

Jeder Werkangehörige erhält die Zeitung kostenlos.

Erscheint Anfang und Mitte jeden Monats.

Hütte und Schacht

Werks-Zeitung

des

Eisen- und Stahlwerks Hoesch Dortmund

1. Jahrgang

Zuschriften sind unmittelbar an die Schriftleitung Hütte und Schacht zu richten.

Anfang April 1925

Nachdruck sämtlicher Artikel erwünscht, sofern nicht ausdrücklich verboten.

Nummer 5



Ostermorgen Frühlingsahnen
Weht durch Baum und Busch und Wälder,
Singt in flinken Bächleins Lauf
Gleiches Lied, wie ob der felder
Lenzgrün überhauchten Bahnen
Lerchenchor mit hellem Mahnen:
Menschenherz — wach' auf — wach' auf!

Osterglocken durch die Weiten
Zieht ihr Tönen, Singen, Klingen
Leicht und weich wie Frühlingsduft
Hin auf blauen Aetherschwingen;
Will in alle Hütten dringen,
Will in alle Herzen gleiten
Und sie für den Tag bereiten,
Der zur Auferstehung ruft.

Ostertag Dein Neuerstehen
Grüßen Herzen, Lerchen, Glocken
Klanghell wohl -- doch sehnstuchtsvoll;
Nicht in Jubel und Frohlocken
Dürfen wir Dich nahen sehen,
Nein — in stillem, frommem Flehen,
Daß uns G n a d e werden soll!

Osternade Balsamlinde
Senke Dich auf unsre Schmerzen;
Still' das Bangen; reiner Luft
Flammen weck' in unsern Herzen;
Lösch' des Winters düst're Kerzen
Aus mit mildem Lenzeswinde,
Daß ihr Auferstehen finde
Jede — jede Menschenbrust . . . P. R. f.

Zerfahrenheit!

Es ist gekommen, wie man es bei der Zerfahrenheit unseres Parteiwesens erwarten mußte. Keiner der Kandidaten für die

Reichspräsidentenwahl

hat die absolute Mehrheit, d. h. mehr Stimmen erhalten, als alle anderen Kandidaten zusammen. Es wird also ein zweiter Wahlgang erforderlich werden. Der Wahlkampf wird von neuem entbrennen und wird sicher in noch schärferen Formen geführt werden als beim ersten Mal. Denn jetzt lautet die Parole anders. Sie ist enger geworden und dem Geist der Parteien mehr entzogen als beim ersten Male. Das „Entweder, Oder“ wird eine interessante Prüfung der Geistesverfassung des deutschen Volkes darstellen. Denn ganz wahrscheinlich lautet es: Rechts oder links, wenigstens dann, wenn sich die Parteien dieser Sache weiter annehmen. Und das werden sie schon tun.

Und doch wäre gerade jetzt so eine wunderschöne Gelegenheit gewesen, sich von der Parteiwirtschaft einmal frei zu machen und ganz nach dem Herzen des Einzelnen den Mann für die Spitze des Reiches auszuwählen, der nach seiner persönlichen Eignung dafür in Frage kommt. Sofern er ein Deutscher ist und die gegebene Staatsform befolgt, hat er die Voraussetzungen seiner allgemeinen Wählbarkeit erfüllt. Das Uebrige, was ihn besonders geeignet machen würde, muß in seiner Person liegen. Was hat eine Parteizugehörigkeit damit zu tun? Dadurch wird ein Mensch nicht besser oder schlechter. Darauf kommt es an, daß er vermöge seiner ganzen geistigen und seelischen Einstellung, Kraft seines Charakters und seiner Auffassung von Moral und Sittlichkeit in höherem Sinne der geeignete Mann ist, das schwierige Amt unparteiisch zu führen, über den Parteien zu stehen und mit überlegenem Geist und Charakter ein Führer des ganzen Volkes zu sein, mit gleichem Verständnis für alle Schichten unserer Volksgenossen. Wenn nun jemand da ist, der durch sein bisheriges Schaffen bereits bewiesen hat, daß er so ein untadeliger Mann ist, der es durch die Tat, und nicht nur mit großen Worten (wie es leider heute meistens nur der Fall ist) — bewiesen hat, so ist doch nichts natürlicher, als daß gerade dieser Mann besonders geeignet ist für das hohe Amt des Reichspräsidenten. Wenn doch unserem armen, geplagten Volke ein solcher Mann beschert würde! Wenn doch ein starker Volkswille siegen würde über die Zerfahrenheit der Parteien!

Die französische Sicherheitsfrage

bildete weiterhin den Gegenstand eifriger Verhandlungen im englischen Unterhause, wie auf diplomatischem Wege zwischen den Ministern und Botschaftern von England, Frankreich und Belgien. Wenn man den neuesten Pressenachrichten trauen darf, so hat man sich in Frankreich auf Anraten der belgischen und italienischen Regierung nun doch bereit erklärt, über die deutschen Vorschläge wenigstens zu verhandeln. Was das bedeutet, wissen wir zur Genüge aus der Vergangenheit. Es heißt so viel, als daß in unzähligen Kommissionen, die in längeren Zwischenräumen stattfinden, allerlei Bedingungen und Winkelzüge ausgetüftelt werden, die das Endergebnis schon jetzt ziemlich fragwürdig machen.

Mit einem großen Fragebogen an Deutschland beginnt diese Verhandlungsphase. In ihm soll als Hauptgegenstand

die Entmilitarisierung des Rheinlandes

enthalten sein. Dieses Schlagwort ist in letzter Zeit mehrfach aufgetaucht. Es bedeutet, daß auch nach Ablauf der Besatzungsfristen des Versailler Vertrages eine gewisse Zone rechts des Rheines (50 Kilometer landeinwärts) und das gesamte linke Rheinufer weder Besatzungen deutscher Reichswehr noch militärische Anlagen irgendwelcher Art haben darf. Zunächst verlangte Frankreich, daß die Kontrolle über diese Entmilitarisierung eine dauernde sein und im Rheinland selbst in Gestalt einer französischen Kommission ihren Sitz haben müsse. Daß eine solche Kontrolle aber dem Versailler Vertrag widerspricht, scheint neuerdings England den Franzosen doch verständlich gemacht zu haben. Jedenfalls steht fest, daß solange kein Frieden in Europa möglich ist, wie Frankreich in seinen Besorgnissen um seine Sicherheit nicht zur Ruhe gekommen ist. Daher ist dieser deutsche Schritt erfolgt, der neuerdings wieder die laute Billigung des ersten englischen Ministers Baldwin gefunden hat. Der Friede aber ist dringend notwendig, wenn es nicht wirtschaftlich zu einer Katastrophe kommen soll, die nicht nur Deutschland, sondern auch einen großen Teil der Alliierten vernichten würde.

Italiens Stellung zum Völkerbund

hat Mussolini in der italienischen Kammer in sehr temperamentvoller Weise dargelegt. Er sagt wörtlich: „Ich habe in der Völkerbundsversammlung immer nur eine Maschine gesehen, die nicht den Frieden, sondern neue Kriege erzeugt.“ — Das ist, etwas perfekt ausgedrückt,



daselbe, was der englische Außenminister Chamberlain bereits als die Ansicht der jetzigen englischen Regierung darüber mitgeteilt hatte. Was soll nun aus diesem vielgepriesenen Institut werden? Trägt es nicht auch, wie alle bisherigen Beschlüsse beweisen, den Stempel innerer Zerfahrenheit an der Stirn? Was bisher geschehen ist durch den Völkerbund, das konnte auch ohne ihn geschehen. Das beweist aufs neue die von vielen Staaten bereits angenommene Einladung Amerikas zur Abrüstungskonferenz. Auch der Völkerbund wollte eine solche Konferenz veranstalten. Wer stört sich daran? — Kein Mensch! Und Amerika, das auf den Völkerbund pfeift, triumphiert! Haben wir in Deutschland angesichts dieser Dinge auch allen Grund, uns den Eintritt in den Völkerbund dreimal zu überlegen? —

Den Gipfel der Zerfahrenheit stellt wieder einmal das Preußenparlament dar, wo der Klüngel der Parteien uns zum vierten Male einen

neuen preussischen Ministerpräsidenten

beschert hat, von dem man wiederum nicht weiß, ob er nicht bei der nächsten Abstimmung nochmals in der Versenkung verschwindet. Diese Komödie ist dem preussischen Volke nachgerade oft genug vorgespielt worden. Es hat sie gründlich satt. Für unseren Parlamentarismus ist sie ganz gewiß kein Ruhmesblatt. Reinecke Vögel.

Wirtschaftlicher Rundfunk.

Was selbst diejenigen unter unseren Wirtschaftlern, welche die Wirtschaftslage nach dem Dawes-Gutachten nicht für rosig hielten, nicht vorausgesehen haben, ist jetzt doch eingetreten: Deutschland befindet sich in einer Wirtschaftskrisenschlammgrube. Aber nicht nur in Deutschland steht das Wirtschaftsbarometer auf sehr schlecht, auch in unseren Nachbarländern, vor allem in England, geht es nicht viel besser. Hier wie dort das gleiche Bild: Absatzmangel oder so schlechte Preise, daß die Produktion mit Verlust verbunden ist und die Werke in immer tieferer Schuldenlast hineingeraten.

Sehr zu denken gibt in dieser Hinsicht ja doch auch die Betriebseinschränkung beim Bochumer Verein, der durch die ungünstige wirtschaftliche Lage gezwungen wurde, von den drei im Feuer befindlichen Hochöfen am 1. April einen zu dämpfen und damit das leistungsfähigste Stahlwerk bis auf weiteres völlig stillzulegen. Durch diese Maßnahmen hofft die Verwaltung die durch die ungünstigen Preise hervorgerufenen Verluste zu verringern.

Gleich scharf, wenn auch aus dem anderen Grunde eines katastrophalen Absatzmangels, ist der Bergbau von der Wirtschaftskrise heimgesucht. Sie hat sich in der letzten Zeit noch erheblich verschärft. Bei einer Syndikats-Einschränkung von 55 Prozent bei Kohle und 40 Prozent bei Koks ist fast die Förderung eines Monats auf Halbe gestürzt. 9—10 Millionen Tonnen Brennstoffe liegen dort, teils den verschlechterten Einflüssen des Wetters ausgesetzt, teils sogar schon in Brand geraten, und können nicht verkauft werden, obwohl seit einer Woche die Preise,

wie es stets im Frühjahr zu geschehen pflegt, nicht unerheblich erniedrigt worden sind. Die Wirtschaftslage der Industrie in Deutschland wie in den anderen für unsere Kohle in Betracht kommenden Ländern verhindert das Zustandekommen größerer Verkäufe. Hinzu kommt die unselige Frachtenpolitik der Reichsbahn und die erhöhte Produktion anderer Kohle erzeugender Länder. Während 1913 beispielsweise ab Gelsenkirchen die Tonne Kohle an Fracht nach den wichtigsten Nordseehäfen Hamburg (345 Klm.) 5,60 Mark, Bremen (245 Klm.) 4,80 Mk. und Emden (247 Klm.) 3,70 Mark kostete, sind die Zahlen heute auf 11,90 Mk., 8,50 Mk. und 7,50 Mk. angewachsen. Aus diesem Grunde haben sich viele Betriebe Süddeutschlands auf den Bezug der ungleich billigeren Braunkohle umgestellt. Auch der moderne Schiffbau wendet immer mehr die billigere und saubere Oelfeuerung an, was beispielsweise den Norddeutschen Lloyd, dem die Zeebe Emscher-Lippe zur Hälfte gehört, zur Abstützung seines Anteils daran bemögen hat.

Daß angesichts dieser Lage unsere Wirtschaft alle Mittel anspornet, der Krise Herr zu werden, ist natürlich. Daher die immer kräftiger werdenden Bestrebungen auf Gründung von Verkaufsbündeln. Nur so wird es möglich sein, der Konkurrenz des Auslands zu begegnen, die beispielsweise Stabeisen zu 110 Mark pro Tonne jetzt zu liefern in der Lage ist, während wir 132—136 Mark für die Tonne bei schärfster Kalkulation rechnen müßten, um die Selbstkosten zu decken.

Auch die Neugründung des Kohlsyndikats, welche durch Maßnahmen des Reichswirtschaftsministeriums veranlaßt worden ist, soll der Wirtschaftsdienst dienen: „Preissenkung bei Absatzsteigerung“. Das Zustandekommen erträglicher Vereinbarungen auf diesem Gebiete ist nicht nur für die Unternehmer eine gebieterische Notwendigkeit; es liegt auch in ebenfolchem Interesse unserer ganzen Wirtschaft und der Arbeiterschaft selbst, die durch eine Verschleuderung der Kohle und der dadurch noch übermächtiger werdenden Auslandskonkurrenz vollends dem Elend preisgegeben werden würde.

Sehr trübe Ausblicke eröffnet auch die neueste deutsche Handelsbilanz für den Monat Februar. Wenn man glaubte, durch den Fortfall der bis zum 10. Januar bestehenden zollfreien Einfuhrkontingente aus Frankreich, Belgien und England zu besseren Zahlen zu gelangen, so täuschte man sich. Auch im Februar betrug die Passivität der Handelsbilanz, d. h. also der Ueberschuß der Einfuhr über die Ausfuhr immer noch 493,3 Millionen Mark. Wenn das auch gegen den Januar, wo diese Zahl 674,1 Millionen Mark ausmachte, eine kleine Besserung ergibt, so bleibt die Spanne aber immer noch groß genug, um die schwersten Bedenken zu rechtfertigen. Denn was bedeutet dieser hohe Einfuhrüberschuß anders als eine gewaltige Verschlechterung unseres Nationalvermögens und eine Zunahme der Verschuldung Deutschlands an das Ausland.

Was werden, wenn die Wirtschaftslage sich weiterhin so verschlechtert, alle Geleze nützen, die, wie jetzt der Entwurf der Reichsregierung zeigt, eine höhere Aufwertung von Schuldforde-rungen vorsehen? Es wird einfach an den erforderlichen Mitteln fehlen, um diese erhöhten Beträge auszubringen oder zu verzinsen. — Nach dem neuen Regierungsentwurf sollen die durch die dritte Steuernotverordnung auf 15 Prozent aufgewerteten Hypotheken und ähnliche gesicherten Schuldforderungen nunmehr um 25 Prozent aufgewertet werden. Die Anleihen des Reiches, der Länder und Gemeinden sollen in eine Anleihe-Ablösungsschuld des Reiches umgewandelt werden, aus der die Vorkriegs- und Kriegaanleihen mit 5 Prozent und die Sparprämienanleihen mit 2,5 Prozent verzinst werden sollen. Den ursprünglichen Anleihegezeichneten sowie auch Mit-

befähigten dieser Anleihen soll ein besonderes Entgegenkommen in der Weise bezeigt werden, daß ihnen günstigenfalls eine Aufwertung von 25 Prozent zu Teil werden kann. Auf diese Weise wird die Spekulation von dieser Vergünstigung ausgeschloffen. Ungeheure Summen werden zur Durchführung solcher Geleze, falls sie es werden sollten, erforderlich sein. Im Interesse vieler Sparrer läge es, wenn die baldige Besserung unserer Wirtschaftslage es ermöglichte, sie auszubringen.

Die Weisheit, daß wir nur auf dem Wege größter Spar-sam-keit wieder zu Blut kommen können, bringt allgemach in immer weitere Kreise, vor allem auch der werktätigen Bevölkerung. Ende Februar wiesen die weltfährlichen Sparkassen bereits wieder eine Zunahme von 12 Millionen Mark auf und erreichten damit einen Bestand von 103 Millionen Mark. Im Rheinland waren in dieser Zeit die Sparguthaben sogar auf 262 Millionen Mark angewachsen. Wenn das so weiter geht, so könnte das ein Weg zu unserem Aufstieg werden. L u x.

Meidet Alkohol, er bringt Euch Gefahr.

Osterspazierflug.

Eine Erinnerung aus den Jugendtagen des deutschen Luftverkehrs.
Von Balduin Wimm.



„Er geht mit der Zeit“, sagte man einst von einem — den jeweiligen Zeitbegriffen entsprechend — „modernen“ Menschen. Heute würde der Arme damit halb genug ins Hintertreffen geraten — heute muß einer schon mit der Zeit fliegen, um als moderner Mensch zu gelten. Einer meiner Bekannten aus vortrie-gischen Sturm- und Drang-Zeiten, der während des Krieges vom gestiegenen Noß über die Zwischenstufen des Drehschmelzes im Büro irgend einer von den 3333 Kriegsgesellschaften in den Klubseffell überfartelte, „es“ sich also heute „leihen kann“ (was ja schließlich zu jeglichem Mithalten mit der Moderne erste und letzte Vorbedingung ist), hat diese Wahrheit richtig erfaßt. Es war im ersten Friedens-Jahr, da flog mir — just kurz nach den Ostertagen — nach langer Zeit wieder einmal ein Kartengruß von ihm ins Haus.

„Vom Tagesausflug mit D. L. R. nach Dresden—Sächsische Schweiz beste Grüße.“
Alle Achtung! war mein erster Gedanke. Ein Tagesausflug dahin — bei damaligen Verkehrsverhältnissen — das hieß schon etwas. Aber hatte das wirklich der Nachricht gelohnt? Und — das machte mir am meisten Kopfzerbrechen — wer war der geheimnisvolle „D. L. R.“? Oder war es eine „die“? Wie ich den Braven lenne, war das schon wahrscheinlicher. Aber so geheimnisvoll tat er sonst in derlei Dingen nicht! Dann fiel mir die unterstrichene Silbe „flug“ auf — und das brachte mir des Rätsels Lösung. Also wirklich — eine „die“. Nämlich die Deutsche Luft-Rederei in Johannisthal! Nun verstand ich auch, warum der Gute — wahrscheinlich an alle, selbst die entferntesten, vergessenensten

Bekannten den Gruß sandte. Was habe ich schließlich davon, modern zu sein — wenn es die Leute nicht merken! —

Eine Zeitung brachte auch eine Notiz über diesen „Osterspazierflug“, den die Hagap gemeinsam mit der D. L. R. arrangiert hatte. Für Deutschland damals in Wahrheit ein Neues: Die erste Gesellschaftsreise, ausschließlich im Flugzeuge ausgeführt. Am Osterfesttag Rundflug über die Sächsische Schweiz — Besuch des Rennens und der Oper in Dresden — am zweiten Feiertag Rückflug und glatte Landung nach 80 Minuten, trotz böigen Regens und Nebels.

Zufällig eine glänzende Art, die Verkehrs-schwierigkeiten zu überwinden, die so manchem anderen Osterausflügler (ohne unterfrischene End-silben) sein kühnes Beginnen verleidet haben mochten! Und ein bedeutsames Zeichen, welche Wege der Gesellschaftsluftreiseverkehr, sich loslösend von aller Erbschwere, einzuschlagen im Begriff stand! Letzten Endes aber auch ein gutes Zeugnis für das unentwegte Vorwärtstreiben der Deutschen Luft-Rederei in den Bahnen, die von dieser modernsten Verkehrsgesellschaft zuerst gewiesen wurden.

Zu einem Zeitpunkt, als das ganze Unternehmen noch tief, tief in den Kinderjahren steckte — dennoch schon damals einzig in seiner Art dastehend — hatte ich Gelegenheit, dem Johannisthaler „Hors“ der D. L. R. einen Besuch abzustatten. Ein einziger Schul-, nachmaliger Kriegslamerad, nun Sekretär beim Direktor, Hauptmann Keller — beinahe hätte ich „Adjutant beim Kommandeur“ gesagt — führte mich ein.

Frisches, straffes, militärisches Wesen, kennzeichnete in der Tat den ganzen Betrieb und alle, die ihm dienten. Ehemalige Feldflieger — vom Gemeinen bis zum Offizier — versahen als (wie einer von ihnen es selber nannte) „simple Luftdrohtentuscher“ Frühberdienste; und wirklich hätten sich ja kaum geschultere Leute dafür finden lassen. Eine schöne Kameradschaftlichkeit des Zusammenarbeitens hatte sich überdies aus den Flieger-schaften der Front, wo sie ja immer am besten gedieh, hinübergetragen in diesen friedlicheren Hors.

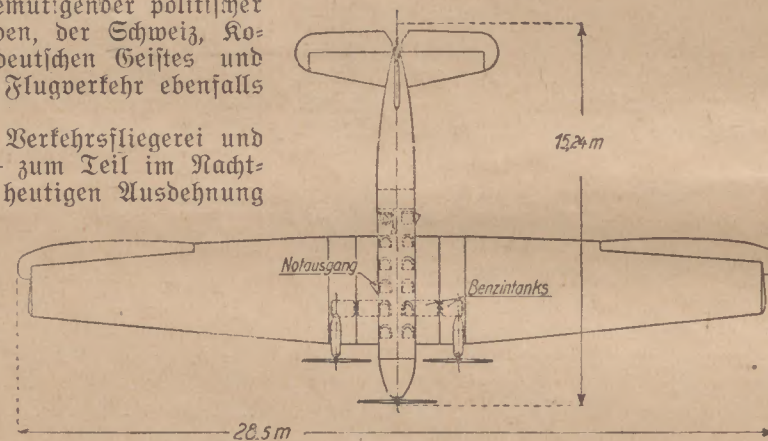
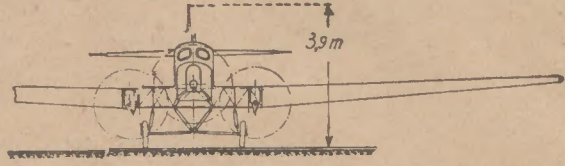
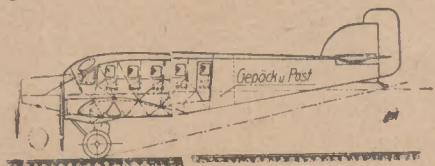
Ziemlich beschränkt waren damals noch die ins Gebiet des Verkehrs dienlichen Aufgaben der D. L. R., tägliche Postflüge nach Hamburg, Rassel, Leipzig und Weimar — wo zu der Zeit die Nationalversammlung tagte — und, ebenfalls in jenem Frühjahr beginnend, der Bäderdienst. Die

Unser Industriegebiet und der Weltluftverkehr.

Was die Abschied nehmende Generation noch als Phantasterei anjah: die willkürliche Fortbewegung in der Luft, ist seit geraumer Zeit Wirklichkeit. — Das Sportflugzeug der ersten Tage gehört längst der Vergangenheit an und mit dem Flugzeug der Neuzeit hat die Technik ein Verkehrsmittel geschaffen, das, nachdem es seine Kindheit mit allen Gefahren und Krankheiten einer ersten Jugend überstanden hat, nunmehr in die Zeit rüstiger Berufsarbeit eingetreten ist. Es steht jetzt da in überwältigender Manneskraft, in der es eine Welt in Atem hält. Ein kompaktes Luftverkehrsnetz umspannt die ganze Erde, und immer noch hören wir von weiteren Fortschritten im Luftverkehr.

Die Tatsache, daß das Flugzeug sich in dem gegebenen Ausmaße dem Verkehr widmen konnte, muß unter dem Gesichtspunkt gewertet werden, daß wir mit einer eigentlichen Handelsluftfahrtentwicklung erst ab 1919 rechnen können. Die Kriegswirtschaft hat die Entwicklung des Flugzeuges in Bahnen gelenkt, die seine Eignung für den friedlichen Handelsverkehr ganz und gar in Frage stellten. Es galt also, ein neues Modell zu schaffen, die geeignete aerodynamische Form zu finden. In dem Junkers-Metallflugzeug, das heute wohl den größten Teil des Luftverkehrsnetzes befliegt, fand deutsche Ingenieurkunst die glückliche Lösung. Um diese Leistung unseres Flugzeugbaues voll und ganz würdigen zu können, muß berücksichtigt werden, daß der Versaillesvertrag unsere Handelsfreiheit auf diesem Gebiet beträchtlich beschnitten hat. Die Schwierigkeiten kamen also von zwei Seiten: zunächst hatte man das technische Problem als solches zu lösen — und Herstellung einer in jeder Hinsicht geeigneten, widerstandsfähigen Maschine stellte ein großes dar —, zum andern die Bestimmungen der Luftfahrt-Garantie-Kommission dabei aufs genaueste zu beachten. Nunmehr ist das gelungene Werk uns Genugtuung demütigender politischer Ereignisse, Deutsche Flugzeuge in Polen, Schweden, der Schweiz, Rumänien, Persien usw. sind berechnete Zeugen deutschen Geistes und deutscher Tatkraft. Rußland hat seinen gesamten Flugverkehr ebenfalls der Junkersgesellschaft übertragen.

Aus bescheidenen Anfängen heraus ist die Verkehrsflierei und mit ihr das ganze regelmäßig und planmäßig — zum Teil im Nachtverkehr — besorgene Weltluftverkehrsnetz zu der heutigen Ausdehnung angewachsen. Im vergangenen Jahre bereits haben etwa 50000 beförderte Personen ihr Vertrauen zur Luftfahrt bekundet. Von Jahr zu Jahr wurde das Netz weiter ausgebaut und auch für dieses Jahr sind wiederum bedeutende Erweiterungen geplant. Wie feinerzeit der Seeweg nach Indien die Politik aller Staaten beherrschte, so beschäftigt heute der Luftweg nach Indien die Gemüter.



Das neue 10 fähige Junkers-Großverkehrsflugzeug

Es ist eine erhebende Tatsache, daß Deutschland kilometermäßig den größten Anteil am Weltluftverkehrsnetz hat. Daß die neue Epoche dem Verkehr in unserem Industriegebiet in ganz besonderem Maße ihren Stempel aufgedrückt hat, liegt in der Natur der Dinge und bedarf wohl keiner weiteren Begründung.

Bei näherer Betrachtung des sogenannten Luftgeographischen Staatenbildes kommt man zu dem Schluß, daß die Hauptlinien des künftigen Verkehrsnetzes in den Strecken Paris—Wladimost und London—Indien zu suchen sind. Diese Entwicklung eröffnet uns Ausichten, die unsere Herzen höher schlagen lassen: Diese Linien schneiden deutsches Gebiet, und zwar aller Voraussicht nach das Industriegebiet. Deutschland ist also berufen, Hauptträger des Weltluftverkehrs zu werden. Darauf wollen besonders wir im Industriegebiet stolz sein. Haben wir schon den Löwenanteil an den Erfolgen im Kampf gegen die Elemente unter der Erde, auch die in der Luft wollen wir beherrschen!

In rechter Erkenntnis der Bedeutung der Luftfahrt für den Handelsverkehr haben sich jüngst Vertreter aller größeren Städte des Industriegebietes, der Handelskammern und der Industrie zusammengefunden und beschlossen, die Luftverkehrsgesellschaft „Ruhrgebiet-L.G.“ mit dem Sitz in Essen zu gründen. Dem Aufsichtsrat gehört als Vertreter unserer Stadt Oberbürgermeister Wedelstaedt an. Zweck dieser Gründung ist, dem Industriegebiet die Stellung im Weltluftverkehr zu verschaffen, die seiner Stellung in der deutschen und in der Weltwirtschaft entspricht. Nicht lediglich Zubringerstation soll das Industriegebiet sein. Seiner wirtschaftlichen Bedeutung kommt ein Flughafen von größter Leistungsfähigkeit und ein Knotenpunkt zu. Daß das Ruhrgebiet mit seiner Wirtschaft einen ausgebauten Flugverkehr voll in Anspruch nimmt, steht außer allem Zweifel.

Während sich hier nun allenthalben fleißige Hände regen, wird mit einiger Aussicht auf Erfolg mit dem Luftfahrt-Garantie-Komitee verhandelt, dieses möge den neuen Junkers-Ganzmetall-Flugzeug-Großtyp freigeben. Dieses Flugzeug wird möglicherweise schon demnächst seinen Dienst im Rahmen der Trans-europäischen Union auf den deutschen Linien aufnehmen. Damit wäre ein weiterer Schritt getan. Die neue Maschine, die 10 Personen faßt, ist 15,24 m lang und 3,90 m hoch. Die Spannweite beträgt 28,5 m. Ihr Gewicht beträgt 2610 kg, die Tragfähigkeit 1600 kg. Diese Daten sprechen für sich. Da man drei Motore in diesen Apparat eingebaut hat, ist größte Sicherheit gewährleistet.

Kommt ausgeruht zur Arbeit, dann seid Ihr unfallficher.

Verbindungen nach unserem westlichen Industriegebiet, nach Breslau, Süd- und Norddeutschland waren zwar in die im Büro hängenden „Fahrpläne“ schon äußerlich eingezeichnet — durchgeführt konnten sie teilweise erst im Laufe der Zeit werden.

Ein klarer, sonnenheller Aprilmittag war es, an dem ich damals vor dem weichen, weißlichen, niedrig zwischen die Nischenhallen gebundenen Verwaltungsgebäude stand und die Blicke schweifen ließ über den weiten Platz, dessen glitzernden Sand der böige Wind in hohen, spiralförmigen Säulen gegen den blauen Himmel rief.

Es war die Zeit des „Hauptbetriebes“. Der Hamburger Postflieger tauchte gerade im Norden auf, nahte fallend, gleitend mehr und mehr, und setzte nach überraschend kurzer Zeit ruhig und leicht die Räder auf den Sand. Gluckende Motoren liefen ihm entgegen, packten die zitternden Flügel des bunten Vogels und dirigierten ihn, den die Kraft des auslaufenden, hellen Sandwolken aufwirbelnden Propellers rasch vorwärts trieb, in eine der offenen Hallen.

Ein anderer Apparat wurde herausgeschoben — just in dem Moment, als ein Auto pfeifend durch das Haupttor auf den Platz setzte, nun mit einem Ruck vor der Verwaltung hielt. Die eben aus der Presse gekommene, fast noch druckfrische Mittags-Zeitung wurde in großen Bänden aus dem Wagen geworfen — einem Monteur zugereicht, der sie im Flugzeug verkaufte. Der Führer in seinem Sitz machte letzte prüfende Griffe an den Steuerhebeln — gehörig schlug der Vogel mit Schwanz und Flügeln. Da sprang der Monteur ab — der Propeller wurde angeworfen — und der Vogel hob sich leicht vom Erdboden, flog in leicht schräger Linie auf — und verschwand nach kurzer Wendung bald genug in südwestlicher Richtung.

In diesem Augenblick sprang der Sekretär aus dem Hause.

„War das Rassel?“

„Nein, Leipzig—Weimar.“

„Rassel darf nicht über Magdeburg fliegen — eben wird telephoniert, daß sie dort fliegen beabsichtigen!“

Nichtig — in Magdeburg stand Spartakus im Kampf! — So glitt ein kriegsgerischer Streikfisch über das friedliche Bild.

Dann wurde Rassel abgesetzt, dann Hamburg — und der mittägliche Hauptbetrieb war erledigt.

Mit Freund Lambert ging ich durch die hohen Hallen, in denen die bunten, eben von der Heeresverwaltung übernommenen und noch das selbstmähige Mimikri-Schuttkleid tragenden Vögel standen. Zwischen — eigentlich über — ihnen, erst halb montiert, ein blau-rot-grün-gelb-grau gefleckter Nischenaar, dessen Passagiertabine an Größe einem mittleren Eisenbahnwagen wenig nachstand. Ein Vögel dieser Gattung mag es gewesen sein, der damals zu Ostern eine ganze Reisegesellschaft von Berlin bis an die böhmische Grenze und zurück trug.

Draußen auf dem Platz wurde an einem kleinen Apparat von Monteuren gearbeitet, geschraubt, geölt, Drähte nachgespannt, Sebel probiert. Wir traten hinzu.

„Fertig?“

„Gleich!“ Die Monteure arbeiteten weiter.

„Hast du Lust?“ — Er ist heute vormit-

tag zum ersten Mal kurz oben gewesen —

macht jetzt seinen zweiten Probeflug.“

„Hm — als Versuchstarnadel?“

„Unheim — Ungewitter führt!“

„Das sollte dem Ton nach heißen: Da-

kann gar nichts passieren!“ — Ich hatte

den Namen schon nennen hören. Der be-

fähigste, sicherste Flieger, dessen ausge-

sprochene Spezialität das „Einsfliegen“

war.

„Nun?“

„Also — meinethwegen!“

Wir gingen ins Verwaltungsgebäude, wo es — neben anderen Be-

quemlichkeiten — einen besonderen Umkleideraum für Passagiere gab. Ließen

uns Sturzhelme, Schutzbrillen, Wollhandschuhe „verpassen“.

Dann hatte ich nur noch einen Revers zu unterschreiben, laut dessen ich einen

etwaigen Genickbruch auf eigene Rechnung und Gefahr riskierte.

„Nur eine Formalität — Ungewitter führt ja!“

Der Propeller warf schon probeweise die ersten Sandwolken um sich,



Doch noch weiter ist das Ziel, das sich der deutsche Flugzeugbau gesteckt. Die Junkerswerke haben im Modell ein Flugzeug von ungeahnten Dimensionen hergestellt, welches etwa 90—100 Personen fassen soll. Sollte dieses Werk bis zur Vollkommenheit gelingen, so würde das einen unvergleichlichen Triumph bedeuten.

Wann kommt der Tag, der uns den Weg im Flugzeugbau vollkommen freigeht?

Vollgas voraus!!!

Drinnen und draußen.

Die Entwicklung der deutschen Handelsflotte.

Die deutsche Tonnage entwickelte sich in den letzten Jahren in folgender Weise:

Anfang 1920	419 000	Br.-R.-T.
Sommer 1921	654 000	„
Sommer 1922	1 783 000	„
Sommer 1924	2 856 000	„

Deutschland hat somit im letzten Jahre die Größe der holländischen und der italienischen Handelsflotte übertrifft und den fünften Platz unter

den Seefahrernationen zurückerobert. Schreitet die Entwicklung, was wir alle hoffen wollen, im gleichen Tempo weiter fort, so sind die besten Ausichten dafür vorhanden, daß wir 1925 zum vierten und etwa 1927 zum dritten Platz aufsteigen werden.

Den zweiten Platz dürfte Deutschland an die Vereinigten Staaten verloren haben, die im Kriege und in der Nachkriegszeit ihre Schifffahrt auf die Höhe zu bringen verstanden haben.

Die einzelnen wichtigsten Länder verfügten am 30. Juni 1924 über folgende Tonnage in Br.-R.-T.

Großbritannien (mit Dominions)	18 917 000
Ver. Staaten	21 130 000
Japan	11 823 000
Frankreich	3 655 000
Deutschland	3 193 000
Italien	2 856 000
Holland	2 676 000
Norwegen	2 533 000
	2 326 000

Vor Kriegsausbruch umfaßte die deutsche Handelsflotte 5 098 000 Br.-R.-T. Sie war somit die zweitgrößte Handelsflotte der Welt. Wie oben bereits erwähnt, ist sie Anfang 1920 auf nur 419 000 T. zusammengeschrumpft, also etwa auf 8 Prozent. Qualitativ war die Einbuße sogar noch viel größer, da uns in der Hauptfrage nur die kleinen Fahrzeuge unter 1000 T. belassen wurden.

Der Zwang zu größerer Rationalisierung in der deutschen Industrie.

Damit wieder ein erfolgreicher Wettbewerb mit den anderen Industrieländern möglich wird, müssen mit allen Mitteln Maßnahmen getroffen werden, die eine Verbilligung aller Erzeugnisse der deutschen Industrie erwarten lassen. Erreichbar ist diese Verbilligung durch Erzeugung großer Mengen gleichartiger Gegenstände und durch sinnemäßige Rationalisierung.

Auf die Massenerzeugung soll an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden, da ihre Wichtigkeit und Bedeutung in Theorie und Praxis wohl schon eingehend erkannt und gewürdigt ist.

Zweckmäßig erscheint es jedoch, sich allen Fragen der Rationalisierung mehr zu widmen, als es bisher geschehen ist. In Amerika ist der Wert einer durchgreifenden Rationalisierung seit langem erkannt und sind Organisationen geschaffen worden, die sich die Lösung der Aufgaben dieses Gebietes angelegen sein lassen. Nur dadurch ist die Massenherstellung möglich geworden, die wir heute bewundern und auch für uns als nachahmenswert erstreben. Rationalisieren heißt Typen, Normen, Lieferbedingungen und sonstige Vereinfachungen schaffen, die die Vorarbeiten bei der Konstruktion eines Erzeugnisses möglichst weitgehend vermindern und seine Herstellung beschleunigen. Es erscheint unerlässlich, daß auch bei uns diese Arbeiten in weit größerem Umfang in Angriff genommen und durchgeführt werden, als es bisher geschehen ist.

Die Aufgaben, welche der deutschen Industrie auf diesem Gebiete zur Hebung der Wirtschaftlichkeit obliegen, wird Herr Dr.-Ing. e. h. C. Röttgen in einem Vortrage auf der dieser Tage stattfindenden Sitzung des Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit schildern.

Der Arbeitsaufwand bei der amerikanischen Automobilherstellung.

Die „Monthly Labor Review“ bringt einen beachtenswerten Aufsatz über die „Produktionsmethoden in der Automobilindustrie“. Unter anderem werden charakteristische Ziffern für die starke Verminderung des Arbeitsaufwandes gebracht. So betrugen die zur Herstellung eines Automobils nötigen Arbeitsstunden (männliche Arbeiter) in einer der Großunternehmungen im Jahre 1913: 4664, im Jahre 1916: 2375, im Jahre 1920: 1660 und im Jahre 1923 nur mehr 813. Die Ursache dieses gewaltigen Rückganges des Arbeitsanteils liegt in der enormen Produktionsvermehrung, welche eine noch stärkere Durchmechanisierung des Erzeugungsprozesses ermöglichte. Hierin liegt naturgemäß ein wesentliches Moment der Wettbewerbsfähigkeit der amerikanischen Autoindustrie.

An Deutschland.

Von Friedrich Stieve.

Wie scheint es doch, sie haben Dich vergessen!
Ein jeder weht in seinem engen Streit.
Man ist vergränt, betriebsam und vernessen —
Du aber liegst im tiefen Grab der Zeit.

Verstümmelt und bedeckt von tausend Wunden,
Von Feinden und Beschauern totgefaßt.
Ach, niemand hat den Ruf der Macht empfunden,
Der nach dem Rätsel Deiner Leiden fragt.

Und weiß es niemand, duldest es doch alle.
Dein Sterben ist für jeden das Gebot.
Denn wir sind Dein, sind Gall von Deinem Falle
Und nur das dumpfe Echo Deiner Not.

Drum sei getroßt, Du Opfer wilder Schmerzen,
Wenn sich Dein Volk auch Deinem Unglück sträubt —
Du stehst nicht tiefer als auf unsere Herzen,
Die heut' von Deinem großen Sturz betäubt.

Es kommt der Tag, da wir zu Dir erwachen,
Das lichte Opfer Deiner dunklen Gruft,
Die Auferstehung, die wir selbst entfachen,
Wenn jeder Dich als seine Gottheit ruft!

Umsicht und Vorsicht bei der Arbeit bilden die beste Sicherheit bei der Arbeit.

als wir zum Flugzeug zurückkamen und die Passagiersitze einnahmen. Dann wurde der Apparat von den Böden gehoben — der Propeller bagelte uns während eine Wolke Sand ins Gesicht, daß wir unwillkürlich die Köpfe duckten.

Als wir wieder aufstiegen, uns umfahen, da lag der Flugplatz mit



seinen mehr und mehr zu Spielzeugen werdenden Hallen und Gebäuden schon weit unter uns: Wir flogen.

Fliegen — ein Hochgefühl, hatte man mir stets gesagt. Ich fand: gar kein Gefühl. — Wie? — Nun, denen, die es kennen, braucht man es nicht zu erklären — und jenen, die es nicht kennen, kann man es in wenigen Worten doch nicht schildern.

Der Vogel legte sich scharf in eine Kurve und flog gen Osten. Lächerlich kleine Bäumchen standen da unten — Häuschen, Fabrikdornsteine, kaum so lang wie ein Spazierstock — eine winzige Eisenbahn huschte durch den Flugzeugwald. — Nun grüßte die blinde Fläche des Müggelsees herauf; aus dunklem Grün lugte blaut die dielarmige Dahme.

Der Führer ließ den Vogel eine kurze Kehre machen — der Flug ging heimwärts. Mehrmals rundeten wir den Platz — dann kam der — (von unten her so elegant aussehende) Gleitflug.

Hm — hm . . . jetzt fand ich: das Fliegen sei unter Umständen doch ein „Gefühl“! Aber mein Magen pochte auf längst bewährte Seesfestigkeit — da einigten wir uns, im gleichen Tempo den Abflug zu machen.

Der ging übrigens schnell genug. Ein paar mal erschrecktes Aufzucken in der Täuschung, jeht sicher einen Baum oder einen Schornstein umstoßen — es kam aber nie dazu. Daß wir wieder auf dem Boden waren, daß der Vogel tief — das merkten wir lediglich an dem erneut uns anspringenden Sandhaagel, der uns schmerzhaft das Gesicht peitschte, daß uns das Wasser in die Augen trat. Solchermaßen unter — unsererseits — „quellenden Zähren“ — „hatte die Erde uns wieder“

Übrigens — die Zähren könnten mir auch heute quellen — jedesmal, wenn ich die Karte vom Dresdener Osterpaziersflug betrachte. — Reib? — Nun ja — vielleicht ein ganz klein wenig. Und gepaart mit der Einsicht: Wer nicht (Pegasus — Drehschemel — Klubseffel) mit der Zeit mit — geht, der kann eben auch nicht mit — fliegen !

Nachdenkliches.

Das deutsche Volk ist nicht nur die Summe seiner Einzelstaaten, sondern etwas Neues, Starres und Großes, das aus ihrem Miteinanderwachen entstanden ist. Daher kann kein Zweck nicht einzig und allein das Gedeihen der Einzelstaaten sein, sondern muß auf das der neuen, größeren Persönlichkeit abzielen. Rudolf Kjellén.

Meine Arbeit ist mir Lebenselement. Und wenn in irgend einem Winkel meiner Existenz ungetane, notwendige Arbeit steckt, ist mir nicht wohl, werde ich keines Genußes froh. Max Maria von Weber.

Nicht was ich habe, sondern was ich schaffe, ist mein Reich. Carlisle. Es kann eben niemand ein ganzer Techniker sein, der nicht ein ganzer Mensch ist. Max Maria von Weber.

Der Esel freut sich, wenn seine Arbeit getan ist — der Kluge freut sich, so lange er arbeitet.

Wo nur ein Wunder uns retten kann — weiß jeder Esel einen Rat.

Die Strafe des Reibes: er vergiftet sich an Delikatessen, die andere genießen.

Aus dem Reich der Frau.

Aus der Werkstatt des Osterhasen.



Mögen die Zeiten noch so schlecht sein und die Sorgen des Alltags noch so drückend; zu den drei großen Festen im Jahre läßt es sich wohl doch keine Hausfrau und Mutter nehmen, ihren Lieben hier eine kleine Überraschung, dort ein wenig Ledererei zu bereiten. Man muß die Feste feiern, wie sie fallen — eine alte Wahrheit, und eine bedeutende dazu. Die Hausfrau, die sie versteht, wird lieber ihrerseits ein paar Mark über den „Etat“ ausgeben, um der Familie gemütliche und genussreiche Feiertage zu sichern, als daß sie mit ansehen möchte, wie — wegen mangelnder Feststimmung im Hause — schließlich Alt und Jung sich in die Gegend verirrt und im Wirtshaus oder Kino das Doppelte und Dreifache des etwa „Ersparten“ auf den Kopf schlägt.

Was aber läßt sich tun, um die rechte Feiertagsstimmung im Hause und im Familienkreise zu wecken? Nun, das ist gerade zum Osterfest nicht so ganz schwierig und auch nicht gar so kostspielig; die Hausfrau muß nur wissen, dem Osterhasen hier und da einen seiner Tricks abzulassen — und schon ist sie aus jeder Not!

Da müssen also zunächst mal Ostereier sein — denn Kinderfreude und Kinderglück, durch solche Überraschung geweckt, sind immer ein guter Aufstakt für ein frohes Osterfest. Diese Eier selbst herzurichten aber ist gar nicht so schwierig — und teuer auch nicht. Man ist durchaus nicht genötigt, viel Geld für Eierfarben — denn bunt müssen die Ostereier natürlich sein — auszugeben; da gibt es Hausmittel genug, die erstens unter Garantie giftfrei, zweitens billig und drittens höchst einfach anzuwenden sind, dabei aber die schönsten Wirkungen versprechen.

Selbstverständlich ist es ja wohl, daß man die in Frage kommenden Eier hart kocht; denn da man sie zu verstecken pflegt, um sie von den Kindern fuchen zu lassen, könnte es mit weichen Eiern, sofern die Kinderfreude sich etwas kümmerlich auswirkt, schon so seine Bedenklichkeit haben. Und schon beim Hartkochen nun wird das Färben vorgenommen, indem man dem Kochwasser den entsprechenden Farbstoff beizugt.

Gelbe und braune Färbungen lassen sich erzielen durch Mitkochen von Zwiebelschalen; giftfreies Grün erhält man durch Zusatz von Spinat; mit Bernsteinsäure oder Cochenille erzielt man die schönsten roten Tönungen; Rotkohl gibt violette Färbung, und blaue Eier ergibt die Anwendung von Blauholz. Reibt man die Eier nach dem Trocknen und Abkühlen noch gut mit Speckswarte ab — es ist zu wetten, daß kein Mensch mehr richtig erkennt, ob sie nun vom Huhn oder wahrhaftig vom — Hasen sind.

Somit vom Aufstakt der Festfreude unter den Kleinen. Aber auch für die Großen ist nicht allzu schwer zu sorgen, wenn die Hausfrau nur ein wenig ihre Leute kennt. Wie schon angedeutet wurde: ein guter Happenpappen ist allzumal das sicherste Fundament familiärer Behaglichkeit. Ich glaube auch nicht, daß in dieser Richtung spezialisierte Ratichläge vonnöten sind. Nur von einigen sozusagen etwas „ausgefallenen“ Genüßlichkeiten soll noch mit ein paar Worten die Rede sein — von zwei Arten OSTERGEBÄCK nämlich, das vielleicht doch nicht allgemein bekannt sein dürfte.

Da haben wir zunächst einmal eine besondere Sorte Kleiner Osterkuchen, die man folgendermaßen herstellt: Aus 10 Eigelb und 125 Gramm feinem Zucker rührt man eine dickschäumige Masse, die man löffelweise mit lauwarmem zerlassener Butter vermenagt, worauf man 1 Literglas Scherrn, etwas feingestohlene Vanille, 1 Tasse Milch und 500 Gramm mit 1 Palet Backpulver vermischtes Mehl hinzugibt. Aus allen Zutaten wird ein guter elastischer Teig geknetet, aus dem man größere Stücke schneidet und diese zu walzenförmigen, etwa 45 Zentimeter langen Rollen formt. Man biegt die Rollen in ihrer Hälfte um und windet sie strickförmig umeinander, drückt sie dann etwas flach und erhält auf diese Weise längliche Schneden. In das obere umgebogene Zeigende drückt man ein gut gefärbtes Oster-Ei. Die Kuchen werden mit Eigelb und Butter bestrichen, mit Vanillezucker bestreut und bei mäßiger Hitze gebacken. Sie bereiten besonders den Kindern als Osterüberraschung eine große Freude.

Allgemeinen Anklang dürfte auch die in ihrer Herstellung nachstehend beschriebene OSTERORTE finden: Aus 250 Gramm schaumig gerührter Butter, ebensoviel Zucker, 4 Eigelb, 15 Gramm Backpulver, wenig geriebener Zitronenschale und 350 Gramm Mehl wird ein Teig gerührt, unter den man den Schnee des Eiweiß zieht. Die Masse wird in eine vorgerichtete Form gefüllt und mit einem Brei, der aus 125 Gramm gewiegten Pistazien, 75 Gramm geriebenen Mandeln, 50 Gramm gehacktem Zitronat, 2 Eiern, wenig Zucker und Vanille bereitet wurde, bestrichen. Die Form muß langsam in sehr gleichmäßiger Hitze eine Stunde backen und langsam auf einem Sieb abkühlen. Man legt die Form abkühlen auf eine mit Spitzenmanschette bedeckte passende Schüssel, zer Schneidet sie und stellt in die Mitte ein Schokoladen-Osterhäschchen. Um den Rand ordnet man allerhand bunte Ostereier und legt zuletzt einen schmalen Kranz von Frühlingsblüten um die Form.

Wer aber das dann sieht, ohne daß ihm das Wasser im Munde zusammenläuft, an dem ist halt Soppen und Malz verloren — und es wäre ihm selbst dabei nicht bezukommen gewesen, wenn der Osterhase in höchst eigener Person sich zu ihm bemüht hätte.

Gartenbau und Kleintierzucht.

Gartenarbeiten im Monat April.



Der April ist der unbeständigste Monat des ganzen Jahres, und ein schlechter April kann dem Garten Wunden schlagen, die schwer zu heilen sind. Durch warme Tage und Sonnenschein wird der junge Trieb mächtig angeregt; wenn dann aber Schneefahnen und Fröste eintreten, gerät der Saftlauf plötzlich ins Stocken. Noch schlimmer sind die scharfen Nordwinde, die jungen, zarten Pflanzenteile viel gefährlicher werden als Fröste bei windstilletem Wetter. Wir müssen alle Pflanzen im April möglichst abhärten, aber wir dürfen sie Stürmen und Frösten nicht schutzlos preisgeben. Darum müssen alle geeigneten Deckmaterialien (Sackseilen usw.) bereit gehalten werden, um im Notfalle Anwendung zu finden. Jetzt lernen wir den Wert eines von Gebäuden und Mauern eingeschlossenen Gartens im Vergleich zu dem Garten in ungeschützter Lage und auf freiem Felde erkennen.

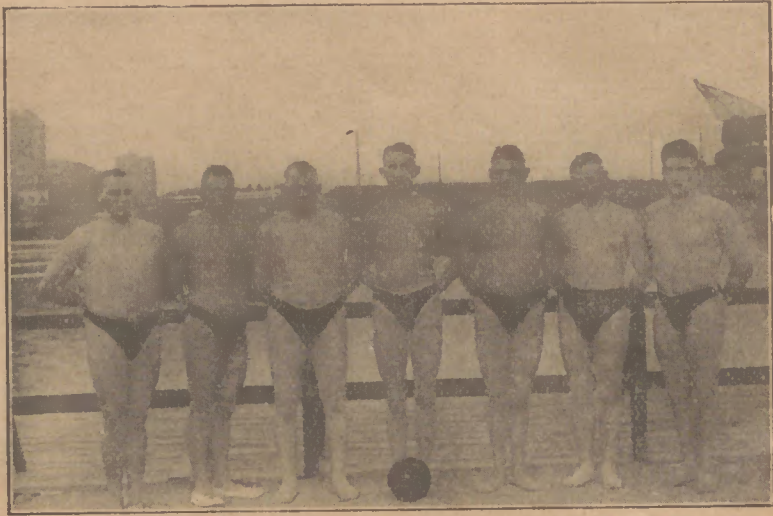
Im Obstgarten erhalten die frischgepflanzten Bäume, die noch nicht angekoffen worden sind, eine tellerartige Vertiefung um den Stamm, um einige Kannen Wasser hineingießen und nachher eine Decke von kurzem Dünger auftragen zu können. Einmal gründlich den Baum einschlämmen, damit sich die Erde an und zwischen die Wurzeln setzt, genügt meistens. Durch das häufige Begießen wird der Boden abgekühlt und die Wurzelbildung gehindert. Während der Blüte sind die Obstbäume häufig zu schütteln, damit die Blüten zum Stäuben gebracht und die Befruchtung gefördert wird.

Erdbereen können noch gepflanzt werden, wenn dieses im August und September des vorigen Jahres unterblieb. Später- und Zwergbäume, die im Kriospenschnitt oder in Blüte stehen, schützen wir, wenn Nachfröste drohen, durch Ueberhängen von Decken, Sackseilen und ähnlichem Material.

Turnen und Sport.

Lernt schwimmen.

In den letzten Jahren ertranken in Deutschland durchweg jährlich 5000 Personen! Meistens handelte es sich hier um junge, schaffensfrohe Leute, die infolge Uebermüdes bei Bootsfahrten oder gar bei leichtsinnigem Baden



Vor, Handschuhmacher, Student, Linke I, Linke II, Loh, Kronsbein.
S. C. „Megir“, Gau-Wasserballmeister 1924/25.

in unbekannten Wässern verunglückten und eines bösen Todes sterben mußten. Wie manches kostbare Leben bliebe erhalten, wenn der Betroffene des Schwimmens kundig oder ein Schwimmer zur Hilfeleistung in der Nähe gewesen wäre. Nicht oft genug kann deshalb von berufener Seite laut ermahnt werden: „Lernt schwimmen, es ist euer bester Schutz gegen Unglücksfälle auf dem oder im Wasser.“

Aber auch von anderen Gesichtspunkten aus verdient das Schwimmen wahrhaft als Volkssport angesehen zu werden, ist es doch gerade für die Jugend der Großstadt von großem Wert und in bezug auf ihre körperliche Entwicklung vorteilhaft. Regelmäßige Schwimmübungen stärken nicht allein den Körper, sondern auch die Lungen- und Herzfähigkeit. Rein äußerlich kennzeichnet sich dies ja schon durch den stark ausgeprägten Brustkorb, der meist allen Schwimmern eigen ist und hervorgerufen wird durch das ganz besonders tiefe Atemholen und das wirtschaftliche Ausnutzen der eingeatmeten Luft. Man nennt das Atemtechnik, und es ist dieses einer der wichtigsten Vorgänge beim Schwimmen. Die straffe Haltung der Schwimmer zeugt von kräftiger Bein-, Arm-, Nacken- und Halsmuskulatur. Ferner werden die sonst oft so arg vernachlässigten Bauchmuskeln durch das Schwimmen gestärkt. Daß auch die Beeinflussung der Haut durch Licht und Luft von größter Bedeutung ist, dürfte allgemein bekannt sein.



Kronsbein, Stewen, Handschuhmacher, Sanow.

I. Mannschaft S. C. „Megir“, II. Seniorenlagenstaffel 1923/24.

Schwimmen ist eine rhythmische Bewegung der Glieder im Wasser, bestehend aus Ausspannung und Auflockerung. Und das wesentlich Beste des Schwimmenspories gegenüber allen anderen Sportarten ist, daß derselbe eine ganz idealharmonische Durchbildung aller Teile des Körpers gewährleistet.

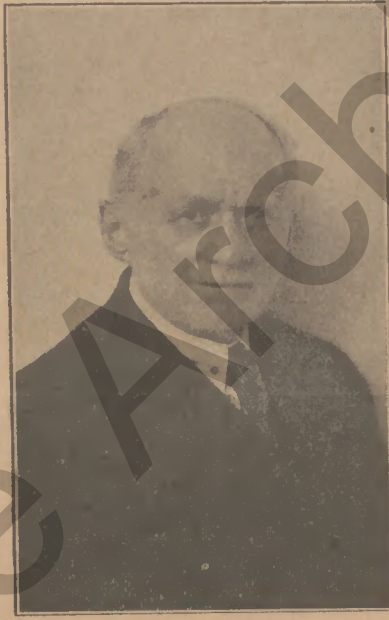
Tausende und Abertausende erlernen jährlich durch die Schwimmvereine die Kunst des Schwimmens. Kommt also auch Ihr, die Ihr bisher noch arbeitet steht, in unsere Reihen. Mag auch nicht in letzter Linie der Grund Euch hierzu anspornen, durch Fleiß und Ausdauer die Fähigkeit zu erlangen, im Notfalle einen Menschen vom Tode des Ertrinkens zu retten.

Aus Hütte und Schacht.

Veteranen der Arbeit.



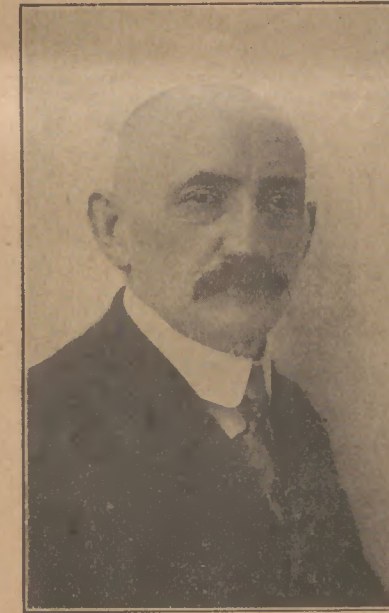
Wilhelm Böhm, geboren am 19. August 1865 in Dortmund, eingetretten auf Westphalia am 1. November 1884. Er war bis zum 1. Oktober 1890 als Maschinist tätig. Seitdem ist er Fördermaschinenführer auf Kaiserstuhl I.



Emil Leopold, geboren am 15. März 1850 in Christianstadt, Kreis Sorau (Brandenburg), trat, nachdem er bereits als Schlepper in Schlesien, als Leihbauer und Hauer in Schlesien und auf verschiedenen Betrieben in Westfalen gearbeitet hatte, am 15. Januar 1884 als Hauer auf Kaiserstuhl I ein. 1913 wurde er Invalide und ist seitdem Geschäftsausgeber auf Kaiserstuhl I.



Hermann Zyborowius, geboren am 3. Januar 1864 in Saalfeld, Kr. Mrobrungen (Sachsen) eingetretten auf Westphalia am 1. April 1880. Er war zunächst Schlepper und Anschläger, dann von 1887 bis 1896 Schachthauer. Er wurde dann Maschinist an der Seilzugmaschine und später am Ventilator. Seit 1902 ist er Schachthausführer auf Kaiserstuhl I. Ein Sohn ist auf Kaiserstuhl I, ein anderer auf Kaiserstuhl II tätig.



Friedrich Diethe, geboren am 20. Juli 1868 in Dorffeld, eingetretten auf Westphalia am 1. Oktober 1882. Er war bis 1884 Tagesarbeiter, wurde dann Schlepper und Hauer, wurde 1894 nach Kaiserstuhl II verlegt und am 1. Mai 1901 Aufsichtshauer. Nach dem Besuch der Bergschule von 1901 bis 1903 wurde er am 1. März 1903 Hilfsleiter auf Kaiserstuhl II, am 1. Juli 1905 Reviereileiter auf Kaiserstuhl I, am 1. Dezember 1920 Wettereileiter. Seit dem 1. März 1921 ist er Fahrleiter auf Kaiserstuhl I. Ein Sohn ist auf Kaiserstuhl I, zwei andere sind auf unserm Hüttenwerk tätig.

Von diesen Männern haben drei von Jugend auf, einer den größten Teil seines Lebens im Dienste unseres Werks gestanden, ein Vorbild für die junge Generation. Sie können mit Stolz auf ihr Leben zurückblicken.

Jubilare der Hütte.

Ihr 25jähriges Dienstjubiläum auf der Hütte feierten:

Uhe, Wilhelm, Hobler, Mehan, Werft, 17. 3. 25, Bannach, Stanislaus, I. Schweifer, Blechwerk, 21. 3. 25, Griefe, Karl, Kesselwärter, Kessel-Abtlg., 21. 3. 25,

Vimper, Georg, Hochheiler, Balzwerk V, 24. 3. 25, Teat, Friedrich, Maschinist, Masch-Abtlg., 2. 4. 25, Rob, Heinrich, Arbeiter, Stahlwerk, 3. 4. 25.
Den Jubilaren ein herzliches Glückauf!

Familiennachrichten.

Geburten.

Ein Sohn:

7. März, Johann; Figaszewski, Antonius, Plak. — 7. März, Walter Chlond, Ludwig, Hohen. — 8. März, Günter; Kramer, Mar, Thomaswerk. — 9. März, Wilhelm; Neumann, Emil, Thomaswerk. — 9. März, Bernhard; Nadiat, Bernhard, Hohen. — 10. März, Werner; Altmann, Wilhelm, Drahtverfeinerung. — 11. März, Ernst; Rosat, Ernst, Hohen. — 13. März, Gustav; Hohen, Franz, Blechwerk. — 15. März, Herbert; Hirsch, Hermann, Hohen. — 15. März, Hubert; Weidemann, Robert, Eisenbahn. — 15. März, Bruno, Rulinski, Theophil, Hohen. — 17. März, Werner, Koechel, Franz, Maschinen-Abtlg. — 19. März, Heinz; Diefel, Robert, Konsum-Büro.

Eine Tochter:

2. März, Hilbe; Schid, Franz, Maschinen-Abtlg. — 7. März, Ruth; Ebberg, Paul, Drahtverfeinerung. — 7. März, Waltraud; Ahnuth, August, Maschinen-Abtlg. — 8. März, Gertrude; Engel, Robert, Hohen. — 8. März, Erna; John, Gustav, Martinwerk. — 9. März, Liselotte; Wilsch, Hilarius, Elektrotechn. Abtlg. — 11. März, Edith; Rauch, Karl, Dreherei. — 12. März, Elfriede; Borowski, Joh., Maschinen-Abtlg. — 13. März, Selma, Schabram, Anton, ff. Steinfabrik. — 14. März, Erna; Rudelberg, Bruno, Seilbahn. — 16. März, Alwine; Weide, Karl, ff. Steinfabrik. — 16. März, Margitta; Pofall, Rudolf, Maschinen-Abtlg. — 18. März, Josefina; Bollbrecht, Franz, Hohen. — 19. März, Elisabeth; Stefauski, Franz, Balzwerk I.

Todesfälle.

15. März, Muffhaff, Franz, Bauabteilung. — 13. März, Ehefrau von Bogt, Emil, Martinwerk. — 13. März, Eberan von Danelling, Heinrich, Phosphatmühle. — 7. März, Walter, Kind von Heinrich, August, Maschinen-Abtlg. — 13. März, Fritz, Kind von Krause, August, ff. Steinfabrik. — 18. März, Rolf, Kind von Ebnis, Johann, Blechwerk.

Mitteilungen der Betriebskrankenkasse.

Vertretungssitzungen: im Monat April im Arztprechzimmer — Unfallstation I, nachmittags 5 Uhr.

Montag: Sanitätsrat Dr. Ohm. Wohnung: Viktoriastr. 16.

Dienstag: Dr. Petermann. Wohnung: Silberstr. 23.

Mittwoch: Dr. Weider. Wohnung: Jägerstr. 4.

Donnerstag: Dr. Jung. Wohnung: Gutenbergstr. 20.

Freitag: Dr. Memann. Wohnung: Weisenburgerstr. 29.

Samstag um 12 Uhr mittags: Dr. Barbrod. Wohnung: Eving, Bergstraße 39.

Für die Inanspruchnahme des Arztes ist ein Kurchein erforderlich. Der gelöste Kurchein hat eine Gültigkeitsdauer von 4 Wochen.

Kinderheim Schledehausen.

Aus früheren Transporten sind von den Kindern Wäsche und andere Stücke zurückgeblieben. Die Sachen liegen im Büro der Krankenkasse und können dort in Empfang genommen werden.

Gefunden wurden: Am 10. 3. 25 2 Schlüsselschlüssel mit je 5 Schlüsseln, am 14. 3. 25 1 Tabakdose, am 16. 3. 25 3 Schlüsseln, am 17. 3. 25 1 Schlüsselschlüssel mit 4 Schlüsseln, am 17. 3. 15 Geld (in der Nähe des Eingangs III). Diese Sachen können auf dem Büro Simon in Empfang genommen werden.

Verloren wurde am 10. 3. 25 1 rote Brieftasche mit Ausweispapieren. Der Finder wird gebeten, dieselbe auf dem Büro Simon abzugeben.

Rabattauszahlung der Konsumanstalt.

Für 1924 kommen 6% Rabatt in bar zur Auszahlung. Soweit die Beträge noch nicht abgeholt sind, können sie gegen Rückgabe der Rabattscheine jetzt in dem Konsumbüro, Hauptverwaltung, Eberhardstr. in Empfang genommen werden.

Spitzbürsten / Cocosbesen / Piasavabesen
Haarbesen / Handfeger / Schrubber
in tadelloser Ausführung zu äußersten Preisen.

Handgeflochtene Fußmatten, verschied. Größen
Reiserbesen (dreifach gebunden)
Pinsel verschiedener Größen
Weiden-Körbe aller Art

Alters- u. Invalidenwerk G.m.b.H.
Wanner Straße 306 Gelsenkirchen Wanner Straße 306

Unsere
gebrannten Kaffees
sind stets frisch geröstet und
zeichnen sich durch feines
Aroma und kräftigen Ge-
schmack aus. Machen Sie
einen Versuch; Sie werden
sich von der Güte und Preis-
würdigkeit überzeugen.

Für die
Kleingarten-Bestellung
bieten wir an:
**Gemüse-
und Blumensamen,
Erbsen und Bohnen.**

Für die Uebergangszeit bieten
wir besonders preiswert an:
Konserven
und zwar:
**Spargel, Erbsen, Bohnen,
verschiedene Gemüse, Obst.**

Ammoniak

ist in unseren
Verkaufsstellen
— vorrätig. —
* * *

Hoesch-Konsum-Anstalt

Verkaufsstellen: Bornstraße 191 — Flurstraße 192 — Stahlwerkstraße 8 — Dernerstraße 17.

CLEMENS

Modernes

Kaufhaus

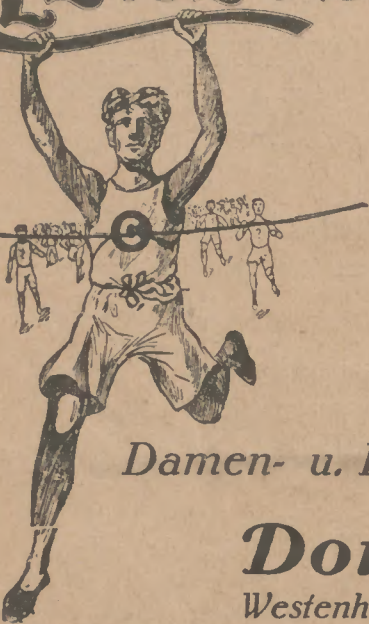
für

**Manufaktur- und
Modewaren,
Strümpfe,
Unterzeuge,
Arbeiter-
Bekleidung,**

Damen- u. Kinder-Konfektion.

Dortmund

Westenhellweg 102 — 106.



Westf.
Porzellan- und Glas-Niederlage

N. Hoffmann

Dortmund

Fernsprech-Anschluß 138 — Westenhellweg 1—3

Große Auswahl in Porzellan-,
Kristall- und Luxuswaren, Hotel-
Einrichtungen sowie Aussteuern.

Spezial-Kaufhaus

SINN & Co.
G. M. B. H.
DORTMUND

Strumpfwaren / Wollwaren / Baumwollwaren
Unterzeuge / Herrenwäsche / Handarbeiten

Damen- } Wäsche * Damen- } Konfektion
Kinder- }

Eigene Strumpf- und Wäschefabriken

Gegen

Husten, Heiserkeit, Verschleimung, Kratzen im Halse

Bronchiol-Tabletten

bewährtes Vorbeugungs- und Linderungsmittel.

Erhältlich in allen Apotheken und Drogerien.

Pharmazeutische Abteilung der westf. Essenzfabrik, G. m. b. H., Dortmund

GRAPHISCHE KUNSTANSTALT
W. CRÜWELL · DORTMUND

FERNSPRECHER 30, 31, 9316 UND 9317

BUCHDRUCK / STEINDRUCK / GUMMIDRUCK
KARTONNAGEN

GESCHÄFTSBÜCHERFABRIK