

Stimmenzeitung

VEREINIGTE STAHLWERKE



AKTIENGESellschaft

H Z III

DORTMUNDER UNION ★ HOERDER VEREIN

7. Jahrgang

Zuschriften für die „Stimmenzeitung“ sind zu richten an die Abteilung H (Literarisches Büro)

18. Juni 1931

Nachdruck nur unter Quellenangabe und nach vorheriger Einholung der Genehmigung der Hauptschriftleitung gestattet

Nummer 13

Fünf Minuten vor Zwölf!

Wie vor tausend Jahren zieht der Rhein, Deutschlands Schicksalsstrom, ruhig seine Bahn. Seine Ufer prangen im fröhlichsten Frühlingschmuck. Das freundliche Bild stimmt so gar nicht zu dem Ernst einer Tagung der Rot, zu der sich ernste, verantwortungsbewusste Männer aus allen Industrien in Düsseldorf versammelt haben. „Die Uhr zeigt fünf Minuten vor Zwölf. Sein oder Nichtsein der Nation steht auf dem Spiel!“ So ruft der Vorsitzende des Langnamvereins, Dr. Springorum, aus, und Tausende von Händen aus der Versammlung bestätigen ihm, daß er wahr gesprochen hat.

Oft hat die Wirtschaft gewarnt, den bisherigen Kurs der Wirtschaftspolitik zu steuern. Schon im Jahre 1925 hat sie mit Nachdruck eine

Verbilligung und Vereinfachung der öffentlichen Verwaltung verlangt, die den durch Krieg und Nachkriegszeit aufgeblähten Staats- und Kommunalapparat auf ein gesundes Maß zurückzuführen, die öffentlichen Ausgaben beschränken und einen wirksamen Abbau der öffentlichen Lasten schaffen sollte. Man hörte nicht auf sie. Jetzt aber ist es soweit: man sieht ein, daß die Warnungen der Wirtschaft richtig waren.

Jetzt ist es fünf Minuten vor Zwölf!

Immer wieder ist festzustellen, daß politische Rücksichtnahme und parteipolitische Erwägungen wirtschaftliche Erkenntnisse nicht zum Durchbruch kommen lassen. Diese Fragen werden dann meist auf Kosten des Unternehmertums und seines Verhältnisses zur Arbeiterschaft ausgetragen. Diese aber müssen es ablehnen, sich durch die politisch-parlamentarischen Methoden in einen Gegensatz zu unserer Arbeiterschaft hineinspielen zu lassen. Gerade weil sie die Verantwortung für die Geschicke ihrer Hunderttausende von Arbeitern übernehmen und es als ihre vornehmste Aufgabe ansehen, Arbeits- und Lebensmöglichkeiten zu schaffen, müssen sie allen denen Kampf ansagen, die der notwendigen freien Wirtschaftstätigkeit noch weitere Fesseln anlegen wollen.

Ein zweiter Redner und Wirtschaftsführer, Kommerzienrat Neusch, sagt: „Was ist nun zu tun?! Die Antwort ist einfach und klar: Wir sind ein armes Volk! Nach den Feststellungen des Institutes für Konjunkturforschung ist unser heutiger Spargelverbestand der vom Jahre 1895. Unser Volksvermögen ist auf die Hälfte des Vermögens der Vorkriegszeit zurückgegangen. Wir können uns die enorm gesteigerten Personalausgaben der öffentlichen Hand, die im Jahre 1913 je Kopf Mark 38,30 betrugen und heute auf Mark 93,60 je Kopf angewachsen sind,

nicht mehr leisten. Armut kann nur durch Opfer, Fleiß und Arbeit überwunden werden. Wir müssen uns nach oben hungern, wie das alte Preußen nach den Freiheitskriegen, oder wir bleiben dauernd unten! Die Forderung der Notstands- und Sparsamkeitspflicht muß bis zum äußersten in Geltung treten! Wir müssen auf allen Gebieten des öffentlichen, wirtschaftlichen und privaten Lebens in Einnahmen und Ausgaben zunächst einmal die Verhältnisse, wie sie vor fünf bis sechs Jahren bestanden, wieder herstellen. Nur dann werden wir in der Lage sein, das erschütternde große Heer der Arbeitslosen auf ein Mindestmaß zurückzuführen. Daß daneben die Reparationsfrage einer anderen Lösung zugeführt werden muß, ist selbstverständliche Voraussetzung.“ — Wenn Europa Deutschland vor die Hunde gehen läßt, so wird es bald selbst dem Bolschewismus zum Opfer fallen. — Auch Führer aus fast allen großen Industriezweigen

der Textilindustrie, dem Bergbau, der Kleineisenindustrie und dem Banlgewerbe, nicht zuletzt auch der Landwirtschaft, erheben ihre warnenden Stimmen. Blutiger Ernst spricht aus ihren Darlegungen; die zeigen, daß auch in allen diesen Zweigen der Zeiger der Uhr auf fünf Minuten vor Zwölf stehe, daß fast alle zum Erliegen kommen müssen, wenn nicht in letzter Minute eine gründliche Umkehr von der verkehrten Wirtschaftspolitik der letzten Jahre erfolgt, wenn man nicht endlich der Wirtschaft ihre volle Freiheit wiedergibt,



Heidekatze

Aufnahme von H. Nolte, Zentralwerbestelle

wenn man sich nicht abwendet von dem verderblichen Staatssozialismus, der in anderen Ländern bereits seinen Bankrott hat erklären müssen. — Wohin treiben wir, wenn wir, wie bisher, alles, auch wirtschaftl. Dinge unter dem Gesichtswinkel der Parteipolitik auffassen? „Es ist der Sinn jeder Volksgemeinschaft, und jeder nationalen Regierung, ruft der bekannte Großindustrielle Fritz Thyssen aus, daß das Ziel aller Politik eine gesunde und starke deutsche Nation sein muß. Das bedingt, daß die Auswüchse der Parteiwirtschaft beseitigt werden.“ Die Regierung darf sich nicht von links oder rechts beeinflussen lassen. Beamte dürfen keine Politik treiben, ebenso wenig wie die Reichswehr das darf. Eine Regierung muß auch überparteilich sein.

Wie schlimm es um unsere Finanzpolitik bestellt ist, zeigte der Führer der rheinischen Braunkohlenindustrie, Dr. Silverberg. Man hat die Industrie in Grund und Boden gesteuert; ihr alles Blut abgezapft. Unsere Finanzen sind ganz und gar in Unordnung geraten. Staatliche Ordnung aber ist dringend notwendig, sie bedeutet eine Neuordnung des Staates im Sinne der Verbilligung und Vereinfachung der Verwaltung des Staates.

Ein deutscher Wirtschaftsplan tut uns not, das war gewissermaßen die Zusammenfassung all der ernstesten Worte, die Dr. Brügel zu einem praktischen Vorschlag folgendermaßen vereinigte:

1. Unsere ganze Wirtschafts- und Finanzpolitik muß mit dem Ziel der Stärkung unseres Binnenmarktes und der Eigenkapitalbildung umgestellt werden. Nur ein Land mit einem starken Binnenmarkt kann auf die Dauer eine erfolgreiche Exportpolitik treiben. Export und Binnenmarkt werden immer in einem gewissen Verhältnis stehen müssen. Nur durch Kapitalbildung wird der Wiederauftrieb der Wirtschaft eingeleitet und die Arbeitslosigkeit überwunden.

2. Auf Jahre hinaus muß Deutschland von allen Tributzahlungen, soweit sie nicht durch Sachleistungen abgetragen werden können, befreit sein. Es ist ein wirtschaftlicher Wahnsinn, von einem Lande, dem so ungeheure Teile seines Volksvermögens genommen worden sind, neue Tribute zu erpressen, bevor es seine Wirtschaft wieder aufgebaut und in Ordnung gebracht hat. Daß dies nach diesen ungeheuren Lasten des Krieges, nach der Revolution, nach der Inflation nur langsam und in harter Arbeit erreicht werden kann, wird jeder, der guten Sinnes ist, verstehen.

3. Die Gläubigerstaaten müssen, wie das schon in Paris bei der Gründung der internationalen Bank beabsichtigt war, Deutschland in seinen Bemühungen, Absatzmärkte für seine Industrieerzeugnisse zu finden, unterstützen. Man kann nicht auf der einen Seite von einem Lande Geldzahlungen verlangen und auf der anderen Seite sich gegen den Empfang seiner Waren absperrern.

Mit einem so aufgebauten Plan hinter sich wird die Regierung erfolgreiche neue Verhandlungen aufnehmen können. Es ist Sache des Schuldners, ihn aufzustellen. Die Gläubiger mögen entscheiden, ob sie ihn annehmen oder nicht. Es wird sich zeigen, wer den Mut hat, die Folgen bei einer Ablehnung zu übernehmen.

Mit diesem praktischen Ergebnis schloß diese bedeutsame Tagung. Sie zeigte die furchtbare Not, in der sich die deutsche Wirtschaft befindet. Wenn auch zunächst nur die rheinisch-westfälische Industrie gemeint war, so gilt das, was hier gesprochen wurde, doch für die Industrien ganz Deutschlands, wie zahlreiche Tagungen der letzten Zeit erwiesen und viele Teilnehmer aus dem ganzen Reiche bekundet haben.

Die Notverordnung: ein Fehlschlag

Die langerwartete Notverordnung ist in den ersten Tagen des Juni veröffentlicht. Was viele befürchteten, ist eingetreten. Sie bringt uns eine Fülle von neuen Lasten und setzt damit die Art und Weise (das System) des Wirtschaftens fort, das uns nun durch eine Reihe von Jahren nach dem Kriege in dieses Elend geführt hat. Furchtbare Steuern für den einzelnen wie für die Wirtschaft werden ausgeschrieben; Kürzungen von Gehältern, Sozialrenten und Einkommen werden verordnet, und man hofft daraus die Summen zu gewinnen, die zu einer Gleichstellung des Reichshaushaltes notwendig sind. Man hofft vergeblich! Denn immer hat sich in der letzten Zeit noch erwiesen, daß neue Belastungen der Wirtschaft durch Steuern, Soziallasten oder sonst durch Erhöhung ihrer Selbstkosten ganz von selbst neue Einschränkungen, Stilllegungen, neue Arbeitslosigkeit zur Folge haben. Dadurch wird aber auf anderem Gebiete das, was an Steuern mehr aufkommt, auch wieder ausgegeben. Ein unfeliger Kreislauf!

Was war nötig? Man mußte eine gründliche Umkehr an den jetzigen Wirtschaftsmethoden halten. Denn es steht fest, daß uns diese Methoden dahin gebracht haben, daß der Unterschied zwischen der im Dezember 1929 gelegentlich der Propaganda zur Annahme des Young-Planes versprochenen Lastensenkung von 920 Mill. Mark und der tatsächlich eingetretenen Lastensteigerung rund 5 Milliarden Mark beträgt, ein Betrag, der sich durch die neue Notverordnung auf 6 bis 6,5 Milliarden Mark erhöhen wird. Nur noch etwa 75 Prozent der laufenden Ausgaben können durch ordentliche Einnahmen aufgebracht werden, während der Rest grottenteils durch Kreditaufnahme „gedeckt“ werden muß, d. h. durch Vornahme künftiger Einnahmen; schon in den Voranschlag für den Reichsetat 1931 mußten deshalb nicht weniger als 900 Mill. Mark an Schuldentilgung und -verzinsung eingelegt werden. Die Gesamtverschuldung der öffentlichen und privaten Wirtschaft kann zurzeit auf 75 bis 80 Milliarden Mark geschätzt werden, von denen ungefähr 25 Milliarden Mark kurzfristige Kredite (davon 10 bis 11 Milliarden aus dem Ausland) sind. Diese Entwicklung ist in der Hauptsache dadurch entstanden, daß die unheilvolle Parteipolitik des gesamten öffentlichen Lebens in Deutschland eine organische Sparpolitik unmöglich machte und daß die Beamtenschaft zum Ausbau ihrer Positionen planmäßig eine Aufblähung des öffentlichen Aufgabenbereiches betrieb. Durch die neue Notverordnung wird dieses System der Systemlosigkeit fortgesetzt; in ihrem Kernpunkt sind die neuen Maßnahmen nichts anderes als eine Abschiebung der Finanznot der öffentlichen Hand auf die Wirtschaft und den privaten Steuerzahler. Dadurch treten neue Belastungen ein; der wirtschaftliche Zusammenbruch rückt näher; die Beträge, die für den kommenden Winter stärkster Millionen-Arbeitslosigkeit

Es ist fünf Minuten vor Zwölf! Die Regierung wird diesen ernstesten Mahn- und Notruf verantwortungsbewußter Männer nicht ungehört lassen dürfen.

Die von etwa 1500 Vertretern von Industrie und Wirtschaft besuchte Riesen-Versammlung nahm die folgende bedeutsame Entschliebung unter einmütigen Beifall an:

Die Gesamtlage in Deutschland drängt die Regierung zu entscheidenden Maßnahmen. Die schwere Notzeit, die wir durchleben, verträgt keine parteipolitischen Rücksichten mehr. Das Volk erwartet vom Reichkanzler eine entschlossene Führung und die Wahl von Mitarbeitern, die nur nach Sachkenntnis und Befähigung vorzunehmen ist.

Mit Halbheiten werden wir diese Krise nicht überwinden, sondern nur durch klares, entschlossenes Handeln und durch Arbeit und Opfer. Die Zusammenbrucherscheinungen auf allen Gebieten unseres staatlichen wirtschaftlichen und kulturellen Lebens müssen alle, die sich verantwortlich fühlen für die Geschicke unseres Volkes, mit allerhöchster Sorge erfüllen. Die Unternehmerschaft fühlt diese Verantwortung. Ihr aber sind die Hände gebunden, um durchgreifend helfen und handeln zu können.

Die westdeutsche Wirtschaft verlangt von der Regierung einen klaren, auf Jahre hinaus abgestellten Plan zur Herstellung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben. Dabei muß die Reichsregierung auf die übertriebene Ausgabenwirtschaft der gesamten öffentlichen Hand ohne Rücksicht auf Zuständigkeitsfragen einwirken. Fehlende gesetzliche Handhaben sind sofort zu schaffen.

Sie verlangt die Abstellung der kapitalzerstörenden Gesetze und Verordnungen.

Sie verlangt die Wiederherstellung der Bewegungsfreiheit der privaten Wirtschaft und die Beschränkung der regierenden Stellen auf wirkliche und reine Staatshoheitsrechte.

Sie verlangt die Aufstellung eines deutschen Planes zur Abwicklung der internationalen Verschuldung als Grundlage für die kommenden Verhandlungen.

Die rheinisch-westfälische Wirtschaft wird den Kampf für diese Forderungen mit Nachdruck führen und sich mit aller Kraft für ihre Verwirklichung einsetzen.

gepart werden müßten, werden schon jetzt ausgegeben; auch der politische Gefahrenpunkt rückt dadurch immer näher. Es hat sich gezeigt, daß die Mittel, mit deren Hilfe man den Zusammenbruch des Systems hinausschieben wollte, diesen Zusammenbruch noch schlimmer gestalten werden; man hat solange auf Kosten der Zukunft gewirtschaftet, daß diese Zukunft jetzt leer und öde vor uns liegt.

Was war also notwendig?, fragen wir nochmals. Was hätte die Notverordnung uns bringen müssen? — Einen planmäßigen Abbau aller Ausgaben für öffentliche Zwecke, in Reich, Ländern und Gemeinden. Eine durchgreifende Verwaltungsreform, eine erhebliche Verbilligung und Vereinfachung unseres aufgeblähten Apparates. Eine scharfe, viel schärfer als geübene Senkung aller Ausgaben der öffentlichen Hand, eine grundlegende Reform unserer gesamten Sozialversicherung, die auch mit den jetzigen Mitteln nicht aufrechterhalten werden kann und bald zusammenbricht. Was sagte der Reichsarbeitsminister und frühere Gewerkschaftler Stegerwald vor kurzem? „Wir müssen unsere Lebensgewohnheiten umstellen, wir müssen von der Vorstellung herunter, daß ein Volk, das den größten aller Kriege der Geschichte verloren hat, etwa nach diesem Kriege weniger zu arbeiten brauche und besser leben könnte als vorher. Das deutsche Volk muß jedenfalls alles tun, was seinerseits für die Gesundung von Staat und Wirtschaft geschehen kann. Die Hauptursache der ungeheuren Weltwirtschaftskrise können wir nicht beseitigen. Wohl aber kann Deutschland, nachdem es mit großen Anstrengungen sein eigenes Haus so gut wie möglich bestellt hat, sagen: Jetzt ist die Stunde Europas und Amerikas gekommen.“

Leider hat die Notverordnung nicht den rechten Weg gefunden, der uns zu einer solchen Umstellung unserer Lebensgewohnheiten zwingt. Sie mußte ganz anders aussehen. So ist es nur eine Verschleierung, eine kurze hinauszögerung des jetzigen Elends, — ein Fehlschlag!

Trotz aller schlechten Erfahrungen ist auch jetzt noch das deutsche Volk zu Opfern bereit. Die Voraussetzung für sie ist aber, daß sie Sinn und Zweck haben und nicht die alleinige Absicht verfolgen, ein System zu schützen, dessen Zusammenbruch überhaupt nicht mehr aufhaltbar ist. Das Ziel, um das sich allein noch Opfer lohnen, darf nur ein Idealziel sein, d. h., es darf nur im Nutzen der gesamten Nation und des Volkstums liegen, darf also nur dem Ziel der Befreiung Deutschlands dienen. Dieses Ziel läßt sich jedoch nicht auf dem Wege einer solchen Notverordnung erreichen, auch nicht mit den unglückseligen Methoden unserer Parteipolitik, sondern nur auf dem Boden einer großen, nationalen Volksgemeinschaft aller Stände und Berufe. Es ist noch nicht zu spät. Hoffentlich wird das Ziel in letzter Stunde erkannt.

Kameradschaftlichkeit hilft Unfälle verhüten!

Jede Störung an Maschinen und Anlagen, alle besonderen Vorkommnisse an elektrischen Leitungen, wie Kurzschlüsse usw. dem Ablöser mitteilen! Ein kurzes Wort erspart dem Arbeitskollegen

Schmerzen und Sorge! Dir aber erspart es Gewissensbisse!

Ein Mann, der uns heute fehlt . . .

Zur hundertjährigen Wiederkehr des Todestages des Reichsfreiherrn vom und zum Stein

In einer Zeit der größten Erniedrigung Deutschlands, zu Beginn des vorigen Jahrhunderts, ward unserem Vaterlande ein Mann gegeben, der nicht nur die Geschichte des Preußenstaates, sondern die des ganzen Deutschen Reiches — das allerdings kaum mehr als ein solches zu bezeichnen war — zum Besseren zu lenken wußte, dessen glühendster Wunsch ein einziges und einigtes Deutschland war: der Reichsfreiherr vom und zum Stein.

Reichsfreiherr war er, und aus Nassau stammte er —, aber weder sein Reichsfreiherrtum noch seine kleinstaatliche Herkunft haben ihn jemals bewegen können, etwa einseitig auf die Besserstellung seines Standes oder auf die Vorteile der Kleinstaaten bedacht zu sein. Was immer er sann, riet und tat —, stets war es auf das Wohl des großen deutschen Vaterlandes und aller seiner Bewohner gerichtet.

Im Jahre 1757 geboren, wuchs er im Schatten des kleinstaatlichen Nassauer Hofes auf, und da er auf Grund seiner Eignung zum Erben der väterlichen Güter erwählt wurde, studierte er Jura, um später in den Staatsdienst zu treten —, und der Rat des mit der Familie Stein befreundeten Staatsministers von Heintz wie auch eigener Drang dürften gleichermaßen dazu beigetragen haben, daß der junge Stein sich nicht in den Dienst des Kaisers, sondern in den des großen Preußenkönigs Friedrich stellte.

Westfalen, das Land der roten Erde, „das Land von Wittekind und Teut“ wurde die Stätte, wo er theoretisch und praktisch die Grundlagen für jenen stolzen Bau fand, den er, der hier noch herrschenden freieren Stellung des einzelnen folgend, in einem freieren Deutschen Reich aufzurichten gedachte. Wenn das von ihm Erstrebte erst einer späteren Generation gelang —, die Schuld Steins ist es wirklich nicht.

Der König sandte ihn nach dem Westen seines Reiches, von dem er selbst, wie aus verschiedenen seiner Erwägungen hervorgeht, nicht recht wußte, welche Werte dort oben schlummeren, zum Teil auch schon in der Hebung begriffen waren. Hier, wo schon seit anderthalb Jahrhunderten alles Geschäftigkeit war, wo in den Tälern der Ruhr, Ennepe, Volme, Renne und all der andern kleinen, lustig Räder

treibenden Flüssen bereits die Eisenhämmer schaffend pochten, wo die Knappen auf Erz und Kohle schürften, wo die Leinenindustrie (im Kleinfachen und Zedlenburg-Ravensbergischen) in Blüte stand, war das erste Feld seiner Tätigkeit. Hier, wo ein freies Bauerngeschlecht wohnte, erwuchs ihm in unermüdlichem praktischen Wirken die Gewißheit, daß dieses Blühen und diese Freiheit auf alle deutschen Lande übertragen, auch zur Freiheit nach außen führen müsse.

Zunächst aber forderten noch zahlreiche Dinge — allerdings keineswegs unwichtiger, sondern durchaus im Rahmen seines Willens liegender Natur — seine ganze Kraft. Was heute unsere Wirtschaft nur gegen allerstärksten Widerstand durchziehen kann, weil man ihren heute wieder so notwendigen Kampf um die Freiheit des Reiches durch die Freiheit der Wirtschaft verkümmert, das war auch seine Aufgabe. „Rationalisierung“ nannte er es noch nicht —, aber nichts anderes will sein Erlaß vom August 1784, der sich gegen den wenig ausgiebigen Grubenbau wendet, und schwere Klagen führt er über die mangelhafte Organisation des Ruhrbergbaues. Und half er hier durch neue Befahrungsvorschriften, durch Empfehlung des Tiefbaues und der Feuermaschinen, durch Neuordnung des Marktscheidwesens und Verbesserung der Abbauborschriften dem Ruhrbergbau zu besserer Förderung, so sorgte er darüber hinaus durch Schaffung von geeigneten Abtransportwegen auch dafür, daß das mehrgeförderte Gut günstig abgesetzt werden konnte.

Aber nicht nur die Sorge für den Bergbau oblag ihm hier auf der Burg zu Wetter —, er hatte auch die Fabrikaufsicht zur Einführung neuer Erfindungen usw. So half er u. a. der durch die englisch-französische Konkurrenz schwer danniederliegenden Leinenfabrikation zu Ravensberg-Zedlenburg, indem er ihren Zusammenschluß zum Zwecke gemeinsamen Flachsanbaues för-



Hängende Zweige
Aquarell von A. Sanner

derte. Und im Westfalenlande und den übrigen ihm unterstellten Landesteilen vervollkommnete er die dort bereits bestehende Selbstverwaltung, auf der sich später seine Städteordnung aufbauen sollte. Hier führte er aber auch schon die Zoll- und Steuervereinfachung

Gesundheit ist Reichtum — bewahre sie gut!

Ideale

Da, wo du bist, wo du bleibst, wirke, was du kannst, sei tätig und gefällig und laß dir die Gegenwart heiter sein.
Goethe

Ich traf einmal einen Mann, der von der Arbeit kam. Da wir den gleichen Weg zu gehen hatten, sprachen wir miteinander und unterhielten uns über dieses und jenes. Er sagte mir, daß ihm das Leben in der Industrie keine Freude mache, weil sie häßlich sei und die Menschen von Jahr zu Jahr elender und ärmer mache. Sein Ideal war, Bauer zu sein und irgendwo zu leben, wo sich im weiten Umkreis kein Großwerk und keine Fabrik befindet.

II.

Von dieser Zeit an habe ich viel über die Ideale der Menschen nachgedacht und gefunden, daß ihre Ideale nicht immer Ideale sind. Es gibt Menschen, die ihre Gedanken stets dort liegen haben, wo sie nicht liegen sollten. Überall wähen sie das Gute und Schöne, aber nur nicht da, wo sie sind. Sie grübeln und träumen und werden unzufriedener mit jedem Tag. Zu guter Letzt sitzen sie auf ihren Wünschen wie auf einem Trümmerhaufen, ohne das Leben verstanden und das Geringste erreicht zu haben.

III.

Daß der eine oder der andere gerne anderswo sein möchte, ist zu verstehen. Aber daß um dieses Wunsches willen das, worin er lebt, als verflucht gelten soll, muß mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen werden. Vor allen Dingen, wenn es sich um die Industrie handelt. Gerade sie setzt sich doch aus soviel Schönem zusammen, ganz abgesehen davon, daß sie jedem

Menschen, der in ihr wirkt und schafft, Gelegenheit gibt, Großes und Wertvolles zu leisten und zu empfangen.

IV.

Nur das ist ideal, wenn einer sich zurecht findet, wo er ist, sich ein Ziel setzt und dieses unter Anspannung aller Kräfte freudig zu erreichen sucht. Der Mensch vermag viel, wenn er nur ernstlich will. Und wenn einer so denkt und handelt, wird er auch erkennen müssen, daß das Leben ebensolchen Wert hat zwischen Gerüsten und Maschinen wie da, wo im weiten Umkreis keine Seife und keine Fabrik zu sehen ist.

Heinrich Bergmann

Erlesenes

Menschen von dem ersten Preise
Lernen kurze Zeit und werden weise;
Menschen von dem zweiten Range
Werden weise, lernen aber lange;
Menschen von der letzten Sorte
Bleiben dumm und lernen nur Worte.

Aus dem Chinesischen

Des Lebens Kunst ist leicht zu lernen und zu lehren:
Du mußt vom Schicksal nie zu viel begehren;

Der, welchem ein bescheid'nes Los genügt,
Hat einen Schatz, der nie verzieht.
Ludwig Beckstein.

Das lebhafteste Vergnügen, das ein vernünftiger Mensch in der Welt haben kann, ist, neue Wahrheiten zu entdecken; das nächste nach diesem ist, alte Vorurteile loszuwerden.
Friedrich der Große.

ein, die den kleinlichen und einengenden Abschluß jedes Ländchens gegen das andere zum Nutzen aller beseitigte. Als dann im Jahre 1802 u. a. die Bistümer Paderborn, Hildesheim und zum Teil auch Münster an Preußen fielen, da unterzog er sich der keineswegs dankbaren und leichten Aufgabe, die Ueberführung in preussischen Besitz vorzunehmen. Aber auch den Sorgen der Landwirtschaft lieb er sein Ohr, und in den Eisenhämmern war er ein oft gesuchter und stets rathbereiter Gast, so daß man ihm, als er im November des Jahres 1804 als Minister für Handel und indirekte Steuern nach Berlin berufen wurde, nur ungern scheiden sah, wiewohl die sonst so verschlossenen Westfalen nicht wenig stolz darauf waren, daß ihr Oberbergerrat in eine solche Stellung aufrückte.

Hier in des Staates Hauptstadt harrten des Ministers, den man „dort, wo der Märker Eisen reißt“, als den feierte, der die Bevölkerung vor der Hungersnot gerettet, der nach verlorenem Krieg Handel und Wandel wieder in Schwung gebracht, die Fabrikation und den Bergbau gehoben hatte, neue und schwere Aufgaben.

Wie er im Westfälischen durch Anlage von Verkehrswegen und durch bessere Ausnutzung der Wasserstraßen den Absatz förderte und die Zollschranken zu beseitigen versuchte, so machte er es jetzt als Minister im Großen. Sein Versuch, den unglückseligen Krieg von 1806/07 zu finanzieren, scheiterte leider, ebenso aber, und zwar am Widerstand des inzwischen zur Regierung gelangten König Friedrich Wilhelm III., das Bemühen Stein's schon jetzt die durch Ueberalterung untauglich gewordenen Hauptträger des Staates, Heer und Bürokratismus, zu reformieren. Diese Bestrebungen führten sogar — obgleich von einigen aufrechten Männern, darunter dem alten Haudegen Blücher, unterstützt — dahin, daß der König, von seinen Ratgebern geflissentlich unterstützt, in Stein seinen persönlichen Feind sah und ihn, der im Westen wie in der Landeshauptstadt schon so viel für die deutsche Heimat getan, als „widerspenstigen, hartnäckigen, trohigen und ungehorsamen Staatsdiener, der aus Leidenschaft und aus persönlichem Haß und Erbitterung handle“, kurzerhand entließ.

Es bedurfte der ganzen Seelengröße eines Stein, daß er, der noch in der Konferenz von Osterode nach dem dritten Koalitionskrieg nicht nur das Schlimmste für das Land abgewendet, sondern auch das Privateinkommen des Königs gerettet hatte, nach dieser weniger als schlichten Entlassung doch weiter der Kämpfer für Preußen in der Hoffnung auf ein neues Deutsches Reich blieb. Wieder in Nassau, entwarf er die sogenannte Nassauer Denkschrift, die sich mit der Erneuerung Preußens befaßte. Und als der Zilsiter Friede das unglückliche Land um die Hälfte verkleinerte und die Königsberger Konvention den Restteil durch immer wieder neue und — wer von uns heute Tributpflichtigen kennt diese Taktik nicht? — in ihrer Höhe gar nicht festgelegten Kriegsschadigungen belastete, da kämpfte er mit Gewalt das Fieber nieder, als der Ruf des gleichen Königs, der ihn verabschiedet hatte, wieder an ihn erging.

Was für eine gewaltige Aufgabe aber wartete seiner! Nur durch die Umgestaltung der Staatsbehörden, durch die — in unserer Zeit leider beinahe nur noch auf dem Papier stehende — kommunale Selbstverwaltung, die ihren Niederschlag in der Stein'schen Städteordnung vom 19. November 1808 fand, konnte er den einzelnen Staatsbürger auch für diesen seinen Staat interessieren. Eine das Gleiche für die Bauernschaft bezweckende Landgemeindeordnung blieb leider Entwurf, doch wurde am 9. Oktober 1807 die Erbuntertänigkeit der Bauern aufgehoben, und Aufhebung des Junktzwanges und Einführung der Gewerbefreiheit interessierten auch wieder weitere Kreise für den Staat. So ging Stein, von Mitarbeitern wie Frey, Gneisenau, Scharnhorst, Hardenberg, Binde und anderen tatkräftig unterstützt, Schritt für Schritt vor, um einen Staat zu schaffen, den zu verteidigen auch der weniger ideal Gesonnene ein Interesse haben mußte. Sein weiteres Streben ging, wobei ihm später, vor allem auch in der Verbannung, Ernst Moritz Arndt tatkräftig half, auf die Schaffung eines Volksheeres hin, dessen rechter Vater dann Scharnhorst wurde.

Als jedoch der große Korse durch Zufall erfuhr, welches Feuer unter der Asche glomm und wer es zu hellem Ausflodern schürte, da mußte Stein, der noch kurz zuvor die völlige Befreiung des Landes von feindlicher Besatzung versucht hatte, die aber an der Unerbittlichkeit der Franzosen scheiterte, zurücktreten. Und drei Monate später, am 18. Dezember 1808, wurde durch ein in Madrid gegebenes Dekret des siegreichen Franzosenkaisers „Der namens Stein“ zum Feinde Frankreichs und des Rheinbundes erklärt, seine Güter beschlagnahmt und er selbst in Acht erklärt. Er flüchtete nach Oesterreich, wo er vergeblich bemüht war, indirekt in die preussischen Geschicke einzugreifen, und tiefe Niedergeschlagenheit erfaßte ihn nach dem für Oesterreich unglücklichen Ausgang des Krieges mit Frankreich. Neuen Mut faßte er, als er im Mai des Jahres 1812 vom Zaren nach Rußland berufen wurde, das mit Frankreich im Streite lag. Hier mußte er alle Minen springen lassen, um, immer auf die Auferstehung seines Volkes bedacht, den Franzosenkaiser dadurch zu schwächen, daß der Zar das französische Friedensangebot ablehnte. So kam der Rückzug der Franzosen und ihrer Verbündeten durch die Kälte des russischen Winters, kam der Uebergang über die Beresina und das Ende der großen Armee —: „mit Mann und Roß und Wagen, so hat sie Gott geschlagen!“

War dem Freiherrn vom Stein in Preußen wie in Rußland, hier besonders bei der Bildung der deutschen Legion, Arndt ein treuer Helfer im Ringen um des Volkes Seele und Freiheit, so brachte auf militärischem Gebiet der ostpreussische Truppenführer General von York den Stein ins Rollen, indem er sich mit seinem Korps von den Franzosen loslagte. Um aber loszuschlagen, bedurfte es doch erst noch der Rückkehr des geächteten Stein nach Königsberg, wo er kurzerhand den Landtag einberief, der dann die Ausstellung einer 20 000 Mann starken Landwehr beschloß, und die Kontinentalperre aufhob. Doch die alte deutsche Uneinigkeit machte dem unermüdlichen Kämpfen um Preußens Ruhm und Deutschlands Wiedererstehen noch manchen Strich durch die Rechnung, bis schließlich der Größenwahn Napoleons dafür sorgte, daß sich Oesterreich zu Preußen und Rußland gesellte. Nach der Schlacht bei Leipzig war es Stein, der mit die Fortführung des Krieges verlangte, um zu einem dauerhaften Frieden zu gelangen, und ihm oblag später auch die Verwaltung des besetzten Gebiets. — So hatte er sein gerüttelt Maß zur Wiedererstarung deutschen Landes und dessen Befreiung von der Fremdherrschaft beigetragen; was ihm aber als Hauptziel seines Wirkens vorgeschwebt hatte, ein auch im Inneren vollkommen freies Volk, das hatte er nur zu geringem Teil erreicht. Denn sein Kampf hatte ja unter unsagbaren Mühen auch den zahllosen kleinen Fürsten gegolten, die den Rechten des Bürgers, Bauern und Arbeiters, und vor allem der von ihm erträumten Reicheinheit entgegenstanden. Wer nun aber im Reichsfreiherrn vom Stein, der sich alsbald enttäuscht nach seinem Besitztum bei Lünen in Westfalen, zurückzog, wo er das ehemalige Prämonstratenserkloster Schloß Rappenberg erworben hatte, einen „Revolutionär“ nach heutigem Begriff sehen wollte, der wäre arg im Irrtum. Wie er stets den Standpunkt vertrat, daß alles Wertvolle, besonders aber die Freiheit, nicht geschenkt, sondern erworben werden müsse, so verwarf er trotz seiner Stellung gegen die Fürsten doch die „unverantwortliche Herrschaft der unverständigen Masse“. Selbstverwaltung im Kleinen und ständige Gliederung — das waren die Grundzüge seiner Demokratie.

Mannigfache Enttäuschungen warteten seiner auf diesem Gebiete noch, ehe im Sommer 1831 die schwarzverkleideten Pferde den Wagen, auf dem die sterblichen Ueberreste des großen Kämpfers den Weg nach dem Stammschlosse derer vom und zum Stein nahmen, von Rappenberg nach Nassau zogen. Dort ruht er in der Familiengruft. Wenn er aber in unserer Zeit — bis vor kurzem, als man das Rappenerberger Schloß zum Stein-Museum wandelte — auch nicht allzuoft genannt wurde: es zeugt doch nicht nur der Turm auf dem Kaisberg bei Wetter an der Ruhr von seinem Wirken. Die ragenden Schöte und Hochöfen, die — leider heute vielfach stillstehenden — Räder der Fördertürme — sie alle künden vom Schaffen des Mannes, welcher der Rhein-Ruhrindustrie in ihren bescheidenen Anfängen eifrigster Förderer war; und eine Schachtanlage unserer Bergbaugruppe Dortmund trägt seinen Namen. — Das heute zwar wieder wie vor mehr als hundert Jahren gefnechtete Deutschland aber ruht noch heute, wenn auch nicht von ihm gegründet, so doch auf den von ihm mitgeschaffenen Grundlagen, und zwar in wirtschaftlicher wie geistiger Beziehung.

Stolz konnte er, der Sohn des Kleinstaates Nassau und „Wahlwestfale“, von sich sagen: „Ich habe nur ein Vaterland, das Deutschland heißt!“ Das Lesen seiner Briefe und Schriften zwingt unerbittlich zu Vergleichen mit der Jetztzeit. Wer denkt nicht an den heutigen wirtschaftsfremden, alles Lebendige durch Paragraphen meistern wollenden Staatsbürokratismus, wenn Stein sich gegen die „bloße Bürokratie, deren Anvollkommenheit wir kennen“, ausspricht? Waren auch ihre Ausnützer andere als heute, das System und der Schaden für das Land waren die gleichen. Und könnte es nicht in unseren Tagen sein, daß Stein den „höhnischen Uebermut und rohen Druck“ lobte, den die Feinde Deutschlands auf dieses ausübten, „weil dadurch in den Menschen ein reger Anzwill, ein Streben, ihre Fesseln zu zerbrechen, erregt und das Verjinken in den Todesschlaf verhindert werde?“ Unsere Gegner haben seit damals nichts dazugelernt — wieder bedrückt man das deutsche Land bis zum Weißbluten, und wir können mit dem Reichsfreiherrn sagen: „Ans wird das Schicksal vor sich herstoßen, groß und klein wird sich von neuem elend benehmen, Einzelne werden sich aufopfern und untergehen, die überlebenden Schufte werden frohlocken und sie verunglimpfen!“ Groß und klein wird sich von neuem elend benehmen . . . ! — Wissen wir noch vom Treiben der Sonderbündler und anderer Vaterlandsverräter? Von jenen, die sich elend benehmen, indem sie auf Schleichwegen der Parateffruption Millionen ergaunerten, die jetzt dem vergeblich auf Sühne wartenden Volk für seine Arbeitslosen fehlen? — Einzelne werden sich aufopfern . . . ! Ragen nicht in Oberschlesien Kreuze zum Gedenken polnischer Gewalttaten und deutschen Opfermutes? Mahnt nicht das Schlageterkreuz am Rhein an diese Einzelnen? — Die Schufte werden sie verunglimpfen . . . ! Wer kennt nicht jene niederträchtige „Ballade vom toten Soldaten“, in der das Christentum und das Heldentum des Weltkrieges in gleichem Maße mit Hohn und Gemeinheit überschüttet, unsere gefallenen Freunde und Brüder, Väter und Söhne verunglimpft werden?

Wahrlich: unsere Zeit ist wieder ganz — wo nicht viel ärger! — wie jene Zeit! — Doch unserer abgrundtiefen Not fehlt noch der Mann, der wieder sein soll „des Rechtes Grundstein, dem Anrecht ein Gestein, der Deutschen Edelstein!“



Studie

Von Luz Dittberner, Hoerder Verein



Aus unseren Werken



Vom Gleitflugzeug bis Do X

Von Ingenieur W. Rüd, Beschlagteilsfabrik Rothe Erde

(1. Fortsetzung)



Bild 3

es ist heute kaum glaublich, wenn man sagt, daß diese Flugpause über 2½ Jahre gedauert hat, bis endlich ein Lieferungsvertrag mit der Amerikanischen Regierung und einem französischen Konsortium zuwege kam.

Im Jahre 1908 kam Wilbur Wright mit Teilen eines Apparates nach Frankreich, montierte die Maschine in einer Autofabrik und führte seine Flüge vor. Hier gelang ihm sogar ein prächtiger Flug von 2 Stunden

Durch die jahrelangen Versuche war das Vermögen natürlich aufgebraucht, und als ihnen der 38 Minutenflug gelungen war und die Welt nunmehr aufzuhorchen begann, hielten die Gebrüder jetzt den Zeitpunkt gekommen, auch die finanzielle Seite des Problems ins Auge zu fassen. Sie stellten ihre Flüge ein und bahnten Verhandlungen an. Und

20 Minuten Dauer und kurz darauf ein Flug mit einem Fluggast von über einer Stunde. Die ganze Welt staunte, und Wright war über Nacht ein begeistert gefeierter Held Frankreichs geworden. Auch in Berlin erschien Wright mit seinem Apparat und führte hier im September 1909 eine Anzahl prachtvoller Flüge aus. Die technische Hochschule München ernannte die Gebrüder

der Wright in Anbetracht ihrer großen Verdienste um die Flugwissenschaft zu Ehrendoktoren. Leider hat Wilbur, der Ältere und auch wohl Bedeutendere der beiden Brüder, seinen Ruhm nicht lange erlebt. Im Alter

von 45 Jahren wurde der geniale Forscher im Jahre 1912 infolge Typhus dahingerafft.

Wie schon erwähnt, fand das Erbe Otto Lilienthals bei uns in Deutschland keinen rechten Nachfolger. Anders in Frankreich. Hier war es Kapitän Ferber, der sich mutig ans Werk machte. Es ist unbestritten, daß in Europa Frankreich das einzige Land gewesen ist, das der jungen Fliegerei mit Flugzeugen, schwerer als die Luft, den Weg gewiesen hat. Im Jahre 1898 begann Kapitän Ferber mit seinen Gleitflügen auf selbst konstruierten Apparaten, die den Gleitflugzeugen Lilienthals sehr ähnlich waren. Nachdem er genügend Erfahrungen gesammelt hatte, baute er im Jahre 1903 in seinen Apparat einen Motor ein, und zwar einen 6 PS. Ferber war



Bild 5

sich von vornherein darüber klar, daß dieser Motor zu schwach sein mußte, weshalb er vorsichtshalber seinen Flugapparat im gefesselten Zustande ausprobierte. Er bediente sich dazu eines langen, drehbaren horizontalen Balkens, der um die Spitze eines 18 m hohen Pfeilers drehbar war, also ähnlich unseren heute auf Jahrmärkten anzutreffenden Luftkusseln mit fogen. „fliegenden“ Flugzeugen. Wie vermutet, erwies sich der Motor tatsächlich zu schwer. Endlich, am 25. Juni 1908, gelang es Ferber, nach fast zehnjährigen Versuchen, mit einem Flugzeug, das einen 60 PS Motor hatte, seinen ersten Motorflug auszuführen, dem kurz danach noch sehr viel gut gelungene Flüge folgten. Im September 1909 ereilte leider den hervorragenden Vorkämpfer des Flugwesens der Fliegertod. Mit ihm war ein Mann der Wissenschaft und der Tat zugleich dahingegangen, der Farman, Voisin und Blériot zur Fliegerei stark angeregt und gefördert hat.

Als großer Vorkämpfer der Flugidee in Frankreich ist weiter der in Paris lebende Brasilianer Santos Dumont zu nennen. Bereits als Erbauer und Führer kleinerer Luftschiffe, mit denen er über Paris und Umgebung aufsehenerregende Fahrten gemacht hatte, wurde er 1905 durch die Erfolge Wrights veranlaßt, sich dem Flugzeug zuzuwenden. Schon kurz darauf, im Oktober 1906, glückte ihm auf seinem Doppeldeder mit 50 PS

Schon' Handwerkszeug und Maschinen - sie müssen helfen verdienen!

Für Sternfreunde Sonnenwende



Heute noch kündigt sich vielfach der 22. Juni durch die Sonnenwendfeuer in den Bergen, welche am Abend des 21. weithin leuchten, feierlich in manchen Gegenden an, die sich diesen Brauch aus alter Zeit bis auf den heutigen Tag erhalten haben.

Auf ihrem Bogen, den die Sonne seit dem Winter immer höher steigend ausführt, ist sie im Abstand vom Äquator auf der nördlichen Erdhälfte zum Stillstand gekommen. Ihr höchster Stand ist erreicht; der längste Tag und die kürzeste Nacht sind eingetreten. Von nun an beginnt der Abstieg, der scheinbare

Sonnenbogen wird allmählich immer flacher, die Tage werden kürzer, die Nächte länger, bis am 22. Dezember der tiefste Sonnenpunkt erreicht ist. Dieses Spiel der Natur wiederholt sich alljährlich mit zuverlässiger Genauigkeit. Es ist der ewige Wechsel der Jahreszeiten.

Worin besteht die Ursache? Ganz einfach darin, daß die Achse der Erde zu ihrer Bahnebene um etwa 23½ Grad geneigt ist. Diese Neigung behält die Erde in ihrem Umlauf um die Sonne in unveränderter Richtung bei, und deshalb ist ihr in den verschiedenen Umlaufstellungen entweder je einer der beiden Pole zugekehrt oder beide Pole haben gleichzeitig gleichen Abstand.

Die vier wichtigsten Stellungen der Erde zur Sonne sind in der Abbildung 1 (s. Seite 6) eingezeichnet.

Erinnern wir uns aus der vorigen Ausgabe Nr. 12 der beiden Schnittpunkte von Ekliptik und Äquator — Frühlings- und Herbstpunkt — wie sie am Himmel gedacht sind, und wie wir sie von der Erde aus unseren Breitenlagen uns zu sehen denken in den Sternbildern „Fische“ und „Jungfrau“. Wir finden sie auf den Abbildungen 1 und 2 wieder. An Abbildung 1 betrachten wir sie diesmal von einem Punkt des Himmels, indem wir schräg auf die Erdbahn blicken. Hierbei dürfen wir jedoch nicht übersehen, daß die Sonne in den Sternbildern steht, die wir infolge der Tageshelle nicht sehen. Also ist, von der Erde aus gesehen, der Stand der Sonne am 21. März im Frühlingspunkt im Sternbild „Fische“. Auf der Erde haben Nord- und Südpol

in dieser Stellung gleichen Abstand von der Sonne. Die Tage und Nächte sind für alle Orte auf der Erde gleich lang. Derselbe Zustand herrscht am 23. September, nur befindet sich die Erde im Frühlingspunkt, und von ihr aus gesehen, steht die Sonne im Herbstpunkt. Diese beiden Stellungen bilden die Frühlings- und Herbstsonnenwende.

Am 22. Juni und 22. Dezember ist die Stellung der Erde deutlich aus der Abbildung 2 (Seite 7) zu erkennen. Wir blicken in die Richtung der Erdbahnebene, sehen also Ekliptik und Äquator in einer geraden Linie, Frühlings- und Herbstpunkt decken sich, Sommer- und Wintersonnenwende sind eingetreten. Wir erkennen leicht die große Veränderung der Lage zur Sonne, welche innerhalb des Halbjahres vor sich geht. Am 22. Juni ist der Nordpol der Sonne zugekehrt. Dasselbst ist immerwährender Tag, die Sonne wandert ohne unterzugehen rund um den Horizont. Zur gleichen Zeit herrscht am Südpol die grausige Polarnacht, der unerbittliche Polarwinter. Die beiden Pole haben nicht, wie alle anderen Erdgebiete, im Jahre 365 Tage und Nächte, sondern nur einen Tag und eine Nacht. Für sie bedeuten Tag und Nacht gleichzeitig Sommer und Winter; Frühling und Herbst entsprechen etwa unserer Morgen- und Abenddämmerung. Am Nordpol beginnt der Aufgang der Sonne am 21. März, ihr Untergang am 23. September. Am Südpol geht sie am 23. September auf und am 21. März unter. Es ist zwischen Auf- und Untergang auf beiden 6 Monate Tag. Nach kurzen Wochen Dämmerung folgt die halbjährige Polarnacht, und dann sind bei klarem Wetter zeitweilig der Mond, immer aber die Sterne nur die allein sichtbaren Lichtquellen.

Der Sternenhimmel an den Polen ist unverändert, kein Wechsel, nur scheinbare Drehung der Bilder. Im Norden steht der Polarstern als ruhender Pol im Himmelsmittelpunkt senkrecht über dem Beschauer. Der Himmels-südpol ist von keinem Stern besetzt. Wohl aber erstrahlt in dessen Nähe das schönste Sternbild des Südhimmels, das „Südliche Kreuz“. Daß die Erdscheibe in den verschiedenen Umlaufstellungen immer genau auf den Polstern zeigt, klingt unmöglich, ist aber in Wirklichkeit doch so, weil der Erdbahndurchmesser unverhältnismäßig klein ist zu der riesenhaften Entfernung des Fixsternes „Polaris“.

Aus dem Nordpolgebiet, das aus einem riesengroßen Wasserbecken besteht, sind Polarreisende gern bis zum Juli zurück, um den gefährlichen

Motor der erste Sprung von 70 m Länge. Somit war Santos Dumont der erste Mensch, der in Frankreich mit einem Motorflugzeug geflogen ist. Dumont hat im ganzen etwa 20 Apparate gebaut, mit welchen durchweg sehr bemerkenswerte Flüge ausgeführt wurden. Die Flugleistungen Dumonts wurden allerdings von anderen, die zäher und standhafter waren, schnell überholt. — Hierbei ist in erster Linie Henry Farman zu nennen. Dieser stellte Oktober 1907 einen Streckenrekord von 770 m Länge auf, und ein Jahr darauf glückte ihm sogar, was 3½ Jahre früher den Wrights schon gelungen war, ein Rundflug von 1 km Länge. Hierdurch gelangte er in den Besitz eines Preises von 50 000 Frs. Ein halbes Jahr später gewann er für einen Dauerflug von 20 Minuten einen ausgelegten Preis von 10 000 Franken.

Nun kommen wir zu dem bekanntesten französischen Vorläufer des Flugwesens, zum ersten Ueberflieger des Mittelmeeres, Louis Blériot. Von Herbers Flugbegeisterung angeregt, hatte er begonnen, Flüge zu versuchen. Wenn einer aber mit seinen Versuchen geradezu vom Pech verfolgt wurde, so war es Blériot. Mißerfolge über Mißerfolge, jahrelang. Nicht viel fehlte, daß er gänzlich ruiniert gewesen wäre. Da gelang ihm plötzlich der große Wurf. Eine Londoner Zeitung hatte für die Ueberfliegung des Kanals einen Preis von 25 000 Franken ausgeschrieben. Lathan und Blériot waren die Hauptbewerber. Lathan unternahm am 13. Juli 1909 als erster einen Versuch zum Kanalfly, der aber mißlang. Sechs Tage später wiederholte er seinen Versuch. Elf Kilometer von Frankreichs Küste entfernt mußte er auf das Wasser niedergehen. Der Flieger nebst Apparat wurde aufgefunden und geborgen. Da trat am 25. Juli Blériot auf den Plan. Nach

kurzem Start erhob sich sein Eindecker in die Lüfte und landete nach 27 Minuten auf dem Britischen Inselreich. Eine gewaltige Tat war vollbracht. Alle Welt hallte wider vom Jubel über diesen Triumph menschlichen Geistes. Frankreich ehrte seinen großen Helden, und Blériot wurde zum Ritter der Ehrenlegion ernannt.

Die Entwicklung des Flugwesens machte, angeregt durch diesen Erfolg, weitere große Fortschritte. In Frankreich waren die Flugzeuge gegen Ende 1909 bereits so entwickelt, daß man zu einer Flugveranstaltung in Reims einlud.

Hier nahmen fast 40 Flugzeuge verschiedener Länder, überwiegend aber aus Frankreich, an der Veranstaltung teil. Deutschland fehlte darunter. Ganz überraschend gute Resultate wurden erzielt. Ueberragender Sieger blieb Farman mit einem dreistündigen Flug und einem Passagierflug von 10 Minuten Dauer mit zwei Gästen. Der Vorsprung der Gebrüder Wright war von den Franzosen so ziemlich eingeholt. Es führte zu weit, die Entwicklung des Flugwesens in Frankreich bis

1913, wo es seine Vorherrschaft an Deutschland abtreten mußte, einzeln anzugeben, doch darf ich zum Abschluß dieses Kapitels nicht vergessen, eines Helden zu gedenken. Vielen wird noch aus Zeitungsmeldungen her der grandiose, tragische Alpenflug Geo Chavez in Erinnerung sein. Chavez stieg am 23. September 1910 mit einem Blériot-Eindecker in Brig, Kanton Wallis, auf. Er überflog, der Gondolifluht folgend, in 2200 m Höhe den Simplon und schiedte sich nach 42 Minuten langem Flug über Domodossola in der Lombardei zur Landung an. Kurz vor der Landung, nur wenige Meter über dem Boden, brachen die Tragflächen des Apparates

Hindenburgdank

Auf das in Nr. 11, Seite 8 unserer Hüttenzeitung veröffentlichte und vom Verfasser dem Herrn Reichspräsidenten zugeeignete Gedicht ist nachstehendes Antwortschreiben eingegangen:

Sehr geehrter Herr Latzkowski!

Für die Aufmerksamkeit, die Sie mir zum Antritt meines siebenten Amtsjahres erwiesen haben, spreche ich Ihnen meinen besten Dank aus.

Mit freundlichem Gruß!

von Hindenburg

Wir gratulieren dem Einsender zu seinem kühnen Erfolg. Der Seltenheit halber haben wir die Unterschrift des Herrn Reichspräsidenten in natürlicher Größe wiedergegeben.

Die Schriftleitung.

Hebe niemand Lasten an - die er nachher nicht halten kann!

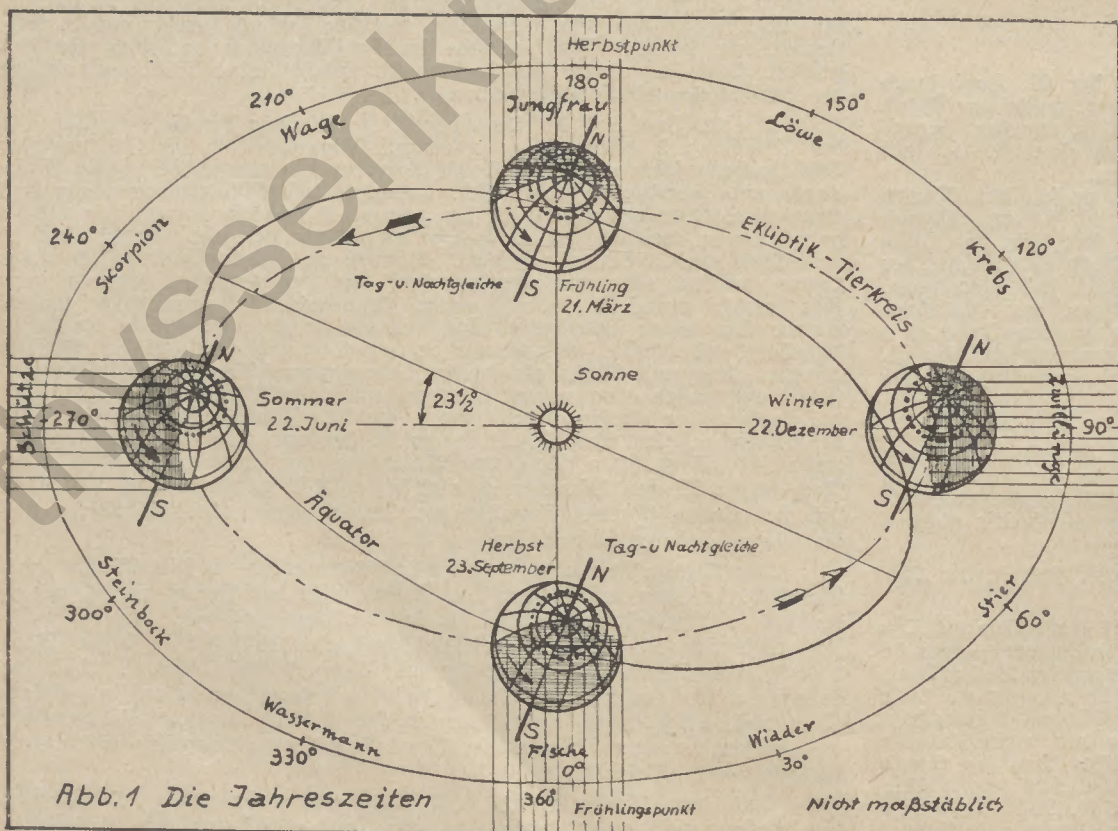


Abb. 1 Die Jahreszeiten

Nebeln und Eisschmelzen im Juli und August zu entgehen.

Der Südpol, der sechste Erdteil, liegt inmitten einer ungeheuren Landmasse auf einer schwer zu erklimmenden, etwa 3500 Meter hohen Gebirgsebene. Dasselbst werden die Märzstürme äußerst gefährlich.

Aus den vorgeschilderten Gründen über Auf- und Untergang der Sonne an den Polen wählen Polarexpeditionen die Ausbruchszeit zu Polreisen um die Tages- und Nachtgleiche, für den Norden (Arktis) die Monate Februar-März, zum südlichen Polgebiet (Antarktis) die Monate September-Oktober.

Die beiden Pole sind bekanntlich die Ausstrahlungspunkte des Erdmagnetismus des Riesendauer- magneten Erde. Der Nordpol irgend eines Stahl- magneten ist der Schenkel, welcher auf den magnetischen Nordpol weist, also von diesem angezogen wird. Es muß daher der Nordpol der Erde süd- magnetisch sein und der Südpol nordmagnetisch, weil sich ja nur ungleichnamige Pole anziehen. In der Magnetfabrik wird diese Erscheinung sicherlich bekannt sein. Nur ist allerdings der magnetische Pol im Norden nicht unmittelbar am Pole selbst, am 90sten, sondern etwa auf dem 70sten Breiten- grade, in der dem amerikanischen Festlande im Eis- meere vorgelagerten Inselgruppe gelegen. Die Ent- deckung dieses physikalisch hochinteressanten, für die Schifffahrt ungemein wichtigen Punktes, ist der eng- lischen arktischen Expedition James Ross im Jahre 1831 gelungen. Der magnetische Pol ist kein Magnet- berg, wie man sich ihn vorstellte, sondern ein voll- ständig charakterloser Punkt an öder Eisküste. — In den beiden Abbildungen sind auf der nörd-

ab. Tödlich verletzt starb der kühne Ueberwinder der Alpenwelt kurz darauf.

Und nun zur Entwicklung des Flugwesens in Deutschland. Hier zeigte sich kein zweites Lilienthal, hier gab es bis zum Jahre 1908 nur Leute, die die Flugzeuge, schwerer als die Luft, mit skeptischer Zurückhaltung beobachteten. Wohl für die Luftschiffahrt schwärmte man und sah einzig hierin das Richtige auf dem Gebiete des Flugwesens. Sowohl das deutsche Großkapital als auch die Militärbehörden zeigten sich dem Flugzeug gegenüber sehr verschlossen. Erst als die Gebrüder Wright, die in dankenswerter Weise der Verlag Scherl nach Berlin geholt hatte, ihre gelungenen Flüge ausgeführt hatten, horchte man auch in Deutschland auf und fand, daß dem Flugzeug doch eine große Zukunft zu prophezeien sei. Ende September 1909 fand dann die erste Berliner Flugwoche und überhaupt die erste Flugwoche in Deutschland statt. Unter den dort vertretenen Maschinen war aber noch keine einzige deutsche. Zwar waren einige deutsche Flieger in den Konkurrenzen vertreten, sie traten aber gar nicht in Erscheinung. Doch kurz darauf, und zwar im Oktober des gleichen Jahres, war endlich einmal einem deutschen Piloten ein Erfolg, wenn auch nur ein kleiner, beschieden. Aus Anlaß der Internationalen Luftfahrttausstellung in Frankfurt wurde eine Flugwoche veranstaltet. August Euler, der übrigens das erste Flugzeugführerzeugnis in Deutschland erwarb, gelang es, allerdings mit einem Voisin-Apparat, fünf Minuten in der Luft zu bleiben und eine Höhe von 10 m zu erreichen.

Nicht lange mehr sollte es dauern, bis auch ein Flug mit einem Apparat völlig deutschen Ursprungs gelingen durfte. Dem Ingenieur Hans Grade glückte es am 30. September 1909 in Johannisthal, den „Lanzpreis der Luft“ in Höhe von 40 000 Mark zu erringen. Der Stifter der Prämie hatte verlangt, daß ein Flug in Form einer 8 auszuführen sei, und zwar mit einem Apparat nur deutschen Erzeugnisses. Grade benutzte dazu einen von ihm gebauten Eindecker mit einem selbstkonstruierten, luftgekühlten Zweitaktmotor. Der gelungene Flug war für damalige Begriffe eine höchst beachtliche Leistung.

Im Jahre 1910 brachte der Oesterreicher Etzrich eine Maschine heraus, die mit Recht europäische Berühmtheit erlangte. Es war die sogenannte Taube, ein Eindecker, der in seinen Formen eine geradezu künstlerisch wirkende Maschine darstellte. Und, was das Wichtigste war, hier deckte sich — was leider nicht immer zutreffend ist, — der Begriff der Schönheit mit dem der Zweckmäßigkeit. Der Deutsche Edmund Rumpler in Berlin erwarb die Lizenz, baute im Oktober 1910 die erste Maschine und hat die Type, bekannt unter dem Namen „Etzrich-Rumpler-Taube“, bis zum Krieg gebaut. Wenn zwar die Geschwindigkeit der Taube nicht besonders hoch war, die Bewegungen träge und langsam, war aber, was zu damaliger Zeit eigentlich als Hauptbedingung galt, die Stabilität eine außerordent-

liche. Und gerade wegen dieser Eigenschaften eignete sich die Taube besonders dazu, die Menschen in das ihnen noch nicht vertraute Element einzuführen. Bis 1914 war die Taube die bekannteste und vielfach auch die erfolgreichste Maschine in Deutschland. Flugzeugführer wie Helmut Hirth, Vollmöller, Supelak, Canter, Friedrich, Caspar, Wieting, Basser, Linnekogel, alles Namen von gutem Klang, erzielten ausgezeichnete Erfolge auf der Taube.

Später ist Rumpler zu eigenen Konstruktionen, hauptsächlich Doppeldeckern, übergegangen und hat auch darin Tüchtiges geschaffen. Ich komme im nächsten Kapitel noch darauf zu sprechen.

In der Zeit vom 10. Juni bis 10. Juli 1911 spielte sich der deutsche Rundflug um den B. Z.-Preis der Luft auf einem Dreieck mit den Spitzen Berlin—Kiel—Köln ab. Innerhalb eines Monats mußte die Strecke von 1850 km in 13 Etappen bewältigt werden. Der Verlag Ullstein hatte 100 000 Mark gestiftet und die angeflogenen Städte hatten insgesamt 350 000 Mark an Preisen zur Verfügung gestellt. Es waren zum Flug 22 Maschinen gemeldet, unter ihnen eine Anzahl französischer Apparate hervorragender Konstruktion, mit den bewährtesten Führern besetzt.

Dieser deutsche Rundflug wurde Deutschlands erster großer Erfolg im Flugwesen, denn die ersten Siege trugen sämtliche deutsche Maschinen davon.

Erster wurde: König auf einer Albatros, Zweiter wurde: Vollmöller auf einer Taube, Dritter wurde: Büchner auf einer Aviatik.

Wir konnten zufrieden sein mit diesem Erfolg, aber trotzdem war es uns nicht möglich, mit Frankreich Schritt zu halten. Geld, Geld, der wichtigste Faktor, fehlte. Was half alle Flugbegeisterung, wenn kein Geld zur Verfügung stand. Endlich schien ein Weg gefunden, die National-Flugspende. Und was keiner erwartet hatte, der zündende Aufruf an das deutsche Volk, durch Herausgabe von Geld unserem Flugwesen zu helfen, brachte im Jahre 1912 nach sechsmonatiger Sammlung sieben Millionen zweihundertfünzigtausend Mark zusammen. Der einem Kuratorium anvertraute Betrag wurde flug und rationell verwendet. So durfte es nicht Wunder nehmen, daß wir unsere weltlichen Nachbarn im Flugwesen nicht nur eingeholt, sondern sogar im zweifachen Sinne des Wortes überflügelt hatten. Es wurden Leistungen erzielt, die man vorher

kaum für möglich gehalten hätte. In kurzer Zeit gingen alle wichtigen Rekorde auf Deutschland über. Im Oktober 1913 legten in ununterbrochenen Landflügen Stöffler 2080 km, Schlegel 1500 km, Caspar 1380 km zurück.

Ja, am 11. Juli 1914 gelang Reinhold Böhm auf einer Albatros DD mit 75 PS Mercedes-Motor sogar ein Dauerflug von 24 Stunden 12 Min. Das waren Leistungen, die, wenn man die immerhin noch primitiven Flugzeuge betrachtete, bedeutend höher zu bewerten sind, als die heutigen Rekord-

Laß dich in deiner Arbeit gut unterrichten!

lichen Erdhalbkugel punktierte Linien bzw. Kreise eingezeichnet, welche die geographische Breitenlage von Dortmund andeuten. Man kann hieraus die verschiedenen Tages- und Nachtlängen, die Jahreszeiten, Sonnenwendepunkte und deren Ursachen leicht ablesen. Die äußeren Kreisbogen, in der Abbildung 1 als Ellipse gezeichnet, sind die gedachte Himmelskugel, auf welcher wir uns die Orientierungspunkte (Gradteilung) und Tierkreisbilder projiziert denken. Sie sind natürlich in Wirklichkeit nicht vorhanden.

Bei näherer Betrachtung der Abbildung 2 finden wir an den Polen schwarze Rappen eingezeichnet, die an der Grenzlinie von Licht und Finsternis beginnen. Es sind die großen Polargebiete um die Pole, in welchen die Sonne nur einmal jährlich auf- und untergeht. Vom März bis September ist im Norden Sommer, nur Tag, im Süden Winter, nur Nacht, vom September bis März im Norden Winter und im Süden Sommer. Der Polarsommer hat sechs Monate Tag, im Polarwinter ist sechs Monate Nacht, selbstverständlich mit den entsprechenden Uebergangszeiten der Auf- und Untergangsdämmerung.

Von der Mittellinie, dem Äquator, ausgehend, können wir leicht erkennen, daß in der linken Stellung auf der ganzen Nordhälfte der Erde die Tage immer länger, die Nächte kürzer werden. Auf der Südhälfte ist das Gegenteil der Fall.

Wenn die Erdoberfläche nicht geneigt, sondern senkrecht zu ihrer Bahnebene stehen würde, erlebten wir keinerlei Wechsel der Jahreszeiten, keine Sonnenwende. Überall auf der Erde wären Tag und Nacht gleich lang, es gäbe

weder Frühling und Sommer, noch Herbst und Winter, nur ewiges Einerlei. Was würde aus der Pflanzenwelt werden ohne Saat- und Erntezeit, und was aus der Welt aller Lebewesen? Müßte da nicht das Wachstum und Leben rasch vergehen? Wunderbar sind doch die Einrichtungen in der Natur, wenn wir sie ergründen und der weisen Zweckmäßigkeit nachforschen, der Entwicklung allen Wachstums und Lebens die Voraussetzungen zu schaffen.

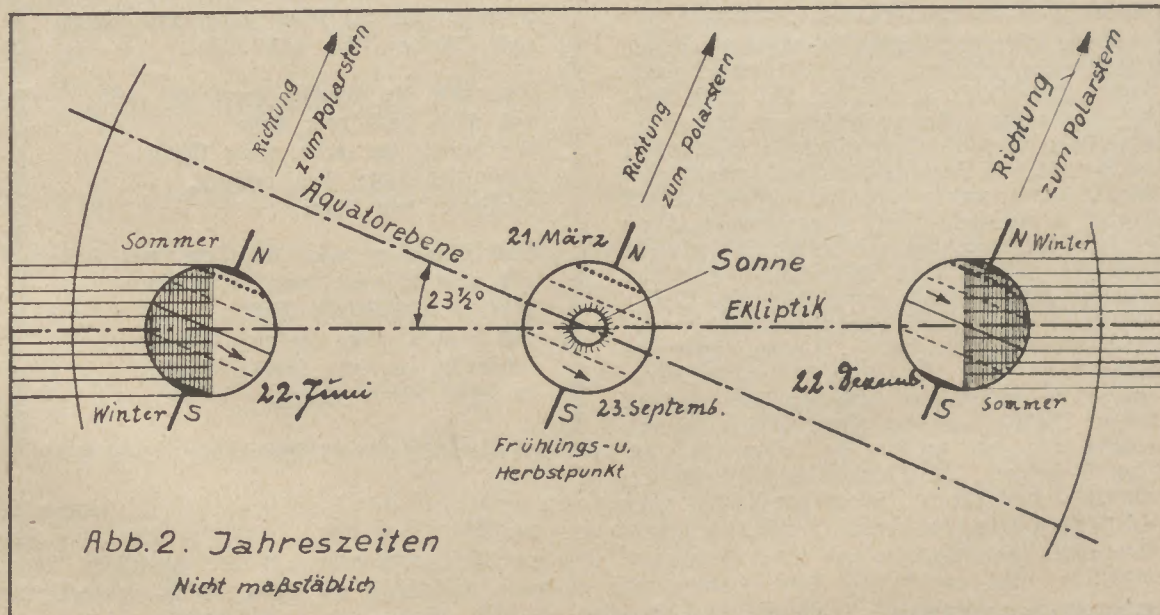


Abb. 2. Jahreszeiten

Nicht maßstäblich

Leistungen. Diese Flüge stellten nun aber keineswegs Einzelleistungen dar. Nein, es wurden vielfach Dauerflüge von 14, 16, 18 und sogar 22 Stunden einige Wochen vor Böhm's Dauerflug ausgeführt.

Nicht vergessen werden darf der wenige Tage vor Kriegsausbruch von Dalerich eroberte Höhenrekord von 8150 m auf einem Doppeldecker der D. F. W.-Leipzig mit einem 100 PS Mercedes-Motor. Dieser Flug und alle eben genannten Flüge wurden ausschließlich mit einem Daimler-Flugmotor ausgeführt. Hiermit ist klar erwiesen, daß den wesentlichsten Anteil am Aufstieg des deutschen Flugwesens der hervorragend gut konstruierte Daimler-Flugmotor hat.

Man würde der Entwicklungsgeschichte des Flugwesens Unrecht tun, brächte man nicht zur Charakterisierung des Flugwesens in der Vorkriegszeit noch einige Namen von Ausländern zu Gehör. Auch Rußland sah der Entwicklung des Flugwesens nicht müßig zu. Hier war es Sikorski, der 1913 und 1914 Doppeldecker von großen Dimensionen, getrieben von vier deutschen Argusmotoren von je 100 PS, baute. Sikorski erzielte mit seinen Riesenflugzeugen, die durchschnittlich 37 m Spannweite besaßen, aufsehenerregende Erfolge. Er führte im Frühjahr 1914 folgende Flüge aus: mit 8 Gästen 2 Stunden Flugdauer, mit 10 Gästen 1½ Stunden Flugdauer, mit 16 Gästen 20 Minuten Flugdauer. Ferner ist nicht zu vergessen der Begründer des Kunstfluges, der Franzose Pégoud. Im Jahre 1913 führte er in Paris erstmalig Loops und Rückenflüge auf einem Blériot-Eindecker aus. In Deutschland fand er bald tüchtige Nachfolger in Fokker, Dr. Clabartnig, Friedrich und Raniß.

Zum Schluß dieses Kapitels müssen noch Erwähnung finden die Mittelmeerflüge eines Garros, die prächtigen Flugleistungen Bedrines und die hervorragende Luftreise des Franzosen Brindejonc von Paris—Berlin—Warschau—Petersburg—Stockholm—Kopenhagen—Hamburg—Haag—Paris, der die 4860 km lange Strecke innerhalb 8 Tagen ohne den geringsten Bruch zurücklegte. Wahrscheinlich, das waren Leistungen, denen höchste Bewunderung gezollt wurde und noch heute gezollt werden muß.

Und dann kam der Krieg! Was der Krieg auf dem Gebiete des Luftwesens geschaffen — aus der Not geboren — das hat uns sicherlich im Flugzeugbau um zehn Jahre weitergebracht. Als Kriegsfieger hatte ich Gelegenheit genug, festzustellen, welche rasende Entwicklung die Flugtechnik in den Kriegsjahren machte und kann somit einen Ueberblick aus eigenen Anschauungen geben. — Zu Kriegsausbruch waren in Deutschland die bekanntesten Flugzeugwerke die Rumplerwerke in Johannisthal, die Albatroswerke in Schneidemühl, die D. F. W. in Leipzig, die L. B. G. und Aviatik in Berlin.

Unsere ersten Erkundungsflüge wurden noch auf Etrich-Rumpler-Tauben und Albatros-Doppeldeckern Type D. D. ausgeführt. Bei diesen Maschinen war der Führersitz hinten und der Beobachtersitz vorn. Als Waffe führte der Beobachter ein Gewehr mit Kammer für 25 Schuß mit sich. Die Maschinen waren durchschnittlich mit 100 PS Motor ausgerüstet. Diese Flugzeugtypen, von der Militärverwaltung mit dem Buchstaben B bezeichnet, führten einen Betriebsstoff für vier Stunden mit sich, hatten eine Nutzlast von 200 kg einschließlich Führer und Beobachter und eine Geschwindigkeit von 90 km je Stunde, sowie eine Steigfähigkeit von 1000 m in 12 bis 15 Minuten. Man mußte aber bald einsehen, daß mit solchen Maschinen an der Front nicht viel anzufangen war, und so kam im Jahre 1915 der Typ C heraus. Die C-Maschine hatte im Gegensatz zu den früheren Typen den Führersitz vorn und den Beobachtersitz hinten liegen. Durch diese Umänderung der Plätze war dem Beobachter, der nunmehr auf einem drehbaren Ring ein Maschinengewehr mitführte, nicht nur bessere Sicht, sondern auch ein gutes Schußfeld gegeben worden. Außerdem besaß die Maschine einen 160 PS Motor, wo-

durch die Leistungsfähigkeit des Flugzeuges bedeutend gestiegen war. Kurze Zeit danach erhielt auch der vorn sitzende Führer ein M.-G., und zwar schob er damit durch den Propeller. Dieses M.-G. war derart mit dem Motor gekuppelt, daß, solange man die am Steuerungsknüppel befindliche

Auslösevorrichtung betätigte, bei jeder zweiten Propellerumdrehung ein Schuß losging. Die Einrichtung war gleichsam ein Vorläufer der später an der Front befindlichen Jagdflugzeuge, auf die ich nachher zu sprechen komme.

Der C-Typ erfuhr im Laufe der Zeit bedeutende Verbesserungen. Verschiedene Flugzeugfirmen brachten bis zu 10 Typen heraus, die fortlaufend mit CI, CII, CIII usw. gekennzeichnet waren. Die Motorleistung betrug bei diesen Maschinen 220—260 PS. Ich komme nun zur Kategorie der Jagdflugzeuge, die die Typenbezeichnung D trugen und nur einen Führersitz besaßen. Als erste Jagdflugzeuge sind zwei Typen zu bezeichnen, die von den Halberstädter Flugzeugwerken gebaut wurden. Es handelte sich um leichte Doppeldecker mit geringer Spannweite. Die eine Type war mit einem Standmotor, die andere mit einem Rotationsmotor ausgerüstet. Diese Maschinen besaßen außer großer Geschwindigkeit und schnellem Steigvermögen große Wendigkeit, und die ersten Erfolge unserer Jagdflieger, wie Böcke und Immelmann, wurden auf dieser Maschine erzielt. Aus dem leichten Halberstädter Doppeldecker entwickelten sich dann nach und nach die Albatros D-Maschinen, die Siemens-Schudert D-Type mit 160 PS Siemens-Motor und als bestes Jagdflugzeug der Fokker D 7. Die Schnelligkeit dieser Maschinen betrug durchschnittlich 220 km je Stunde und die Steigfähigkeit 1000 Meter in 1,5 Minuten; dreitausend Meter in 3,5 Minuten und 7000 Meter in 21,5 Minuten. — Im Laufe der Kriegsjahre entstanden eine ganze Anzahl Spezialflugzeuge für die verschiedensten Aufgabenkreise. So gab es Flugzeuge für Nah- und Fern-Aufklärung, zum Artillerie-Einschießen, zum Bomben-Abwerfen auf weite und nahe Entfernungen, zum Fotografieren ganzer Frontabschnitte

in Form von Filmstreifen, zu Infanterieflügen und endlich zum Kampf in der Luft und Kampf gegen Erdziele.

Ich lasse nun eine Reihe der bedeutendsten Flugzeugwerke folgen, deren Flugzeugtypen besonders viel in Benutzung waren. — Als größtes und bekanntestes Werk sind die Albatros-Werke zu nennen sowie die Bayerischen Flugzeugwerke, die die Albatros-Lizenz erworben hatten. Albatros-Maschinen wurden sehr gern geflogen und waren von anerkannter Güte.

Auch die Rumpler-Werke waren mit ihren Maschinen stark vertreten. Der tüchtige Konstrukteur Rumpler hat hierin Wertvolles geschaffen. Die Ru CVII mit 260 PS Motor galt als die beste Fernaufklärungsmaschine im Kriege. Gleichzeitig eignete sich die Maschine ganz vorzüglich für Bildaufnahmen. Rumpler brachte übrigens auch das erste zweimotorige Großflugzeug im Jahre 1915 heraus.

Ich nenne weiter die Flugzeuge der L. B. G.-Werke und gleichzeitig die D. F. W.-Werke in Leipzig, deren C-Typ in den beiden letzten Kriegsjahren besondere Verbreitung an der Front fand.

Wären noch zu erwähnen, die Flugzeugwerke der Hannoverschen Waggonfabrik und die bereits genannten Halberstädter Flugzeugwerke.

Ich komme nun zu den Firmen, welche Riesenflugzeuge bauten. Hier dürften wohl die Gothaer Flugzeugwerke den Vorrang haben. Mit den zweimotorigen Gotha-Großflugzeugen wurden unter Führung des Hauptmanns Brandenburg viele erfolgreiche Angriffe auf London unternommen. Ferner bauten Riesenflugzeuge die Firmen Aviatik, Deutsche Flugzeugwerke, Siemens-Schudert, Linke-Hofmann und Zeppelin-Staaken. Die Flugzeugwerke Staaken bauten in der Hauptsache Marine-Flugzeuge. Das letzte dieser Art war mit vier Daimler-Mercedes-Motoren zu je 260 PS mit vier Propellern ausgerüstet. Die deutschen Flugzeugwerke Leipzig hatten gegen Kriegsende sogar ein Rie-



Abend in Bernkastel
Aufnahme von Paul Radetzky, Dortmund

Am Abend

Von Friedrich Weber, Dortmund

Am Abend ist die Stadt nicht mehr
so voller Schwulst und Schwüle
als unterm Mittagsonnenmeer,
wenn all die Menschen stumm und schwer
nach Schatten seh'n und Rühle.

Da ruh'n die Straßen grau und kalt,
und müde noch vom Tage
wie drauß' der weite, weite Wald
darin das letzte Lied verhallt,
verflüchtet jede Klage.

Und Menschen geh'n, verträumt und leis
mit allen Sternen dann im Kreis
durch ihrer Sehnsucht Weiten
und lächeln, wenn sie reif zum Fall,
sattunken an dem Sternenschwall,
in tiefste Tiefen gleiten.

flugzeuge die Firmen Aviatik, Deutsche Flugzeugwerke, Siemens-Schudert, Linke-Hofmann und Zeppelin-Staaken. Die Flugzeugwerke Staaken bauten in der Hauptsache Marine-Flugzeuge. Das letzte dieser Art war mit vier Daimler-Mercedes-Motoren zu je 260 PS mit vier Propellern ausgerüstet. Die deutschen Flugzeugwerke Leipzig hatten gegen Kriegsende sogar ein Rie-

senflugzeug in Bau gegeben, das 53 Meter Spannweite und 2000 PS haben sollte. — Die Entwicklung des Flugwesens für mittlere Flugzeuge war in den feindlichen Staaten ungefähr die gleiche wie bei uns. Wenn zwar im Anfang 1916 durch das Auftauchen des Shopwits-Dreideckers, der ein äußerst gutes Jagdflugzeug darstellte, sich die feindliche Überlegenheit bemerkbar machte, wurde aber nach wenigen Monaten die Gleichstellung wieder erreicht. Nur in Bezug auf Riesenflugzeuge müssen wir unseren Gegnern ganz beträchtlich überlegen gewesen sein.

Sichtlich der Flugtechnik ist Großes geleistet worden im Kriege, und die reichen Erfahrungen, die man hier sammeln konnte, sollten später dem friedlichen Luftverkehr sehr zugute kommen.

Wir gelangen nun zur Betrachtung des Flugwesens nach dem Kriege. Der Krieg war zu Ende. Für die deutsche Luftfahrt begann eine Leidenszeit. Ich will nicht Klage erheben gegen die Abmachungen des Waffenstillstandes und gegen die Versailler Beschlüsse, die unsere Entwaffnung der Luftstreitkräfte betrafen, kann aber, um den raschen Siegeszug der Flugzeuge richtig zu beleuchten, nicht umhin, in kurzen Zügen zu skizzieren, was in dieser Hinsicht alles von uns gefordert wurde und tatsächlich auch restlos durchgeführt worden ist, wir aber trotzdem nach wenigen Jahren wieder führend im Flugzeugbau wurden. Der Waffenstillstand forderte die Herausgabe von 2000 startfertigen Kriessflugzeugen, in erster Linie aber Kampfflugzeuge und alle für nächtliche Flüge bestimmten Bombenabwurfmaschinen. Im Versailler Diktat wurde uns ferner die Vernichtung sämtlicher Kriessflugzeuge und sämtlicher dazugehörigen Geräte aufgezwungen. Aus diesem Grunde wurden vernichtet: fast 15 000 Flugzeuge und 25 000 Flugzeugmotore und fast eine Million behaute Flugzeughallenfläche. Das war so ziemlich alles, was wir besaßen. Natürlich ging es den Luftschiffen und Luftschiffhallen nicht besser.

Mit dieser Zerstörung war es leider noch nicht genug. Der Neubau von Verkehrsflugzeugen wurde uns vollkommen untersagt. Das war ein schwerer Schlag für unsere junge Flugzeugindustrie. Das Bauverbot bestand bis Mai 1922. Dann endlich durften wir wieder bauen, aber mit fürchterlich „beschnittenen Flügeln“ im wahren Sinne des Wortes. Neue Regeln waren uns beim Flugzeugbau durch die Entente vorgeschrieben und diese Regeln ließen eben nicht zu, daß man leistungsfähige Verkehrsflugzeuge zu bauen imstande war. Erst im Mai 1926 fielen diese unsinnigen Fesseln. Die Siegerstaaten hatten nämlich eingesehen, daß zur Schaffung eines regelrechten Weltluftverkehrs ein Staat wie Deutschland, der dazu im Zentrum der internationalen Luftlinien liegt, nicht weiter ausgeschlossen werden konnte. Und nun begann die Ära der deutschen Flugzeugtechnik.

Bevor ich aber hierauf zu sprechen komme, müssen wir noch die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland in den sieben „Knebeljahren“ betrachten.

Wie sehr bald nach dem Kriege in anderen Ländern der planmäßige Luftverkehr sich entwickelte, blieb natürlich auch Deutschland nicht hierin zurück. Als Vorläufer des Luftverkehrs kann man in Deutschland die Militär-Flugpostlinie Berlin — Hannover — Köln bezeichnen, die im Jahre 1917 eingeführt wurde. Der Ruhm erste Luftverkehrsmaschine in Deutschland gewesen zu sein, gebührt einer Albatros C 7-Maschine von den Albatros-Werken, Schneidemühl.

Die erste zivile Luftverkehrsverbindung entstand im Jahre 1919 auf der Strecke Weimar — Berlin während der Tagung der Nationalversammlung. Als erste Luftverkehrsmaschinen wurden die wenigen uns verbliebenen Kriessflugzeuge verwendet, die mit Karosserien versehen wurden und so notdürftig einen Windschutz darstellten. Die eigentliche erste Verkehrsflugmaschine wurde in Deutschland von Dr. Josef Stabatnig gebaut. Stabatnig gehört zu unseren ältesten Fliegern und Flugzeugkonstruktoren. Er stellte vor dem Kriege verschiedene Flugreforde auf und war einer der ersten Looping-Flieger in Deutschland. Seine von ihm im Jahre 1919 konstruierte Verkehrsflugmaschine bot in der Kabine 6 Personen Platz. Die Deutsche Luft Hansa schuf bald ein weitverzweigtes Streckennetz und das erste Luftverkehrsjahr schloß im Jahre 1919 mit der Beförderungsziffer von über 2000 Personen ab. Die Beförderungsziffer stieg in den nächsten Tagen ganz gewaltig. Dieser Aufschwung ist in erster Linie den erstklassigen Erzeugnissen, die unsere Flugzeugfirmen hervorbringen, zu verdanken. Hier sind zu nennen die Firmen: Junkers, Dornier, Albatros, Heinkel, Fokker, Fokker, Fokker, die Bayerischen Motorenwerke und viele andere. In der Zeit der Begriffsbestimmungen errichteten verschiedene deutsche Flugzeugfirmen im Ausland Zweigstellen z. B. Dornier in der Schweiz und Italien, Rohrbach in Dänemark und Heinkel in Schweden. Deutscher Schaffensgeist läßt sich eben nicht unterdrücken. Auf die Erzeugnisse der einzelnen Firmen komme ich nachher zu sprechen. Zunächst will ich

die flugsportlichen Weltleistungen nach dem Kriege aufzählen. Da nenne ich zuerst die wohl am meisten interessierenden Ozeanflüge. Nicht vielen dürfte es noch erinnerlich sein, daß bereits im Jahre 1919 der atlantische Ozean überflogen wurde, und zwar mit Passagier. Nachdem am 18. Mai 1919 Hawker als erster den Versuch gewagt hatte und mitten im Ozean auf das Meer niedergehen mußte, wo er nach zwei Stunden aufgefischt wurde, haben die beiden Engländer Alcock und Brown auf einem Bickers-Bimby-Doppeldeder mit zwei 375 PS Rolls-Royce-Motoren die Strecke Neufundland — Irland in 16¼ Std. am 14.—15. Juni 1919 zurückzulegen vermocht. Für

damal. Verhältnisse war das eine große Tat, denn es fehlte nicht nur an Vorbildern für solche großen Fernflüge, sondern es waren auch die navigatorischen Instrumente noch lange nicht so gut entwickelt wie heute. Mehrfach wurde dann der Ozean auf dem Weg über die Azoren, oder, nach Südamerika über die Kanarischen und Kap Verdischen Inseln überflogen. Der Spanier Franco legte die Luftreise zweimal auf einem deutschen Dornier-Walflugboot mit zwei Motoren zurück, desgleichen der Italiener Pinedo auf einem italienischen Flugboot. Dann war lange Zeit Ruhe in der Überquerung des Atlantischen Ozeans eingetreten, bis 1927 wieder ein großes Wettfliegen einsetzte. Am bedeutendsten ist der im Jahre 1927 erfolgte Ozeanflug des Amerikaners Lindbergh, der die 5800 km lange Strecke in 33½ Stunden überflog und dazu ein Ryan-Eindecker-Landflugzeug mit 200 PS luftgefühlttem Wright-Whirlwind-Motor benutzte. Chamberlin und kurz danach auch Byrd folgten ihm einige Wochen darauf, wobei Byrds Flug leider einen wenig glücklichen Ausgang nahm, da sich die Flieger im Nebel verirrt

hatten und an der Spanischen Küste notlanden mußten, wo sie mit knapper Not dem Tode entgingen. Der Flug in umgekehrter Richtung glückte im Frühjahr 1928 mit dem einmotorigen Landflugzeug „Bremen“ den Deutschen Köhl und Hühnefeld zusammen mit dem Iren Fitzmaurice. Der dazu benutzte Motor war ein 310 PS Junkers-Motor. 1927 war es Loose und Starke mit dem Junkers-Flugzeug G 24 und dem Flieger Merz mit einem Heinkel-Schwimmerflugzeug gelungen, von Europa aus die Azoren zu erreichen. Der Weiterflug nach Amerika glückte jedoch keinem von ihnen.

Auch der südatlantische Ozean fand seinen Bezwingen. Im Jahre 1922 flog der Portugiese Coutinho von Lissabon über Cap Verde und Pernambuco nach Rio de Janeiro. Die Strecke betrug 7800 km.

Der Spanier Franco flog 1926 mit einem deutschen Dornier-Wal-Flugboot von Spanien über Kap Verde-Moronha-Rio nach Buenos Aires, eine Strecke von insgesamt 10 120 km.

Besonderer Erwähnung bedarf es der hervorragenden Flugleistungen des Schweizer Mittelholzer, der im Jahre 1923 von Spitzbergen aus einen Flug von fast sieben Stunden Dauer unternahm und dabei den 81. Grad erreichte. Dieser Flug wurde mit einer Junkers-Maschine ausgeführt. Ich erwähne gleichzeitig die vielen Alpenflüge Mittelholzers, sowie seine rühmlichst bekannten Luftreisen von Zürich über Kairo nach Kapstadt und von Zürich nach Teheran.

(Fortsetzung folgt.)

Der Seele Gottesdienst

Wenn rauschende Kornfelder und zartblühende Ginkerbüsche zu uns sprechen, dann spricht Gott zu uns. Nie berührt uns das gold'ne Klingen des Tages wohlher, als in jenen Stunden, wo die Sonne in aufsteigender Bahn sich befindet, der klare, blaue Himmel sich über uns wölbt, Versehen über uns trillern, das farbenreiche Aufwachen der Blumen unser Ohr und Gefühl zur Andacht stimmt und liebliche Sonntagsruhe alle Sinne erfüllt. Dann spüren wir die überschäumende, junge, ursprüngliche Kraft der Natur in erhöhtem Maße, die von allüberall auf uns in uns einströmt. Schweigend gehen wir unsere einsamen Pfade, aber in uns ist ein Saugzen, das nur von der lobsingenden Seele herühren kann, die den klingenden Rhythmus des Ewigen erlebt und lichterfüllte Aetherwelten in sich aufnimmt. Wer sich solcherart in der schönen und freien Natur zu freuen vermag, der dankt Gott in rechter Weise, denn Freude ist Dank....

H. Endrikat.

Der Weg

Von Erwin Mehger

Nicht lieb ich dich, Weib Welt,
einsam will ich bleiben und stark;
du strebst stets mich zu zerfließen,
ich aber will nicht in dich sprießen.
Was girrtst du, mein Blut?
Warum glutet ihr, Augen
und hungert nach Luft? —
Nur in der eigenen Brust
springen die Quellen,

schlummern die Sellen,
deren Erwachen Glück.

Steig grimm' in die Schächte,
durchlichte die Nächte
der Seelendunkelgrüfte.
Schließ auf den Tag,
der noch schwach und zag
in dir zittert.



Ruhrtal bei Freienohl
Aufnahme von Hanns Baer

Notzeit

Mutter, dein Kind ruft!

Mutter, dein Kind fragt!

Mutter antworte deinem Kind! Sieh, es spielt,
grübelt, philosophiert zu jeder Stunde, zu jeder
Tageszeit — immer — es wird nicht aufhören zu
fragen über das Wie? und Warum? seiner selbst
und der nächsten Umgebung.

Höre, Mutter!

Gib Antwort! Oder hast du nichts Wesens- und
Lebensverwandtes mehr mit deinem Kind?

Mutter, du leidgereifte Tochter, weißt du nimmer,
daß auch dich ein Mutterleib trug? — Weißt du
nimmer, warum du wuchsest in das Sein?

Wenn du es noch weißt, sag es deinem Kind.

Wisse: nur durch das Erleben ist dein Menschen-
tum geadelt worden; darum, nur darum bist du
heilig! Darum lasse dein Werden, dein Leben deinem
Kinde Spiegel sein.

Mutter, du kannst viel, du kannst alles, wenn du
willst!

Wolle, denn du willst, daß dein Kind wahrer,
unschuldiger, liebender werde, als deine Zeit!

B. K. Höfler

Die brasilianische Vogelspinne

(Mygale avicularia) In eig. Sammlung

Von Reinhard Gustorf, Abt. Selbstkosten, Union

Diese, hauptsächlich in Brasilien, Franz.-Guayana, Surinam und teilweise auch noch im südlichen Venezuela vorkommende Vogelspinne trägt ihren Namen eigentlich zu unrecht. Da sie zu der Gattung „Tertillariae“ d. h. Erdweber, gehört, so ist ihr Dasein, im wahrsten Sinne des Wortes, nur an das „Erdenleben“ gebunden und nicht etwa, wie manche Leser es glauben mögen, in großen Nischen in Bäumen oder Sträuchern. Schon aus diesem Grunde ergibt sich, daß die Erbeutung von Vögeln für die Spinne eine große Schwierigkeit ist, da sich das Vogelleben ja hauptsächlich in Sträuchern und dem Geäst der Bäume abspielt. Außerdem ist sie ein ausgesprochener Nachtwandler, des Tages über ruht sie in selbstgebauten Höhlen unter Steinen, Baumwurzeln usw., deren Wände sie mit ganz leichtem Gespinnst ausgelegt hat. Wenn sie hier und da einen Kolibri im Schale überrascht, so überwältigt sie ihn sehr rasch, denn der Schnabel des Kolibri dient dem Tierchen nicht zur Waffe, sondern ist nur, genau wie beim Schmetterling der Saugrüssel, zum Saugen des Nektars aus den Blüten bestimmt, also zur Nahrungsaufnahme.

Der eigentliche Körper der brasilianischen Vogelspinne ist ca. 5 bis 6 Zentimeter groß. Mit ausgestreckten Beinen erreicht sie eine Größe von 16 bis 18 Zentimeter. Der ganze Körper mit samt den Beinen trägt eine bräunliche oder schwarze zottige Behaarung, welche, ähnlich der der Prozessionspinnerräupchen, unangenehme, manchmal sogar gefährliche Hautentzündungen verursacht. Diese starke zottige Behaarung ist auch noch ein sehr gutes Schutzmittel für die Spinne. Es mag des öfteren vorkommen, daß die Spinne infolge ihrer überaus großen Angriffslust einen Gegner unterschätzt und daß dann scharfe Stiche auf ihren Pelz hageln, bei welchem die starke Behaarung die Wucht der Schläge bedeutend herabmindert. Hat die Vogelspinne einen starken Gegner gestellt, so richtet sie sich hoch auf, so daß nur noch zwei Fußpaare den Boden berühren. Dann springt sie in kurzem Sprunge auf ihren Gegner ein, packt ihn mit den vorderen Fußpaaren und schlägt ihm die Kieferklauen mit solcher Wucht in den Körper, daß dieselben manchmal an den Seiten heraustreten. Tötet das Gift nicht sofort, so lähmt es den Körper des Opfers doch augenblicklich, und es wird sofort mit breiten Bändern am Erdboden festgesponnen. Im Anschlusse hieran beginnt auch meist sofort die Mahlzeit, indem die Spinne den Leichnam mit ihren Kiefern gründlich zerfleischt, mit Speichel anrührt und die so mundgerecht gemachte Nahrung mit dem größten Wohlbehagen gierig verzehrt. Ihre Hauptnahrung sind größere Insekten, aber auch kleinere Wirbeltiere, wie z. B. Frösche, Eidechsen, Mäuse und, wie eingangs bereits erwähnt, durch Zufall im Schale überraschte kleinere Vögel. Die Vogelspinne hält ihre Mahlzeiten so gründlich, daß selbst von größeren Tieren nur vereinzelte größere Knochen als Reste übrig bleiben.

Das Auftreten der Vogelspinne ist in ihren Heimatländern nicht übermäßig groß, obwohl das Weibchen durchweg eine ungefähre Anzahl von ca. 2000 Eiern legt, welche in einem einzigen Koton enthalten sind. Die Natur tritt nun einer übermäßigen Vermehrung dadurch entgegen, daß ungeheuer viele Jungspinnen durch Infektionskrankheiten absterben. Außerdem sind noch viele Feinde in der Tierwelt vorhanden, die den Nachwuchs stark dezimieren, wie die

Schlupfwespen, Ameisen usw. Andererseits dagegen sehen wir auch, daß da, wo ein Geschöpf unter erschwerten Bedingungen seine endgültige Reise erlangen muß, einem Aussterben der Art dadurch vorgebeugt wird, daß eine entsprechende Menge von Eiern vom Muttertier erzeugt wird. Jedenfalls entspricht die nicht allzugroße Häufigkeit der Vogelspinne in keiner Weise der überaus starken Eierproduktion.

Die Spinnen sind im allgemeinen dem Menschen nicht sympathisch, und doch ist ihre Beobachtung eine überaus interessante. Schon die Herstellung des Netzes zeigt uns den geschickten Baumeister, ihre Lebensweise verrät große Wildheit und ungeheuren Mut, auch ihre Erfindungsgabe ist staunenswert.

In Neu-Guinea lebt z. B. eine Spinnenart, deren Gewebe von den Eingeborenen als Fischneze benutzt werden und deren Durchmesser bis zu zwei Meter beträgt, in denen die Spinne kleinere Vögel fängt, wie bei uns die heimischen Spinnen Fliegen und Motten in ihren Netzen einfangen. Die Papuas stellen im Walde, dort, wo diese Spinnen leben, Bambusstäbe auf, deren oberes Ende zu einer großen Schlinge umgebogen wird. Diese Stäbe werden von den Spinnen gern zum Einspinnen ihrer Netze benutzt und die Eingeborenen haben die schönsten Fischneze. Man bedenke nur, wie



Die brasilianische Vogelspinne

stark die Fäden fein müssen, um einen zappelnden Fisch festzuhalten. Des weiteren konnte beobachtet werden, daß eine Spinne von etwas über Erbsengröße, eine Schlange von ca. 22 Zentimeter Länge eingefangen hatte. Der Kopf der Schlange war von vielen Fäden stark umspinnen. Am das Schwanzende waren starke Fäden gelegt und in dieser gefesselten Lage war die Schlange hochgezogen worden und hing, leicht zappelnd, im Netz. Welch große Geschicklichkeit, welch ungeheurer Mut und welche Kraft verrät diese Gabelleistung. — Wäre der Mensch imstande, entsprechend dem Größenverhältnis solche Kräfte zu entfalten, wie würde sich das Bild unserer Erde gestalten!

Aus der Krankenversicherung

Der Ausschuß der Krankenkasse der Dortmunder Union hat am 29. 4. 31 eine Sitzung abgehalten, in der der Rechnungsabluß für das Geschäftsjahr 1930 vorgelegt wurde.

Während die durchschnittliche Mitgliederzahl der Krankenkasse gegenüber dem Vorjahre nur um etwas über 3 v. H. zurückgegangen ist, haben sich die Beitragseinnahmen um über 16 v. H. vermindert, eine Folge der durch die Feierschichten bedingten niedrigeren Grundlöhne und der mit Wirkung vom 1. 9. 30 vorgenommenen Beitragsheraufhebung. Die Beiträge haben im Jahre 1930 rund 800 000 Mark betragen. Dazu kommen an sonstigen Einnahmen die Kurseingebühren mit etwa 3000 Mark sowie die Einnahmen aus Zinsen des Vermögens mit 15 000 Mark und noch einige kleinere Einnahmen.

Für Rassenleistungen wurden über 97 v. H. der Beitragseinnahmen aufgewendet. Den größten Ausgabeposten bildet das Krankengeld. Es hat mit dem Haus- und Taschengeld insgesamt 304 000 Mark betragen und zehrt somit drei Viertel der Beitragseinnahmen auf. Die ärztliche und zahnärztliche Behandlung beanspruchte etwa ein Viertel der Beitragseinnahmen = 208 000 Mark, während für Arznei und Heilmittel rund ein Zehntel der Beiträge = 78 000 Mark ausgegeben wurden. Einen großen Betrag nimmt ferner die Krankenhauspflege mit 167 000 Mark in Anspruch. Die Ausgaben für Wochenhilfe betragen 15 000 Mark, während an Sterbegeld 27 000 Mark ausbezahlt wurden.

Im Geschäftsjahr 1930 wurde ein Ueberschuß von 33 000 Mark erzielt. Hierbei ist aber folgendes zu berücksichtigen. Der Ueberschuß beruht lediglich auf den Ergebnissen der ersten drei Vierteljahre, während das letzte Vierteljahr bereits einen Verlust brachte. Hierin spiegelt sich namentlich der Rückgang der Beitragseinnahmen infolge der wirtschaftlichen Notlage. Nebenbei ist zu erwähnen, daß auch im ersten Vierteljahr 1931 die Ausgaben nur knapp durch die Einnahmen gedeckt werden konnten. In dem erwähnten Ueberschuß von 33 000 Mark ist auch ein Betrag enthalten, der durch höhere Kursbewertung der im Besitz der Krankenkasse befindlichen Wertpapiere entstanden ist.

In Auswirkung der Notverordnung wurde der Beitragssatz mit Wirkung vom 1. September 1930 von 4,5 v. H. auf 3,9 v. H. herabgesetzt. Für Mitglieder, die bei Arbeitsunfähigkeit für eine gewisse Zeit ihr Arbeitsentgelt weiter beziehen und solange kein Krankengeld erhalten, beträgt der Beitrag 3 v. H. Auch diese Beitragsheraufhebung, die für Mitglieder und Arbeitgeber eine Entlastung bedeutet, erklärt einen Teil des Rückganges der Einnahmen.

In derselben Sitzung genehmigte der Ausschuß einen Nachtrag zur Satzung, der in der Hauptsache die Bestimmungen enthält, die durch die Notverordnung vom 1. 12. 30 kraft Gesetzes maßgebend sind. Es handelt sich namentlich um die Befreiung bestimmter Personengruppen, wie der Arbeitslosen, Invalidenrentner usw., von der Verpflichtung zur Zahlung der Krankenscheingebühr, sowie des Arzneikostenanteils von 50 Pfg. Der Arzneikostenanteil ist auch von denjenigen Mitgliedern, die länger als 10 Tage arbeitsunfähig sind, während der weiteren Dauer der Arbeitsunfähigkeit nicht zu entrichten. Für das Hausgeld wurde eine Erhöhung des Grundbetrages auf ein Drittel (bisher ein Viertel) des Grundlohnes beschlossen.

Auch die Krankenordnung wurde entsprechend der Notverordnung vom 1. 12. 30 geändert und ergänzt, wie aus dem nachstehend abgedruckten 1. Nachtrag zu ersehen ist. Hg.

1. Nachtrag

zur Krankenordnung der Betriebskrankenkasse der Vereinigte Stahlwerke A. G., Dortmund Union in Dortmund
vom 13. September / 3. November 1930

1. Im Abschnitt I erhält der erste Absatz folgenden Wortlaut:

Im Falle der Erkrankung muß sich das Mitglied zunächst bei der Krankenkasse gegen Vorlage eines von seinem Vorgesetzten ausgestellten Ausweises und der Ausweiskarte der Krankenkasse einen Kurschein ausstellen lassen. An auswärtigen Arbeitsstellen beschäftigte Mitglieder erhalten den Kurschein von dem zuständigen Betriebsleiter. In dringenden Fällen kann der Kurschein nachher geholt werden, insbesondere bei Unfällen oder wenn wegen der mit der Abholung des Kurscheines verbundenen Umstände der Arzt nicht mehr rechtzeitig helfen könnte. Für die Ausstellung des Kurscheines ist eine Gebühr von 50 Reichspfennig zu zahlen. Für denselben Versicherungsfall ist die Gebühr nur einmal zu entrichten. Von der Verpflichtung, die Gebühr zu entrichten, sind die im Abschnitt V Ziffer 5 unter a bis c bezeichneten Personen befreit.

2. In Abschnitt V wird der Ziffer 5 folgender Wortlaut angefügt:

Dauert die mit der Krankheit verbundene Arbeitsunfähigkeit länger als 10 Tage, so ist für die Arznei- und Heilmittel, die nach dem Ablauf der 10 Tage während der Arbeitsunfähigkeit noch notwendig werden, der Beitrag (§ 182a Abs. 1 RVO.) nicht zu entrichten. Von der Verpflichtung, den Beitrag zu entrichten, sind befreit

- a) Arbeitslose, die Hauptunterstützung aus der Arbeitslosenversicherung oder Krüsenunterstützung oder als Ausgesteuerte Leistungen der öffentlichen Fürsorge erhalten.
- b) Personen, die aus der Invaliden- oder Angestelltenversicherung Invalidenrente oder Ruhesold oder aus der Unfallversicherung oder nach der Reichsversorgung Rente als Schwerverletzte (§ 55 RVO.) oder als Schwerbeschädigte beziehen.

- c) solche Tuberkulose und Geschlechtskranke, die von ihrer Fürsorge- oder Beratungsstelle eine Bescheinigung über ihre Bedürftigkeit beibringen. Die Befreiung ist auf dem Ordnungsblatte zu vermerken.

Beschlossen in der Ausschusssitzung am 29. April 1931.

Der Vorsitzende: Dr. Bretschneider.

Versicherungsamt Dortmund.
37/1.

Dortmund, den 28. Mai 1931.

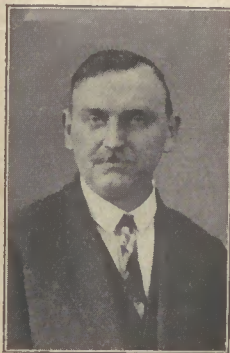
Der vorliegende Nachtrag zur Krankenordnung wird hiermit genehmigt.

Der Vorsitzende:
(L. S.) J. B.: Udermann.

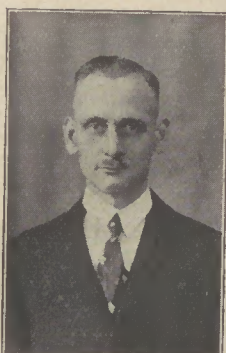
Jubilare der Dortmunder Union

Karl Wagner, geb. am 9. 9. 1875 zu Dortmund, trat am 11. 6. 1906 als Schlosser in unserer Lokomotiv-Reparaturwerkstatt ein, in welcher Eigenschaft Genannter heute noch tätig ist.

Georg Knott, geb. am 24. 10. 1869 zu Willingheide, Kreis Herzfeld, trat am 15. 6. 1906 als erster Konvertermann in das Thomaswerk ein. Nachdem K. einen am 11. 9. 1906 erlittenen schweren Unfall überstanden hatte, kam er als Verwiegler an die Robeisenwaage im Thomaswerk. Als im Jahre 1911 die Verwiegung der Abtlg. Eisenbahn übertragen wurde, wurde K. zur letzteren überwiesen. K. ist heute an der Bloßwaage im Thomaswerk beschäftigt.



Ernst Thür
geb. 28. 2. 1880
eingetr. 1. 5. 1906
Anstreicher
Bauabteilung



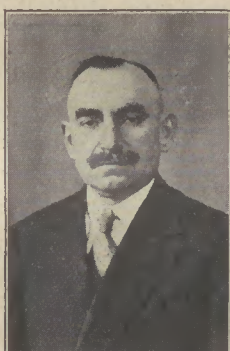
Heinrich Schäfer
geb. 8. 1. 1890
eingetr. 3. 2. 1906
Maschinenist
Elektr. Kraftwerke

Jubilare des Hoerder Vereins

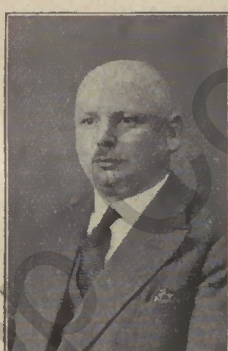
Auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit im Dienste des Hoerder Vereins konnten zurückblicken:



Johann Schmidt
geb. 2. 11. 1873
eingetr. 3. 10. 1905
Hammerschmied
Hammertwerk I



Johann Degeler
geb. 8. 2. 1877
eingetr. 5. 12. 1905
Blasarbeiter
Martintwerk



Franz Hintermeier
geb. 10. 1. 1891
eingetr. 14. 8. 1905
Kranführer
Masch.-Techn. Abtlg.

Familiennachrichten des Hoerder Vereins

Geburten

Ein Sohn: 1. 6. 31: Karl — Adam Führ, Bauabteilung.
Eine Tochter: 31. 5. 31: Hildegard — Lorenz Schmidt, Blechwalzwerk; 1. 6. 31: Gisela — Friedrich Rimm, Hochofenwerk.

Sterbefälle

30. 5. 31: Tochter Gerda — Richard Herrmann, Rohrwerk.

Familiennachrichten der Dortmunder Union

Geburten

Ein Sohn: 7. 5. 31: Friedrich Rehr, Brechwerk; 17. 5. 31: Clemens Wille, Zur.-Ww. II/IV; 21. 5. 31: Karl Ransh, Ma.-Großwalzwerk; 22. 5. 31: Walter Frost, Montage; 24. 5. 31: Gustav Michalek, Thomasmühle; 23. 5. 31: Theodor Brudlo, Hochofen; 27. 5. 31: Hermann Mersch,

Schöne weiße Zähne

Auch ich möchte nicht verfehlen, Ihnen meine größte Anerkennung und vollste Zufriedenheit über die „Chlorodont-Zahnpaste“ zu übermitteln. Ich gebrauche „Chlorodont“ schon seit Jahren und werde ob meiner schönen weißen Zähne oft beneidet, die ich letzten Endes nur durch den täglichen Gebrauch Ihrer Chlorodont-Zahnpaste erreicht habe. C. Reichelt, Sch. Man verlange nur die echte Chlorodont-Zahnpaste, Tube 54 Pf. und 90 Pf., und weise jeden Ersatz dafür zurück.

Gegen Hühneraugen

Hornhaut, verdickte Hornschwielen an Händen und Füßen hat sich „Veolin“ als sauberes und bequemstes Mittel zur gründlichen Beseitigung aller harten Hautwucherungen bestens bewährt. Padung für mehrmaligen Gebrauch mit genauer Gebrauchsanweisung 60 Pf. In allen Apotheken und Drogerien zu haben.

Pflaumenmus

wohlgeschmeckend und gesund, aus besten getrockneten Pflaumen, mit ff. Zucker eingedickt
10-Pfd.-Posteimer . 2.80
10-Pfd.-Eimelleimer . 3.20
ab Magdeburg;
in 37- und 55-Pfd.-Küb. per Pfd. . 0.33
franko jed. Bahnstation.
Preisbeeren mit 50% Zucker, 10-Pfd.-Posteimer . 4.50
la. Rübensaft, 10-Pfd.-Dose . 3.—
ab Magdeburg gegen Nachnahme. Bei Nichtgefallen Zurücknahme.
HEINR. ECKSTEIN
Kons.-Fabr.
Magdeburg-N. 494.

Brüdenbau; 1. 6. 31: Ignaz Rybedi, Zur.-Ww. I; 25. 5. 31: Friedrich Thiemann, Walzwerk III; 3. 6. 31: Ernst Lämmerhirt, Montage; 6. 6. 31: Franz Buhl, Hochofen.

Eine Tochter: 14. 5. 31: Wilhelm Schulte, Bauabteilung; 23. 5. 31: Eduard Walfowski, Ww. 4; 29. 5. 31: Paul Raminetti, Abj.-Ww. II/IV.

Bunte Ecke

Magisches Quadrat

Von E. Voss, Hoerder Verein

1. Stadt in der Schweiz, 2. italienische Geigenbauer-Familie, 3. Gemüseart, 4. Stockwerk, 5. Hohlmaß.
aaaaa, b, eeee, g, ii, III, m, r, ff, tttt.

Obige Buchstaben sind so in die Figur einzusetzen, daß waagrecht und senkrecht die gleichen Wörter entstehen.

	1	2	3	4	5
1					
2					
3					
4					
5					

Auflösung des vorigen Silbenrätsels

1. August, 2. Bivland, 3. Vorelei, 4. Elfe, 5. Spiritismus, 6. Necessaire, 7. Eingabe, 8. Unfall, 9. Miese, 10. Aufstuf, 11. Choleriker, 12. Tischerei, 13. Diogenes, 14. Enterich, 15. Raubbau, 16. Mexikanerin, 17. Alfred, 18. Inbegriff, 19. Mager, 20. Artillerie, 21. Chianti.

Kleine Anzeigen

Zu verkaufen

Neues Hinterrad einer Rennmaschine zu verkaufen oder gegen 7-8stufige Treppenleiter (gut erhalten) zu tauschen. Augustastraße 13, pr.

Zweifelhafte Bettstelle mit Matratze, gut erhalten, für 12 Mk. zu verkaufen. Werkstr. 887.

Ladlos erhaltener zweifelhafte Gasherd mit Tisch zu verkaufen. Preis RM. 20.—. Leipzigerstraße 23, II, (Werkstr. 684.)

Fast neuer Stuhlswagen und ein Kinderstühlchen billig zu verkaufen. Annenstraße 5, III, rechts.

Obst- und Südfruchthalle in guter Lage mit Konfitüren, Bier und Tabakwaren zu verkaufen. Ede Guther u. Münsterstr.

Preiswert zu vert.: Eine komplette Küche (weiß); Aufbaumöbel (Pfeilerstängel, Schränke, Bettstellen m. Matratzen, Nachtschränken, Waschtöpfen mit Marmorpl., Säulen, Tische); Mahagoni-Waschschrank mit rundem Spiegel; große Bilder; großes gemustertes Plüschsofa mit vier gepolsterten Stühlen; Causeuse mit zwei Sesseln; hellgelber Winter-, hellgrauer Sommer-Damenmantel und besseres helles Velourkleid für kleine, schmale Person; ein Kinderstühlchen (Nerz); ein Damenpelztragen (echt Stunks, gute Qualität). Näheres Dortmund-Hoerde, Kanzlerstraße 7. II.

Preiswert zu vert.: Eine komplette Küche (weiß); Aufbaumöbel (Pfeilerstängel, Schränke, Bettstellen m. Matratzen, Nachtschränken, Waschtöpfen mit Marmorpl., Säulen, Tische); Mahagoni-Waschschrank mit rundem Spiegel; große Bilder; großes gemustertes Plüschsofa mit vier gepolsterten Stühlen; Causeuse mit zwei Sesseln; hellgelber Winter-, hellgrauer Sommer-Damenmantel und besseres helles Velourkleid für kleine, schmale Person; ein Kinderstühlchen (Nerz); ein Damenpelztragen (echt Stunks, gute Qualität). Näheres Dortmund-Hoerde, Kanzlerstraße 7. II.

Preiswert zu vert.: Eine komplette Küche (weiß); Aufbaumöbel (Pfeilerstängel, Schränke, Bettstellen m. Matratzen, Nachtschränken, Waschtöpfen mit Marmorpl., Säulen, Tische); Mahagoni-Waschschrank mit rundem Spiegel; große Bilder; großes gemustertes Plüschsofa mit vier gepolsterten Stühlen; Causeuse mit zwei Sesseln; hellgelber Winter-, hellgrauer Sommer-Damenmantel und besseres helles Velourkleid für kleine, schmale Person; ein Kinderstühlchen (Nerz); ein Damenpelztragen (echt Stunks, gute Qualität). Näheres Dortmund-Hoerde, Kanzlerstraße 7. II.

Preiswert zu vert.: Eine komplette Küche (weiß); Aufbaumöbel (Pfeilerstängel, Schränke, Bettstellen m. Matratzen, Nachtschränken, Waschtöpfen mit Marmorpl., Säulen, Tische); Mahagoni-Waschschrank mit rundem Spiegel; große Bilder; großes gemustertes Plüschsofa mit vier gepolsterten Stühlen; Causeuse mit zwei Sesseln; hellgelber Winter-, hellgrauer Sommer-Damenmantel und besseres helles Velourkleid für kleine, schmale Person; ein Kinderstühlchen (Nerz); ein Damenpelztragen (echt Stunks, gute Qualität). Näheres Dortmund-Hoerde, Kanzlerstraße 7. II.

Preiswert zu vert.: Eine komplette Küche (weiß); Aufbaumöbel (Pfeilerstängel, Schränke, Bettstellen m. Matratzen, Nachtschränken, Waschtöpfen mit Marmorpl., Säulen, Tische); Mahagoni-Waschschrank mit rundem Spiegel; große Bilder; großes gemustertes Plüschsofa mit vier gepolsterten Stühlen; Causeuse mit zwei Sesseln; hellgelber Winter-, hellgrauer Sommer-Damenmantel und besseres helles Velourkleid für kleine, schmale Person; ein Kinderstühlchen (Nerz); ein Damenpelztragen (echt Stunks, gute Qualität). Näheres Dortmund-Hoerde, Kanzlerstraße 7. II.

Preiswert zu vert.: Eine komplette Küche (weiß); Aufbaumöbel (Pfeilerstängel, Schränke, Bettstellen m. Matratzen, Nachtschränken, Waschtöpfen mit Marmorpl., Säulen, Tische); Mahagoni-Waschschrank mit rundem Spiegel; große Bilder; großes gemustertes Plüschsofa mit vier gepolsterten Stühlen; Causeuse mit zwei Sesseln; hellgelber Winter-, hellgrauer Sommer-Damenmantel und besseres helles Velourkleid für kleine, schmale Person; ein Kinderstühlchen (Nerz); ein Damenpelztragen (echt Stunks, gute Qualität). Näheres Dortmund-Hoerde, Kanzlerstraße 7. II.

1/4. Gelbe, gut erhalten, preiswert zu verkaufen. Hoerde, Saarstr. 13, Bachrau.

Papagei, Brachttier, Blaustirnamazone, für 50.— zu verkaufen oder gegen fast neues Fahrrad zu tauschen. Hermann Schramm, Dortmund, Herderstraße 89.

Gehrockanzug wie neu, für schlanke Figur, billig zu verk. oder gegen gebrauchtes Herrenrad zu tauschen gesucht. Angebote unter Th. 11 an das Lit.-Büro erbeten.

Gerrensfahrrad mit Torpedonabe billig abzugeben. Johann Ruhn, Stiftsstr. 7.

Fast neues Damen-fahrrad und Fotoapparat 10x15, 1:6,3 mit allem Zubehör billig zu verkaufen. Zu erfragen S. — Lit.-Büro unt. Nr. 7.

Drei Bände „Die Volkshochschule im Hause“ billig abzugeben. Möller, Münsterstr. 37, II.

Moderner Kinder-sportwagen billig abzugeben. Gutenbergstr. 49, II. Etg. I

Neue Rekanode für Drei-Röhrengerät, (da für Vier-Röhrengerät zu schwach) billig zu verkaufen. Zu erfragen Werkstr. 293.

Ein Tisch, eine Anrichte, eine Bettstelle (einschl.) mit Matratze gut erhalten, preiswert zu verk. Hoerde, Am Del-pfad Nr. 3, II. Etg.

Schlafwagen, gut erhalten, zu verkaufen. Hoerde, Am Bruchfeld 18, II. Etg. r.

Schlafwagen, gut erhalten, zu verkaufen. Hoerde, Am Bruchfeld 18, II. Etg. r.

Radio! Drei-Röhren-Apparat, komplett mit Lautsprecher u. Akku billiger zu verkaufen. Werkstr. 361 Hoerder Verein.

Fast neuer Paar-garn-Teppich zu verkaufen oder gegen Linoleum-Teppich zu tauschen gesucht. Größe 2x3. Hoerde, Steinfühlerweg 49f.

Ein Paar Arbeitsschuhe. Größe 38 für M. 2.50, ein Paar Fußballschuhe, fast neu, Größe 38, für M. 5.— zu verkaufen. Hoerde, Hochofenstr. 36, Parterre.

19 Bühnen m. Hahn, mehrere Zentner Runkeln, wegen Plakmangel billig zu verkaufen. Hoerde, Ripsburg 33 (Siedlung).

Lautsprecher, neu, vierpolig, für 25.— zu verkaufen. Lettmann, Hoerde, Am Winterberg 2.

Belger Tiefbauwagen billig zu verkaufen. Hoerde, Kluse 5 Pfr.

Wohnungstausch

Tausche meine abgeschlossene fünf-Zimmerwohnung m. Mans. Nähe Landgericht, 2. Etg. gegen 3 bis 4 Zimmer mögl. mit Balkon und Veranda (Altwohnung) Norden od. Westen ausgetauscht. Angeb. u. B. 100 an das Lit.-Büro.

Biete 2 Zimmer gegen 3 oder 2 Zimmer (Miete 22,40 Mk.) Carl Haat, Dortmund, Langestr. 149, III. lfs.

Zwei Zimmer gegen zwei bis drei Zimmer zu tauschen ges. Brach, Am Sudardersstr. 131, II.

Drei große Zimmer gegen zwei Zimmer Nähe Rheinischestr. zu tauschen gesucht. Josef Becker, Sandstr. 58, I. Etg.

Schöne vier-Zimmerwohnung 2. Etg. geg. abgeschl. zwei-Zimmer mit Balkon zu tauschen gesucht. Off. u. Nr. 101 an das Lit.-Büro.

Im Süden gelegene abgeschl. Dreizimmerwohnung geg. abgeschlossene zwei Zimmer zu tauschen ges. Off. u. Nr. 1357 an d. Hoerder Verein.

Biete: Zwei Zimmer (Friedensm. 12 Mk.) Suche: Drei Zimmer evtl. Werkwohnung Off. u. B. 800 an Hoerder Verein.

Biete: Drei abgeschl. Zimmer mit famil. Zubehör Suche: Drei kleine Zimmer. Off. u. B. 750 an Hoerder Verein.

Biete: Zwei Zimmer mit Zubehör Suche: Zwei od. drei Zimmer. Hoerde, Saarstr. 12, I. lfs.

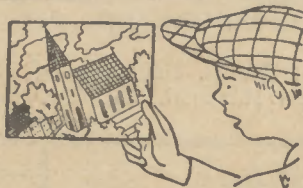
Verschiedenes

Neue Konzertlaute mit Zubehör gegen gut erhaltenes Damen- oder Herren-fahrrad einzutauschen. Zu erfragen Dortmund, Friedrichstr. 92, II.

Erteile Nachhilfe in Math., Lat. u. Griech. Geringe Vergütung Schriftliche Angeb. an M. Bend, Hoerde, Cherusterstr. 2.

Eine Rekanode 220 Volt Gleichstrom umzutauschen gegen Rekanode 220 Volt Wechselstrom. Höhle, Dortmund, Ardenstraße 126.

DÜRKOPP
FAHRRÄDER-NAHMASCHINEN



Nicht nur in Pisa

gibt es einen schiefen Turm. Unser Freund Fridolin Meyer, Amateur-Photograph, hat sogar einen in unserer nächsten Nähe entdeckt. Sie sehen, wie er über seine eigene Aufnahme verwundert ist. Das kommt davon, wenn man aus freier Hand photographiert und die Kamera schief hält. Gebäude sollte man nur mit Stativ aufnehmen.

Bei Photo-Rosfeld
Dortmund, Rheinische Straße 156 (Union-Verwaltungsgebäude) gibt es schon hohe Metallstative zu RM. 4.90 und 5.60 und vor allem erhalten Sie alle anderen Photo-Artikel stets frisch und sehr billig.

Zu kaufen gesucht

Gebrauchter Herrenradrahmen zu kaufen gesucht. Off. an das Literarische Büro unter Nr. E. 13.

Zu mieten gesucht

Halbmöbl. od. leeres Zimmer gesucht, am liebsten im Norden. Zu erfragen Handstraße 58, I. links.

Zu vermieten

Frdl. möbl. Zimmer zu verm. Westenhellweg 142 III. Nähe Körnerplatz. Off. u. L. R. 405 an das Literarische Büro oder Werksruf 605.

Ein Zimmer (leer) an Herrn oder Dame zu vermieten. Hoerde, Remberg 70, 3. Etg.

Schön möbl. Zimmer billig zu vermieten. Hoerde, Hofhofenstraße 33, Buchholz.

Zwei kleine Zimmer auch möbl. zu verm. Zu erfrag. Hoerde Verein Portier Burgtor.

Frdl. möbl. Zimmer in ruhig. Hause, Stadtmitte Hoerde, 3. vermieten. Ausf. Hoerde Verein, Werksruf 316.

Schönes möbl. Zimmer zu vermieten. Off. u. L. St. 830 an Hoerde Verein.

HILFE!

In wie vielen Familien wird sie herbeigeseht — ohne in richtiger Form gebracht zu werden! Vertrauen Sie sich uns an! Uns „Heimstricker“ hilft Ihnen viel Geld zu verdienen, ohne besondere Vorkenntnisse, mit verhältnismäßig geringen Betriebsmitteln. Verlangen Sie noch heute kostenlosen Prospekt 133 von

Gustav Nissen & Co.
Dresden-N.6 • Kasernenstraße 133

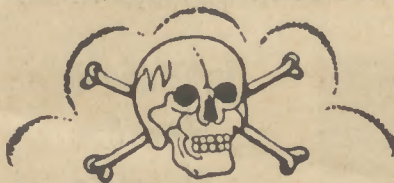
Reellste Bezugsquelle!

NEUE GÄNSEFEDERN

von der Gans gerupft, mit Daunen, doppelt gereinigt, allerbeste Qualität, Pfd. 3 RM.; nur kleine Federn (Halbdaunen) 4.50 RM.; 1/2 Daunen 6.25 RM.; gereinigte gerissene Federn mit Daunen 3.50 RM. und 4.75 RM.; hochpr. 5.75 RM.; allerf. 7 RM.; la. Volldaunen 9 RM. und 10 RM. Für reelle staubfr. Ware Garantie. Versand geg. Nachnahme ab 5 Pfd. portofrei. Nichtgefallendes nehme ich auf meine Kosten zurück.

Willy Manteuffel,

Gänsemästerei, gegründet 1852, Neutrebbin 61 b (Oderbr.). Ältestes und größtes Bettfedernversandgeschäft des Oderbruchs.



Totsicher vernichtet istralon

sämtliche Kakerlaken, Schwaben und Ameisen. Gegen Wanzen hilft Istra-Wanzenpulver. Gegen Flöhe Istra-Flohpulver. In Apotheken und Drogerien erhältlich. Hersteller: Bauer & Cie., Gelsenkirchen

J. ORLET
Damen- und Herren-Salon
Rheinischestraße 194.

Spielwaren - Auswahl

Puppen jeder Art — Stoff- u. Holztier Puppenwagen, Selbstfahrer, Roller, Autos, Bubiräder usw.

Puppenklinik
Reparaturen schnell, gut und billig Ersatzteile stets vorrätig

PAULA HUË HÖRDE
Hermannstraße 34

Es ist nun heute einmal so: wer Kaffee trinkt, trinkt Kaffee
In Dortmund zu haben:
Brückstr. 34
Rheinischestr. 26 (Ecke Augustastr.)

Schon vor 75 Jahren
Böhmer-Schuhe
Herren-Halbschuhe
Damen-Spangenschuhe
Kinderschuhe
Jetzt für 75 Groschen
Böhmer Dortmund
Ostenhellweg 40

Dieser Qualitäts-herd nur
99 RM.
oder wenn Sie wollen
5 RM.
Anzahlung



Rudolph & Wilke
Westenhellweg 132.
Dortmund
Nähe Körnerplatz

Stand- und Regulatoruhren

Herren- u. Damenuhren zu billigsten Preisen
Unsere Qualitäts-Uhren sind Uhren fürs Leben
1000 fach bewährt
Garantie-Wecker

Uhren-Hübler

Hörde, Hermannstr. 128 am Hüttentor

Herde — Küchen
Schlaf- und Speisezimmer
Polster- und Einzelmöbel
Federbetten und Matratzen liefert billigst
(auf Wunsch Zahlungszerleicht.)

W.Reinking sen.

Hörde, Neumarkt 8—10



Botendienst vom Roten Kreuz

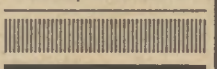
Wohlfahrtseinrichtung,
Fernruf 34622 Schwanenwall 41 Fernruf 34622

Pünktliche, sorgfältige und schnellste Erledigung von Botengängen, sowie Beförderung von Gepäck und sonstige Besorgungen in und außer dem Hause mittels Auto.

Möbliertes Zimmer mit zwei Betten an zwei Herren od. berufstätiges Ehepaar zu vermieten. Rheinischestraße 144, I. E.

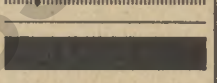
Möbliertes Zimmer im ruhigen Hause an zwei Herren od. Damen zu vermieten. Preis 25 RM. monatl. Zu erfragen Neuer Graben 75, parterre.

Zwei elegante möbl. Zimmer (Wohn- und Schlafzimmer) evtl. an zwei Freunde zu vermieten. Näheres Baltenstraße 12, Telefon 21471.



Wenn **Achenbach** die Ringe macht, wird in der Ehe nur gelacht!

Rheinische Str. 24 Uhren — Goldwaren Bestecke — Reparatur. Vorzeiger dieser Anzeige 10% Rabatt



Kaufen Sie nur beim Fachmann

Sensation

bilden unsere Preise für Küchen und Schlafzimmer

1a. Qualitäten Nie gebotene Preise! Einer sagt's dem andern

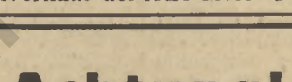
Bevor Sie kaufen — überzeugen Sie sich

Möbel-Brüggen
Schreinermeister nur Borsigstraße 42



denn sie verbürgt Zuverlässigkeit und dauernde Freude!

A. Glosemeyer, HOERDE
Hermannstr. 70
Alleinverkauf der ALPINA-Uhren



Achtung!

Besichtigen Sie bitte mein großes Lager in Kohlenherden, kombinierten Herden, Gasherden, Eisschränken, Wasch-, Wring- und Mangelmaschinen. Sie werden feststellen, daß Sie bei mir

gut und preiswert kaufen Überzeugen Sie sich durch einen unverbindlichen Besuch; ein wirklicher Fachmann berät Sie gern.

Herd- und Ofen-Kleffmann

Dortmund, Körnerplatz

Lieferung auch nach auswärts, frei. Vergünstigung für die Angehörigen der V. St.



Photo-Rosfeld

Dortmund
Rheinische Str. 156 (Union-Gebäude)
führt sämtliche Markenkameras

Agfa-Billy	36.-
Agfa-Bilette	42.-
Voigtlander Bessa	36.-
„ mit Selbstausl.	47.-
Voigtlander Vag	42.-
Ikonta	48.-
Rolleiflex	198.-
Leica	220.-
Nagel, Kodak, Ihagee	
Etwa 150 verschiedene Muster auf Lager	
Ziel 10 Monate	
8 Tage zur Probe	
Fachm. Anleitung	