mühe unterzieht; unter hundert werden vielleicht fünf ihren Mitarbeitern diese Wohlthat antun! — Etwas anderes ist es mit der vorhin von Ihnen erwähnten, nicht stimmenden Keilstockspitze,“ fuhr die Drehbank nach einer kleinen Pause fort. „Hier liegt der Fehler meist daran, daß der Kanus der Spitze nicht genau in den der Pleيمن poßt. Auch kommt es nach längerer Betriebszeit vor, daß der Spindelstock durch schrägen Nimmzug etwas seitlich verrückt wird, oder aber daß das schwere Ende einer Drehbank sackt. Hier hilft man sich durch Auswaagen der Bank und Richten (mittels Fühlhebel) und Nachschleifen der Spitzen.“

„Und was raten Sie bei einer allzu schwergängigen Maschine?“ ergründete ich weiter. „Beseitigung der Ursachen,“ war prompt und schlagfertig die Antwort der Drehbank. „Diese können nun verschiedener Art sein,“ dozerte sie weiter. „Am häufigsten kommt wohl das allmähliche Festlaufen der Spindeln an den Lagerstellen vor, das dadurch entsteht, daß Spindel und Lager, ungleichmäßig belastet, sich ebenso erwärmen und ausdehnen, wodurch begreiflicherweise in den Lagern Spannungen entstehen, die den schon genannten Uebelstand hervorruft. Daneben sollte man auch die Lagermutter von Zeit zu Zeit um ein wenig nachziehen und nicht, wie es leider gemacht wird, auf einmal und dann mit aller Gewalt. Ebenso nötig ist die stets gleichbleibende Versorgung der Lagerungen mit hart- und säurefreiem Öl. — Wie Sie sehen,“ schloß die Maschine unsere Unterhaltung, „bleibt als Grund Ihrer gerügten Fehler und Mängel einzig und allein nur die schlechte Behandlung durch unsere Herren übrig. Bieten Sie Ihren ganzen Einfluß auf, daß es auch in dieser Beziehung in unseren Betriebsstätten besser wird. Ruhen und Vorkehr für uns alle wird dann nicht ausbleiben!“

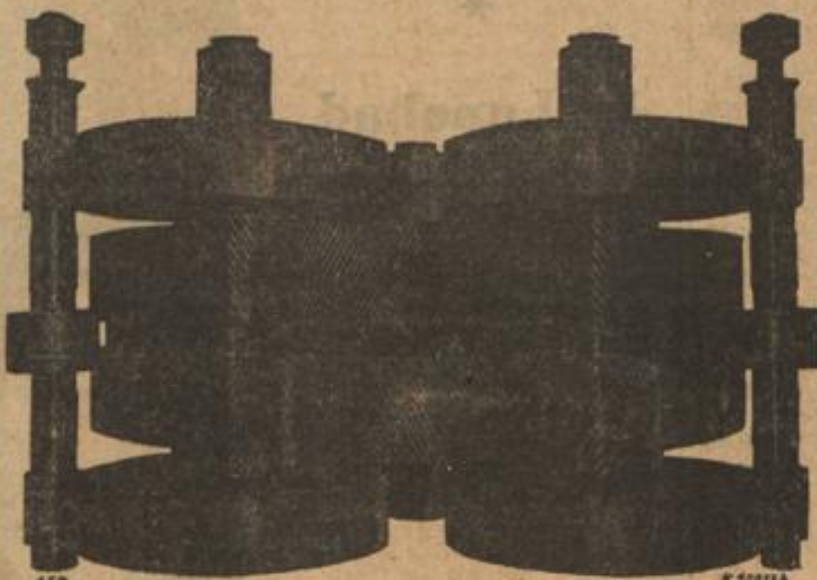
## Neue Bücher

W. de Haas: Wie unsere Maschinen arbeiten. 2. Band: Dampfmaschinen. Verlag Dietz u. Co., Stuttgart. 80 Seiten, 40 Abbildungen. Preis 1,80 Mark.

In der „Technik“ wurde früher bereits der erste Band des von dem rührigen Verlag Dietz u. Co. unter der Redaktion W. de Haas herausgegebenen Sammelwerks „Wie unsere Maschinen arbeiten“ besprochen. Im ersten Band wurden die Maschinenelemente in leicht faßlicher Form behandelt. Damit wurde dem Leser gleichsam der Rohstoff für das Verstehen der Maschinen, die ja stets aus diesen einzelnen Elementen zusammengesetzt werden müssen, geliefert. Der zweite Band bietet eine auf die kürzeste Form gebrachte Geschichte der Dampfmaschine. Der Leser erlebt das Ringen der Techniker vor Watts Zeiten. Viele werden es geradezu erstaunlich finden, wieweil ungeheurer Aufwand notwendig war, um die erste primitive Ausnutzung des Dampfes durch Maschinen zu erzwingen. Der Laie darf aber nie vergessen, daß jene Techniker nicht die geringsten Erfahrungen hatten, und was sie im einzelnen fanden und wie sie den Dampf zwangen, Arbeit zu leisten, ist unter Berücksichtigung der Mittel jener Zeit immerhin erstaunlich genug. Ein anderes Kapitel behandelt die Entwicklung der Dampfmaschine durch Watt selbst. Hier haben wir die Urform der modernen Dampfmaschine, und wenn auch Watt nicht der Erfinder der Dampfmaschine an sich ist, so darf man ihn doch als den Vater, als den Schöpfer der modernen Dampfmaschine bezeichnen. Ein Weg von über hundert Jahren führt von der noch verhältnismäßig einfachen Niederdruckmaschine Watts zur Hochdruckdampfmaschine unserer Zeit, bei der es gelungen ist, Dampfspannungen über 100 Atmosphären Ueberdruck einwandfrei zu beherrschen. Es ist zu begrüßen, daß dieser vollständigen Maschinenkunde auch ein kurzer Abschnitt über den Wirkungsgrad der Dampfmaschinen angegliedert wurde. Niemand kann natürlich auf 80 Seiten eine erschöpfende Darstellung der Dampfmaschine und ihrer Geschichte geben. Das ist aber bei dem gesteckten Ziel dieser begriffswertigen Sammlung auch gar nicht nötig. Jeder, der wenig Zeit hat, sich aber für die technische Entwicklung interessiert, sollte zu diesem billigen Büchlein greifen, das ihn als erste Einführung sicherlich viel Freude machen wird. Auch die beigelegten Abbildungen sind so gewählt, daß sie den Text ausgezeichnet unterstützen. Wie der Verlag ankündigt, wird der nächste Band dieser Sammlung sich mit der Dampfturbine und im Anschluß daran mit dem Aufbau und dem Wesen der Kesselanlagen befassen.

W. M.

## Zusammengefaßte Kraft



Unser Bild zeigt ein zweistufiges Zahnradvor-gelege für Schiffsturbinen. Die Abmessungen sind gewaltig, beträgt doch der Durchmesser des großen Rades etwa 3/4 Meter. Mächtige Kräfte sind es, 5400 Pferdestärken, die von der schnelllaufenden Turbinenwelle auf die langsamlaufende Schraubenwelle übertragen werden müssen. Dreht sich die Turbine 3600mal in der Minute, so sind für die Schiffschraube 84 Umdrehungen ein wirtschaftliches Maß, das dem Schiff die günstigste Geschwindigkeit gibt. Dabei sind alle Erschütterungen zu vermeiden und aller übermäßiger Lärm. Die genauest ausgearbeiteten Räder und Wellen sind aus hochwertigem Stahl, die auf Präzisionsmaschinen geschliffenen Zahnkränze aus Chromnickelstahl, der Zähigkeit mit Elastizität vereint. Das ganze Getriebe ist ein Beispiel zusammengesetzter Kraft, hoher Ausdauer und Zuverlässigkeit und vollendeter Zweckmäßigkeit, ein Meisterwerk moderner Technik.

