

Stuttener Zeitung

VEREINIGTE STAHLWERKE



AKTIENGESellschaft

H Z III

DORTMUNDER UNION * HOERDER VEREIN

5. Jahrgang	Zuschriften für die „Stuttener Zeitung“ sind zu richten an die Abteilung H (Literarisches Büro)	1. August 1929	Nachdruck nur unter Quellenangabe und nach vorheriger Einholung der Genehmigung der Hauptschriftleitung gestattet	Nummer 19
-------------	---	----------------	---	-----------

„BREMEN“ und „DO. X“

Zwei neue Großtaten deutschen Erfindergeistes und deutscher Technik



Schnelldampfer „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd (50 000 Br. R. T.), der mit seiner ersten Reise nach Amerika das „Blaue Band des Ozeans“ gewann. Der Dampfer ist bekanntlich mit Walser- und Kettenmaterial aus Lieferungen der Vereinigte Stahlwerke ausgerüstet; eines der von der Dortmunder Union gelieferten Anker bilden wir auf Seite 4 ab

Wieder einmal haben die Taten deutschen Erfindergeistes und deutscher Technik die Welt aufhorchen lassen in Spannung und haben die begeisterte Anerkennung der ganzen Kulturmenschheit auf sich gezogen.

Fast zur selben Zeit, zu der vom Bodensee die Kunde kam von den ersten geglückten Probeflügen des neuen Dornier'schen Großflugzeuges „DO. X“, gelangten auch aus Amerika die begeisterten Meldungen von der Ankunft des neuen deutschen Riesendampfers „Bremen“ nicht nur zu uns, sondern an das Ohr der ganzen Welt.

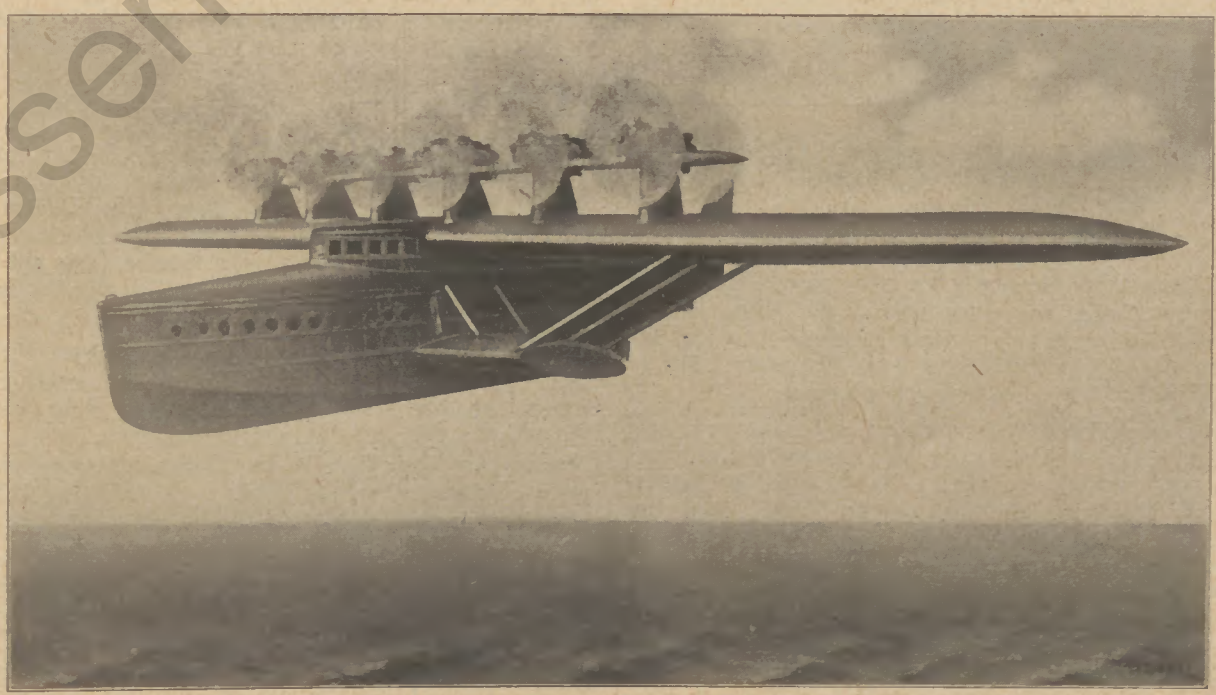
Das Blaue Band des Ozeans weht vom Mast der „Bremen“! In noch

nicht fünf Tagen hat der neue Riesendampfer die Reise von Cherbourg nach New York zurückgelegt, ohne dabei die letzte Kraft seiner Maschinen voll

ausgenutzt zu haben, und hat sich somit als das augenblicklich schnellste Schiff der Welt erwiesen.

Aber darauf kommt es zuletzt gar nicht an — und schließlich auch nicht einmal darauf, daß die „Bremen“ nach dem Urteil der gesamten Fachwelt den Typ des Schiffes der Zukunft sowohl hinsichtlich Form und Gestalt wie auch im Hinblick auf seine ganze Konstruktion, Inneneinrichtung usw. darstellt.

Worauf es letzten Endes — und zwar sowohl, wenn man die technische Großtat des Dr. Dornier wie auch die Tat, als welche



Das Riesensflugzeug „DO X“, das über dem Bodensee seine erfolgreichen Probeflüge machte, vor dem Aufsetzen auf die Wasserfläche

die Erbauung der „Bremen“ anzusprechen ist, ins Auge faßt — ankommt, das ist die Tatsache, daß der Welt bewiesen wurde, daß die im deutschen Volk wirkenden kulturellen und zivilisatorischen Triebkräfte nicht haben unterdrückt oder gar zerschlagen werden können durch alle Bedrohung und Ausbeutung, denen dieses Volk in den letzten zehn Jahren ausgesetzt gewesen ist!

Ob Ozeanflug — ob Zeppelinbau — ob „DO. X“ oder schließlich „Bremen“ im einzelnen das Kennwort heißt —: aus jeder neuen dieser Großtaten unbefiegbaren deutschen Aufbaugesistes wird die Welt mehr und mehr wieder erkennen müssen, daß sie mit Deutschland und dem deutschen Volk zu rechnen hat und sich nicht den törichten Luxus leisten kann, ein Volk von solchen Kräften dauernd im Joch der Sklaverei zu halten!

Ein Leben im Dienst des Verkehrs

Am 24. Juli vollendete der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Dr.-Ing. eh. Julius Dormmüller, sein 60. Lebensjahr. Erst vor kurzem wurde die Wiederwahl Dormmüllers zum Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft mit Genugthuung begrüßt. Schon daraus geht hervor, daß es Dr. Dormmüller in seiner Tätigkeit als Leiter der Deutschen Reichsbahn gelungen ist, das Vertrauen weitester Kreise zu gewinnen. Seine Wiederwahl zum Generaldirektor bedeutete Anerkennung seiner Leistungen durch die im Verwaltungsrat vertretene deutsche Wirtschaft und die von der Reichsregierung verkörperten politischen Faktoren. Seine Tätigkeit als Generaldirektor hat gezeigt, daß er den auf ihn gesetzten Erwartungen voll und ganz entsprochen hat. Allen Schwierigkeiten zum Trotz ist es ihm gelungen, die Reichsbahn als deutsches Unternehmen zu erhalten, das den Verkehrsbedürfnissen der deutschen Wirtschaft in jeder Hinsicht gerecht zu werden bestrebt ist.

Generaldirektor Dormmüller wurde am 24. Juli 1869 zu Elberfeld als Sohn des Eisenbahningenieurs H. Dormmüller geboren. Seine Gymnasialzeit verbrachte er zu Aachen auf dem Kaiser-Karls-Gymnasium, wo er Ostern 1889 das Zeugnis der Reife erhielt. Von 1889 bis 1893 studierte er auf der Technischen Hochschule zu Aachen, wo er als Studierender des Ingenieurbaufaches immatrikuliert war. 1893 bestand er das erste Staatsexamen als Regierungsbauführer. Als Regierungsbauführer war er von 1893 bis 1897 bei der damals Rgl. preussisch-hessischen Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigt. Im Jahre 1897 legte er das zweite Staatsexamen ab und wurde nunmehr als Regierungsbaumeister der damaligen Rgl. Eisenbahn-Direktion Saarbrücken zugeteilt. In dieser Stellung verblieb er bis zum Jahre 1907, wo er unter Beurlaubung aus dem preussischen Staatsdienst einem Rufe nach China als Betriebsleiter bei der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft Folge leistete. Diese Stellung hatte er nur kurze Zeit inne, da er bereits im Jahre 1908 zum Chefingenieur der Neubautrassen Tientsin-Pukon gewählt wurde und als solcher in den damals kaiserlich chinesischen Staatsdienst trat. Durch den unglücklichen Ausgang des Krieges wurde der weiteren Tätigkeit in China ein Ziel gesetzt. Dormmüller kehrte nach Deutschland zurück und wurde nach dem Kriege zunächst als Oberbaurat bei den Eisenbahndirektionen Stettin und Essen beschäftigt. Im Jahre 1922 wurde er zum Eisenbahndirektionspräsidenten befördert und hatte als solcher zunächst die Leitung der Eisenbahndirektion Osnabrück. Später übernahm er die Leitung der Eisenbahndirektion Essen, wo seine Haupttätigkeit in dem Wiederaufbau der durch den Ruhestrom stark beschädigten deutschen Eisenbahnen bestand. Am 1. Juli 1925 erhielt er den Posten des ständigen Stellvertreters des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn. Im Jahre 1926 wurde er nach dem Tode Desfers durch den Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zum Generaldirektor gewählt. Im Frühjahr 1929 erfolgte die Wiederwahl und deren Bestätigung durch den Herrn Reichspräsidenten für weitere drei Jahre.



Julius Dormmüller

Die Hauptfähigkeiten Dormmüllers liegen nicht, wie gemeinhin angenommen wird, auf technischem, sondern gerade auf organisatorischem und finanziellem Gebiet, wozu ihn die langjährigen Erfahrungen seiner Auslandstätigkeit befähigten.

Aus dem Dienst der preussischen Staatsbahnen hervorgegangen, hat er im Ausland Gelegenheit gehabt, im Wettbewerb mit ausländischen Unternehmungen im Geiste auf sich selbst gestellter Privatwirtschaft deutsche Pionierarbeit zu leisten. Gewiß sind seine weitgehenden eisenbahntechnischen Fachkenntnisse von besonderer Bedeutung für den verantwortungsvollen Posten des obersten Reichsbahnleiters. Die größten Schwierigkeiten der letzten Jahre bestanden jedoch in der Umstellung der Reichsbahn in ein Unternehmen, in dem kaufmännischer Weitblick über bürokratische Engherzigkeit den Sieg davontragen sollte. Wenn an vereinzelten Stellen der neue Geist noch nicht wach geworden ist, so ist das nur darauf zurückzuführen, daß uns erst wenige Jahre vom Beginn der Umstellung trennen. Gerade die Finanzwirtschaft der Reichsbahn ist einer der wichtigsten Punkte, an denen der persönliche Einfluß des Generaldirektors mit Nachdruck eingeseht hat. Die kameralistische Buchführung wurde über Bord geworfen und durch den Übergang zu privatwirtschaftlichen Methoden die Grundlage für Rentabilitätsberechnungen im Betriebe gelegt. Die Öffentlichkeit hat dadurch die Möglichkeit erhalten, die finanziellen Verhältnisse der Reichsbahn zu beurteilen. Der Einblick in die Einzelheiten der Einnahmen- und Ausgabenstellung erleichtert das Verständnis für die Tarifpolitik der Reichsbahn, deren Buchführung bei Fortsetzung der früher üblichen Geheimnisträumerei sicher auf Schwierigkeiten gestoßen wäre. Dr. Dormmüller hat sich in dem engen, durch die Reparationsverpflichtungen beschränkten Rahmen stets bemüht, die Tarifgestaltung den Wünschen der Wirtschaft anzupassen. Die Erhöhung der seit 1924 unveränderten Gütertarife erfolgte im Oktober vorigen Jahres erst, als die von außen aufgezwungene Mehrbelastung durch Reparationen, Lohn- und Gehaltserhöhungen einen anderen Ausweg nicht mehr zuließ.

Alles in allem rundet sich in dem, der die Tätigkeit des obersten Leiters der Reichsbahn verfolgt hat, der Eindruck, daß hier der rechte Mann am rechten Fleck steht. Sein aufrichtiger Charakter, die Offenheit und Klarheit, mit der Dr. Dormmüller der Verwirklichung seiner Pläne im Dienste der Allgemeinheit zustrebt, sind die Grundlagen seiner Erfolge und seiner allgemeinen Wertschätzung.

Mögen Dr. Dormmüller noch viele Jahre segensreichen Schaffens beschieden sein.

Die Vereinigten Staaten Europas

Der französische Außenminister Briand hat vor kurzem seine Absicht kundgegeben, noch in diesem Jahre den ersten Schritt zur Verwirklichung des Gedankens der Vereinigten Staaten von Europa zu tun und hat zu diesem Zwecke den europäischen Mitgliedern des Völkerbundes die Einberufung der alleuropäischen Regierungskonferenz vorgeschlagen.

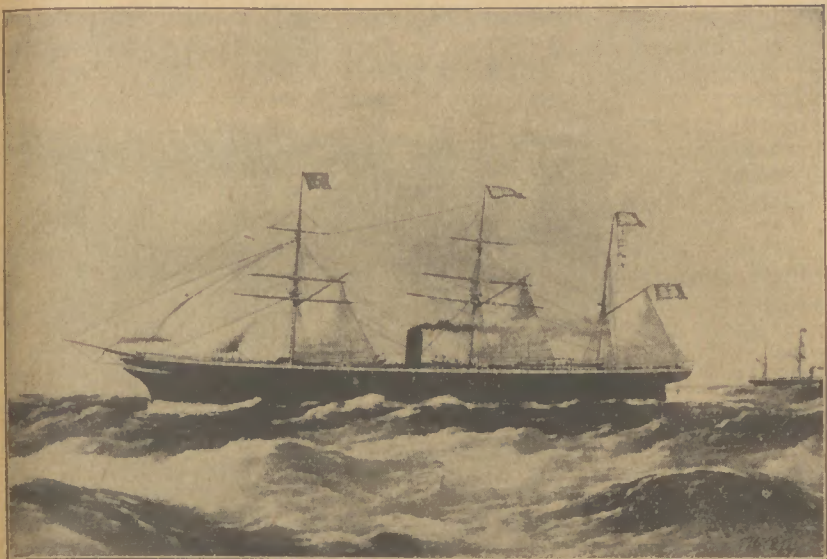
Diese Gedanken des französischen Außenministers sind nicht ganz neu. Er selbst sagt, daß er sie schon seit einer Reihe von Jahren gehegt habe. Vielleicht hat er auch das Buch eines früheren deutschen Reichstagsabgeordneten, nämlich des D. Baasche, gelesen, das dieser schon vor dem Kriege schrieb und „Zollallianzen und Zollunionen“ überschrieb. In diesem Buch steht schon alles, was Briand jetzt als neueste Weisheit verkündet: Europa soll sich zunächst wirtschaftlich einigen, die unendlich vielen Zollschranken aus dem Wege räumen und so eingeschlossenes großes Handels- und Erzeugungsgebiet gegenüber der übrigen Welt, ganz besonders gegenüber dem wirtschaftsgewaltigen Amerika bilden. Ein großer Gedanke, fürwahr! Ein Gedanke, der des „Schweizes der Eblen wert“ wäre, wenn — ja, wenn er nicht gerade aus Frankreich käme, und zwar zu einer Zeit, wo die Franzosen auf Amerika sehr schlecht zu

sprechen sind. Auffälligerweise sprach nämlich der französische Außenminister gerade in dem Augenblick jenen schönen Gedanken von den „Vereinigten Staaten Europas“ aus, als die Vereinigten Staaten von Nordamerika den Franzosen eine Schuld von „lumpigen“ 1,5 Milliarden Franken nicht erlassen oder stunden wollten! Das ist verdächtig, und erst recht, wenn man liest, was die regierungsgehörige französische Presse zu dem Plan Briands schreibt:

„Dieser Plan ist logisch, ergibt sich harmonisch aus dem Abkommen von Locarno und dem Beispiel, das die amerikanischen Staaten geben, ferner aus den wirtschaftlichen Notwendigkeiten Europas sowie aus der Wirtschaftspolitik der Vereinigten Staaten, und endlich, und zwar vor allem, aus dem Wunsche der Völker, Europa zuerst wirtschaftlich und dann politisch zusammenzuschließen, es dahin zu bringen, sich seiner selbst bewußt zu werden, und zwar für sich selbst und nicht gegen irgend jemand.“

Wenn man dieses Geschreibsel liest, könnte man fast weinen vor Rührung über diesen edlen französischen Außenminister. Aber gerade der Umstand, daß auf diese Versicherung, daß Briand nicht erst seit heute an eine solche europäische Politik denke, soviel Wert gelegt wird, erscheint sehr verdächtig! Es mutet so an, als ob man damit schon gleich dem fatalen Eindruck entgegenwirken wolle, daß die Rückbesinnung des Herrn Briand auf Europa erst eine Folge der Erkenntnis ist, daß in Amerika keine Vorteile für Frankreich mehr zu holen sind.

Unsere neue „Bremen“



Das erste Schiff des Norddeutschen Lloyd, der 1857/58 erbaute Dampfer „Bremen“



Kapitän Ziegenbein, der die neue „Bremen“ auf ihrer Rekordreise führte

„Die Indienststellung unseres neuen Dampfers „Bremen“ möchte ich als die Aeußerung des Lebenswillens eines Kulturvölkcs bezeichnen, das über alle Hemmungen hinweg sich weiter zu behaupten bestrebt ist.“

In diesen Worten, die Geheimrat Stimming, Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, anlässlich eines Besuches deutscher und ausländischer Pressevertreter im April dieses Jahres äußerte, ist die Bedeutung dieser Indienststellung schlaglichtartig zusammengefasst. Als der Vierschrauben-Turbinen-Schnelldampfer „Bremen“ am 16. Juli 29 seine erste Reise über den Ozean antrat, fand nicht nur ein Stüd Wiederaufbauarbeit des Norddeutschen Lloyd seine Krönung, durch diese erste Reise werden auch der Wiederaufbauwille des deutschen Volkes und das Bestreben, noch enger als bisher wieder in den Organismus der Weltwirtschaft hineinzuwachsen, in sinnfälliger Weise zum Ausdruck gebracht. Der Dampfer „Bremen“ ist

wie kaum ein anderes Schiff dazu berufen, ein völkerverbindendes Verkehrsmittel zu werden, die räumlichen Entfernungen zwischen zwei Erdteilen zu überbrücken und die gegenseitigen Beziehungen zwischen der Alten und der Neuen Welt weiter zu festigen und zu vertiefen.

Worin besteht nun das Neuartige eines Dampfertyps, wie er in der „Bremen“ zum ersten Mal in Erscheinung tritt?

Die „Bremen“ nimmt schon wegen ihrer Größe eine besondere Stellung ein. Sie ist bei weitem das größte Schiff der deutschen Handelsflotte und kann sich mit ihren 280 Metern Länge und 30 Metern Breite in die Reihe der größten Schiffe der Welt Handelsflotte stellen. Aber selbst ein Dampfer von den großen Ausmaßen der „Bremen“ ist auf dem Nordatlantik, der Hochstraße des Weltverkehrs, nicht etwas absolut Neues. Was die „Bremen“ — und später ihr Schwester-schiff „Europa“ — eine Sonderstellung einnehmen lässt, ist die Vereinigung von Größe und hoher Geschwindigkeit. Auch dem Laien ist ohne weiteres klar, daß die Erhöhung der Geschwindigkeitsgrade bei einer gleichzeitigen Vergrößerung des Schiffsraums an die Maschinenleistungen außerordentliche Anforderungen stellt. Die Welt Handelsflotte hat bisher die Vergrößerung ihrer Schiffstypen mit einer Herabsetzung der Geschwindigkeiten erkaufen müssen. Dampfer „Bremen“ hat sich nun schon unmittelbar nach seiner Indienststellung nicht nur als eines der größten, sondern gleichzeitig als das schnellste Schiff der Welt erwiesen. Mit der „Bremen“ ist die Strecke Bremerhaven — New York in sechs Tagen zurückgelegt worden. Von den Kanalhäfen bis Amerika sind die Reisenden nur noch knapp 5 Tage unterwegs gewesen. Bedenkt man, daß bei voller Besetzung reichlich 3200 Personen (einschließlich Besatzung) zu gleicher Zeit den Ozean in nur sechs Tagen überqueren können, so bekommt man einen Eindruck von der außerordentlichen Leistungsfähigkeit dieses neuen



Die Rolandsfigur der „Bremen“ — das Wahrzeichen des Schiffes und seiner Heimatstadt

Sauerstoff mit Oel berührt — Dich zu sicherem Tode führt!

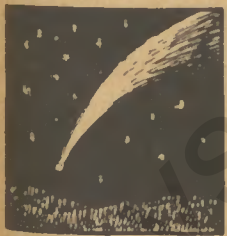
Mensch, Welt, Schicksal

Von Petr.-Ing. Ernst Kirsch, Dortmunder Union, Preshwerk-Werkstatt.

1. Der Mensch und die Wechselbeziehungen im Kosmos

(13. Fortsetzung.)

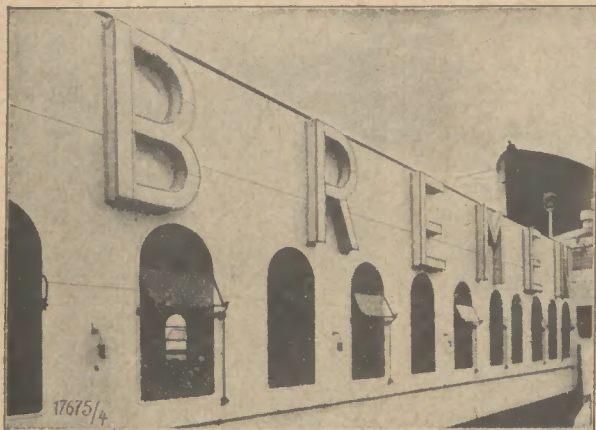
Wer in ihr lebt, erhält den gesunden Lebenscharakter des Optimismus, nicht bloß als tragfähige Weltanschauung, sondern als fortzeugende Kraft und unerschöpfliche Energiequelle, welche eine gediegene Freude und geläuterte Begeisterung in sich schließt. Nur im Einklang mit der Natur besitzen wir den evolutionistischen Meliorismus, den Glauben an den Fortschritt und den alles verfliehenden weltüberwindenden Humor, der unser Leben im großen Zusammenhange des Universums eingeordnet sieht als Selbsthilfe im weitesten Umfange und ständige Re-



naissance, im Kampf mit unseren Schwächen und Begrenztheiten, deshalb finden wir bei den Kulturvölkern die unnatürlichen Hemmungen und geistigen Spannungen nicht. Ihr Nervensystem ist nicht überbürdet, die Naturvölker kennen keine Pischosen und Neurosen, ihnen fehlt das Bild der progressiven Paralyse, der Zuckerrkrankheit, des Krebses usw., sie haben noch genug Abwehrkräfte. Solange ein Volk unter natürlichen Verhältnissen nüchtern und arbeitsam lebt, kommen erworbene Krankheiten nicht vor. So konnte Plinius im 6. Jahrhundert berichten, daß die Stadtbewohner nicht von Rom ihr Brot nicht fanden. Erst der Ueberfluß nach den punischen Kriegen schuf Wohlstand, Müßiggang, Schlemmerei und ein Heer von Krankheiten. Gemeinsam ist fast allen Krankheiten, daß sie durch üppige Ernährung in ihrer Entstehung gefördert werden. Die Vergangenheit hat gezeigt, daß, je mehr ein Mensch körperliche Arbeit verrichtet, je larger seine Lebenshaltung ist, desto weniger wird er von diesen Krankheiten betroffen. Der Begriff Krankheit hat sich erst im Laufe der Zeit gebildet, und wenn wir das heutige Spezialistenwesen näher betrachten, so ist dies nachweislich eine Blüte des letzten Jahrhunderts. Als älteste Krankheitstheorie, deren Alter unbekannt ist, ist der Animismus. Er lehrt in seiner primitiven Einstellung, daß der Mensch eine Seele besitzt, die ihn nach dem Tode verläßt und auch während des Lebens zeitweilig abwesend sein kann. Die Seele ist im animistischen Sinne ein religiöser, juristischer und medizinischer

Faktor und macht uns erklärlich, warum die Wunder der damaligen Geistesgrößen wie Moses, Christus usw. medizinischer Art waren, weil sie von der Macht der seelischen Einstellung auf das Körperliche ausgingen. In neuerer Zeit war es besonders der Franzose Coué, der die alte Lehre wieder lebendig machte und so finden wir im Couéismus, der Lehre von der Selbstbesserung durch Autosuggestion, als Therapie des Optimismus zur Wiedergewinnung des verlorenen Heil-mutes das Verhalten von Leib und Seele deutlich zutage treten. Er fand, daß Kranke aller Art immer etwas Gemeinsames haben und zwar die Angst, die Trauer, den Mangel an Mut und Selbstständigkeit, das Bedürfnis nach Anlehnung und Hilfe. Immer schleicht sich gar zu leicht der Gedanke ein, das Leiden könnte schlimmer werden, bis zur Furcht, daß sie das Uebel bis zum Tode behalten müßten, ja die Ursache des Todes sei. Sie alle brauchen Mut, Hoffnung, Selbstvertrauen, gleichmäßige und harmonische Stimmung. Alle sind besorgt um ihr Dasein und die Sorge ist der furchtbarste Schädling des Geistes. Die Sorge ist eine ausgesprochene Lähmungsercheinung, die auf die Körperorgane übergreift, den Blutdruck steigert und die Widerstandskraft gegen tödliche Krankheitsstoffe vernichten kann. Stets ist die Sorge verbunden mit Unlustempfindungen und einem subjektiven Müdigkeitsgefühl und führt, wenn sie länger andauert, zu Krämpfen, denn der Mensch braucht Luftbetonung zu Reizwirkungen der Zellen. Luftbetonung ist aber nur im Zustande des Hoffens möglich. Nur der Optimist erleichtert die Entstehung von Lustgefühlen, und daher war der oberste Grundsatz von Coué „optimistisch bleiben, nie den Mut sinken lassen, wenn auch alle Verhältnisse sich gegen uns verschworen haben“. Er war sich bewußt, daß der Geist stärker ist als die uns umgebenden Verhältnisse; er bewies von Neuem das Primat des Geistes und zeigte, wie seelische Kräfte nach bestimmten Gesetzen auf den Körper einwirken und ihn verwandeln können, welche geistigen Kräfte in uns schlummern und zu erwecken sind, denn wundervoll ist unsere Kraft, in ihrer Wurzel unergründbar. Die Kraft des Stoffes erweist sich als Schatten gegen die Kraft, die sich im höher schwingenden Geiste offenbart als die Allmacht im Menschen. Sie meistert Raum, Zeit und Stoff ohne Maß und Grenzen und schafft in uns Schemen Wunderwelten, die kein Sterblicher zu schauen vermag. Wie mancher Sterbende hat uns noch bewiesen, daß er stark genug war, sogar den Tod um Stunden, ja um Tage aufzuschieben, wenn er noch einmal ein geliebtes Kind oder einen vertrauten Menschen sehen wollte, der aus der Ferne zum Sterbelager eilte.

Coué begründete vom Neuem den Arzt in uns und bewies, wie die letzte Heilinstanz geistig in uns selber liegt und nur eines geringen Anstoßes



Diese gewaltigen Leuchtbuchstaben machen das Schiff weithin kenntlich

keit“ zu bezeichnen pflegt. In der Innenarchitektur dieses neuen Dampfers hat die Idee der geraden Linie einen künstlerisch vollendeten Ausdruck gefunden. Den schloßartigen Prunk, mit dem man früher die Passagierdampfer ausstattete, muß man auf der „Bremen“ vergeblich suchen. Eine ruhige, klare Formgebung, die wegen ihrer Gradlinigkeit vornehm, zurückhaltend und geschmackvoll wirkt, kennzeichnet die großen Gesellschaftssäle, die Salons, Rauchzimmer und die Einzelkabinen. Insofern ist die „Bremen“ ein absoluter Ausdruck der Zeit, einer Stilepoche, die den Gedanken der Schönheit mit dem



Die stilvolle Kamin-Ecke im Rauchsalon der „Bremen“

Schiffstyps. — Über selbst diese Spitzenleistung technischer Art kennzeichnet das Neuartige des „Bremen“-Typs noch nicht vollständig. Er ist zugleich die Verkörperung einer neuen Schiffsästhetik, eines neuen Schiffsprinzips. Die „Bremen“ will bewußt Ausdruck einer neuen Richtung in der Kunst sein, die man mit dem Ausdruck „moderne Sachlichkeit“ zu bezeichnen pflegt.

der Zweckmäßigkeit zu einer höheren Einheit verschmolzen hat. — Man braucht nicht einmal ins Innere dieses gewaltigen Baues zu steigen, um dies zu erkennen. Schon das Äußere des Dampfers ist auf dieses Motiv abgestimmt. Die Schnittigkeit des Schiffsrumpfes, die durchaus in den Rahmen dieses Stils passenden kurzen, tropfenförmigen Schornsteine geben dem Schiff auch äußerlich ein eigenartiges, künstlerisch durchdachtes Antlitz.

Die Erbauer waren sich darüber klar, daß man Schönheit nicht nur der Schönheit willen schaffen durfte. Die ästhetischen Gesichtspunkte konnten immer nur Mittel zum Zweck sein. Wenn der Lloyd sich zu einer derartigen Spitzenleistung künstlerischer und technischer Art entschloß, so tat er dies, um dem internationalen Reisepublikum etwas zu bieten, was nicht hinter dem Bestehenden zurückbleibt. Vor dem Kriege war der Norddeutsche Lloyd die größte Passagierreederei der Welt. Unmittelbar nach der Auslieferung seiner Flotte schien seine Kraft gebrochen. Er sagte sich indessen, daß er mit anderen schiffahrtstreibenden Nationen in einen erfolgreichen Wettbewerb nur dann treten könnte, wenn er durch Qualitätsarbeit überzeugend wirke.

„Es ist nicht Vermessenheit, sondern Pflichtgefühl, was uns veranlaßt, die Wiedergewinnung unserer alten Stelle anzustreben!“

Auch diese Worte Geheimrat Stimmings geben das wieder, was den Norddeutschen Lloyd veranlaßte, seiner Wiederaufbaupolitik das Leitwort „Qualitätsarbeit“ zu geben.

Die Indienstellung der „Bremen“ bedeutet also in der Tat weit mehr als eine interne Angelegenheit der Bremer Großreederei. Wenn die „Bremen“ den regelmäßigen Passagierverkehr zwischen Bremen und Amerika herstellt, erfüllt sie damit zugleich Aufgaben der ganzen deutschen Wirtschaft. Das Deutsche Reich braucht den Zufluß von Auslandsgeldern mehr denn je. Die Erfolge, die die Reederei von der Indienstellung des Dampfers „Bremen“ erhofft, werden zugleich Folge der gesamten deutschen Wirtschaft sein.

Dr. Max Tesch



Einer der von der Stahlformgießerei der Dortmunder Union gelieferten Anker der „Bremen“

Merkest du Gefahr, gleich welcher Art — dann hilf' sofort, da viel gespart!

bedarf, um sich stärker zu zeigen als alle Medizin, ohne zu verkennen, daß die Medizin den Lebenskräften die Heilarbeit erleichtern kann. Er führte in die Praxis ein, was die Indier in der Hathajoga — der untersten Stufe der Yogapraxis — festgelegt hatten und im Altertum im Tempelschlaf maßgebend und Rant und Hufeland nicht unbekannt war. Auch Schelling erkannte die Wichtigkeit der Meditation mit ihrer einseitig vorherrschenden Reflektion.

Coué zeigte, daß gewisse Vorfälle, Vorstellungen und Wünsche und ähnlich unfassbare Vorgänge in der unförperlichen Welt des Seelenhaften auf den Ablauf bestimmter Vorgänge im Körperbereich entscheidenden Einfluß gewinnen und ihn aus seiner naturgegebenen Bahn in eine Richtung lenken können, die uns willkommen ist und zwar so weitgehend, daß Wünsche, mit denen wir uns umgeben, zur Unempfindlichkeit des Nervensystems führen können, ja tauglich sind, wie gewisse von außen zugeführte grobstoffliche Narkotika zu wirken.

Weiter fand er, daß jedem körperlichen Leiden in sehr vielen Fällen ein viel stärkeres seelisches Leiden durch unbewußte Einbildungskraft von dem Kranken selbst, aufgesproßt wird. Daher ist es vor allen Dingen notwendig, durch bewußte Autosuggestion, Selbstbeeinflussung, die seelische Krankheit zu beseitigen. Ist diese verschwunden, so gehorchen auch die kranken Körperzellen der in die richtigen Bahnen gelenkten Vorstellungskraft. Die Folge ist die Ausscheidung der erkrankten Zellen und die Beseitigung der körperlichen Krankheit. Es schwindet die Furcht, und Furchtlosigkeit ist das beste Mittel zur Verhütung von Krankheit.

Coué war es, der in die Psychotherapie die Selbstbeeinflussung durch Ausscheiden des Bewußtseins und des eigenen Willens einführte. Er erkannte, daß der bewußte Wille — so wertvoll er auch als Transformator ist — nicht die Rolle spielt wie wir annahmen. Das Unbewußte will eben häufig anders als das Bewußtsein und verursacht durch dieses Anderswollen Unglück und Fehlleistungen. Z. B. es fährt jemand auf einem Fahrrad und sieht eine bedrohliche Stelle. Er strengt sich aufs äußerste an, diese Stelle zu vermeiden und gerade durch diese Willensanstrengung wird er mit magischer Gewalt an diese Stelle getrieben. Baudouin konnte auf Grund vieler solcher Fälle ein Gesetz der sich in ihr Gegenteil verwandelnden Willensanstrengungen aufstellen. Marbe, der Würzburger Psychologe, fand, daß es Menschen gibt, die man als typische Un-

fälliger betrachten kann, die immer Pech haben, denen immer von neuem Unglücke zustößen, weil Ober- und Unterbewußtsein nicht im Einklang stehen. Im Widerstreit zwischen Wille und Einbildung, Ober- und Unterbewußtsein siegt letzteres ausnahmslos, umso mehr als der Wille selten in der Richtung unserer Eigenbestimmung verläuft. Gedanke und Fantasie nur können aus dem Unterbewußtsein heraus, selbst unheilbar erklärte Leiden zum Verschwinden bringen.

Was früher ein Wunder war, weil man annahm, daß es den gewöhnlichen Lauf der Dinge durchbreche, daß es ein außerordentliches Eingreifen einer über die Natur erhobenen Macht sei, ist heute zur Alltätigkeit geworden.

Im Unterbewußtsein, dem bewußten Herrscher von ca. 30 Millionen Zellen und dem getreulichen Verwirklicher jedes einzelnen Gedankens, soweit sie im Bereich seiner Möglichkeit liegt, haben wir eine schöpferische Kraft, die mit dem Maße des Vertrauens wächst und so das Vertrauen entsprechend belohnt.

So können wir Universalkräfte zur Mithilfe bei körperlichen und seelischen Vorgängen zwingen. Die geistige, feinstoffliche Welt ist fließend mit uns verbunden, aber nicht ohne weiteres erkennbar, weil sie nur durch sich selbst — also geistig — erkannt werden kann und geistig zu entfesseln ist. Schauen wir nach Lourdes, Limpias oder Kloster Einsiedel und studieren wir die Berichte der Heilstätten der hellenistisch-ägyptischen Gottheiten, so finden wir die Macht des Glaubens als eine verstandesmäßig erkennbare Wirkung ohne verstandesmäßig erkennbare Ursache. Der Glaube ist aber nichts anderes als ein fixierter überzeugter Gedanke, eine gewißheitsdurchflutete Erwartung, steigerungsfähig als plastisches Schauen über das Bilderbewußtsein zur Wirklichkeit. Glauben heißt das Ideal als Wirklichkeit erleben und zur Wirklichkeit verwandeln. Mithin sind Gedanken, Macht und Glaubenskraft schöpferische Kräfte, die in jedem Menschen verborgen liegen und gleich Dynamit nur des Anstoßes bedürfen, um sich wunderfähig zu zeigen, und Berge verjagen können.

Im Zustande des Glaubens ist der Geist im Vollbesitze der Kraft. Er schwingt sich über die langsam schwingende Materie, vergeistigt sie und zieht sie den Gesetzen ihrer Schwingungsebene, um sie transformiert in einer höheren Form wiederzuerkennen.

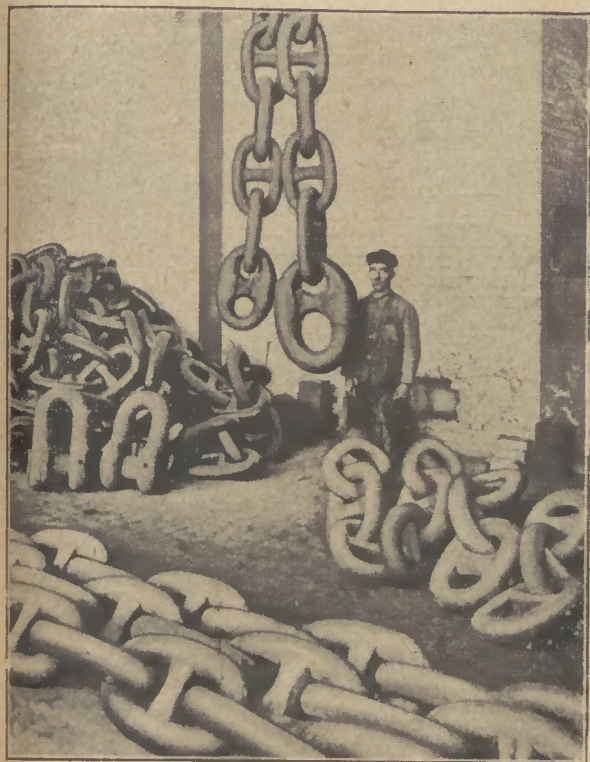


Aus unseren Werken



Ketten

Von P. Lipphardt, Dortmund



Unter-Ketten für die Schnell-Dampfer „Europa“ und „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd, Bremen
Der Eisen-Durchm. beträgt: bei den gewöhnlichen Gliedern 100 mm, bei den Uebergangsgliedern 110 mm, bei den steglosen Endgliedern 120 mm, bei den Unterscheideln 154 mm; Gesamtgewicht einer Ausrüstung 129 t; Bruchprobe 282,7 t



Vollständige Ketten-Ausrüstung für den Dampfer „Columbus“ des Norddeutschen Lloyd
Ganze Länge: 600 m, Eisendurchmesser 95 mm, Gesamtgewicht 117 t

Die Kettenfabriken Karl Schlieper und H. Schlieper Sohn in Grüne und Sichtigvor bilden, wie vielleicht noch nicht jeder Werksangehörige weiß, eine besondere Betriebsabteilung z. B. der Dortmunder Union. Diese Kettenbetriebe gehören zu den bedeutendsten in Europa, wir glauben daher des Interesses aller unserer Leser für die nachfolgende Abhandlung: „Ketten“ sicher zu sein.

Die Schriftleitung.

Die Geschichte der Kette ist uralte, zusammenhängende Literatur darüber jedoch nicht bekannt. — Bruchstücke aus den verschiedensten Quellen des Schrifttums¹⁾ lassen sich zu folgendem kurzen Überblick formen: Die ersten Ketten sind aus der Bronzezeit nachzuweisen. Anfänglich hatten sie wohl ausschließlich ornamentalen Wert. Außer an Gewandnadeln und Ziergehängen finden wir sie als Gürtel; in letzterer Form allmählich auch in größerer Solidität. Die ältesten dieser Ketten sind aus Ringen gebildet, deren je zwei durch einen offenen Draht oder einen zusammengerollten

¹⁾ Real-Lexikon der prähistorischen, klassischen und frühchristlichen Altertümer von Dr. Robert Forrer. Bd. 1, S. 137. — Real-Lexikon der Vorgeschichte von Prof. Max Ebert. — Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft Bd. 19, 1918, S. 361. — Cäsar, Gallischer Krieg, III. Buch, Kapitel 13. — Band 12 der allgemeinen Geschichte von Prof. Felix Dahn, S. 259.

Auch die kleine Wunde beacht' - sie hat schon manchem den Tod gebracht!

Daher lehrten auch alle Großen im Geiste „glaube und das andere kommt von selbst“, ganz gleich, ob es mit dem Denken im Einklang steht, weshalb auch ungebildete Leute die größten Wundererlebnisse haben.

Viele Taten früherer Zeiten werden von den Menschen als Wunder bezeichnet. Sie sind nichts anders, als das natürliche Resultat der Ausübung einer geistigen Macht, welche Glauben genannt wird. Sie ist eine Kraft, die uns angeboren ist.

Es ist also wichtiger, etwas zu glauben, auch wenn es nicht zu beweisen ist, als etwas zu beweisen, an das man nicht zu glauben vermag. Nicht die Tage der Wunder sind vorbei, sondern die Tage des Glaubens sind vorüber. Wir sind es selbst, die die Materie hinauf zu steigern vermögen bis zur höchsten Geistigkeit und können unsere Gehirnbildungen so formen und entwickeln, daß sie höchsten Gedanken fähig sind. Der Rhythmus des Universums, der dann in uns übergeht, befruchtet die Hochsteigerung, hilft das Sinnliche verwandeln in das Ueberfinnliche, und erfüllt uns mit körperlichem Wohlgefühl.

Wir nähern uns dem Zeitpunkte, von dem Wilhelm v. Humboldt prophetisch spricht: „Es wird die Zeit kommen, wo es eine Schande ist, krank zu sein, wo man Krankheit als schlechtes Benehmen, als Wirkung verkehrter Gedanken, verurteilt.“ Denn die Heiler in der neugeistigen Richtung haben uns bestätigt, daß die geistige Kraft, der Glaube, in der Lage ist, Krankheiten aller Art, seien es Blutkrankheiten oder Krankheiten der Organe, die ihre Tätigkeit verlagern wollten, geheilt werden. Selbst eine steinalte Frau, die infolge Arterienverkalkung an das Bett gefesselt war, mußte erfahren, daß sie nach kurzer seelischer Behandlung die Tätigkeit im Haus wieder aufnehmen konnte. Daher sollte immer mehr und mehr die Losung der Menschen lauten: „Bleibt optimistisch und glaubt an die Kraft in euch und an den Sieg des Guten!“ Denn die Alltätigkeit beweist ihre Wirkung. Wir sind selbst Zeuge, daß wir bei entsprechenden Gedanken traurig sind, körperlich gehemmt und beschwert, bis zum Schmerz, ja oft zur Verzweiflung getrieben, an Leib und Seele vergiftet und bis zum Tode betrübt sind. Wir erfahren täglich, daß der, der diese Losung mißachtet, es mit Krankheit und Mißerfolg zu büßen hat. Senneca erkannte schon vor zweitausend Jahren, daß die meisten Menschen nicht sterben, sondern sich umbringen.

Worauf es also ankommt, ist die Erweckung des Arztes in uns, des inneren Heilmeisters, den schon Hypokrates und Paracelsus kannten und den wir heute mühsam neu entdecken. Gesundheit ist keine Ware, die man vom Arzte beziehen kann, der Körper kein Apparat den man in Reparatur gibt, die Medizin keine Waffe mit der man die Bazillen totschießt. Eine Ansicht, welche in dem vergangenen Jahrhundert so unheilvoll wirkte und einen unheilvollen Minderwertigkeitskomplex im kranken Menschen schuf, einen Mangel an Vertrauen in die eigene Heilkraft und eine Neurasthenie, die den inneren Arzt rettungslos lahm legte. Ist doch der Kampf um die Gesundheit nichts anders als eine Auseinandersetzung, das ist im Inneren des Individuums Reaktion und Gegenreaktion zwischen Krankheitsgift und Heilkraft, sich abspielend auf dem Boden der Konstitution, geführt mit den Waffen des Glaubens und der natur- und gesundheitsgemäßen Lebensweise.

In der Wissenschaft ist es nicht unbekannt, daß der Atem eines wütenden und verzagten Menschen grau und der Speichel giftig ist, fähig, Körper und Organe nach außen und innen zu vergiften. Daß Tuberkulose durch andauernden Aerger entstehen kann, liegt sprichwörtlich im Volke verankert. Ferner lehrt die Erfahrung, daß Aerger Gallensteine, Schwermut, Leber- und Nierleiden verursacht, ja man hat Fälle genug, wo starke, gesunde Leute beim Lesen eines unglücklichen Briefes gestorben sind, oder daß ihre Haare erbleichten und die Harmonie des Verdauungsapparates gestört wurde.

(Fortsetzung folgt.)

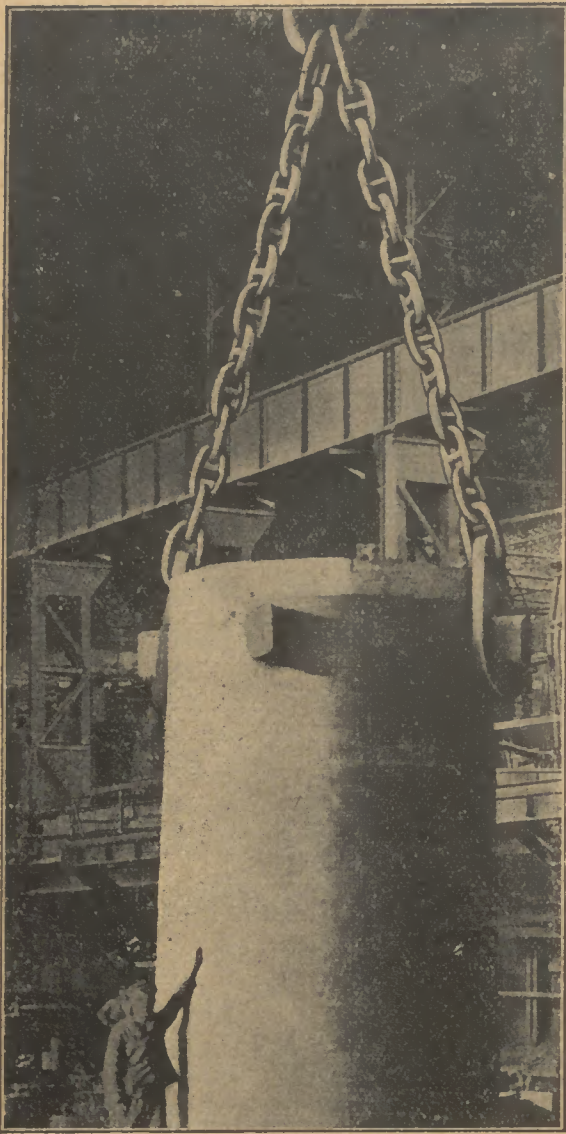
Erlesenes

Das Wesentliche kann nur im engsten Zusammenhang mit der Natur erwachsen.
Walter Dahms.

Wisset ihr nicht, daß euer Leib ein Tempel des Heiligen Geistes ist, der in euch ist, welchen ihr habt von Gott, und seid nicht euer selbst? 1. Kor. 6, 19.

Wenn Hochmut aufgeht, geht Glüd unter.
Hochmuts Vater ist die Unwissenheit.

(Sprichwort).
(Sprichwort).



Schwere Kaskette, hergestellt von der Kettenfabrik Carl Schlieper, Grüne (Westf.), für die Firma Henschel & Sohn, Hattingen

Eisendurchmesser der gewöhnlichen Glieder 75 mm, der Endglieder 90 mm, des Ringes 150 mm



Kette für den Dampfer „Columbus“ des Norddeutschen Lloyd

Eisendurchmesser der gewöhnlichen Glieder 95 mm, der Endglieder 114 mm, des Ankerkettenhäkels 133 mm

Bronzestreifen verbunden sind. — Die ersten eisernen Ketten lassen sich aus den Eisenfunden in Rhodabab nachweisen (wahrscheinlich aus der Zeit 1400 bis 800 v. Chr.). In den Berichten darüber werden außer Luppen eine ziemliche Menge von Ringen und Kettenstücken erwähnt. Die vorhandenen Abbildungen zeigen tatsächlich zusammenhängende Kettenstücke, deren einzelne Glieder allerdings in Form und Stärke sehr unregelmäßig ausgebildet sind. Die Geschichtsforschung hebt hervor, daß die abgebildeten Ketten Schiffsketten gewesen zu sein scheinen. In dem Zusammenhang ist erwähnt, daß Werkzeuge, Waffen und Ketten auf das Bestimmteste beweisen, daß die Ägypter in jener Zeit bereits vollständig mit dem Schweißen des Eisens vertraut gewesen sind.

Auch in der Bibel sind eiserne Ketten erwähnt. Im Prophet Daniel heißt es: „Er soll in eisernen und ehernen Ketten gehen“, und der jüngste Psalmist sagt: „... ihre Könige zu binden mit Ketten und ihre Edlen mit eisernen Fesseln“. — Ueber das Ankergeschirr des bedeutendsten Seefahrtsvolkes der alten Zeit, der Phönizier, wissen wir leider gar nichts.

In den Beschreibungen über die Belagerung von Tyrus (322 v. Chr.) ist erwähnt, daß Alexander der Große den Hafen durch quer vor den Anker aufgestellte Schiffe gesperrt hat. Die Tyrer hieben aber die Ankertaue durch, und Taucher zerschnitten die Tauen sogar unter Wasser. Da warfen die Mazedonier ihre Anker an Ketten — statt an Tauen — befestigt aus, und der Zweck wurde erreicht. — Aus den letzten Jahrhunderten vor unserer Zeitrechnung sind Ketten aus Ringen bekannt, die durch Glieder aus Bronze gegossen waren. Diese Ketten besaßen eine größere Stabilität. Dadurch wurde ihre Verwendung auch für höhere Ansprüche, z. B. als Pferdezügeln usw., möglich. Auch zu dieser Zeit sind Versuche nachweisbar, die Ketten in vereinfachter Form in Eisen nachzuschmieden.

Daß Hannibal (246 bis 183 v. Chr.) Kettenpanzer aus Erz- und Stahlringen getragen hat, ist ausdrücklich hervorgehoben.

Beim Schiffbau der Römer spielte das Eisen eine große Rolle. Abgesehen von Beispielen, Ketten usw. waren die Anker von Eisen geschmiedet. — Cäsar berichtet über die Verwendung eiserner Ankerketten bei den Venetern während des gallischen Krieges (58 bis 51 v. Chr.). — Die Abbildungen über die bei den Ausgra-

bungen von Pompeji (Zerstörung 79 n. Chr.) gefundenen Ketten veranschaulichen tatsächlich Gliederketten, allerdings aus Eisen mit mehr flachem als rundem Querschnitt.

In der Geschichte der Belagerung Roms durch die Goten (537 n. Chr.) ist die Verwendung der Ketten ebenfalls hervorgehoben. Der Tiber wurde durch Rähne abgesperrt, um einen Angriff von dieser Seite zu verhindern. Als die Belagerer diese Vorrichtung zerstört hatten, sperrte Belisar den Fluß durch quergezogene Ketten ab.

Interessant sind die folgenden Einzelheiten, die beweisen, daß schon im 18. Jahrhundert schwere Ketten hergestellt worden sind.

1778 machte Peter Townsend auf dem Sterlingwerk die große eiserne Kette, mit der damals der Hudson gesperrt wurde, um den Engländern die Einfahrt in den Fluß unmöglich zu machen. Sie wog 180 To., war an beiden Ufern befestigt und wurde durch Bojen getragen, die gut verankert waren. Die einzelnen Glieder waren 610 mm lang und aus Eisen von 63,5 mm Durchmesser hergestellt.

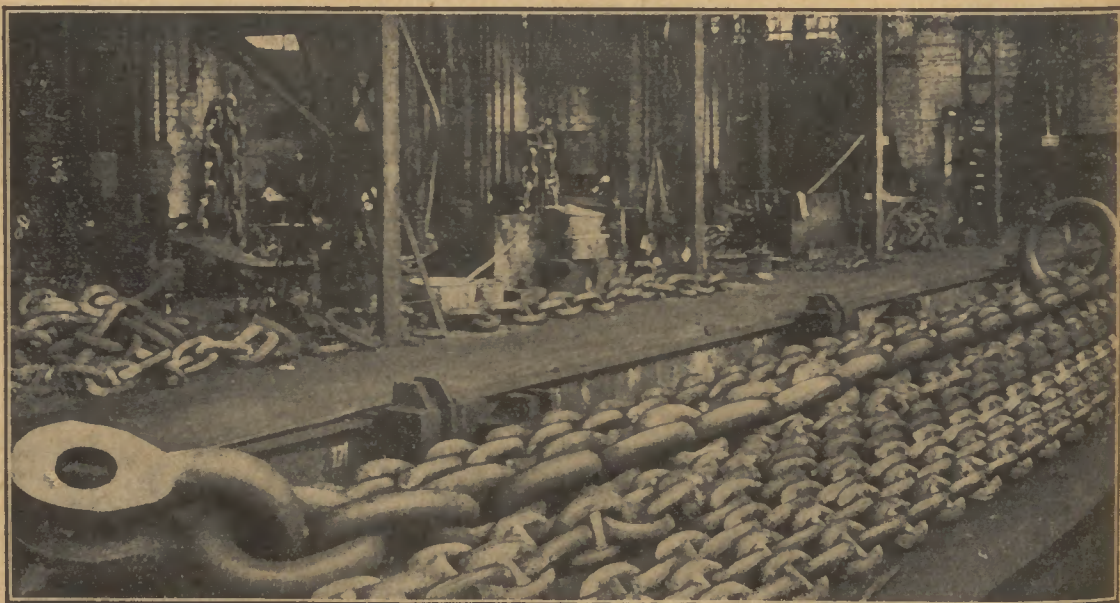
Zu derselben Zeit fertigte Robert Coleman auf dem Salfordhammer die Kettenstäbe für die Kette, mit der im Kriege der Delaware abgesperrt wurde, um Philadelphia vor der Annäherung der britischen Flotte zu schützen.

W. Hancock zu Birmingham stellte 1790 die Kettenglieder aus Draht her. Sonst waren in England gegossene Ketten um diese Zeit vielfach im Gebrauch.

* * *

Aus der Geschichte der deutschen Kettenindustrie wissen wir, daß schon im 17. Jahrhundert in der Hieslohrner Gegend Schuppenketten für Panzer hergestellt worden sind. Um die Wende des 18. Jahrh. fanden Hieslohrner und Grüner Fabrikanten ihre Handelsketten per Achse zur Leipziger Messe. Die Ketten wurden damals hauptsächlich in der Hausindustrie hergestellt. Die Fabrik war eigentlich nur der Sitz der Verwaltung und die Zentralstelle für das Polieren und Versenden der Ketten. Der fabrikmäßige Betrieb wurde notwendig durch allmähliche Einführung besserer Herstellverfahren. Der zur Winderzeugung erforderliche Blasebalg, der von Hand betätigt oder von Tieren angetrieben

²⁾ Es werden hier Zierketten für Einfassungen usw. gemeint sein. Stahlgußketten im heutigen Sinne kommen nicht in Frage, da der erste Stahlguß bekanntlich erst 1853 hergestellt wurde.



Schwere Kaskette, hergestellt von der Demag Aktiengesellschaft, Duisburg, für die Firma Friedr. Krupp, Essen

Eisendurchmesser der gewöhnlichen Glieder 110 mm, des Ringes 190 mm

wurde, fand seinen Nachfolger in den elektrischen Ventilatoren³⁾. Anstelle des Handhammers führten sich kleine Fallhämmer ein, deren Zugriemen über Rollen geleitet wurden. Diese Rollen wurden später auf die elektrisch betriebene Transmissionswelle verlegt.

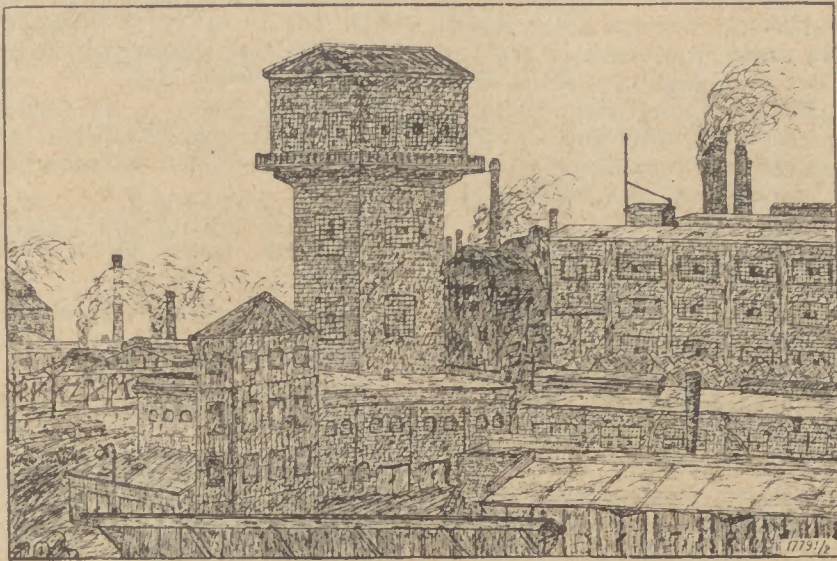
Beschleunigt wurde die Umstellung durch die etwa 40 Jahre zurückliegenden Versuche, stärkere Schiffsketten herzustellen, die ihre erste Stätte in den Schlieperschen Kettenfabriken fanden, die heute mit der Dortmunder Union vereinigt sind.

Bis vor etwa 25 Jahren herrschte die Herstellung der Ketten von Hand ausschließlich vor. In diese Zeit fallen die Versuche, dünnere Ketten maschinell vorzubiegen und elektrisch zu schweißen. Die anfänglich mit großen Schwierigkeiten verknüpften Versuche hatten vollen Erfolg. Das elektrische Schweißverfahren hat sich namentlich für dünnere Ketten schnell und in großem Umfange eingebürgert⁴⁾. Das Verfahren, Ketten bis zu 12 mm Durchm. elektrisch zu schweißen, ist ganz allgemein eingeführt. Es sind vereinzelt Einrichtungen vorhanden, auch Ketten bis 30 mm maschinell herstellen zu lassen. Für stärkere Ketten haben sich mit Ausnahme des Walzverfahrens eine ganze Anzahl von Versuchen, die Ketten maschinell billiger herzustellen, nicht durchsetzen können. Beim Walzverfahren werden Flacheisenstäbe in Ringform aufeinandergezwängt, und der so gewonnene Ring durch Gesenke in der eigentlichen Form des Gliedes gepreßt. Auch dieses Verfahren ist nur innerhalb bestimmter Grenzen für Unterlegketten wirtschaftlich, hat aber

³⁾ Diese Entwicklung hat sich ganz allmählich vollzogen und ist heute noch nicht abgeschlossen. In einzelnen Tälern Deutschlands findet man heute noch von Hunderten getriebene Blasebälge. In anderen Ländern werden z. Bt. noch in der Hausindustrie Ketten von Frauen hergestellt, die den Blasebalg von Hand betätigen.

selbst in diesen Grenzen die handgeschmiedete Kette nicht verdrängen können. In den Abmessungen bis zu 55 mm Durchm. und für die ganz schweren Ketten von über 90 mm Eisenstärke ist heute noch die Handarbeit ausschließlich vorherrschend. Vereinzelt Versuche, starke Ketten zu gießen, sind über Ausnahmefälle hinaus in Europa praktisch kaum verwirklicht⁵⁾.

Bei der Auswertung neuer Erfindungen, soweit sie für die Praxis überhaupt brauchbar waren, stellte sich der wirtschaftlichen Seite immer wieder das Hindernis entgegen, daß die Ketten bestimmter Stärken und Abmessungen nur in solchen Mengen gebraucht werden, daß eine regelrechte Ausnutzung großer maschineller Anlagen sich nicht bezahlt macht. Die Industrie mußte deshalb ihre Aufmerksamkeit auf das Ziel richten, durch maschinelle Hilfseinrichtungen die Handarbeit auf den eigentlichen Schweißvorgang zu beschränken. Aber auch in dieser Richtung war leider der Fortschritt bis vor etwa 10 Jahren stark gehemmt. Die Übernahme einiger führender Kettenfabriken durch Großkonzerne gab neue Impulse. Gerade für die Herstellung starker Ketten sind in den letzten 10 Jahren in Deutschland ganz neue Grundlagen geschaffen worden.



Teilan sight der Dortmunder Union vom Tor Westfalia aus gesehen
Federzeichnung von Hans Fleisch, Dortmunder Union Behr.

Die Bedeutung der Kettenindustrie wird vielfach unterschätzt, weil sie sich zum großen Teil aus kleinen und kleinsten Betrieben zusammensetzt.

Einige Angaben für die maßstäbliche Bewertung dürften daher von allgemeinem Interesse sein. — Nach dem Bericht der Germanischen Lloyd sind im Jahr 1927 im See- und Flußschiffbau zusammen 741 Schiffe mit rund 325 000 Br.-R.-L. fertiggestellt worden. Nach einer Faustformel ist allein der Kettenbedarf dieser Schiffe für Unterzweck mit rund 200 km zu veranschlagen. Für die schnelle Entwicklung sind auch die Zahlen über den Außenhandel in Ketten (nach den Unterlagen des Statistischen Reichsamtes) bezeichnendes Zeugnis.

Außenhandel in Schiffsketten.

a) Einfuhr: 1910..2704 To., 1911..3947 To., 1912..3777 To., 1913..3338 To.: Jahresdurchschnitt 3441,6 To.

1922..14,9 To., 1923..293 To., 1924..175,8 To., 1925..318,5 To., 1926..85 To., 1927..42,5 To.: Jahresdurchschnitt 154,95 To.

b) Ausfuhr: 1911..?, 1912..630,5 To., 1913..410,9 To.: Jahresdurchschnitt 520,7 To.

1920..647,6 To., 1921..362,4 To., 1922..793,7 To., 1923..1162,2 To., 1924..2836,5 To., 1925..3672,3 To., 1926..3748,2 To., 1927..3607,8 To.: Jahresdurchschnitt 2103,8 To.

Diese Zahlen beweisen andererseits das aus der Notlage des Inlandmarktes geschaffene Ausfuhrbedürfnis. Der rein mengenmäßige Erfolg steht leider vielfach im umgekehrten Verhältnis zum wirtschaftlichen Ergebnis.

In den Kettenbetrieben, die in der Vereinigte Stahlwerke A.-G. zusammengeschlossen sind, werden jeden Tag über 280 Tausend einzelne Kettenglieder geschweißt. Das entspricht einer Jahreserzeugung von 1800 Kilometern = einer Entfernung von Berlin—Madrid bzw. Berlin—Konstantinopel.

Daß die deutsche Kettenindustrie nicht nur eine maßvolle Ausdehnung genommen, sondern auch in der Güte Hervorragendes geleistet hat und zu leisten imstande ist, vermögen wohl am besten die beigegebenen Bilder mit ihren Erläuterungen zu zeigen.

⁴⁾ Es ist allerdings eine Eigentümlichkeit, daß dünne Ketten auch heute noch in großen Mengen von Hand, zum erheblichen Teil sogar in der Hausindustrie hergestellt werden.

⁵⁾ In Amerika sollen gegossene Ketten schon eine etwas größere Rolle spielen.



Das neue Groß-Dortmund

Durch das neue, vom Preussischen Landtag beschlossene Eingemeindungs-gesetz wird auch die Stadt Dortmund eine bedeutende Vergrößerung erfahren. Dortmund erhält jetzt die bisher zum Landkreis Hörde gehörenden Gemeinden: Barop, Kirchhörde, Wellingshofen, Berghofen, Schüren, Aplerbeck, Sölde und Syburg. Es gewinnt damit 8175 ha Flächeninhalt und rund 68 000 Einwohner. Der Flächenraum steigt dadurch von 19 063 ha auf 27 738 ha, die Einwohnerzahl von 486 000 auf etwa 534 000. Dortmund wird nach dieser Eingemeindung die zehntgrößte Stadt Deutschlands. Ganz gleich, wie man sonst Wert oder Unwert von Eingemeindungen beurteilt, so ist es doch in diesem Falle von großer Bedeutung, daß die Wälder, Berge und Wassergebiete im Süden unserer Vaterstadt nunmehr in das Dortmunder Stadtgebiet aufgenommen sind. Gerade die großen Waldflächen im Süden Dortmunds sind die Lungen, durch die die Stadt atmet. Gerade die große, ehrwürdige, sagenumwobene Hohensyburg zum Dortmunder Stadtgebiet gehört, wird sicher jeder Natur- und Heimatfreund aufrichtig begrüßen.

Gegen eine Zentralisation in der Sozialversicherung

Zu der Frage, ob es zweckmäßig und erstrebenswert sei, die Organisation der deutschen Sozialversicherung zu vereinheitlichen, bringen die vom Gewerkschaftsbund der Angestellten herausgegebenen „Materialienblätter für Wirtschafts- und Sozialpolitik“ folgende beachtliche Ausführungen:

In Hinblick auf das heutige Nebeneinanderbestehen selbständiger Versicherungsweige in der deutschen Sozialversicherung könne nicht behauptet werden, daß sich die bisherige Regelung so

wenig bewährt habe, daß eine zwingende Notwendigkeit bestehe, mit dem gegenwärtigen Zustande zu brechen. Schon in der Zeit vor dem Kriege habe man den Plan einer Vereinheitlichung der Sozialversicherung fallengelassen, als ernsthaft an die gesetzliche Verwirklichung herangegangen wurde. Für die Zentralisation in der Krankenversicherung würden vor allem wirtschaftliche Gesichtspunkte geltend gemacht. Es bestehe jedoch keine Gewähr dafür, daß diese Ziele dadurch in Wirklichkeit erreicht werden könnten. Es sei sicher, daß sich zunächst einmal keine Verbilligung, sondern eine erhebliche Vertiefung der Sozialversicherung ergeben würde, ganz abgesehen von dem Durcheinander und den Unstimmigkeiten der Uebergangszeit. Alle in ihren geldlichen Erfolgen zweifelhaften Organisationsänderungen seien abzulehnen, zumal man obendrein Gefahr laufe, gegen lebendige Einrichtungen einen toten Mechanismus einzutauschen. Eine Sozialversicherungsreform werde daher die Selbständigkeit und Unabhängigkeit der verschiedenen Versicherungsweige bestehen lassen müssen.

Daß selbst in Kreisen der Befürworter der Zentralisationsbestrebungen ernsthafte Bedenken gegen diese Bestrebungen, namentlich gegen eine Zentralisation in der Krankenversicherung, bestehen, zeigt eine Veröffentlichung des sozialdemokratischen Zentralblattes „Vorwärts“ ungefähr folgenden Inhalts:

Die Selbstverwaltung einer Krankenkasse müsse in der arbeitenden Bevölkerung ihren Stützpunkt haben. Eine Selbstverwaltung in diesem Sinne und eine ständige Verbindung zwischen Arbeiterschaft und den Organen der Krankenkasse sei aber bei großen zentralen Kassengebilden nicht möglich, weil nur verhältnismäßig wenige Versicherte in den Organen solcher Kassen wirken könnten. Bei zentralisierten Kassen würde auch der begrüßenswerte Zustand verschwinden, daß sich die Wünsche und Ansichten der Arbeiterschaft über den Ausbau der Kasse im Kassenvorstand und Kassenausschuß widerspiegeln durch die Versichertenvertreter, die aus den Betrieben hervorgehen. Bei sehr großen Ortskrankenkassen zeige sich eine Bürokratisierung und eine damit einhergehende Entfremdung gegenüber den Versicherten. Außerdem kämen noch die Erschwernisse in Betracht, die bei solchen Kassen im Verkehr zwischen Kasse und Kassengliedern durch die großen Entfernungen entstehen. Große Krankenkassenverwaltungen hätten zudem nicht immer das Bestreben gezeigt, sich schnell neuen Verhältnissen anzupassen. Die in diesen Riesenverwaltungen arbeitende Verwaltungsmaschine vermöge den bürokratischen Amtsschimmel nicht zu entbehren.

Sozialversicherung und Wirtschaft

Sozialversicherung und Wirtschaft stehen miteinander in enger Verbindung. Eine gute durchgeführte Sozialversicherung ist eine wesentliche Grundlage für die Wirtschaftsentwicklung; sie ist ihrerseits aber auch von der Wirtschaft abhängig, denn außer dieser fließen die Mittel, deren sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedarf. In einer kranken Wirtschaft kann daher die Sozialversicherung nicht gedeihen. Kein anderes Land der Welt besitzt eine derart weit durchgeführte Sozialversicherung wie das Deutsche Reich. Dieses ungleiche Verhältnis zwischen Deutschland und den hauptsächlich mit ihm im Wettbewerb stehenden Ländern wird auch in Zukunft, ungeachtet aller vielversprechenden Genfer Beschlüsse, bestehen bleiben. Daß das deutsche Volk trotz seiner Verarmung durch den Krieg und der ihm auferlegten ungeheuren Lasten seine Sozialversicherung nicht nur aufrechterhalten, sondern auch in einer Weise ausgestaltet hat, die in der Zeit vor dem Kriege niemand erwartet hätte, ist gewiß ein Ruhmestitel. Es ist aber zu befürchten, daß ein mit erheblichen Mehrkosten verbundener weiterer Ausbau der Sozialversicherung die schon jetzt im Wettbewerb vielfach als drückend empfundene Vorbelastung der deutschen Wirtschaft in einem nicht mehr erträglichen Maße steigern würde. Die deutsche Wirtschaft, die schon in manchen anderen Beziehungen hinter diejenigen reicherer Länder zurücksteht und mit mannigfachen ungünstigen Umständen zu kämpfen hat, würde dadurch in ihrer Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkte schwer beeinträchtigt werden. Den Nachteil davon würden vor allem die von der Sozialversicherung erfaßten Volksschichten zu tragen haben. Es erscheint notwendig, daß dieser Erwägung besondere Beachtung geschenkt wird, damit es nicht eines Tages heißt: „Verunft wird Unsinn, Wohltat Plage“.

Der Regensonntag



Man haßt ihn, wie so manches, was man aus Gewohnheit und Brauch ablehnt, ohne auch die schöne Seite betrachtet zu haben. Fräulein Grete haßt ihn, weil sie gern ihr neues Kostüm zur Schau tragen möchte, was sie am Samstagabend bekommen hat. Der junge Herr Hans wettet, weil er für diesen Sonntag mit seinen Freunden einen Ausflug geplant hat, und der Herr Wirt da draußen vor der Stadt ist erbozt, weil er kein gutes Geschäft machen kann. Wir aber, die wir an diesen Sachen weniger interessiert sind, wollen uns einmal sachlich des vielgelästerten Regensonntages annehmen.

Bei schönem Wetter reißt uns schon des Morgens um 5 Uhr der Weder aus den Federn. Halbausgeschlafen schleppen wir uns zum Bahnhof, um uns durch eine Menschenmauer zum überfüllten Zug durchzukämpfen.

Wie anders am Regensonntag! Von draußen klatscht der Regen an den Fensterscheiben. Man empfindet das Angemüllte, Kalte draußen und wickelt sich fester in die warme Decke. Man kann getrost einige Stunden länger schlafen ohne Gewissensbisse vor einem blauen Himmel. Dann macht man sich mit Mühe zurecht. Sogar das Rasieren kann einem zum Genuß werden. Man hat Zeit, sich den Schlips zu binden. Kein rollendes Kragenknöpfchen bringt uns in Wut. Mag es ruhig unter den Tisch kollern. Wir haben genügend Zeit, es wieder hervorzuholen.

Wir frühstücken langsam und lesen dabei gründlich die Zeitung bis zum letzten Inserat. Dann geht es zur Kirche, oder man besucht auch wohl das Museum.

Zu Mittag gönnt man sich, weil es doch schon ein verregneter Sonntag ist, einen guten Happen, raucht dann einen guten Tabak und blättert ein bißchen in einem amüsanten Buch, bis man herrlich und in Freuden in den grauen Nachmittags hineinschlummert. Wenn es dann noch vom Himmel gießt, schreiben wir längst fällige Briefe, die sonst doch nicht geschrieben würden. Jetzt aber schreiben wir sie gern, es geht leichter als sonst, denn wir haben ja genügend Zeit.

Andere kramen in Schubladen und Kästen die verfloßenen Jahre aus. Jugenderinnerungen, Schulbilder, alte Zeitungen und Briefe. Der Bastler konstruiert an seinem Radioapparat oder bessert sonst etwas aus.

Am Abend aber sitzt man mit seinen Bekannten ausgeruht und ausgeräumt gemütlich zusammen. Lebhaftere Menschen gehen in ein Kino oder Theater und ergötzen sich an den Schicksalen und Taten der Helden und Heldinnen.

Ich liebe mir den Regensonntag.

J. Rolke, C. c. b.

25 Jahre bei der Dortmunder Union



Am 1. Juli 1904 trat der Konstrukteur Herr Karl Zahn geboren am 20. 10. 1878 in die Dienste unserer Abt. Brückenbau.

25 Jahre sind seither vergangen. Für den Mann am Reißbrett wie im Flug. Wir gratulieren ihm recht herzlich und freuen uns mit ihm an seinem Ehrentage. Der Arbeit höchstes Ziel sei:

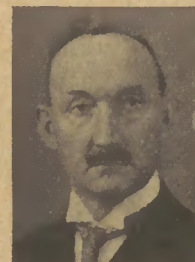
Der Gedanke werde zur Tat!

Nirgends im Leben schärfer, zugleich reizvoller ausgedrückt, als in dem Schaffen eines Konstrukteurs. Und aus der Tat wächst das Werk. Die eigene Idee erhebt in Stahl — überbrückt — spannt sich in Weiten. —

Herr Karl Zahn hat in diesem Sinne gewirkt — nicht nur im Zeichenstahl. Seine Mitarbeiter wissen ihm Dank dafür. Möge er weiterhin in bester Gesundheit seinen Mann stehen!

Jubilare des Hoerder Vereins

Auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit im Dienste des Hoerder Vereins konnten zurückblicken:



Josef Holz
geb. 4. 2. 1876
eingetr. 30. 3. 1904
Ablader
Hochofenwerk



Georg Haupt
geb. 18. 9. 1883
eingetr. 19. 5. 1904
Blockader
Blockwalzwerk



Franz Eltwinkl
geb. 10. 11. 1880
eingetr. 22. 11. 1902
Kalkfahrer
Thomaswerk



August Glomig
geb. 25. 5. 1878
eingetr. 8. 5. 1903
Maschinist
Masch. Techn. Abtlg.

Familiennachrichten des Hoerder Vereins

Geburten

Ein Sohn: 10. 7. 1929: Josef — Josef Janowski, Hochofenwerk; 15. 7. 1929: Berthold — Gustav Bauerbid, Stahlwalzwerk; 22. 7. 1929: Friedhelm — Michael Burski, Steinfabrik.

Eine Tochter: 9. 7. 1929: Maria — Franz Pieper, Schlackenmühle; 10. 7. 1929: Erka — Ludwig Guski, Rohrwerk; 12. 7. 1929: Elfriede — Heinrich Pohlkötter, Räderfabrik; 13. 7. 1929: Liefelotte — Johann Rigas, Martinwerk; 15. 7. 1929: Hildegard — Johannes Otto, Versuchsanstalt; 21. 7. 1929: Maria — Anton Rode, Allgem. Betrieb.

Sterbefälle

8. 7. 1929: Gustav Schlegel, Elektr. Abteilung; 23. 7. 1929: August Griebat, Hochofenwerk; 23. 7. 1929: Hermann Behlau, Stahlwalzwerk; 15. 7. 1929: Ehefrau Heinrich Rehtanz, Thomaswerk; 16. 7. 1929: Sohn Gustav — Josef Ludwig, Koferei.

Von unseren Kassenärzten

Der Kassenarzt Herr Dr. Bien, wohnhaft Schillerstr. 80, ist vom 20. Juli bis 31. August ds. Js. verreist. Er wird in seiner Wohnung von Herrn Dr. Salgendorff vertreten.

Herr Dr. Leistner, Münsterstr. 207, ist erkrankt. Die Sprechstunden werden wie bisher von einem Vertreter abgehalten, der auch nachts in der Wohnung des Herrn Dr. Leistner zu erreichen ist.

Bunte Ecke

Sechs Scherze

Erzählt von Hans Schmidt, R. St., Thomaschlademühlen

Rech

A. verrät seinem Freund B., daß er sich in dem großen Warenhaus, in dem Schäden an der Lichtleitung zur Tagesordnung gehören, bei einer günstigen Gelegenheit einen Anzug „angemessen“ habe.

B. versucht nun auch sein Glück, um auf eine derart leichte Art und Weise zu einem neuen Anzug zu kommen. Einige Tage später trifft ihn A. und fragt: „Nun, hat's geklappt?“

B.: Ach was, ich renne schon seit drei Tagen in dem Laden herum und und gerade, als der langersehnte Kurzschluß kam und ich dachte, jetzt aber ran.... stand ich in der Klavier-Abteilung.

Genügsam

Frau Müller braucht ein neues Hütchen. Sie läßt sich eine Auswahl kommen und probiert eine geschlagene Stunde. Schließlich geht sie mit zwei Hüten zu ihrem Mann und sagt:

„Sieh' mal, Schatz, dieser Hut gefällt mir sehr, wenn Dir aber der andere besser gefällt, nimm ich gern.... alle beide.“

Die Antenne

„Gute 'mal, Vater, die schwarzen Vögel uff der Andenne! Sin das Rahm? (Naben)“

„Ja, mein Junge, das is eine sogenannte Rahmandenne.“

Mode

„Herr Doktor, würden Sie bitte mein Mädel an einer Stelle impfen, daß durch die Kleider die Narben verdeckt werden?“

„Das wird wohl wenig Zweck haben, liebe Frau, denn über kurz oder lang wird auch hier die Mode siegen.“

Kleinlich

„Sag 'mal, Emil, woher hast Du denn das kleine Paddelboot?“

„Von Blohm & Voß.“

„Was, das kleine Ding? Das hätte Blohm aber ganz gut allein fertig gebracht.“

Das Signal

„Nanu, warum hast Du denn den Schädel so verbunden?“

„Ich beteiligte mich vorigen Sonntag am Wettrennen für schwere Motorräder. Wie ich so im schärfsten Tempo dahinsaufe, sehe ich auf einmal einen Baum auf mich zukommen. Ich brülle „Gut Holz“ und — als ich erwachte, lag ich im Krankenhaus.“

Kleine Anzeigen

Verkäufe

Ein Herrenfahrrad, ein Kinderportwagen u. ein Bett billig zu verkaufen. Herdstr. 7 pt.

Ein Herrenfahrrad m. Freilaufnabe und neuer Bereifung für Mk. 35.— zu verkaufen. Joh. Ruhn, Dortmund, Stiftstr. 7

Ein neues Damenfahrrad und ein neuer Staubsauger bill. zu verkaufen. Jos. Batta, Tremontastr. 9

Gebr. Peddigrohr-Kinderwagen und ein Plüschsofa billig zu verkaufen. Schlosserstr. 77, III. E.

Ein noch gut erhalt. starkes Herrenfahrrad nach Vereinbarung, umständehalber bill. zu verkaufen. Zu erfragen Wallendrobtstr. 272 (Hafen) eine Treppe links.

Achtung! Ein gut erhaltenes Tenorhorn, eine Oboe (Marke Adler) sowie eine gute bretonische Geige billig zu verkaufen. Tausche auch gegen Fahrrad. Näh. Hombruch-Barop, Lützenstr. 18. II. Telef. 937 oder Lit.-Büro.

Geige, feines Säckinstrument f. Mk. 100 zu verkaufen. Off. unter C. H. 1 an Lit.-Büro

Photoapparat 9x12 m. Dopp.-An., sechs Kassetten und Film-pak.-Kassette z. verk. Off. unt. C. H. 2 an Lit.-Büro.

Ein gut erhaltenes Kindermetallbett zu verk. Hohenburgstr. Nr. 11. III. Etag.

Eine Bettstelle mit Matratze und eine Nachtkonsole m. Marmorplatte wie neu, billig zu verkaufen. Bernh. Grabe, Hörde, Piepenstockstr. 44 III. Etag.

Radlollehaber! Achtung! Löweapparat, dreifache Röhre, umständehalber bill. z. verkaufen. Besichtigung 6 bis 7 Uhr abends. Hörde-Ripsburg Nr. 7

Billig zu verkaufen: eine Lehnbank, ein Teppich, haargaarn. 2,50 x 3,00 m ein Chaiselongue mit Decke, zwei Betten mit Einlagen, zwei Mäntel, beige und schwarz. Näh. Hörde, Benninghoferstr. 60

Kast neue Gaslampe billig abzugeben. Hörde, Wellinghoferstr. 113 Hinterhaus

Gebrauchte Bettstelle u. tiefgehender neuer Herd billig zu verkaufen. Hörde, Schulstr. 2, Haase

Guterhaltenes Damen-Fahrrad und Zimmer-Ofen billig zu verkaufen. Hörde, Steinfühlerweg 49

Kast neuer Promenaden-Wagen zu verkaufen. Hörde, Wein-gartenstr. 21 I. Etag.

Guterhaltener Peddigrohr-Wagen f. Mk. 15.— zu verk. Hörde, Am Bruchbeck Nr. 19

Kinderbett (Holz) bill. zu verkauf. Hörde, Graudenzerstr. 18 III. Etag. links.

Guterhaltener Kinderwagen bill. zu verkauf., daselbst ein guterhalt. Damenrad geg. ein Herrenrad zu tauschen. Dortmund, Lam-bachstr. 11, III. Etag.

Wohnungstausch

Zwei-Zimmerwohnung mit Keller u. Stall gegen zwei bis drei Zimmerwohnung zu tauschen gesucht. Wilh. Martzinzij, Sudermannstr. 23

Wer ist besonders findig?

(Aus einer engl. Zeitschrift)

Beistehende Figur stellt einen quadratischen Teppich dar, der durch Feuer an einer Ecke beschädigt wurde.

Der Hausherr schnitt, wie Figur zeigt, die Ecke heraus. Alsdann teilte er den Teppich durch 2 gerade Schnitte in drei Teile und legte diese drei Teile so zusammen, daß ein zwar kleinerer, aber wieder vollständig quadratischer Teppich entstand. — Wie führte der findige Hausherr die Schnitte aus?

Auflösung der vorigen Rätsel

E	G	O	N
G	E	B	E
O	B	E	R
N	E	R	O

Magisches Quadrat
(links nebenstehend)

Füllrätsel

1	t	e	r	m	i	t	e	n
2	s	t	e	r	i	n	g	
3	i	n	t	e	r	n	a	t
4	z	i	s	t	e	r	n	e
5	f	i	x	s	t	e	r	n
6	s	p	i	i	t	t	e	r

Besuchskartenrätsel

Breslau

Landesheimatsspiel der Provinz Westfalen Witten - Ruhr

Naturtheater im Stadtwald Hohenstein

„Wilhelm Tell“

von Schiller

Juli — September 1929

Mittwochs und Sonntags

Künstlerische Leitung: Dr. Konrad Maria Krug

Auskunft: Städt. Verkehrsamt Witten, Rathaus. — Ruf 3941



Sauerkraut ist und bleibt das gesündeste u. billigste Volksnahrungsmittel

Suche für sofort od. später Drei-Zimmerwohnung zu tauschen. Biete Drei-Zimmerwohnung, II. Etag., Friedrichstr. 92. Wünsche am liebsten Wohnung i. d. Vorstadt od. Südwesten. Former Alb. Kanter, Stahlformgießerei.

Tausche meine abgeschlossene Zwei-Zimmerwohnung nebst Balkon und Vorratskammer i. d. zweiten Etag. gegen eine gleichwertige Drei-Zimmerwohnung in Hörde. Ang. u. S. S. 5 a Förderverein

Abgeschlossene Zwei-Zimmerwohnung (Werkwohnung) (niedrige Miete) geg. drei Zimmer zu tauschen gesucht. Lage gleich. Hofhofenstr. 36 in Hörde pt.

Zwei große Zimmer in Nähe des Fördervereins, gegen zwei oder drei Zimmer in Bergshofen zu tauschen gesucht. Näheres: Nagelschmiedgasse 12 I. Etag.

Biete: abgeschlossene Drei-Zimmerw. Suche: Werksw. von drei oder vier Zimmern. Hörde, Am Schallader Nr. 19 part.

Zweiges Ehepaar (Beamter) sucht ein oder zwei leere Zimmer, evtl. Manjarden (auch im Neubau) gegen angemessene Miete. Gefl. Angeb. erbeten unt. W. A. 5 Lit.-Büro

Selles, luftiges möbl. Zimmer zu vermieten. Hörde, Schulstr. 2, Haase

Zu kaufen gesucht

Guterhaltener Kinder-Puppenwagen zu kaufen gesucht. Schüren, Bruchstr. 23 part. rechts

Ohne Anzahlung 30 Mk. monatlich Glanz. Referenz. 5 J. Gar. **PIANOS** Katalog unverbindl. Piano - Handels - Ges. Hildesheim, Wallstraße

Verschiedenes

Luftkurort Biedentopf a/Bahn. In herrlicher waldreicher Gegend des Lahntales stehen Erholungsbedürftigen (Selbstverpfle-gern) zwei Zimmer mit Betten, sowie Küche mit Herd zur Verfügung. Gesamt-preis halbmöndlich Mk. 35.— für ganzen Monat Mk. 60.— Näheres durch D. Neubaus, Dorimd. Rheinischestr. 129 pt.

Rennräder

Semper-, Hansa-, Baronia-Herren- und Damenräder

zu günstigen Bedingungen nur bei

Fritz Wehmhoner, Hoherwall 29

Reparaturen und Ersatzteile Sprechapparate und Schallplatten



Luftkurort Hildesen im Teutoburger Walde

Privatpension „Haus Martha“ bietet Werksangehörigen bei la. Verpflegung (4 Mahlzeiten) angenehme Sommerfrische. (Pensionspreis M. 5.— u. 5.50) Anfragen und Prospekt durch den Bes. **Ludwig Diekmann.**

Werksangehörige

können kleine Anzeigen über Käufe, Verkäufe, Wohnungsangelegenheiten usw., die kostenlos aufgenommen werden, an die Schriftleitung einreichen. — Geschäftsanzeigen nach Tarif.

Das evangelische Jugend- und Erholungshaus „Daheim“ in Bad Kreuznach



empfiehlt sich für die Erholungs- und Urlaubszeit. Das Haus verfolgt keine Erwerbszwecke, sondern sieht es als seine Aufgabe an, Frauen und Mädchen aller Stände, auch Ehepaaren Solbadekuren und Erholung bei billigem Pensionspreis zu gewähren.

Auskunft erteilt unsere Abteilung H-Bücherei



Wer seinen Urlaub draußen verbringen will

kann vorher in der **Bücherei der Dortmunder Union** alle gewünschten Prospekte von Bädern, billigen Sommerfrischen und von billigen Gesellschaftsfahrten einsehen.

H-Bücherei

Auf kleinem Raum - für wenig Geld
Das ganze Wissen unserer Welt

Kürschners Hand-Lexikon
für alle Wissensgebiete

900 Seiten - 32 Tafeln - in Leinen
3.80 RM.

Das Lexikon für Alle

Buchhandlung der Industrie-
Verlag u. Druckerei Akt.-Ges.
Düsseldorf

(Pressehaus am Königsplatz)

(Nach auswärt. gegen Voreinsendung von
4.30 Mk. oder gegen Nachnahme)

Bei 1/3 Anzahlung
erhalten Sie

Schuhwaren

in nur besten Marken-Fabrikaten

Rest in Raten innerh. 3 Monaten

Schuh-Credit-Geschäft
Hörde

Bollwerkstr. 8 (früher Wiesenstr.)

Ausweispapiere sind mitzubring.
Alte Kunden ohne Anzahlung

29,-
kostet die Anfertigung
eines modernen
MANTELS od.
Anzugs
mit sämtlichen Zutaten
aus mitgebrachten Stoffen.
Garantie für tadell. Sitz
Raf DORTMUND
Ostenhellweg 47

Achtung! **Achtung!**

Verkaufe täglich

Ia. Gefrier-Ochsenfleisch

Suppenfleisch per Pfund . 65 Pfg.
Sämtliche frische Fleisch- und Wurst-
waren zum billigsten Tagespreis

Hörder Fleischhalle

Bollwerk Str. 3 (früher Wiesenstr.)
Telefon 40970

Decken Sie Ihren Bedarf in der Invalidenwerkstatt!

Sie geben den Arbeits- und Kriegsbeschädigten dadurch Arbeitsgelegenheit
Sämtliche Schuh-Reparaturen werden gut und
solide ausgeführt. Nur allerbestes „MILITÄRLEDER“ wird verarbeitet.

Schneiderarbeiten: Arbeitsanzüge, Büromäntel
Sattlerarbeiten: Aktentaschen, Marktbeutel, Tornister
Aufpolstern sämtlicher Polstermöbel
Bürstenwaren für den Haushalt
Stuhlflechten, Anstreicherarbeiten

Polytechnikum Friedberg i. Hessen 36

Hoch- und Tiefbau, Elektrotechnik, Maschinenbau, Betriebstechnik

Küchen
Schlafzimmer
liefert auf

Teilzahlung

W. Reinking,
sen.
Neuer Markt
8-10.

Teppiche

Läufer, Gardinen,
Divan-, Steppdeck.

ohne Anzahlung

in Monatsraten von nur

10 Mark

Fordern Sie Muster
Postschließfach 966 Essen

Wer hat Stoff!

Fertige mod. Anzüge
an. Nur gute Schnei-
derarbeit für Mk. 38,
45.-, und höher.

Glapa, Dortmund,

Kielstr. 23

Aufpolstern

gut und billig.

POLSTEREI KÖRNER,
Dortmund,
Brunnenstraße 31, pat.

Kugelhäse

rot, gesunde Ware, o. Abfall
2 Kgl. — 9 Pf. 3.95
200 Harkkise 3.95
100 do. u. 1 Kgl. 3.95
K. Seibold, Norderf. 517

MASS-ANZÜGE

aus schweren reinen Kammgarnqualitäten
in den neuesten Dessins — Gabardine
und Shetland-Mäntel ganz auf Seide ge-
arbeitet.

120
Mk.

Volle Garantie für gute Schneiderarbeit u. tadellosen Sitz

Georg Werner, Dortmund-Hörde
Weingartenstraße 43, I. Etage

Warum willst du nicht knipsen
Ich liefere Marken-Kameras:
**Agfa, Zeiss, Ikon, Voigt-
länder, Ihagee, Rodenstock**
bei geringer Anzahlung
Ziel 6 Monate oh. Aufschl. 10 Mon. 5% Aufschl.
Photohaus Kosfeld
Rheinischestr. 156
Ruf 6684



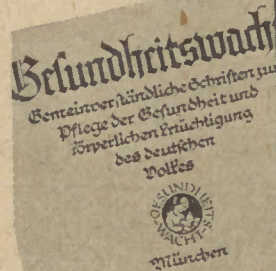
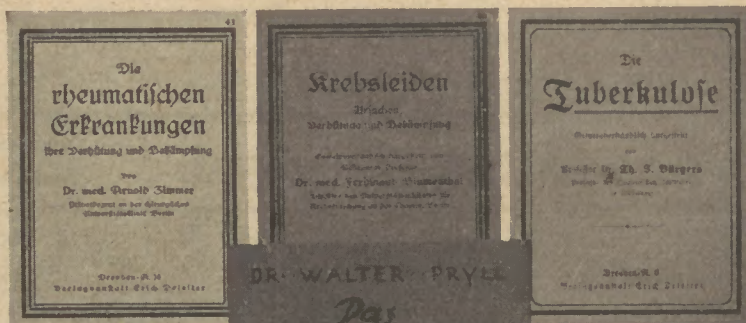
Prüfen Sie die Augen

zur rechten Zeit
Sep. Untersuchungsraum zur Prü-
fung der Sehfehler und Anpassung
richtiger Augengläser. Neuzeitliche
elektro. optische Apparate und Hilfs-
maschinen. Der Vorrat an modernen
Brillen ist so groß, daß jedermann
ein vorteilhaft wirkendes Augenglas
findet. Auch Kassenmitglieder bevor-
zugen mein Geschäft nicht allein
wegen der soliden modernen Brille,
sondern wegen der fachgemäß,
sorgfältigen Sehprüfung

Institut für Augenoptik

Optiker Hübler Hörde

Hermannstr. 128
am Hüttentor



Diese ausgezeichneten ärztlichen Aufklärungsschriften
können an **jeden Werksangehörigen** zum Preise von

0.10 RM. je Stück

welt unter unserem Einkaufspreis

bei der Betriebskrankenkasse der Dortmunder Union abgegeben werden