

HÜTTEN-ZEITUNG



der
VEREINIGTE STAHLWERKE AKTIEN-GESELLSCHAFT
Dortmunder Union – Hoerder Verein



H Z III

3. Jahrgang.

Zuschriften für die „Hütten-Zeitung“ sind zu richten
an die Abteilung H (Literarisches Büro)

8. Sept. 1927

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

Nr. 36.

Bilder von der Ausstellung

„Das junge Deutschland“.



Jugend am Lagerfeuer.
Wandgemälde von
Hans Saffenrichter.



Das Dintazeichen.

Der Düsseldorfener Künstler R. van den
Gouben beim Reichsmuseum für Gesellschafts-
und Wirtschaftskunde, Abteilung Modellwerk-
stätte, hat für das Deutsche Institut für
technische Arbeitsschulung (Dinta) ein
Wahrzeichen entworfen, das dessen Kennzeichen
bildet in der Ausstellung „Das junge
Deutschland“.

Die Arbeit der Werksjugend findet ihr
Symbol in der Darstellung des Zahnrads, ihr
Streben in dem Aufwärtsschreiten des deutschen
Jungen.



Plastische Modelle
zur Statistik über Erwachsenen-
und Jugendlichen-Arbeit.



Mittleres Bild:
Der Eingang zum Schloß
Bellevue in Berlin, dem Heim
der Ausstellung.

Unteres Bild:
Bronze-Plastik
von Hans Saffenrichter
(im Langsaal der Ausstellung).



Auch unsere Werkszeitungen sind mit
einem Katalog vertreten, in dem in gedrängter Form
Proben unserer Mitarbeit am deutschen Jugendproblem
gezeigt werden.

Die Bilder und Darstellungen (die Jugend in der
Vor- und Nachkriegszeit, Lehrlingsnachwuchs, Ar-
beitstage, Arbeitszeit, Freizeit, Urlaub, Tuberkulose,
Alkohol und Nikotin, Wohnungsnot Wander-
bewegung, Jugend- und Ferienheime, künstlerische
Betätigung usw.) werden ergänzt durch Tanz- und
Musikaufführungen, Jugendspiele, Jugend- und
Volksstanzfeste. Vom Rhein, von Wien und Kärnten
kommen die frohen Spielscharen.

Der Hauptträger der Ausstellung ist der Reichs-
ausschuß der deutschen Jugendverbände. Möge dem
Versuch, die Jugend durch sich selbst sprechen zu lassen,
ein voller Erfolg beschieden sein!

Im Schloß Bellevue, im Berliner Tiergarten,
wurde die Ausstellung „Das junge Deutschland“ er-
öffnet. Sie soll bis zum 25. September dauern.

Die deutsche Jugend will zu Worte kommen. Sie
spricht von ihrem Ringen, Hoffen und Wünschen eine
Gesamtdarstellung, die unterstützt wird durch Kom-
munisten, Jugendverbände und Gewerkschaften. Doch
auch die deutsche Industrie fehlt nicht. In
den ihr zur Verfügung gestellten Räumen zeigt auch
die Arbeitgeberschaft, mit welchem Inter-
esse sie alle Bestrebungen verfolgt, die dem Kultur-
willen unserer Jugend dienen sollen. Das
Deutsche Institut für technische Ar-
beitserschulung (Dinta) hat zusammen mit den
ihm befreundeten Werken reichliches Material der
Ausstellung zugänglich gemacht. Die Beschränkung
der Räume gestattete leider nicht, alle Einsendungen
zur Schau zu bringen.

Die deutsche Wirtschaft im August.

Bisher war in den meisten Geschäftszweigen ein erfreuliches Anziehen der Konjunktur zu bemerken. In letzter Zeit scheint es allerdings, als ob auf einigen Gebieten der Höhepunkt überschritten sei. Jedenfalls ist in der Urproduktion seit einigen Monaten kaum eine weitere Steigerung eingetreten. Die Kohlenförderung ist sogar deutlich rückgängig geworden. Zwar hat die Zahl der Erwerbslosen immer noch eine Senkung erfahren. Das Tempo des Nachlassens der Erwerbslosigkeit ist jedoch erheblich langsamer geworden. Mitte August waren rund 420 000 Hauptunterstützungsempfänger vorhanden. Es war letzthin eine Senkung um 32 000 oder 7 v. H. eingetreten. Diese Zahl ist zwar erheblich niedriger als die noch vor einigen Monaten, erst recht als die vor Jahresfrist ermittelte. Aber sie wird jedenfalls nicht viel geringer werden. Der kommende Winter wird vielmehr eine Reihe Arbeitskräfte in der Landwirtschaft und im Baugewerbe frei werden lassen, die dann die übrigen Arbeitsgruppen erneut belasten.

Leider hat auch die Verschuldung Deutschlands in der letzten Zeit wieder erheblich zugenommen. Auch die Spareinlagen bei den deutschen Sparkassen und Banken, die bislang in recht erfreulicher Weise anstiegen, haben nicht mehr in dem Maße einen Zuwachs erfahren wie bisher. Wichtig und für viele Industriegruppen entscheidend wird der Ausfall der diesjährigen Ernte sein, von der man nach dem augenblicklichen Stande annehmen muß, daß sie wenigstens mittlere Erträge liefern wird.

Durch den Abschluß des deutsch-französischen Handelsvertrages, der inzwischen die Genehmigung der berufenen Reichsstellen gefunden hat und im September in Kraft tritt, sind wir wenigstens auf diesem Gebiet einen kleinen Schritt vorwärts gekommen. Wenn auch dieser Vertrag lange nicht allen Wünschen gerecht wird, so wird er zweifellos die wirtschaftlichen Beziehungen der beiden vertragschließenden Länder erneut anregen und auch den Abschluß anderer Abkommen zur Folge haben, für die gewissermaßen dieser Vertrag ein Muster war. Zwar haben wir neuerdings wieder mit Polen Schwierigkeiten auszustehen, das durch die Einführung eines Höchstzolltarifs den Abschluß eines Handelsvertrages außerordentlich erschwert, wenn nicht gänzlich unmöglich macht. Aber andererseits sind wir doch mit anderen Ländern, so mit Japan, Südslawien und anderen wesentlich weiter gekommen.

Eine erfreuliche Überraschung war das Ergebnis der deutschen Außenhandelsbilanz für den Monat Juli. Zwar haben wir auch in diesem Monat für 430 Millionen Mark mehr Waren vom Ausland eingeführt, als ausgeführt. Aber dieser Einfuhrüberschuß ist gegen den Vormonat um 19 Millionen Mark zurückgegangen. Was das Erfreuliche an der Juliabrechnung ist, ist die erhebliche Steigerung der Ausfuhr von fertigen Waren, also von bezahlter deutscher Arbeit. Gegen den Vormonat ist diese Ausfuhr um 74,5 Millionen Mark gestiegen. Auch Rohstoffe und halbfertige Waren haben eine Zunahme von 26 Millionen gegen den Vormonat erfahren. Dadurch ist das gesamte Resultat des deutschen Außenhandels ziemlich verbessert worden. Bisher war es nicht berühmt. Der deutsche Außenhandel zeigte im ersten Halbjahr 1927 im reinen Warenverkehr eine Einfuhr von mehr als 6,7 Milliarden Reichsmark und eine Ausfuhr von über 4,7 Milliarden Reichsmark. Vergleicht man, um die besonderen Verhältnisse, die der englische Kohlenstreik geschaffen hatte, auszuschalten, die Einfuhr des ersten Halbjahres 1927 nicht mit der des Vorjahres, sondern mit 1926, so zeigt sich eine Zunahme der Lebensmitteleinfuhr um fast 200 Millionen Reichsmark, der Rohstoffeinfuhr um 160 Millionen Reichsmark und der Fertigwareneinfuhr um 33 Millionen Reichsmark. Das Statistische Reichsamt stellt in seinen Veröffentlichungen fest, daß, wenn man die seit 1925 eingetretenen Preisveränderungen berücksichtigt, die Rohstoffeinfuhr am stärksten gestiegen ist. Bei der Ausfuhr zeigt sich gegenüber dem ersten Halbjahr 1925 eine Zunahme von rund 600 Millionen Reichsmark, dagegen eine leichte Abschwächung gegenüber dem ersten Halbjahr 1926.

Man hat sich in Deutschland in letzter Zeit zu sehr auf die Wirkung der Belebung auf dem Binnenmarkte verlassen. Zweifellos ist sie sehr wichtig und für unsere Volkswirtschaft sehr wesentlich. Andererseits aber müssen wir, wenn wir Reparationen für unsere ehemaligen Feinde schaffen sollen, auf die Hebung des Außenhandels bedacht sein. Die Einfuhr überflüssiger Gegenstände, vor allem von Luxuswaren, muß teilweise oder noch besser ganz aufhören. Wir müssen unsere eigene Landwirtschaft in den Stand setzen, möglichst alle Lebensmittel für den Bedarf unseres gesamten Volkes zu erzeugen.

Andererseits aber darf von Reichs wegen die Wirtschaft nicht zu sehr mit Steuern und sozialen Lasten bedrängt werden, weil sonst eine Lebensfähigkeit nicht möglich ist. Im Jahre 1913 kamen beispielsweise auf den Kopf der Bevölkerung an Reichsteuern 27,50 Mark, im Jahre 1924 aber nicht weniger als 73,20 Mark, die gleiche Zahl im Jahre 1926. Das in Deutschland berechnete Volkseinkommen betrug aber dagegen 1913 650 Millionen Mark, während es 1925 nur 743 Millionen Mark betrug. Die Gesamtsteuerbelastung betrug dafür im Jahre 1913 nur 75 Millionen Mark, im Jahre 1925 aber 184 Millionen Mark. Dabei ist zu beachten, daß sich der Wert des Geldes seit 1913 wesentlich verschoben hat.

Das schwerste Hemmnis für die deutsche Wirtschaft ist und bleibt aber die Reparationslast, die uns durch den Dawesplan aufgehaßt worden ist. Mit dem 31. August 1927 endete das dritte Reparationsjahr. Eine Übersicht über die bisher geleisteten und in Zukunft zu leistenden Reparationszahlungen ergibt folgendes Bild:

Wie der Völkerbund nicht sein soll!

Der Völkerbund ist da. Die Zeitungen sagen es zuweilen. Er ist da, der viel gepriesene Friedensbund der Völker. Wir sind sogar Mitglied dieses Bundes. Und stellen heute fest: So haben wir uns den Völkerbund nicht gedacht.

Beschauen wir diese reichlich viel und laut gerühmte Einrichtung einmal bei Nichte, so verstehen wir zwar das Lob, das unsere Gegner diesem modernen Friedensinstrument zollen — denn es hat ja fast nur in ihrem Interesse gearbeitet. Uns aber bleibt nur noch ein Phantom.

Ich frage:

Wo war der Völkerbund, als Mussolini seine Kriegsschiffe nach Korsu schickte und die Insel der Griechen bombardierten und besetzen ließ? Was tat der Völkerbund? Er brachte diesen „Zwischenfall“ noch nicht einmal auf eine seiner sonst doch recht umfangreichen Tagesordnungen.

Kommt mir nicht mit der Beilegung des griechisch-bulgarischen Streites! Hier handelt es sich nur um zwei ohnmächtige Balkanländer, die man schon ohne Gefahr an die Randarre nehmen konnte.

Munter gehen die brudermörderischen Kämpfe in China weiter. Alle an diesen Wirren beteiligten Mächte sind in aller Form eingeschriebene Mitglieder des Völkerbundes. Wo bleibt seine starke und gerechte Hand? Nach den wohlverzeichneten Paragraphen mußte er einschreiten. Er scheint es vorzuziehen, die Regelung solcher Angelegenheiten seinen einzelnen Mitgliedern zu überlassen. J. B. England, damit es seine Opiumzufuhr in China sicherstellen kann. Oder Japan, damit es den Einfluß auf die inneren Angelegenheiten eines fremden Landes nicht verliert. Eines Landes, das nebenbei auch noch im Völkerbund sitzt.

Und wie war es in Nicaragua? Mexiko? Panama? Welche Macht fand den Mut zum Proteste? Keine einzige! Und sind doch der Völkerbundsmitglieder so viele. Mit großen und kleinen Kanonen.

Welche Völkerbundsmacht braut denn endlich das Tränklein gegen das Rüstungsfiaker?

Unsere illustrierten Zeitschriften bringen fast wöchentlich Darstellungen von neuen, in den Dienst der „Sicherheit“ eingestellten Panzerflugzeugen, U-Booten und Geschützen. Die rüstenden Mächte gehen brav Hand in Hand mit ihren Regierungen, die in gleichem Atemzuge nicht genug die Wonnen des ewigen Friedens verkünden können. Alles im Zeichen eines neuen Völkerfrühlings. Rüstung und Phrase.

Doch um gerecht zu sein, einen „Erfolg“ hat der Völkerbund doch gehabt: Er wirkte entscheidend bei der Abrüstung Deutschlands mit. Da hat er allerdings ganze Arbeit getan.

So sieht das gleiche Recht für alle im Rate der Völker brüderlich Vereinten aus. Es efelt einem allmählich an, das verlogene Geschwätz von Freiheit, Sicherheit und Gerechtigkeit der Völker.

Uns bleibt nur das Abseitsstehen und die theoretische Betrachtung:

So haben wir uns den Völkerbund nicht gedacht. G. G.

1. Zahlungsjahr: 800 Millionen Mark aus der deutschen Anleihe 1924, 200 Millionen Mark Verzinsung der Deutschen Reichsbahn-Schuldverschreibungen. Der Generalagent für Reparationszahlungen hat diese Zahlungen als Einnahmen bestätigt, weiter rund 330 000 Mark an Einnahmen im besetzten Gebiet quittiert, die von der französischen und belgischen Regierung während der Uebergangszeit zur Deckung der Zollerhebungskosten zurückbehalten wurden. Ferner verzeichnete der Generalagent rund 300 000 Mark an Zinsen und 163 000 Mark Kursgewinn. Seine Gesamteinnahme für das erste Zahlungsjahr war 1 003 790 305,78 Mark.

2. Zahlungsjahr: Der Generalagent quittierte über folgende Summen Haushaltsleistungen 250 Millionen Mk., Beförderungsteuer 241 004 574,38 Mark, Eisenbahn-Reparationschuldverschreibungen, Zinsen 550 Millionen Mark, Industrieobligationen: Zinsen 125 Millionen Mark, eingegangene Zinsen 2 735 750,68 Mark, Kursgewinn 259 852,55 Mark. Gesamteinnahmen: 1 169 100 177,62 Mark, Kassenbestand am 1. September 1925: 107 013 270,89 Mark, zusammen 1 276 913 448,51 Mark.

3. Zahlungsjahr: Der Generalagent hat in seinem Zwischenbericht vom 10. Juli für die dritte Jahreszahlung folgendes quittiert: Haushaltsbeitrag rund 243 300 000 Mark, Beförderungsteuer 202 500 000 Mark, Reichsbahn-Reparationschuldverschreibungen 360 Millionen Mark, Industrieobligationen 125 Millionen Mark, unter Hinzurechnung von Zinsen insgesamt 985 811 608 Mark. Die endgültige Abrechnung für das dritte Reparationsjahr wird der Reparationsagent am 2. September abgeben. Sie wird mit der Feststellung schließen, daß von Deutschland auch im dritten Reparationsjahr die Zahlungen in vollem Umfange geleistet worden sind.

4. Zahlungsjahr: Das neue Zahlungsjahr, das am 1. September begonnen hat, sieht deutsche Reparationszahlungen in Höhe von 1750 Millionen Mark vor, die sich zusammensetzen aus 660 Millionen Mark Verzinsung und Tilgung der deutschen Reichsbahn-Schuldverschreibungen, 300 Millionen Mark Industriefuldverschreibungen, 290 Millionen Mark Beförderungsteuer und 500 Millionen Mark aus dem Reichshaushalt.

Erst das fünfte Reparationsjahr ist das Normaljahr und sieht 2 Milliarden Mark Jahresleistungen vor, davon 1 1/4 Milliarden Mark aus Beförderungsteuern, Industriefuldverschreibungen und Reichsschuldverschreibungen.

Wie und ob diese Zahlungen aufgebracht werden können, läßt sich heute überhaupt noch nicht übersehen; für die deutsche Wirtschaft und ihr Gedeihen können aber schon jetzt die aller schwersten Befürchtungen hinsichtlich der Auswirkungen dieser Zahlungspflicht ausgesprochen werden.

Koennedes Missionen an Deutsch-Amerika.

Grüße der Pressa.

Die Tatsache, daß die erste Überquerung des Atlantischen Ozeans in der Richtung Ost-West durch einen deutschen Flieger von Köln aus beabsichtigt ist, hat die Kölner Stadtverwaltung und die Internationale Presseausstellung veranlaßt, den Flug Koennedes auch ihrerseits zu unterstützen.

Der Flieger wird eine Anzahl Briefe des Reichskommissars und des Präsidenten der Pressa an führende Verantwortlichen der Ver. Staaten, die an der Kölner Pressa interessiert sind,



Das Flugzeug Koennedes wird bei seiner Landung in Amerika und bei seinen Rundflügen in den Vereinigten Staaten die Wimpel der Stadt Köln und der Pressa tragen.

Koennede hat sich ferner bereit erklärt, eine größere Anzahl Flugzettel mit folgendem Inhalt mitzunehmen und sie kurz vor seiner Landung in Amerika abzuwerfen:

„Grüße von Köln am Rhein. Die Stadt Köln und das Präsidium der hier im nächsten Jahr stattfindenden großen Internationalen Presseausstellung (Pressa)



Koennede vor seinem Flugzeug „Germania“.



Koennede als Feldflieger.



Koennede übernimmt die „Pressa“-Flaggen.

ist sind, mit nach drüben nehmen und außerdem dem Vorsitzenden des vorbereitenden amerikanischen Ausschusses der Pressa, Herrn John Clyde Swald in Neunorf, persönlich Grüße des Präsidiums der Pressa überbringen. Er soll ferner Begrüßungsschreiben der Kölner Stadtverwaltung an die Bürgermeister von Philadelphia und Neunorf übermitteln.

freuen sich, den ersten Flug von Deutschland nach Amerika benutzen zu können, um den Amerikanern ihre Grüße auf diesem Wege zu übermitteln. Köln und das deutsche Volk haben die Hoffnung, daß die durch die Taten Chamberlins und Koennedes geschaffene enge Verbindung zwischen Amerika und Deutschland durch die im nächsten Jahr stattfindende große Weltchau am

Eigene Vorsicht ist bester Unfallschutz!

Wie ich die Geologie schätzen lernte und warum wir uns mit ihr beschäftigen sollten.



Früher ist mir die Geologie sehr trocken vorgekommen. Aus der Schule habe ich denn auch nicht viel herübergerettet.

Nachher bin ich der Geologie auf sonderbare Weise wieder näher gekommen. Uns fiel, als ich 17 Jahre alt war, ein feines Buch in die Hände. Darin erzählte einer von einer Sommerwanderung durch französische Städtchen. Es waren viele Bilder in dem Buch. Da bekamen die jetzt so vertrauten Namen jenen zauberhaft lodenden Klang, den sie wohl nicht verlieren werden: Miltenberg, Klingenberg, Wertheim, Marktbreit, Kallert und Prozelten. Der leuchtende französische Sommer trat uns entgegen, heiß, trocken, bunt und dennoch weich und vertraut. Damals wanderten wir ausschließlich im Sauerland. Das ist kühl und herb. Es hat einen fast nüchternen und sachlichen Grundzug. An diesem Buch hat sich unsere Sehnsucht nach dem Süden entzündet. Die trieb uns auf der nächsten Fahrt aus dem oberen Sauerland durch Witgenstein in das hübsche Sinterländchen, nach Biedenkopf.

Es war gegen Mitternacht, aber an der Lahn schon ein heißer Mittag. Wir schauten oben vom Schloßurm herunter. Da spürten wir, hier ist es Süden. Die große Scheidegrenze läuft nicht am Main, sie läuft an der Lahn. Die Sonne brannte auf Kirche und Rathaus und auf das braune Dächergewirr der winkligen Stadt.

Nun ist es so, daß man oft das Wesen einer Landschaft in einer Formel zusammenfaßt. So ist's auch beim Menschen; wenn wir an einen denken, steht oft nur eine Geste oder ein Gesichtszug oder gar nur ein Kleid lebhaft vor dem Geiste, und an und in diesem Ding hängt Wesen und Seele. So wurde uns zur knappsten Formel von Biedenkopf eine

Farbe, der tiefe warme braune Ton der Dächer. Das umfalte uns ganz Biedenkopf; in ihm ahnten wir Franken und Süden.

Als wir dann zwei Jahre später ins wirkliche Frankenland kamen, da fanden wir wirklich unser tiefwarmes Dunkelbraun wieder. Und da stellten wir uns die Frage, warum denn gerade im Süden die Ziegel so braun werden. Bei uns wurden sie schmutzgrün und dann schwarz. Vom Kohlenstaub kam das nicht, denn auch im Münsterland werden die Ziegel nicht braun. Wir gingen daran, die braunen Ziegel zu untersuchen. Und siehe: die braunen Dachplatten waren gar keine Ziegel, sondern, — Rot-sandsteinplatten.

Also gibt's nur dort braune Dächer, wo Rot-sandstein ist. Das machte mich auf den Rot-sandstein aufmerksam und neugierig. Ich spürte ihm nach. Sofort sah ich die braunen Nester, die roten Treppentüfen und Schmutzpfade, die verputzten Sandsteinmauern. Bald entdeckte ich daß der Einfluß des Gesteins tiefer reicht. Es bestimmt die Berg- und Talformen. Wenn in Rothenfels Raststein wäre, so hätte sich das Mainwasser eine Art oberes Donautal oder gar ein großes Hönnetal geschaffen; wenn Schiefer da wäre, ein Rheintal, so aber ist unser liebes Mainthal daraus geworden; ruhig und weich und träumend still. Diese Berge und Gründe im Spessart, die langen breiten Waldbüdel und die langweilen Täler, — sie verdanken dem Sandstein ihre Eigenform und Eigenart. Wenn Rot-sandstein verwittert, gibt es braune, sandige Erde, die hat bestimmte Eigenschaften, ist für bestimmte Pflanzen gut. So entsteht französische Flora. Der Sandsteinboden gestattet eine bestimmte Art der Bebauung mit Nutzpflanzen, er läßt einen bestimmten Wäldertyp hochkommen. Von den Pflanzen aber leben die Tiere. Von beiden der Mensch. Sein Beruf, und damit Armut und Reichtum und dadurch wieder Charakter und Lebensart hängen so eng mit dem Gestein des Bodens zusammen. Berg und Talformen legen bestimmte Siedlungsarten nahe. Mit dem Baumaterial ist die Form des Hauses, des Dorfes, der Stadt stark mitbestimmt, und schließlich hat das Städtchen Rothenfels vom Gestein gar seinen Namen.

Rhein und in der durch sie gegebenen Zusammenarbeit an neuen gemeinsamen wirtschaftlichen und kulturellen Zielen ihre Vollenbung findet. Köln freut sich, im nächsten Jahre zahlreiche Vertreter des amerikanischen Volkes am Rhein selbst begrüßen zu können und hofft, daß die Presse ein neues Mittel sein wird, die freundschaftlichen Beziehungen zwischen dem amerikanischen und deutschen Volk zu befestigen und zu vertiefen."

Deutsches Turnfest 1928 und Amerika-Flieger!

Der Vorsitzende des Turnfest-Ausschusses in Köln, Stadtverordneter Göbde, hat am 17. August dem Amerikaflieger Roennede eine Botschaft für unsere Turnbrüder in Amerika überreicht, welche folgenden Wortlaut hat:

„Gruß an unsere Turnbrüder in Amerika.“

Köln, im August 1927.

Liebe Turnbrüder!

Von Köln, der Stadt am deutschen Rhein, die nächstes Jahr das 14. Deutsche Turnfest, das Fest aller Deutschen, feiern wird, kommt zu Euch über das Meer im kühnen Flug ein deutscher Mann, unser Roennede.

Er überbringt Euch die Grüße des Hauptausschusses für das 14. Deutsche Turnfest 1928,

die Grüße aller deutschen Turner,

die sich herzlich freuen, Euch im nächsten Jahre zahlreich in Köln und in den deutschen Landen begrüßen zu können.

Möge das Gelingen des Fluges ein Symbol dafür sein, daß wir in West und Ost, in Amerika und Deutschland, an dem einen großen Ziel arbeiten, durch tüchtige Männer herauszukommen aus dem Wirrwarr unserer Zeit. Das sei unser Gruß!

Gut Heil!

Hauptausschuß für das 14. Deutsche Turnfest in Köln 1928.

Der Begleitbrief lautet:

Sehr geehrter Herr Roennede!

Der Hauptausschuß für das 14. Deutsche Turnfest, das nächstes Jahr in Köln stattfindet, bittet Sie herzlich, eine Botschaft an unsere amerikanischen Turnbrüder übermitteln zu wollen.

Sie sind der Träger deutscher Tatkraft, die in der Welt berühmt ist, sich Ansehen und Geltung erneut zu erringen. Der annähernd 2 Millionen umfassende, älteste und größte Verband für Leibesübungen,

die Deutsche Turnerschaft,

sieht in der Heranziehung tüchtiger deutscher Männer Ihres Schlages ihre vornehmste Aufgabe. Sie fühlt sich vor allem mit den deutschen Turnbrüdern in Amerika aufs herzlichste verbunden, weil sie weiß, daß unsere Turnfreunde über dem Wasser sich sehnen, im nächsten Jahre mit uns am deutschen Rhein die Tage eines deutschen Turnfestes zu erleben.

Wir wollen Sie als den Träger unserer Grüße auszeichnen und bitten Sie herzlich, diese Botschaft zu überbringen.

Wagen Sie Ihren schweren Flug mit Gottes Hilfe und seien Sie drüben überm Wasser der Ränder eines Deutschland, das sich nicht unterliegen läßt. Durch alles Schwere hindurch zum Licht sei Ihre Lösung zur Fahrt. Glück auf!

Hauptausschuß für das 14. Deutsche Turnfest 1928, Köln.

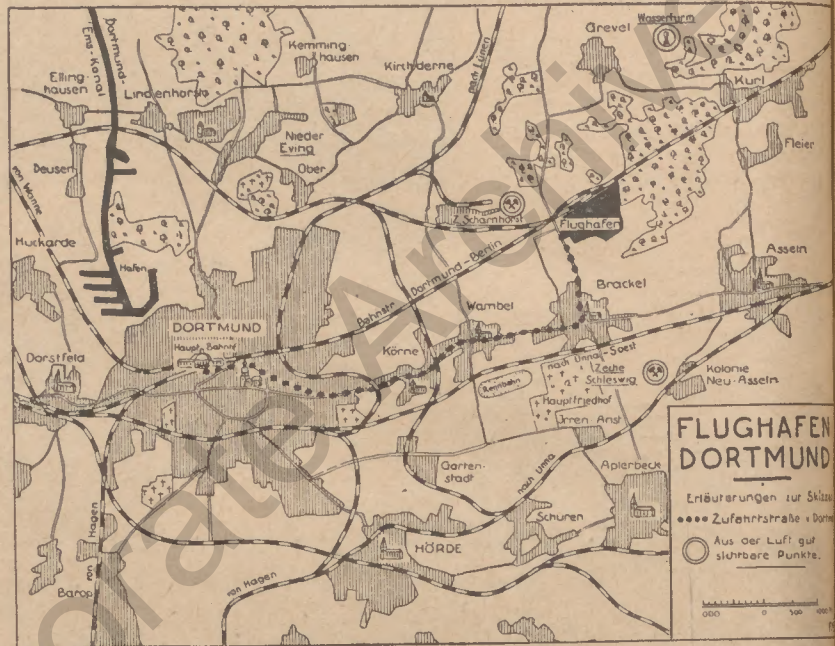
gez. B. Göbde, Stadtverordneter.

Vorsitzender des Hauptausschusses: Breithaupt.

Etwas vom Dortmunder Flughafen.

Kein Dortmunder sollte es unterlassen, einmal dem Flughafen seine Vaterstadt einen Besuch abzustatten. Die meisten kennen ja kaum etwas vom Flugbetrieb, und jeder, der einen Weg zum Flughafen sucht, wird eine Fülle des Belehrenden und Interessanten vom dort mitnehmen. Um eine Anregung zum Besuch des Flugplatzes und zur Befestigung des Flugbetriebes zu geben, bringen wir nachfolgend einiges über den Dortmunder Flughafen, in der Hoffnung, hiermit die freudige Zustimmung aller derer zu finden, die Wert legen auf Vertiefung des Heimatgedankens auch nach dieser neuzeitlichen Seite hin.

Der Gedanke, im Bereich der Stadt Dortmund einen Flughafen anzulegen, stammt bereits aus der Kriegszeit. Als die Entwicklung der Fliegerei durch die großen Anforderungen, die der Weltkrieg an die jüngste Waffe stellte, einen ungeahnten Aufschwung nahm und sich über



sehen ließ, daß auch nach dem Kriege jedes Land eine starke Fliegergruppe haben würde, um für die Landesverteidigung genügend gerüstet zu sein, mußte sich Herr Oberbürgermeister Dr. Eichhoff bei den maßgebenden Stellen in Berlin mit Erfolg, daß Dortmund eine Militärfliegerstation hielte. Es kam zwischen dem Militäriskus und der Stadt ein verbindlicher Vertrag zustande. Die Anlage der Station war auf einem großen Gelände dicht nördlich des Dorfes Brackel geplant, das gelegentlich für fliegerische Veranstaltungen bereits einige Male benutzt worden war.

Das Ende des Krieges und der uns aufgezwungene Friedensvertrag von Versailles bedeuteten die Todesstunde der tapferen deutschen Fliegertuppe und begruben die Hoffnung der Stadt Dortmund auf die Einrichtung einer Militärfliegerstation. Nur vereinzelte kleine Sportflugzeuge kamen Dortmund in den folgenden Jahren als Besucher aus der Luft begrüßten. War uns Deutschen nun verlag, das Flugzeug als modernste Waffe der Landesverteidigung zu behalten und weiter zu fördern, so vermochte die

Wer Sonntags lang im Wirtshaus sitzt, des Montags mehr als andere schwitzt.

Wer nun stark romantisch gerichtet ist, der fragt wenig danach, woher die besondere Schönheit einer Landschaft kommt. Es dünkt ihm roh, den Schleier zu lüften. Es graut ihm vor dem Wissenschaftler, der Blumen sezziert und klassifiziert, aber ihre Seele nicht spürt, der in einer heroischen Landschaft nach Versteinerungen sucht und beim Sonnenuntergang eine Belehrung über die Berechnung der Lichtstrahlen vom Stapel läßt.

Und doch liegt ein starker Reiz darin, den Dingen auf den Grund zu gehen, ihre Schönheit nicht nur genießerisch herunterzuschlucken, sondern wissend zu sein, die Dinge in ihrer Besonderheit ganz zu begreifen. Wer stark genug ist, dabei nicht im Stofflichen stedenzubleiben, der mag zu jener klargeistigen Haltung gelangen, die für zwei unserer größten Deutschen kennzeichnend ist; für Goethe und Stifter. Es ist ein „nüchterner Rausch“ zu dem sie uns führen, aber wer ihn einmal gespürt hat, dem ist alle Romantik schal.

Wer von dieser Art ist, der wird die Landschaft begreifen wollen. Dazu gehört ein liebender Blick, aber auch viel Handwerkzeug gehört dazu: Botanik, Zoologie, Ethnologie, Volkswirtschaft, Kultur- und Wirtschaftsgeschichte, politische Geschichte und vieles andere. Dazu gehört endlich als Anfang die Wissenschaft vom Erdboden: die Geologie. Wer so alle Elemente einer Landschaft für sich betrachtet hat, sie in ihrem Nacheinander und Nebeneinander begriffen hat, der erlebt eine reine Freude. Ihm ist die Landschaft nicht mehr ein Spiel von Zufälligkeiten und Willkürlichkeiten, sondern ein Organismus von innerer und äußerer Notwendigkeit. Jedes Ding ist so, wie es sein muß, es ist an seinem Ort und alles hängt zusammen.

Praktisches: Tue vorläufig nichts anderes, als draußen die Augen recht aufspannen. Dann wirst du bald voll von Fragen steden. Manche Antwort wirst du dir selbst geben können, aber bald werden der offenen Fragen so viele sein, daß es dich zu Büchern zwingt. Wir haben Zeit genug an den Winter-Feierabenden, und kosten tut es auch nicht viel. Wer für den Anfang besonders ausdrückliche Beispiele dafür sucht, wie die Gesteinsart den Landschaftscharakter beeinflusst, vergleiche auf einer Wanderung etwa die Warsteiner und Briloner Kalkstriche mit der um-

liegenden Schieferlandschaft. — Dies oft in Karten, vom bekannten in unbekannten Gegenden. Benutze das geologische Kartenwerk der Gesellschaft für Erdkunde. Man kann es vom Kartenamt des Jugendherbergs-Bundes beziehen, durch Lehrer Hoffmann, Werderhöl.

W. Kottmann, Lehrwerkstatt Hörder Verein.

Die Landstraße.

Ein träumender weißer Streifen führt irgendwohin... Gleisende Sonnen zeichnet der Einsamkeit den Weg. Verlassen fühlen sich die Bäume in den langen Reihen. Zitternd suchen ihre Schatten die Heimat.

Am Meilenstein sitzt ein Müder, müde geworden durch die Stille rings um die Weite. Vor ihm tänzelt ein Staubwölkchen, verwirrt sein Sinnen.

„Arm, arm,“ ruft ein Rabe — es ist nur einer... die vielen Vögel winkeln: „Du bist reich, reich,“ und blau blinkt und windet es sich durch die Stille. „Reich, reich bin ich,“ murmelt der Müde, „denn durch die Löcher meiner Schuße bringt der Staub der Heimat.“

Gustav Flechsig, Dortmunder Union.

Erlesenes.

Wer seine Jugendzeit verhaßt daheim, den schickt man alt mit Weisheit heim.

Sprichwörter

Man soll nie der Natur in die Zügel fallen; der Arzt soll sie unterstützen, nie dagegen handeln.

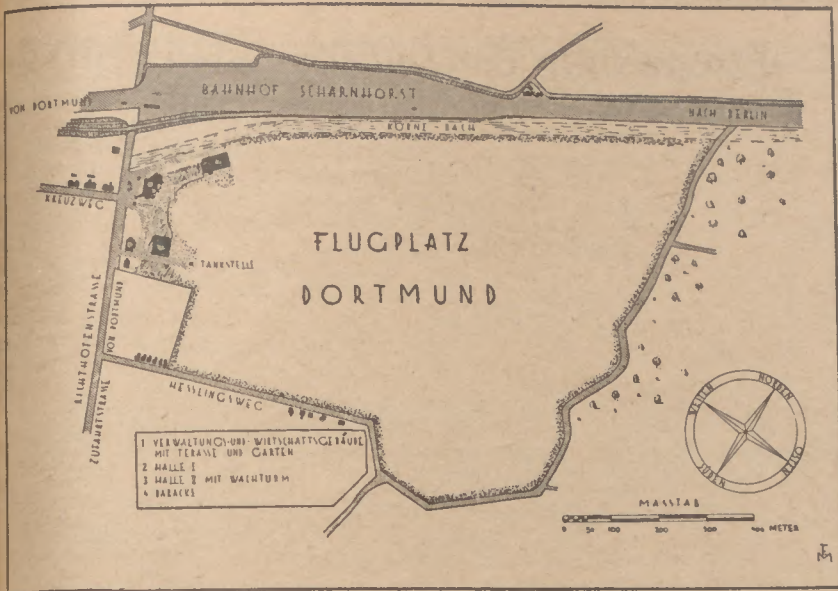
Hippokrates

Könnte man den Deutschen nach dem Vorbilde der Engländer wenig Philosophie und mehr Tatkraft, weniger Theorie und mehr Praxis bringen, so würde uns schon ein gut Stück Erlösung zuteil werden.

Goethe

Hätte das Ewigweibliche öfter über mein Geschick zu entscheiden geglaubt, ich glaube, ich wäre manchmal besser davongekommen.

Bebel: Aus meinem Leben



Verbot die Wünsche vieler Tausender, auch Anteil zu haben an dem großen Geschenk, sich in der Luft bewegen zu können, nicht zu unterdrücken. Neue Bahnen ergaben sich aus der Notwendigkeit, das Flugzeug kulturellen und wirtschaftlichen Zwecken nutzbar zu machen. So entstand die deutsche Handelsluftfahrt, die bereits heute, nach wenigen Jahren der Entwicklung, als etwas Unerlöschliches, für Verkehr und Wirtschaft Unentbehrliches da steht.

Bis zum Herbst 1924 mußte das westfälische Industriegebiet, ebenso wie das ganze westliche Deutschland, bedrückt durch die Ansicht der Feindesmächte, das von ihnen besetzte Gebiet dem unbefestigten Deutschland zu entfernen, alle Wünsche, an der Entwicklung der Handelsluftfahrt teilzunehmen, zurückstellen. — Aber die Hoffnung blieb lebendig, u. sofort nach Abzug

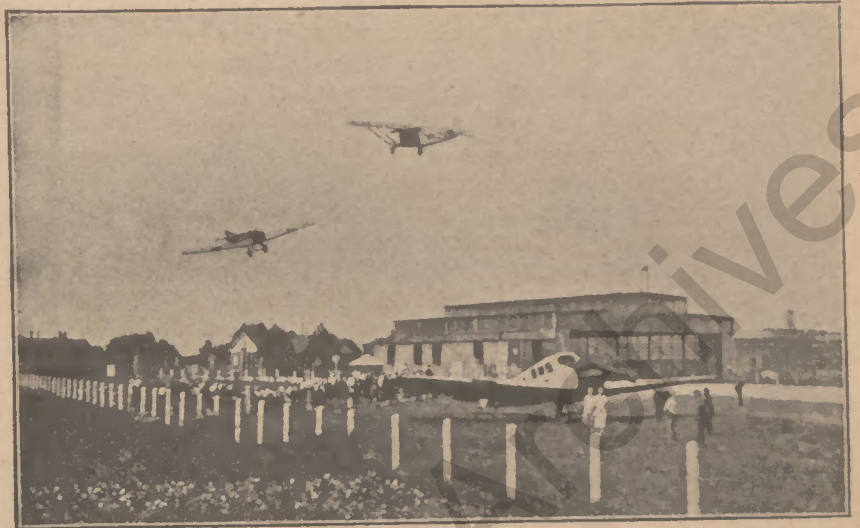


Verwaltungs- und Wirtschaftsgebäude des Flughafens Dortmund. — Front zum Flugplatz.

der Franzosen im Herbst 1924 trat die rührige Verwaltung der Stadt Dortmund mit den zuständigen Stellen in Berlin in Verbindung, um zu erreichen, daß Dortmund möglichst schnell in das bereits bestehende Luftverkehrsnetz Deutschlands eingeschlossen wurde. Unterstützt wurde dieser Wunsch von dem Flugverein Dortmund, der durch die Anlage eines Flugplatzes auf die Wiederbelebung der Sportfliegerei in Dortmund und in ganz Westfalen hoffte.

Die Bemühungen der Stadtverwaltung Dortmund hatten Erfolg. Bereits im April 1925 suchten die ersten Verkehrsflugzeuge den inzwischen provisorisch eingerichteten Flugplatz bei Brädel im regelmäßigen Luftverkehr auf. In kürzester Zeit wurde eine Flugzeughalle sowie eine

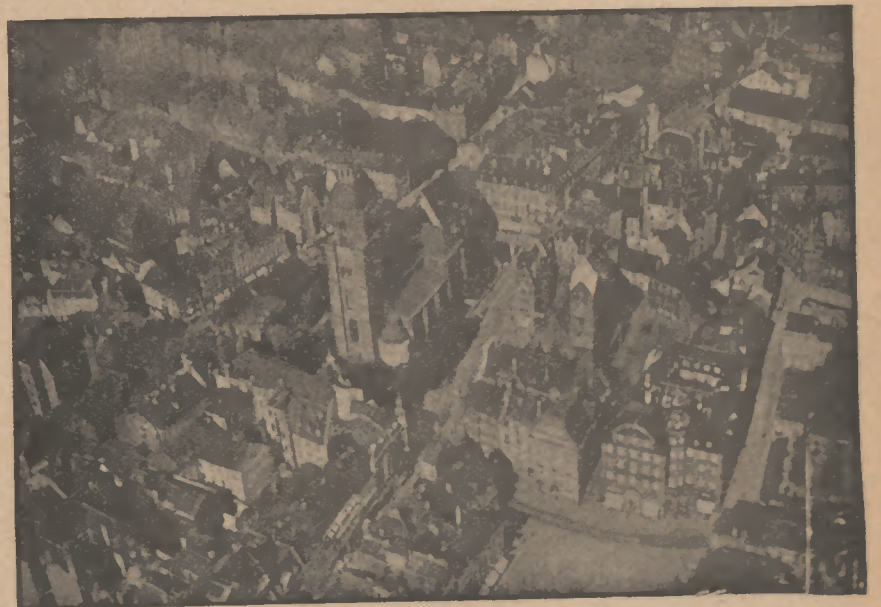
kleine Barade zur Unterbringung des in damaliger Zeit noch sehr geringen Beamtenapparates errichtet. Alle anderen Arbeiten, insonderheit die umfangreichen Platzarbeiten, wurden schnellstens in Angriff genommen, so daß es gelang, trotz mannigfacher Mängel des Flugplatzgeländes selbst, von denen besonders der fast mitten durch das Gelände führende Nalbach sowie die Feuchtigkeit des Bodens zu erwähnen sind, den regelmäßigen Luftverkehr während der ganzen Flugperiode 1925 aufrecht zu erhalten. An Baulichkeiten wurde in diesem Jahre außer der bereits erwähnten Flug-



Flugbetrieb auf dem Flughafen Dortmund.

zeughalle und der Beamtenbarade noch eine größere Wirtschaftsbarade errichtet, die Fluggästen, dem im Flugdienst tätigen Personal und zahlreichen Flugplatzbesuchern Gelegenheit gab, Erfrischungen zu sich zu nehmen.

Ueber die heutigen Baulichkeiten des Flugplatzes sei noch folgendes erwähnt. Die Flugzeughalle, die von der Firma C. S. Juch, Dortmund, gebaut wurde, erhielt Ausmaße von je 30 Meter Tiefe und Breite sowie 6,10 Meter lichte Lorthöhe. Die Halle war unmittelbar mit Werkstätten, die in einer Tiefe von 30 Meter und einer Breite von 5 Meter an der Südseite der Halle angebaut waren, verbunden. Die Verwaltungsbarade erhielt sechs Räume für die Unterbringung der Polizeiflugwache, der Flugleitung der Deutschen Luftverkehrsgesellschaft und des Funk- und Wetterdienstes. Die Gebäude mußten notwendigerweise an der Front des Flugplatzes, die von der Riehthofenstraße berührt wurde, errichtet werden, da an den anderen Seiten des Platzes keine Straßen vorhanden waren. Ferner mußte das neue Empfangs- und Verwaltungsgebäude so weit wie möglich in den nordwestlichen Winkel zwischen Riehthofenstraße und den tiefen Einschnitt des Körbebachs geschoben werden. Der eine Flügel des großen Verwaltungs- und Wirtschaftsgebäudes wird ganz durch die Restaurations- und Gesellschaftsräume in Anspruch genommen, unter denen sich im Kellergehoß die Küchen und Wirtschaftsräume erstrecken, während über ihnen in Obergehoß eine Reihe Hotelzimmer ein Uebernachten im Flughafen ermöglicht. Der andere Flügel enthält im Erdgehoß die Abfer-



Blick vom Flugzeug auf die Reinoldikirche, den Mittelpunkt Dortmunds.

tigungsräume für Fluggäste, Post, Fracht und Zoll und weiterhin die flugtechnischen Büros und die Räume für den Funkbetrieb, Wetterdienst, Polizei und Piloten. Darunter befinden sich die Wohnungskeller, Zentralheizung, Akkumulatorenräume und eine Hausmeisterwohnung. In der Mitte des Obergehoßes über der Empfangshalle liegt wieder ein kreisrunder mit einer Kuppel überwölbter Raum, der einen besonderen Rahmen für offizielle Sitzungen und feierliche Veranstaltungen schafft. Davor lagert sich ein Balkon, der im breiten Schwung der Rundung des Raumes folgt und einen



guten Ueberblick über den ganzen Flughafen gewährt. Besonders verlockend wird an schönen Sommertagen die Dachterrasse sein, die sich über das ganze Gebäude erstreckt. Von hier schweift der Blick ungehindert über das große Flughafengelände und darüber hinaus, von Norden über Osten nach Süden, weit in die bewaldete Landschaft hinaus. Vor dem Erdgeschoß dehnt sich in ganzer Länge der Flughafenfront des Gebäudes eine breite Terrasse aus, die mit ihrer weit vorgeschobenen Vorterrasse Tausenden von Besuchern Gelegenheit gibt, in aller Behaglichkeit das Treiben auf dem Flugplatz zu beobachten. Für besondere Flugveranstaltungen sind zu beiden Seiten der Terrassen zu ebener Erde große Zuschauerplätze für viele tausend Menschen angelegt.

Bliden wir auf die Entwicklung des ganzen Dortmund-Flughafens zurück, so können wir feststellen, daß in der kurzen Zeit von knapp zwei Jahren ein an allen Anforderungen gerecht werdender Flughafen entstanden ist, der in seiner Anlage zu den besten Hoffnungen auf eine gute weitere Entwicklung der Dortmunder Flugbestrebungen berechtigt. Diese werden durch die günstige Lage Dortmunds als des östlichen Ein- und Ausflughafens des rhein.-westfäl. Industriegebietes, unterstützt. Der Ausbau des Flughafens Dortmund in seiner jetzigen Form war nur dadurch möglich, daß die interessierten Kreise, weit vorausschauend, die große Bedeutung der Entwicklung des Luftverkehrs erkannten und in dem Bewußtsein, ein Werk wahrer deutscher Kultur zu schaffen, große finanzielle Opfer brachten. Möge die Zukunft ihnen dadurch danken, daß ihre Hoffnungen voll und ganz in Erfüllung gehen.

Die längsten und höchsten Brücken der deutschen Reichsbahn.

Ueber den Kaiser Wilhelm-Kanal führen zwei eiserne Brücken bei Rendsburg und bei Hochdonn; sie sind die längsten Brücken im Gebiet der Deutschen Reichsbahn. Erstere, an der Strecke Neumünster-Flensburg gelegen, hat eine Länge von fast $2\frac{1}{2}$ Rlm. (genau 2454 Metern), während die Brücke bei Hochdonn 2218 Meter lang ist. Obwohl beide Brücken immerhin 42 Meter hoch sind, gehören sie doch nicht zu den höchsten Brücken Deutschlands. An Höhe übertroffen werden sie von der Talbrücke bei Munggen, einer eisernen Bogensackwerkbrücke an der Strecke Solingen-Remscheid, die mit einer Höhe von 107 Metern überhaupt die höchste deutsche Brücke ist. Der Höhe nach folgen dann zwei massive Brücken: die 78 Meter hohe, dreigeschossige Gölschtalbrücke an der Strecke Leipzig-Hof und die 67,4 Meter hohe zweigeschossige Muldentälbrücke an der Strecke Riechsch-Chemnitz. Auch der Remsviadukt bei Neustadt an der Strecke Waiblingen-Hessental übertrifft noch mit einer Höhe von 45 Meter die Brücken über den Kaiser Wilhelm-Kanal.

Zwischen den Ausmaßen der beiden längsten Brücken, die über zwei Kilometer lang sind und der Länge der Rheinbrücke bei Duisburg-Ruhrort mit einer Länge von 925 Metern, ist also ein Unterschied von fast $1\frac{1}{2}$ Rlm. Erst den vierten Platz nimmt die Düsseldorfer Rheinbrücke mit 829 Meter ein. Besonders interessant ist die neue Königsberger



Ansicht der Königsberger Pregelbrücke,

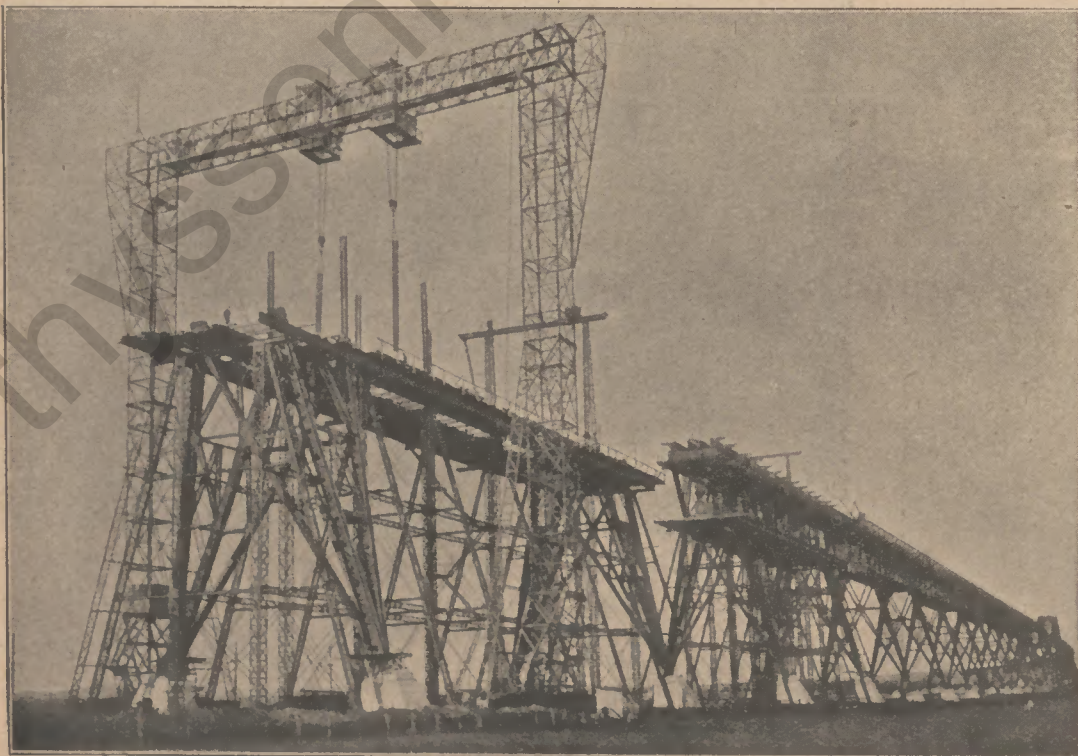
die eine stolze Leistung deutscher Technik darstellt, in geschlossenem Zustande. Bei dieser Brücke liegen Straßen- und Eisenbahn-Fahrbahn nicht neben-, sondern übereinander.

Pregelbrücke. Diese fast 200 Meter lange Brücke ist zweigeschossig gebaut und oben für Eisenbahn und unten für Straßenverkehr eingerichtet. Den Ruhm, die älteste Brücke zu sein, kann der 472 Meter lange und 40 Meter hohe Meißner Viadukt an der Strecke Koblitz-Görlitz für sich in Anspruch nehmen. Er ist in den Jahren 1844-1847 gebaut worden.

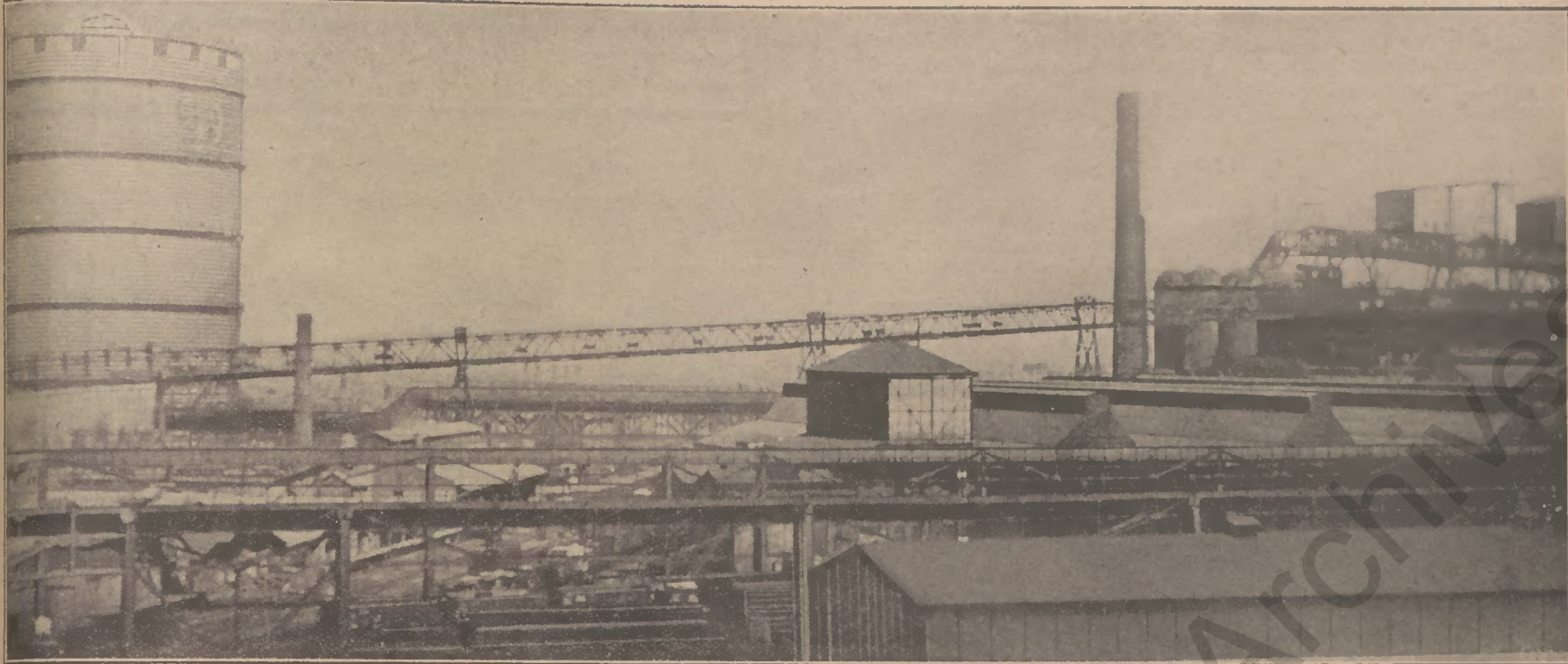
Die Königsberger Pregelbrücke wurde von der Dortmunder Union erbaut. Wir berichteten f. Zt. ausführlich in der Süddeutschen Zeitung über dies interessante Bauwerk. Auch am Bau der Kaiser Wilhelm-Kanalbrücke bei Hochdonn war die Dortmunder Union beteiligt.

Steuerabzug vom Arbeitslohn.

Ein Arbeitnehmer hatte sein Lohnsteuerbuch nicht vorgelegt. Trotzdem hatte der Arbeitgeber bei ihm nicht 10 Prozent vom vollen, ungefürzten Lohn einbehalten, sondern hatte beim Steuerabzug den steuerfreien Lohnbetrag und die Familienermäßigungen berücksichtigt, wie wenn das Lohnsteuerbuch vorgelegen hätte. Das Finanzamt forderte vom Arbeitgeber den sich aus dem Unterschied zwischen der tatsächlich gezahlten Lohnsteuer und dem Betrage von 10 Proz. des ungefürzten Lohnes ergebenden Betrag. Der Arbeitgeber beschwerte sich, wurde aber mit seinem Rechtsmittel abgewiesen. Der Senat führte aus: Die Berechtigung des Finanzamtes zur Nachforderung der Lohnsteuer könnte im vorliegenden Falle zweifelhaft sein, wenn der Wortlaut des § 33, Abs. 3, der Steuerabzugsdurchführungsbestimmungen vom 20. Dezember 1923 entscheidend wäre; aber auf diese Bestimmung komme es gar nicht an, denn schon die Zweite Steuernotverordnung rechtfertigt selbst den Standpunkt des Finanzamtes. Allerdings schreibe diese nicht ausdrücklich vor, daß bei Nichtvorliegen des Steuerbuches stets 10 Proz. des ungefürzten Lohnes einzubehalten und abzuführen seien, aber das ergebe sich aus Sinn und Zweck des Steuerabzugsverfahrens, wie es sich seit seiner Einführung durch das erste Reichseinkommensteuergesetz entwickelt habe; das ergebe sich als eine notwendige Folge der Vorschriften, daß der Arbeitnehmer verpflichtet sei, sich ein Steuerbuch ausstellen zu lassen und es dem Arbeitgeber auszuhändigen (§§ 21 und 22 der Zweiten Steuernotverordnung). Diese Vorschriften wären gegenstandslos, wenn dem Steuerbuch nicht die Bedeutung zukäme, die das Finanzamt ihm beilege. Das Steuerbuch hätte keinen Zweck, wenn es nicht eben dem Arbeitgeber ermöglichen solle, den für jeden seiner Arbeitnehmer abzuführenden Steuerbetrag ohne Schwierigkeiten und ohne daß der Arbeitgeber seinerseits Ermittlungen anzustellen brauche, zu ermitteln. Sei das Steuerbuch in dieser Weise die Grundlage für die Berechnung des Lohnabzuges, so folge daraus ohne weiteres, daß, wenn das Steuerbuch — gleichgültig, aus welchem Grunde, — nicht vorliege, der Arbeitgeber weder den steuerfreien Lohnbetrag, noch die Familienermäßigungen berücksichtigen dürfe, sondern 10 Prozent des ungefürzten Lohnes einzubehalten und abzuführen habe. Dafür, daß dies geschehe, hatte gemäß Artikel 1, § 23, der Zweiten Steuernotverordnung auch der Arbeitgeber. Möglich bleibe es allerdings, daß der Arbeitgeber von der Befugnis des § 108 der Reichs-



Die Rendsburger Brücke bei Hochdonn im Bau.



Die Hochofen der Dortmunder Union, vom Verwaltungsgebäude aus gesehen.

Billigkeitsgründen von einer Nachforderung der Steuer Abstand zu nehmen; aber ein derartiger Antrag habe mit dem vorliegenden Verfahren nichts zu tun, denn die Entscheidung über derartige Anträge läge nicht den Steuergerichten, sondern den Steuerverwaltungsbehörden ob.

Turnen und Sport.

Das Internationale Flugmeeting Zürich 1927.

Das internationale Flugmeeting in der Schweiz, zu dem über 80 Teilnehmer aus aller Herren Länder anwesend waren, sah in seinem Programm auch einen Kunstflugwettbewerb vor, der nach verschiedenen Ausscheidungskämpfen damit endete, daß zum endgültigen Wettbewerb die Kunstflieger: Gerhard



Gieseler verläßt die „Raab-Rakenstein-Schwalbe“ nach dem Kunstfliegen.

Gieseler (Deutschland), Doiret (Frankreich), Gronval (Frankreich), Kapt. Baersch (Schweiz), Kapt. Burghardt (Schweiz), zugelassen wurden.

Gieseler hatte einige Tage vor Austragung des Wettbewerbs in Zürich mit seiner „Raab-Rakenstein-Schwalbe“ die Welthöchstleistung im Rückenflug mit der Dauer von 10 Minuten 58 Sekunden aufgestellt. Man war trotz der starken Chancen des Doiret, der in Frankreich den Titel „König der Lüfte“ führt, auf den Ausgang dieses Kampfes sehr gespannt, teils waren die Ansichten für Doiret, teils für Gieseler. Der Ausgang des Wettbewerbs war, obschon Gieseler als der aussichtsreichste von allen bezeichnet wurde, folgender:

1. Gronval (Frankreich) mit 93,25 Punkten;
2. Gieseler (Deutschland) mit 92,50 Punkten;
3. Doiret „König der Lüfte“ (Frankreich) mit 90,25 Punkten.

Die Flugleistungen, die gezeigt wurden, waren verblüffend, jedoch konnte nur Gieseler als einziger die neue von ihm ausgeführte Kunstflugfigur „Loopings nach vorn in vollem Kreis“ zur Vorführung bringen. Des weiteren brachte Gieseler Flugvorführungen, wie man sie überhaupt für gänzlich unmöglich gehalten hat, indem er aus der Rückenfluglage eine vertikale Acht vorführte.

Der „König der Lüfte“, Doiret, erklärte, daß er diese Figur überhaupt bisher für gänzlich unmöglich gehalten habe, und daß Gieseler mit seinen neuen Kunstflugbewegungen der Kunstflieger neue Wege gezeigt habe. Auch der erste Preisträger, Gronval, konnte die oben angeführte Flugfigur nicht zur Vorführung bringen.

Nunmehr wird bekannt, daß der „König der Lüfte“, Doiret, Gieseler zu einem Zweikampf herausgefordert hat, der wahrscheinlich in Kassel, woselbst die Raab-Rakenstein-Flugzeuge ihren Sitz haben, zur Austragung gelangen wird.

Die Stadt Kassel hat an der Abhaltung dieses ersten Kunstflugmatches regstes Interesse. Die Vorführung wird in der Weise geschehen, daß jeder Pilot erst seine Maschine fliegt und dann die Flugzeuge gewechselt werden. Man darf auf den Ausgang dieses Kampfes sehr gespannt sein.

Ein weiteres Kunstflugmatch wird aller Voraussicht nach auch in diesem Jahre zur Austragung gelangen und zwar geht dieser Kampf um die Herrschaft zwischen Gronval und Gieseler. Gronval wurde von Gieseler gefordert.

Der Gieseler'sche Erfolg hat außer seinen reinen sportlichen Werten auch augenblicklich nur schwer abzuschätzende wirtschaftliche Werte; denn während die deutsche verkehrsflugzeugbauende Industrie bereits seit Jahren wieder internationale Führergeltung besitzt, hat ein solches internationales Kräfterennen der sportflugzeugbauenden Industrie bisher nicht stattgefunden. Das erste derartige Kräfterennen in Zürich hat der deutschen Flugzeugindustrie, soweit sie Sportflugzeuge baut, nun diesen sensationellen Erfolg gebracht, so daß auch dieser Industriezweig das Augenmerk der Weltwirtschaft in Zukunft auf sich lenken wird; denn es



Doiret begrüßt Gieseler nach dem Wettbewerb.



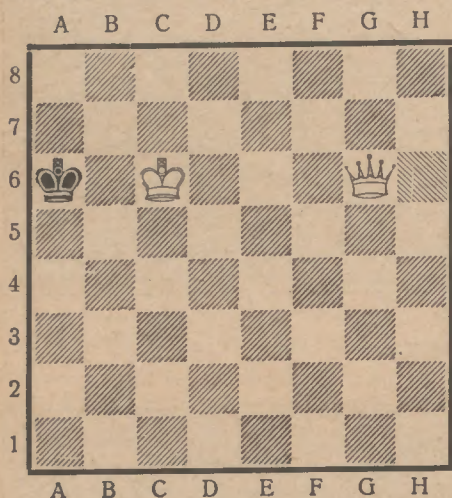
Die vereinte internationale Elite der beteiligten Flieger.

kann für ein Sportflugzeug keine bessere Prüfung seiner aerodynamischen Eigenschaften geben, als einen solchen Kunstflugwettbewerb, zumal die Vertreter der ausländischen Staaten durchweg Maschinen mit Motorenstärken von 200 bis 400 PS. flogen, wohingegen die Raab-Rabenstein-Schwalbe Ziefelers lediglich mit einem 100-PS-Siemens-Motor Sh 12 ausgerüstet war.

Zweimal totes Rennen.

Bei den ungarischen Schwimm-Meisterschaften ereignete sich insofern ein Kuriosum, als im 100-Meter-Freistilswimmen die beiden Damen Fr. Sipos und Fr. Stieber in zweimaliger Wiederholung totes Rennen schwammen. Nunmehr erfolgte ein dritter Start, der Fr. Sipos in 1:22,6 Sieg und Meisterschaft einbrachte.

Schach-Ecke.



Aufgabe Nr. 2 von W. A. Stinckmann

2 Züger.

Stellung: Weiß K c6 ; D g6
Schwarz K a6

Eine leichte Übungsaufgabe, deren Lösung in der nächsten Nummer folgen wird.

Vereinsmitteilungen des Werkschachvereins.

Übungsabend jeden Montag von 8—10 Uhr abends.

Spellokal: Restaurant Fr. Kneupper, Sunderweg 13.

Zuschriften, Lösungen u. dergl. sind an den Schriftführer des Schachvereins: A. Gößling, Lehrwerkstatt, Auf 734, zu richten.

Möbel

kaufen Sie gut und riesig billig auch bei Zahlungserleichterung

Möbel-Huntrup

Lindenstr. 10 — Hauptbahnhof gegenüber
Filiale Möbelhaus Norden Zimmerstraße 19 und 19a.

Anzüge nach Maß

von 95 M. an Reinwollene Strapazieranzüge bis 130 M. u. aus schweren reinen Kammgarn

125 M. Blaue Anzüge, prima Yachtclubsergen
Schwarze Abendanzüge die große Mode.

Ia. Zutaten - Gute Verarbeitung - Garantie für guten Sitz.

B. Schievenedel, Hörde

Tel. 416 Hochofenstraße 8. Tel. 416

Gänsefedern

füllfertig,
auch unge-
rissen, aus
erster Hand

PAUL PAEGELOW
WRIEZEN, ODERBR. 05
Preisliste u. Muster gratis

2 Zimmerwohnung
gegen 3—4 Zimmer
zu tauschen gesucht.
Werkwohnung be-
vorzugt.
Ang. unter S. 100
Hörder Verein.

3 Zimmer nebst
Veranda
in Hörde gegen 3
Zimmer-Wohnung
in Dortmund zu tau-
schen gesucht.
Hermann Kolem
Hörde,
Dortmunderstr. 1

4 Zimmer (Werk-
wohnung Kol. Kla-
renberg) gegen 3
Zimmer abgelöst.
mögl. im Mittelp
der Stadt zu tauschen
gesucht.
Ang. u. S. 500 an
Bürodiener
Hörder Verein.

Miete:
2 Zimmer in Schüren
Suche:
3 Zimmer in Hörde,
auch Werkwohnung.
Ang. unter S. 30
Hörder Verein.

Wohnungstausch
Hörde-Dortmund
3 Zimmer part. ge-
gen gleiche Woh-
nung in Dortmund.
Nähe der Union zu
tauschen gesucht.
Wd. Berndsen,
Hörde Bachstr. 9

Tausche schöne
Dreizimmerwohnung,
Nähe Union, gegen
3 oder 2 mit Stall
u. Land. Auch Werk-
wohnung angenehm.
Angeb. unt. S. 33
Lit.-Büro.

1 schön
möbl. Zimmer
im ruhigen Hause
zu vermieten.
Hörde, Bruchstr. 22.

Tausche abgelöst.
2 Zimmerwohnung
mit Balkon geg. 2 od.
3 Zimmer möglichen-
falls parterre.
Johann Wihauer,
Alte-Radstr. 23
IV. Etage.

Es können noch
einige Herren,
Unionbeamte, an
einem guten
bürgerl. Mittagstisch
teilnehmen zur gesell-
schaftlichen Unter-
haltung.
Langestr. 31, I. Etg.

Zu verkaufen:
„Die Praxis d. moder-
nen Maschinenbaues.“
2 Bände u. Modell-
atlas, fast neu, ca.
1500 Seiten für
RM. 18,—, Laden-
preis RM. 44,—.
Zu erfragen Lit.-
Büro E. M. 2.

Gebrauchter, gut
erhaltener großer 2
türiger
Kleiderschrank, ebenso
eine Waschkommode
mit Marmor zu kau-
fen gesucht.
Schriftl. Angeb. unt.
S. M. 20 an das
Lit.-Büro.

Eine 12-teilige
Vogelheide
mit Flug ist billig
zu verkaufen.
Otto Dettmann,
Alte-Radstr. 6.

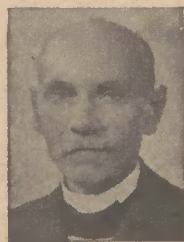
Sehr gut möbl.
Wohn- und
Schlafzimmer
zum 1. Oktober zu
vermieten.
Uhlandstr. 6 I.

Eine fast neue, gute
Mandoline
preiswert zu verkauf.
Zu erfragen nach 6
Uhr abends b. Herm.
Wersch, Langestr. 69
III. Etg. rechts.

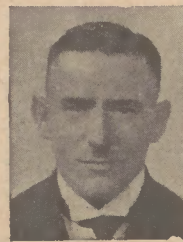
Werks-Allerlei.

Jubilare des Hörder Vereins.

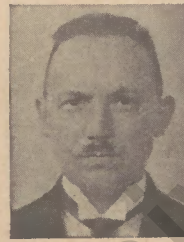
Auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit im Dienste unseres Werkes konnten zurückblicken:



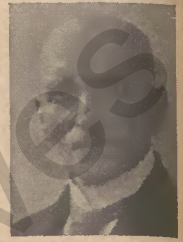
Franz Glox
geb. 19. 9. 1877
eingetr. 8. 4. 1902
Konverterarbeit.
Thomaswerk.



H. Knappmann
geb. 9. 3. 1887
eingetr. 1. 4. 1902.
Dreher
Mech. Werkstat.



Ernst Lötbe
geb. 2. 1. 1887
eingetr. 10. 1. 1902
Schlosser
Mech. Werkstat.



Wilhelm Seher
geb. 6. 7. 1865
eingetr. 19. 7. 1902
Vorarbeiter
Hauptlager.

Familien-Nachrichten der Dortmunder Union.

Geburten:

Ein Sohn: 10. 8. Heinz — Heinrich Hageböde, Preßwerk; 23. 8. Paul Josef — Felix Smajewski, Thomaschlademühle; 23. 8. Heinz Ernst — Ernst Woelf, Martinwerk; 24. 8. Karl Heinz — Karl Bernatowski, Brückenbau; 26. 8. Ernst Günter — Johann Rütter, Abj. Walzw. 2/3; 27. 8. Eduard Peter — Peter Brenneis, Martinstahlwerk.

Eine Tochter: 14. 8. Erifa Elisabeth Liesette — Alfred Mantel, Eisenbahn; 25. 8. Irmgard Ella — Hugo Manns, Eisenbahn.

Werksangehörige

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

Auf Teilzahlung!

Im Schuh-Credit-Haus
M. Bergmann, Hörde
Wiesenstr. 8, erhalten Sie
Schuhe in jeder Ausführung.

Alte Kunden, ohne Anzahlung!

Räse billiger!

9 Pfd. rote Äpfel . . 3.95
9 Pfd. gelbe Broben . . 3.95
9 Pfd. echter Obamer . . 7.30
9 Pfd. bän. Schweizer . . 8.90
9 Pfd. Zilfiter (halbf.) . . 7.30
200 Stück Garzer . . 3.95
ab hier Nachn. Normannia,
Rortorf, Gölstein Nr. 1.

Bettfedern Inlett

in jeder Preislage
auf
Teilzahlung
W. Reinking
sen.
Neuer Markt
8—10.

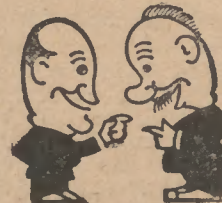
Auf Teilzahlung

erhalten Sie bei 1/10 An-
zahlung und wöchentl.
Raten von Mk. 4.— ein

FAHRRAD NÄHMASCHINE SPRECH-APPARAT

ab Fabrik-Lager, bei
WILHELM REHBEIN

G.m.b.H., Dortmund
Rheinische Straße 51 1/2
Einfahrt! Kein Laden!



Nähmaschinen Fahrräder, Herde

nur erstkl. Marken. Langjähr.
Garantie. Geringe An-u. Abzahl.
NEU AUFGENOMMEN:
GRAMMOPHON
PARLOPHON / NEOPHON
Orlow-, Vox-Apparate sowie
sämtliche Zubehörsartikel. Reich-
haltig. Plattenlager. Bequeme
Zahlungserleichterung.

ERGER / HÖRDE

Werksangehörige

decken ihren Bedarf an
Leder u. Gummi sowie
sämtl. Schuhmacher-
bedarfsartikeln gut u.
billig nur

Kesselstraße 34

Otto Büscher, Hörde, Hermannstr. 7

Empfehle Ia. blaue Anzüge sowie Socken
u. Strümpfe in bester Ausführung. Unter-
zeuge, Hemden, Hosenträger, Krawatten
in großer Auswahl.

Bekannt durch Reellität und billige Preise



Am Südpol wie am Stagerat, Nur Hanewoder-Kautab!

Er ist nach hundertjährigem
Rezept aus besten aus-
erlesenen Kentuckyblättern
hergestellt. Werken Sie sich:
„Hanewoder“!