

Hüttenzeitung

Dortmund-Hoerder Hüttenverein A.-G.



Dortmunder Union Brückenbau-Aktiengesellschaft

HZ III

12. Jahrgang

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

27. August 1936

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

Nummer 17

Herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Arbeitspädagogik im Einvernehmen mit der

Deutschen Arbeitsfront

Es geht weiter aufwärts in der Wirtschaft

Hand in Hand mit der erfolgreichen Bekämpfung der Arbeitslosigkeit geht die Steigerung der Gütererzeugung. Der Umfang der Gütererzeugung hat sich in den letzten dreieinhalb Jahren nahezu verdoppelt.

Im einzelnen ist festzustellen, daß beispielsweise die Kohlenförderung im Ruhrrevier im Monatsdurchschnitt von 6,1 Millionen Tonnen im Jahre 1932 auf 8,14 Millionen Tonnen im Jahre 1935 gestiegen ist. Seit September 1932 sind bis Ende Januar 1936 allein 42 000 Ruhrbergleute wieder angelegt worden. Auch die Feierschichten konnten ganz erheblich verringert werden.

Ebenso konnte die Rohereisengewinnung im Monatsdurchschnitt im rheinisch-westfälischen Industriegebiet im Jahre 1935 auf 787 000 Tonnen gesteigert werden.

Großes wurde auch auf dem Baumarkt geleistet. Im Jahre 1932 betrug der Rohzugang an Wohnungen im Monatsdurchschnitt 8288. Seitdem ist er derartig gestiegen, daß schon im Jahre 1934 monatlich 18 501 neue Wohnungen erstellt werden konnten, also mehr als doppelt soviel. In der Folgezeit ist diese Zahl noch höher geworden.

Besonders in die Augen fallend ist die Steigerung der Kraftfahrzeug-Erzeugung seit dem Jahre 1933. Die Zahl der zugelassenen Personenkraftwagen hat sich gegenüber 1932 mehr als vervierfacht, diejenige der Lastkraftwagen sogar vervielfacht. Die Kraftfahrzeug-Industrie konnte seit 1932 rund 70 000 Arbeiter mehr einstellen.

Die deutsche Maschinenindustrie hat ebenfalls seit 1932 einen ganz beträchtlichen Aufschwung genommen. Wenn man die Erzeugung des für die Maschinenindustrie guten Jahres 1928 mit 100 annimmt, so wurden im Jahre 1932 nur 32,8 v. H. davon erreicht. Im Jahre 1933 stieg die Zahl bereits auf 39,1 v. H., 1934 auf 70 v. H., Im Jahre 1935 hat sie 111,8 v. H. betragen.

Daß es weiter aufwärts geht, zeigt auch die erfreuliche Zunahme der Umsätze im deutschen Einzelhandel. Sie hat bis in

die neueste Zeit angehalten, was auf eine Stärkung der Einkommensverhältnisse des kaufenden Publikums hinweist. In den Monaten Mai und Juni 1936 waren die Umsätze im ganzen um rund 9 v. H. höher als vor einem Jahre. Für das erste Halbjahr 1936 ergibt sich eine Zunahme um rund 10 v. H.

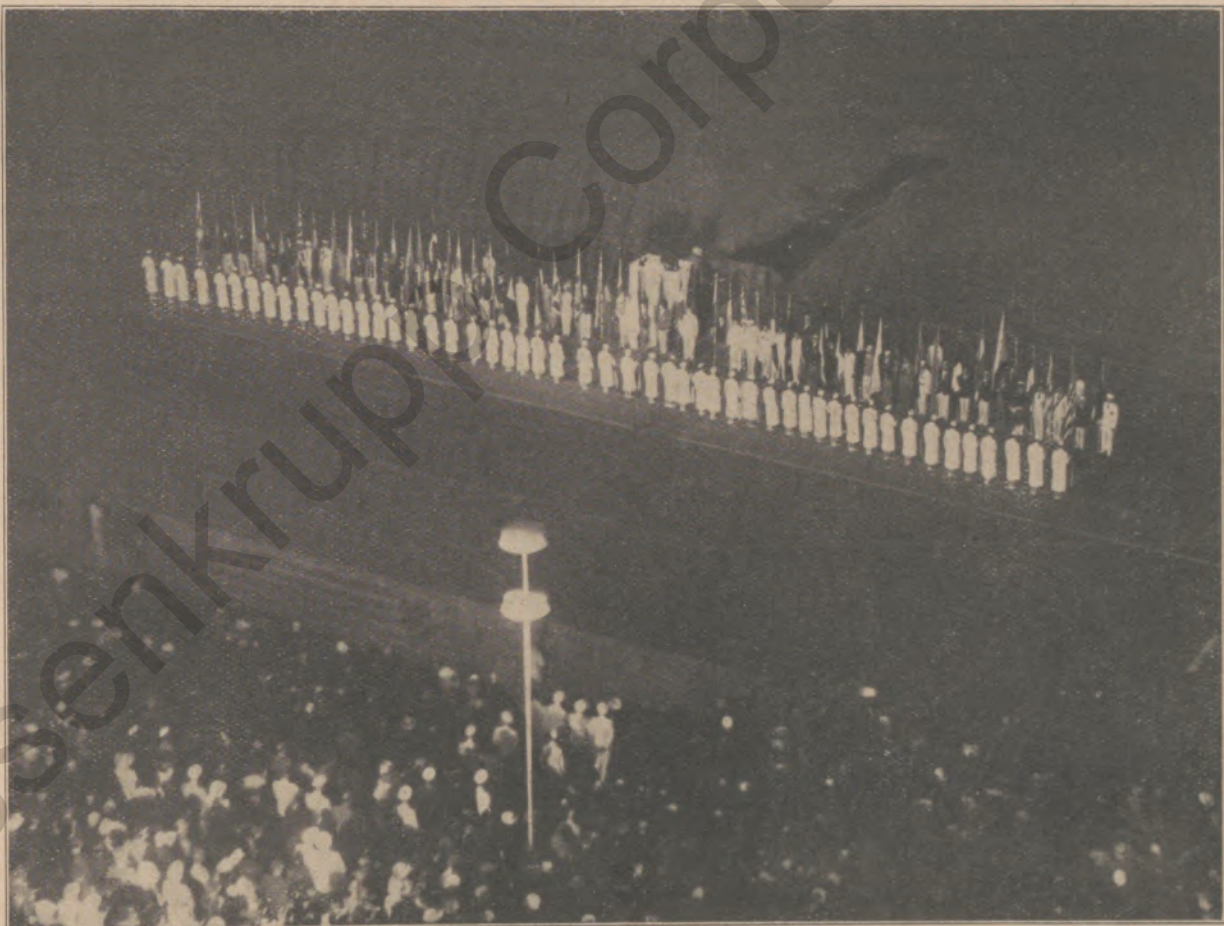
Wie das Institut für Konjunkturforschung in einer längeren Arbeit feststellt, hat sich auch die Lage der Landwirtschaft seit einem Jahr weiter gebessert. Die Erzeugungsschlacht führte zu schönen Erfolgen, die sich in einer höheren Erzeugung und in gestiegenen Verkaufs-

erlösen ausdrücken. Infolgedessen erhöhten sich die Bruttoeinnahmen im Wirtschaftsjahr 1935/36 (August bis Juli) um rund eine halbe Milliarden RM. auf 8,8 Milliarden RM. Einschließlich des Selbstverbrauches der Landwirtschaft ist der Erzeugungswert der Landwirtschaft auf 11 1/2 Milliarden RM. zu schätzen; er liegt damit um etwa ein Drittel oder um rund 3 Milliarden RM. über dem Tiefstand des Jahres 1932/33. Die Steigerung der Erzeugungsmengen bedeutet eine um so größere Leistung der deutschen Landwirtschaft, als sie gleichzeitig der Schwierigkeiten Herr werden mußte, die sich aus der Umstellung von zugekauftem, ausländischem (Eiweiß-) Futter auf wirtschaftseigenes Futter ergaben; sie konnte nur dadurch erreicht werden, daß

in der Erzeugungsschlacht alle Kräfte zielbewußt zusammengefaßt wurden.

Die Deutsche Reichsbahn hat im Personenverkehr mit der Konkurrenz der Fahrräder, Autos und Luftfahrzeuge zu rechnen. Trotzdem ist der Personenverkehr im Juli erfreulich gestiegen, was natürlich in erster Linie auf die Olympischen Spiele in Berlin zurückzuführen ist, die viele Ausländer und Volksgenossen an sich zogen.

Gegenüber dem Vorjahre ist im Güterverkehr ein erheblicher Verkehrszuwachs zu verzeichnen. Im Juni 1936 wurden arbeitstäglich durchschnittlich 136 781 Güterwagen gegen 138 133 im Vormonat und 125 378 im gleichen Monat des Vorjahres gestellt.



Eberl Bilderdienst

Die erhebende Schlußfeier der XI. Olympischen Spiele

Die Fahnen der teilnehmenden Nationen haben in einer Reihe vor dem Redner-Podium aufgestellt genommen. Davor die Mädchen des Olympischen Ehrendienstes, die die Fahnen mit Eichenlaub und Erinnerungsbändern schmückten.

Im Juni 1936 waren 661 530 Köpfe bei der Reichsbahn beschäftigt, im Juni 1936 aber 662 186.

In der Außenwirtschaft machen sich die Auswirkungen des spanischen Bürgerkriegs unangenehm bemerkbar. Die deutschen Schifffahrtslinien sahen sich gezwungen, ihre regelmäßigen Dienste nach Spanien einzustellen, da zur Zeit Umschlagsmöglichkeiten in spanischen Häfen kaum bestehen.

Um so erfreulicher ist auf der anderen Seite die Unterzeichnung eines deutsch-litauischen Warenabkommens, das den gesamten Warenverkehr auf der Grundlage des Gegenseitigkeits- und Meistbegünstigungsgrundsatzes regelt. Das Abkommen ist am 15. August bereits in Kraft getreten und läuft zunächst auf ein Jahr. In der amtlichen Mitteilung heißt es: „Beide Regierungen begrüßen mit Genugtuung, daß nach schwierigen Verhandlungen ein Vertrag geschlossen worden ist, der für das Wirtschaftsleben beider Völker von Nutzen werden kann. Ueber diese rein wirtschaftlichen Gesichtspunkte hinaus ist aber das Abkommen beiderseits bewußt vor allem in der Absicht geschlossen worden, dadurch zu einer Entspannung der beiderseitigen Beziehungen beizutragen und insbesondere die politischen Beziehungen zwischen beiden Ländern zu fördern.“

In der Tat lassen die einzelnen Bestimmungen überall das Bestreben erkennen, die Vergangenheit vergessen zu lassen und für eine bessere Zukunft in den Beziehungen zwischen beiden Staaten zu arbeiten. Deutschland verpflichtet sich in dem Abkommen, litauische und memeländische landwirtschaftliche Erzeugnisse in der gleichen Höhe abzunehmen, in der Litauen deutsche Industrieerzeugnisse kauft. Als Grundlage ist zunächst ein Betrag von 30 Millionen Litas = 12,6 Millionen RM. angenommen worden. Memels Hafen wird, wenn das Abkommen erst in Gang gekommen ist, wieder eine erhöhte Bedeutung gewinnen, da ein großer Teil des Warenverkehrs zwischen den beiden Ländern über Memel laufen soll. Ein besonderes Verrechnungsabkommen sieht das Auflösen alter Warenschulden vor. Vereinbarungen zur Regelung des Arbeitsverhältnisses sichern den in Litauen beschäftigten Deutschen die Verlängerung ihrer Arbeitsbewilligungen und den dortigen Vertretungen deutscher Firmen eine ungestörte Tätigkeit, wodurch eine größere Stetigkeit

und Sicherheit in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit der beiden Länder gewährleistet ist. Schließlich ist die Wiedereinführung der alten Zehn-Kilometer-Grenzzone sowie der Grenzkarte für die Bewohner dieses Gebietes vorgeesehen. Auch die Erleichterungen für die Stadt Tilsit treten wieder in Kraft.

Die Steinkohle im Dienste des Vaterlandes

Es ist bekannt, daß der Steinkohlenbergbau der deutschen Finanzwirtschaft als Devisenbeschaffer überaus wertvolle Dienste leistet, ohne selbst Devisenbeträge von Bedeutung in Anspruch zu nehmen. Die Ausfuhr von Steinkohlen und Steinkohlenscheiteln ist seit 1933 mengenmäßig in erfreulicher Entwicklung begriffen. Sie hat im Jahre 1935 mit 26,77 Millionen Tonnen wieder genau die Höhe des Konjunkturjahres 1929 erreicht, während sie in den Krisen-jahren 1932 mit 18,31 und 1933 mit 18,44 Millionen Tonnen einen lange nicht erreichten Tiefstand aufwies. Die mengenmäßige Zunahme der Ausfuhr hat sich erfreulicherweise auch im laufenden Jahre fortgesetzt.

Man könnte geneigt sein, in der seit 1933 verzeichneten Steigerung der Ausfuhr eine bedeutende finanzielle Stärkung des deutschen Steinkohlenbergbaus zu sehen. Leider kann aber davon nicht die Rede sein. Die deutsche Kohle hat um ihre Ausfuhrfähigkeit schwer zu kämpfen, zumal seit Abwertung des englischen Pfundes. Auf den umstrittenen Märkten kann die deutsche Steinkohle nur durch beträchtliche Preisopfer Absatz finden. Von der Größe dieser Opfer macht man sich in Laienkreisen wohl kaum eine rechte Vorstellung. Während die 26,77 Mill. Tonnen ausgeführte Kohle im Jahre 1929 531 Millionen RM. brachten, wurden für die gleiche Menge im Jahre 1935 nur noch 252 Millionen Reichsmark, also nicht einmal die Hälfte, Erlös. Noch ungünstiger sieht die Sache bei einem Vergleich mit dem Jahre 1927 aus, in dem 26,88 Mill. Tonnen Steinkohlen mit einem Erlös von 606 Millionen RM. zur Ausfuhr kamen. Damals erbrachte die ausgeführte Tonne also durchschnittlich rund 22,54 RM., im Jahre 1935 nur noch rund 9,40 RM. gegen rund 9,85 RM. im Jahre 1934. Im ersten Vierteljahr 1936 ist der Durchschnittserlös bei der deutschen Kohlausfuhr leider gegenüber 1935 um 3,5 v. H. gesunken.

Bei Beurteilung der wirtschaftlichen Lage im deutschen Steinkohlenbergbau dürfen diese Tatsachen nicht unbeachtet bleiben. Die ausschlaggebende Bedeutung der Devisenbeschaffung erzwingt in der Kohlausfuhr Opfer, die bei einer normalen Gestaltung der internationalen Handels- und Kreditbeziehungen sinnlos sein würden. Der Bergbau hat diese Opfer willig auf sich genommen, weil die Lage des Vaterlandes sie unvermeidlich macht.

Die Auswirkung nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik auf die Eisenindustrie

Von Dr. F. Hartmann, Kohle- und Eisenerzeugung G. m. b. H., Forschungsinstitut Dortmund

(Schluß)

Es gibt in Deutschland einige Rohstoffe, die andere Länder nicht oder nur sehr wenig besitzen, die diese also von Deutschland kaufen müssen. Das sind zum Beispiel: Basalt, Porphyr aus dem Westerwald und der Eifel, der Bimsstein aus dem Koblenzer Becken, wertvolle Tone des Westerwaldes und der Quarzit, der für die Herstellung unserer Silica-Steine notwendig ist. In früheren Jahren wurden diese Stoffe von den einzelnen Grubenbesitzern in einem wilden Hausierhandel an das Ausland geradezu verschleudert. Durch die gegenseitigen Unterbietungen der deutschen Konkurrenten waren beispielsweise die Preise für deutschen Bimsstein in Frankreich so niedrig geworden, daß der Export kaum mehr lohnte. Jetzt hat die Reichs-

regierung alle Bimssteinhändler zusammengefaßt zu einem sogenannten Zwangs-kartell, einem Verband, der die Preise für die Ausfuhr von Bimsstein festsetzt, und heute werden wieder Gewinne erzielt, die uns viele Devisen einbringen. Ein Zwangskartell kann aber auch dazu dienen, dem Reich einen Rohstoff, den es für seine Rüstungen braucht, zu sichern. So ist zum Beispiel mit Hilfe des Zwangskartells der Quarzithändler für Quarzit ein völliges Ausfuhrverbot erlassen worden. Ähnliche Maßnahmen gibt es auch für die Eisenindustrie, die dazu dienen, uns die nötigen Devisen für die Erzbeschaffung zu sichern.

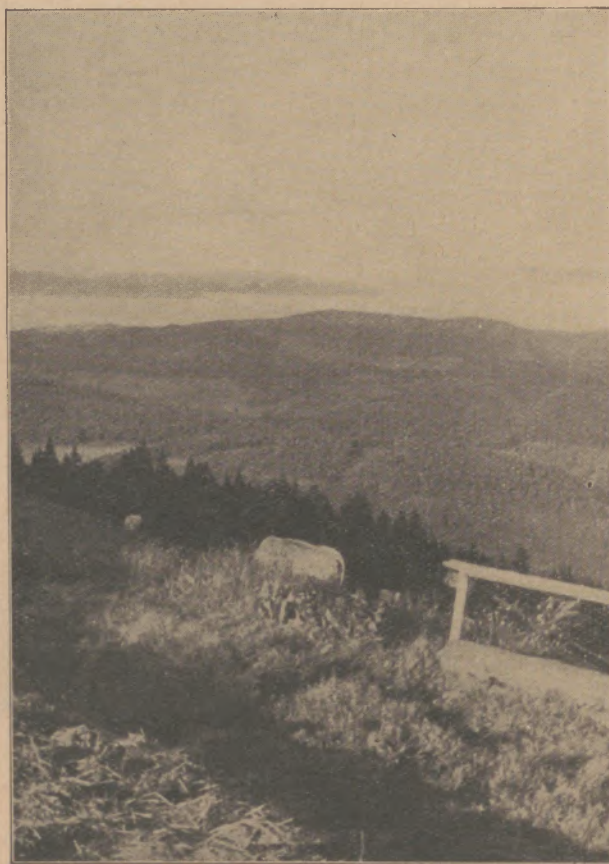
Zum Schluß sei der gegebene Überblick über die Entwicklung der Eisenindustrie zusammengefaßt: An den Zahlen der Roheisen- und

Rohstahl-Erzeugung an dem Beispiel der Ferngasversorgung haben wir gesehen, daß die Eisen- und Stahlindustrie im Aufstieg begriffen ist. Der Aufstieg wurde gefördert durch viele Maßnahmen der Regierung, die den Bedarf für Eisen und Stahl gefördert haben. Eine davon, die Schließung der Preisschere, wurde erläutert. Wir haben gesehen, daß

der stärkste Abnehmer der Industrie, die Landwirtschaft, so gefördert wurde, daß die Aufträge für die Eisenindustrie gewaltig anstiegen. Der Lebensmittelbezug ist trotz dieser Maßnahmen nicht geschädigt worden.

Die genannten Maßnahmen dienten der Behebung der Arbeitslosennot. Die Zahlen der Arbeitslosigkeit wurden verglichen, und wir konnten feststellen, daß

Deutschland im Kampf gegen die Erwerbslosigkeit ohne Zweifel an der Spitze aller Länder steht. Um welche Werte es sich bei der Erzeugung von Landwirtschaft und Industrie handelt, wurde dargelegt. Die mächtige Eisenindustrie erzeugt kleinere Werte als die Landwirtschaft.



Bilder aus dem schönen Schwarzwald

Im Belschengebiet

Blick vom Belschen auf das Feldbergmassiv

Aufnahmen: Wingerter, H.

Zum Schluß sei der gegebene Überblick über die Entwicklung der Eisenindustrie zusammengefaßt: An den Zahlen der Roheisen- und

Zum Schluß sei der gegebene Überblick über die Entwicklung der Eisenindustrie zusammengefaßt: An den Zahlen der Roheisen- und

Zum Schluß wurden die Schwierigkeiten des Außenhandels gestreift, die vor allem dadurch entstanden sind, daß Deutschland seine Währung mit allen Mitteln festhält, während die anderen Staaten Inflationen zugelassen haben. Kurz aufgeführt wurden die finanzpolitischen Maßnahmen der Reichsregierung, die unsere Ausfuhr fördern und die Devisenbeschaffung sichern, um Rohstoffe kaufen zu können. Eine Maßnahme, der Begriff des Zwangskartells, wurde an einem Beispiel erläutert.



Aus unseren Werken



Wirtschaftskundliche der Bauwettkampfteilnehmer des Reichsberufswettkampfes 1936

Von Oskar Lorenz, Ingenieur

(Mit sechs Aufnahmen des Verfassers)

Längst war der Reichsberufswettkampf aus dem täglichen Gespräch verschwunden, die Siegerehrung hatte stattgefunden, als ich plötzlich die erfreuliche Nachricht erhielt, an einer wirtschaftskundlichen Fahrt teilnehmen zu dürfen.

Der Morgen des 28. Juni sollte die Teilnehmer aus allen Teilen des Gaues zusammenführen. Um 7.30 Uhr verließen wir im Autobus die Stadt Bochum und damit das Land der Rechen und Hochöfen.

In Siegen stießen die letzten Teilnehmer zu uns. Dort wurden wir vom Siegener Kreisleiter begrüßt. Nach dem Mittagessen hatte unser Wagen den Westerwald zu erklettern. In Limburg (Bild oben rechts) nahmen wir die Gelegenheit wahr, den herrlichen Dom zu besichtigen. Dann weiter durch den Taunus nach Frankfurt. Dort wurden wir vom Gaujugendwälder empfangen. Am folgenden Tag nahmen wir einen mehrstündigen Einblick in die „Hedderheimer Kupferwerke“. Wir sahen die Herstellung nahtloser Röhren, eine höchst interessante Sache; ein Problem, an dem sich manch einer den Kopf zerbrochen hat. Der Nachmittag führte uns zum Weltluftschiffhafen. Zu unserer

Vlinks der Gaufieger der Gruppe „Eisen und Metall“, rechts der der Photographen in Limburg

großen Freude war das Luftschiff „Hindenburg“ dort. Dann ging es weiter auf der Reichsautobahn über Heidelberg nach Stuttgart. Wir brachten unser Gepäck zur Jugendherberge und fuhren anschließend in ein feines Hotel. Während wir uns über das Württembergische Nationalgericht „Spätzle“ her machten, sprach der Gaujugendfachberater Haller herzliche Begrüßungsworte zu uns. Es wurde 10 Uhr, als wir zur Jugendherberge zurückkehrten.

Der Dienstagmorgen brachte einen Waldlauf in den Stuttgarter Stadtpark mit sich, bei dem wir das „Glück“ hatten, uns zu verlaufen. Wir landeten mitten in der Stadt. Der Rücklauf war dann eine Sache für sich. Im weiteren Verlauf des Morgens besichtigten wir das Stuttgarter Landesgewerbemuseum. Wir interessierten uns in der Hauptsache für die Ab-



Die Limburger Brücke zu Limburg

teilung „Technik“. Eine biegsame Welle mit einer Umdrehungszahl von 50 000 und eine Stufenscheibe mit eingebautem Motor versetzte uns doch in Staunen. Anschließend fuhren wir nach Bad Cannstatt, wo wir die Gelegenheit wahrnahmen, im Sprudelwasser zu schwimmen. In unserem Hotel sprach dann während des Mittagessens der Gaujugendwälder Winter zu uns. Er brachte eine sehr interessante Gegenüberstellung: Westfalen — Württemberg, die uns das Land besser zu verstehen gab. Da er selbst gebürtiger Westfale war, verstand er dies besonders gut.

Am Nachmittag besichtigten wir die Maschinenfabrik „Hessler“ in Cannstatt. Paketier- und Rotationsmaschinen sind ihre Erzeugnisse. Am späten Nachmittag und des Abends sollten wir uns die Stadt ansehen.

Am Mittwochmorgen ging die Fahrt bei herrlichem Wetter weiter über Tübingen nach Reutlingen. Eine Drahtverarbeitungsmaschinenfabrik sollten wir hier kennenlernen. Es ist die auf diesem Gebiet weltbekannte Firma „Wafios“. Maschinen, in denen Nägel, Hefzwecken, kleine Ketten hergestellt werden; ferner Maschinen für Stacheldraht und Gittergeflecht aller Art. Die Firma baut zu 70—80 Prozent fürs Ausland. Nachdem wir unsere „Spätzle“ verzehrt hatten, brachte uns unser Wagen zum Hohen- zollern, eine Stätte der deutschen Geschichte. Der Herbergsvater hielt uns einen fabelhaften Vortrag über die Geschichte und Lage der Burg usw., über die Entstehung des Schwäbischen Juras und dessen Einfluß auf die Witterung. Ein Gewitter, dessen Nahen er uns schon frühzeitig bekannt gab, überraschte uns auf dem Wege zum Autobus sehr unangenehm. Dann



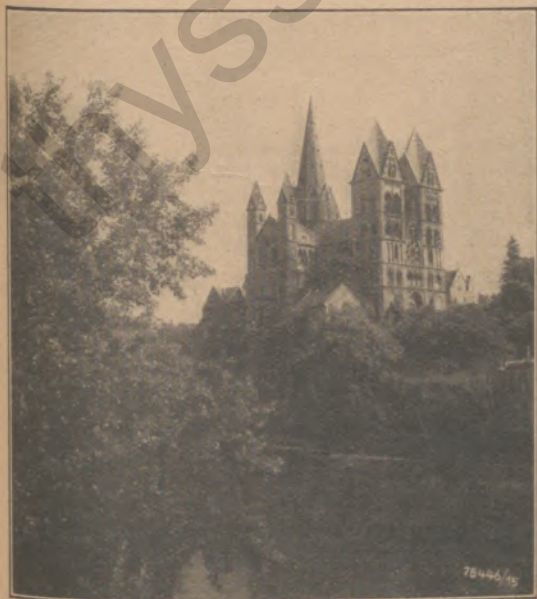
Die Wächter der Hohenzollernburg

Jugendherberge aufgenommen wurden.

Der nächste Morgen sollte uns einen Einblick in die Herstellung großer und kleiner Waagen geben. Es ist die Firma „Sauter“. Die Ausfuhr ins Ausland beträgt 85 Prozent der Erzeugung. Waagen, deren Meßgenauigkeit bis zu ein tausendstel Milligramm heruntergehen, während auf der anderen Seite 500-Kilogramm-Waagen hergestellt werden, auf die man sich stellen und



Fahrt auf dem Bodensee



Der Limburger Dom

dann am Zeiger den eigenen Blutdruck ablesen kann. Anschließend sollten wir in der Firma „Gühring“ die serienmäßige Herstellung eines Spiralbohrers kennenlernen. Es werden hier Bohrer von 0,2 Millimeter bis 120 Millimeter Stärke hergestellt. Man möge sich den Fräser für die Spirale des 0,2-Millimeter-Bohrers vorstellen! Auch diese Firma genießt Weltruf. Wir erkannten es daran, daß viele Bohrer nach englischem Zoll gemessen wurden. Solche Fabriken, die aus Halbfabrikaten, Autos, Flugzeuge usw. bauen, finden wir in Württemberg überall. Es ist dies darin begründet, daß das Land praktisch über keine eigenen Rohstoffe verfügt und daher nur auf Weiterverarbeitung angewiesen ist. Durch die äußerst saubere und präzise Arbeit, die der Württemberger leistet, ist es gekommen, daß das Land zur Zeit der Weltwirtschaftskrise fast allen Gefahren entgangen ist.

Nach dem Mittagessen ging die Fahrt im strömenden Regen weiter. Als wir die Donau passiert hatten, konnten wir die Alpen bereits in der Ferne erblicken. Es waren zum Bodensee noch 80 Kilometer. Bald erreichten wir das „Schwäbische Meer“. In Ueberlingen weilten wir eine Stunde, um die ersten Eindrücke des Wassers in uns aufzunehmen. Dann weiter zu dem Endziel unserer Fahrt, der Zeppelinstadt Friedrichshafen.

Nachdem wir im Seehotel das Abendessen zu uns genommen hatten, konnte jeder nach seiner Art Friedrichshafen kennenlernen. Wunderbar war das Spiel der Abendsonne auf den fernen Gletschern der Schweiz. Jede Minute ein anderes Bild, jede Minute ein schöneres, bis dann die Sonne im Meer versank: Ein Schauspiel, wie man ein schöneres nicht in der Stadt, nicht hinter dem Bierkrug, sondern nur da erleben kann, wo man sich mit der Natur verbunden fühlt.

Dann auf der Jugendherberge „Graf Zeppelin“. In froher Erwartung dessen, was wir am nächsten Tage sehen sollten, schliefen wir ein.

Als erstes sollten wir die „Maybach Motorenwerke“ kennenlernen. Nachdem uns über Aufbau und Ausbildung der Lehrlinge in der Werksschule und in der Lehrlingswerkstatt einiges gesagt war, hielten uns zwei Ingenieure hochinteressante Vorträge über den Vergaser- und den Dieselmotor. Anschließend besichtigten wir die Lehrwerkstatt, in der die hohe Zahl von 130 Lehrlingen beschäftigt ist. Die Ausbildung der Lehrlinge ist vorbildlich. Dem Ziel „Schönheit der Arbeit“ ist man auch stark nachgegangen. In der Reparaturwerkstätte sowie im Ausstellungsraum hatten wir Gelegenheit, uns die neuesten Typen der Maybach-Wagen anzusehen. Sie sind mit Motoren von 120–200 PS ausgerüstet. Besonders interessierte mich das Schnellganggetriebe. Beim Verlassen der Werke erhielt jeder zu unserer großen Freude ein Maybach-Abzeichen. Nach dem Mittag-

essen im Seehotel war unser nächstes Ziel die Zeppelin-Werft. Wenn auch noch nicht viel von dem neuen Luftschiff stand, so war es doch immerhin interessant zu hören, welche ungeheuren Mengen von Material bei so geringem Gewicht an einem Luftschiff gebraucht werden. Im Zeppelin-Museum wurde uns an Hand von Bildern sowie an Resten früherer Luftschiffe die Geschichte und Entwicklung des Luftschiffbaues klargemacht. Anschließend fuhren wir zum „Dornier-Museum“ in dem wir die unermüdliche, aufreibende Arbeit eines deutschen Flugzeugpioniers kennenlernen sollten. Ganze Flugzeuge wurden uns gezeigt. An Hand von Modellen und Bildern wurde uns die Entwicklung des Werkes und der Flugzeuge erklärt. Mit großer Freude nahmen wir beim Verlassen des Museums ein Abzeichen sowie ein Buch über die Dornier-Werke in Empfang. — Um auch einen Eindruck vom Bodensee selber mitzunehmen, machten wir noch eine eineinhalbstündige Motorbootfahrt. Ein ordentlicher Sturm mit Regenschauer sorgte dafür, daß wir von einer Seite auf die andere flogen.

Als Abschluß unserer eigentlichen Fahrt sollten wir einen Kameradschaftsabend mit der Friedrichshafener H.J. erleben. Auf beiden Seiten hatte man für den wirklich feinen Verlauf des Abends gesorgt. Dann noch ein Marsch durch die Stadt, und weiter ging es zur Jugendherberge.

Der letzte Tag brach an. Strömender Regen bei überzogenem Himmel war das erste, was wir sahen. Es half nichts, wir mußten fort. Um 7 Uhr verließen wir Friedrichshafen. Die Rückfahrt führte über Ulm nach Stuttgart.

Dort verabschiedete sich unser treuer Begleiter Haller. Irgendwo in einem Dorf verzehrten wir einige Butterbrote. Dann in scharfem Tempo in Richtung Frankfurt.

Je mehr wir uns der Heimat näherten, desto stiller wurden wir. Diesmal fuhren wir über Wehlar nach Siegen. Es war schon spät, als wir dort ankamen. Die Jugendherberge besetzt, also weiter. In Lüttfeld kamen wir unter. Zum Zeichen der Kameradschaft blieben die Siegener auch noch in der letzten Nacht bei uns.

Sonntag, den 5. Juli, zwei Uhr Wecken. Drei Uhr Abfahrt. Langsam dämmerte es. Ab und zu stieg einer aus, und so flogen wir auseinander, nach acht Tagen stillen Erlebens der Kameradschaft zurück in die Betriebe. Unser Führer sagte uns, daß er uns im Herbst noch einmal zusammenrufen würde und daß er persönlichen Briefwechsel führen wolle, damit wir noch lange als Kameraden zusammenleben können. In Bochum kamen wir 5.30 Uhr an. Dann allen noch einmal einen festen Händedruck, und zurück in unsere Heimatstätte.

Lohnender Ausflug

Wer sich nicht allzu viel ins Freie hinauswagen will und doch der Sonne ins lachende Antlitz schauen möchte, der besuche das Grävingsholz, den beliebten Ausflugsort vieler Dortmunder. Die Straßenbahnlinie 8 (Sonntagskarte 0.40 Reichsmark) bringt uns vom Burgtor bis an den Waldbeginn. Hier befindet sich das bestbekannte Stadtwaldrestaurant Grävingsholz. Die Straßenbahnkosten lassen sich sparen, wenn man zu Fuß die Münsterstraße hinab geht und in die Burgholzstraße einbiegt. Schon hinter dem Brüderbrunnenhaus fließt das Häusermeer auseinander. Eine Allee führt durch das Burgholz auf die Osterfeldstraße, am Rande des Nordfriedhofes vorbei. Nach knapp einer halben Stunde ist die Kemminghauser Straße mit dem Süsselweg erreicht. Dieser führt in den Süssel. Verlockend ist die Waldpartie, die an Naturschönheiten dem anderen Teil des Grävingsholzes weit überlegen ist. Stille umfängt den Wanderer. Durch die Abwechslung von Feld, Wald und Wiesen sind hier reizvolle Stellen geschaffen worden. Nach kurzem Marsch fordert ein runder Pavillon zum Pausen auf, zu seinen Füßen schneidet wirklich die Süsselwiese in den Wald ein und gewährt dem Auge einen Blick in die Weite des fruchtbaren Münsterlandes. Der Stufenweg führt im großen Bogen nach links durch Buchenhochwald auf die Brechtner Landstraße. Auf der anderen Seite der Landstraße liegt der Hauptteil des Grävingsholzes. Gut angelegte Wege durchziehen den Wald nach allen Seiten. Viele Bänke laden zum Ausruhen ein, und man kann in aller Ruhe dem Gesang der Vögel lauschen. Weiter die Landstraße hinauf liegt am Waldestrand die Dortmunder Waldschule, wo die schwachen Schulkinder unterrichtet werden und gleichzeitig Erholung finden. Unweit der Waldschule ist auch ein städtisches Licht- und Luftbad. Hier kann man sich sonnen und in beschaulicher Ruhe abseits der Stadt würzige Waldluft genießen. Verfolgt man die

Fahrtstraße weiter, so gelangt man in einer halben Stunde nach dem Dorfe Brechlen.

Das ländlich-schöne Brechlen ist als Ziel eines Nachmittagsausfluges besonders gut geeignet. Seine Umgebung, wie das Grävingsholz mit seinen ausgedehnten Waldungen und zahlreichen anderen Ruhegelegenheiten, bietet jenen Genuß, der die Freunde von Wald und Feld, Busch und Hag, immer wieder hinauslockt in die schöne Gottesnatur. Brechlen ist von der Hauptstraße Dortmund-Eving auch auf recht abwechslungsreichen Wegen, teils durch den Wald, teils an Feldern und Wiesen entlang, zu erreichen. Hier schlagen die Finken und lockt der Zeisig, und dort über der grün-schimmernden Waldwiese jubiliert die Lerche. Es dehnt sich die Brust, frisch pulsiert das Blut. Ja, so eine Wanderung unter den hohen Buchen und über grünendes und blühendes Feld- und Wiesengelände, so kurz sie auch sein mag, sie leuchtet nach, oft noch dem, der nach froher Spaziersfahrt angeregt und erquickt wieder zur Stadt zurückgekehrt ist. Die Linie 8 der Straßenbahn bringt uns recht schnell bis zum Stadtwald, von wo aus die Wanderung beginnen kann. Und wenn dann die dampfende Kaffeekanne mit dem einladenden selbstgebackenen Bauernstuten und der durch Hauschlachtung gewonnene Schinken vor euch steht, (im Restaurant Hiddemann in Brechlen für wenig Geld zu haben), dann werdet auch ihr, liebe Ausflügler, mit allen Sorgen des Alltags ausgeglichen und wieder mut- und kraftvoll den Rückweg zur Stadt einschlagen. Ein guter Schlaf gibt frohen Mut zur neuen Fahrt.

Meine Heimat heißt Deutschland!

Heil Hitler!
Wanderführer Fr. Czubka



Abendstimmung am Bodensee



Rohlen-Meiler im Schwarzwald
Aufnahme: Wingerter, S

5 Tage

mit K.d.F. in Hamburg zum „Weltkongress für Freizeit und Erholung“ 78460/22

Von Ernst G i s s, Werksdruckerei

Niemand hätte wohl „Nein“ gesagt, wenn er gefragt worden wäre, ob er kostenlos zum Weltkongress nach Hamburg fahren wolle. Wir jedenfalls — ein Arbeitskamerad und ich — sagten freudig „Ja“, als man



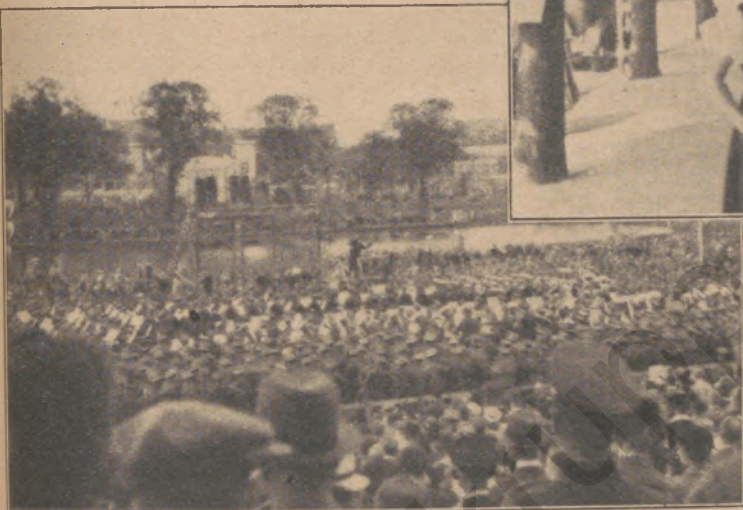
Oben rechts:
Die Industrie
im Festzug
(Hochofen-
anlage)



Die deutsche Binnenschifffahrt im
Festzuge



Das weltumspannende Flugwesen im
Festzuge



Das aus 350 Mann bestehende Orchester



Eine Trachten-
gruppe aus dem
Badijchen
Schwarzwald



Am Jungfernstieg manövierte alles

uns fragte, und voller Erwartung fuhren wir mit dem Sonderzug am 25. Juli gegen Mitternacht von Dortmund ab. Am Sonntagfrüh landeten wir in Hamburg, in der Stadt, in der man den Pulsschlag der Welt zu spüren vermeint, insbesondere an diesen Tagen, die voll Leben und Betrieb waren. Etwa vierzig Nationen — ein wahres Völkergemisch —

hatten ihre Vertreter geschickt, um einmal gemeinsam so wohl in großzügigem Gedanken- und Erlebnisaustausch als auch im Aufzeigen grundlegend neuer Wege zur befruchtenden und freudbehafteten Freizeitgestaltung des werktätigen Menschen zu wetteifern. Vor uns lagen nun die fünf folgenden Tage des Kongresses, der schon am 23. Juli begonnen hatte:



Abb. 7: Ein Wahrzeichen Hamburgs:
Das Bismarck-Denkmal bei Nacht

Sonntag, 26. Juli: „Der Deutsche Tag“; Montag, 27. Juli: „Tag der Jugend“; Dienstag, 28. Juli: „Tag der Verbände“; Mittwoch, 29. Juli: „Tag der Wehrmacht“; Donnerstag, 30. Juli: Schlußtag.

Aus der Fülle der Erlebnisse dieser Tage seien im folgenden nur einige herausgegriffen:

Im Olympia-Festzug des deutschen Volkes am Sonntag — von 11.30 Uhr bis 16 Uhr dauernd — bot sich uns ein solch prächtiges Bild unserer deutschen Heimat, wie man es wohl kaum je wieder zu sehen bekommt.

Alle Gauen Deutschlands waren vertreten. Gruppe um Gruppe zog an uns vorüber, prachtvoll ausgestattete Wagen mit den typischen Erzeugnissen, Industrien, Trachten usw. Der einzelnen deutschen Gauen rollten vorbei, immer wechselnde Eindrücke boten sich uns. Die Schwerindustrie mit ihren Hochöfen — der Bergbau mit seinen Stollen — Bauernhäuser — alte sonstige Industrien — Meißener Porzellanfabrik — das Kunsthandwerk aller übrigen Zweige — das weltumspannende Flugwesen — dazwischen Fischer mit ihren Kuttern, kurz, es war einfach alles da, was die deutsche Heimat und der deutsche

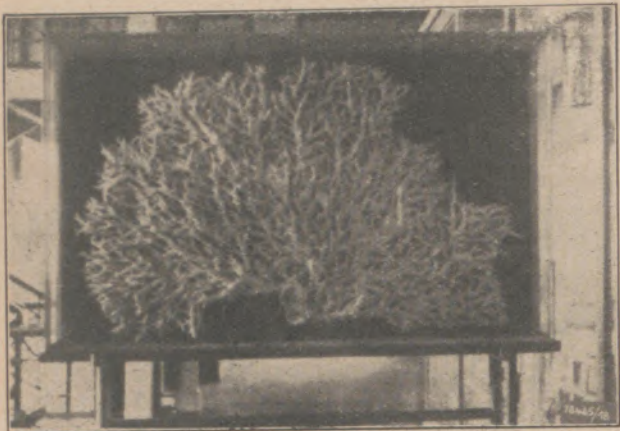


Abb. 8: Eine Nachtaufnahme in der Nähe der
Landungsbrücken
Im Hintergrund das KdF-Schiff „Monte Rosa“

Mensch bringt und schafft. Uns war dieser Abriß des deutschen Lebens ein unvergängliches Erlebnis. —

Nach dem mehrstündigen Festzug kam der Magen erst einmal zu seinem Recht, dann konnte man wohlgestärkt von neuem aus der Fülle des Gebotenen kosten. Der Sonntagnachmittag stand unter dem Motto: „Volk spielt fürs Volk“. Viel Wertvolles und Anregendes bot sich dar.

Der Sonntagabend hätte wohl mit Recht frühe Bettruhe für sich beanspruchen dürfen, jedoch, trotz der durchfahrenen Nacht — an Schlaf war da natürlich nicht zu denken gewesen, bei all der frohen Erwartung



Im Zoologischen Museum:
Schöner Korallenstock

ringsum — konnten es sich viele nun nicht verkneifen, noch schnell den weltbekannten und einzigartigen Vergnügungsstätten auf der Reeperbahn und in „St. Pauli“ einen Besuch abzustatten. Hoffentlich hat dabei der Geldbeutel nicht gleich allzusehr gelitten.

Montag und Dienstag gingen wie im Fluge vorbei. Veranstaltungsgen wechselten einander ab, zwischendrin mal ein Bummel durch die Stadt, vor allem durch Alt-Hamburg, das ein Stück deutscher Geschichte für sich verkörpert, Hochbahnfahrten zum Quartier in Eimsbüttel, Besuch einzelner Museen, und schon waren zwei Tage vergangen. —

Ein großer Genuß stand uns noch für den Mittwoch, dem „Tag der Wehrmacht“ bevor. Die Vormittagsstunden dieses Tages verbrachten wir in den Ausstellungshallen im Zoo. Wir waren überrascht von der Schönheit und dem Umfang der anlässlich des Kongresses aufgebauten Aus-

stellung.

Der Zweck dieser Ausstellung war der, einmal zu zeigen, wie der Deutsche seine Freizeit verbringt. „Schönheit der Arbeit“ in überlebensgroßen Bildern aus den verschiedensten Betrieben Deutschlands zeigten von dem Wollen, dem Schaffenden auch während seiner oft schweren Arbeitsstunden kurze Augenblicke der Freude und des Genießens zu schenken. Geplante und erbaute Siedlungen, Erholungsstätten für den Arbeiter, an alles war gedacht, und manch einer wird sich wertvolle Anregungen mit nach Hause genommen haben.



An der Alster

Was treibt der Deutsche alles in seiner Freizeit? Musizieren, Lesen, Tanzen, Weben, Töpferei, Basteln usw. Der Arbeiter, der Bauer, der Beamte, jeder hat sein Steckenpferd, und wenn er es reitet, so hat das jetzt seinen Sinn erfahren, denn mancher konnte seine Arbeiten in Hamburg ausstellen und Zeugnis ablegen von Fleiß und Geschicklichkeit des deutschen Volkes, und Vertreter der ganzen Welt bekamen sie so zu sehen.

Ein Beamter baute in sieben Jahren in seiner Freizeit die Stadt Lüneburg auf in etwa drei Quadratmeter Flächenraum. Kein Baum, und kein Strauch fehlte da. Ein anderer betätigte sich erfolgreich während seiner Freizeit als Mechaniker, Graphiker, Photograph usw. Die Abbildung zeigt ein kleines Bohrmaschinchen von ihm, das Löcher bis zu einem Zehntel Millimeter bohrt, daneben eine kleine Drehbank, zu der in einem Kasten sämtliche bis auf das feinste und genaueste ausgearbeiteten Zubehöerteile gehören. Aus alten Taschenuhren hatte er kleine Standuhren von drei Wochen Gehdauer von A bis Z hergestellt. Er selbst stand dabei und gab die Erklärungen zu seinen Arbeiten.

In einer der Hallen hatte der Arbeitsdienst neben den Plänen für die Neuland-Gewinnung auch Arbeiten aus der Freizeit der einzelnen

Kameraden ausgestellt. Die Ausstellung bot, wie alles übrige des Kongresses, jedem eine Fülle von Anregungen auf den verschiedensten Gebieten.

In den Mittagsstunden des Mittwoch erlebten wir als Vorgesmack auf der Festwiese die Probe der etwa 350 Militärmusiker zu dem großen Konzert am Abend, das vielen wahrscheinlich aus der Rundfunkübertragung bekannt ist. Das Konzert war für jeden Zuhörer ein überwältigendes Erlebnis. Nach dem großen Zapfenstreich brach ein orkanartiger Beifall los, so daß der Leiter, Heeresinspizient Prof. Schmidt, als Zugabe den Badenweiler Marsch spielen mußte. Spontan wurden daraufhin die Nationalhymnen gesungen.

„... und abends wird getanzt!“ hieß es im Programm für diesen reich ausgefüllten Mittwoch. Wir folgten natürlich gerne der Einladung in einen der vielen Säle, in denen dann das Tanzen geübt wurde. Zugleich zeigten auch noch einmal ausländische Tanzgruppen und auch einzelne Gruppen aus den verschiedenen Gauen Deutschlands ihre Tänze.

In den vergangenen Tagen war man immer wieder der malerischen Trachtengruppen aus dem In- und Ausland begegnet, die auf Straßen und Plätzen ihre Tänze und Gesänge darboten. In Hagenbecks Tierpark, bei der Befichtigung des Uebersied-



Die „Wiking“ haben wahrscheinlich eine Stärkung zu sich genommen

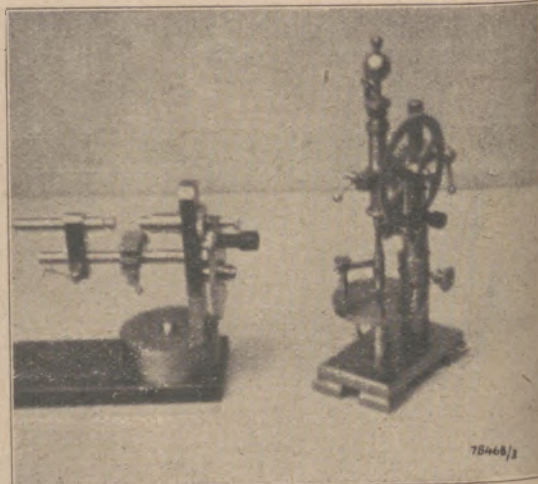
dampfers „Deutschland“, bei der Hafenrundfahrt, in der Hochbahn, wo man ging und stand, hörte man die verschiedensten Sprachen der Erde. — Schön waren auch die Alster-Rundfahrt und die Besteigung des Turmes von St. Michaelis, kurz Michel genannt. Wir hatten vom Turm aus einen schönen Rundblick über Hamburg, zu den großen Schiffswerften von Blohm & Voß hinüber und weit hin über Land und Wasser. Auch sahen wir die schwimmende Jugendherberge „Hein Godenwind“ und die AdF-Dampfer „Der Deutsche“, „Monte Olivia“ und „Monte Rosa“, die nach einander zur Nordlandfahrt ausliefen. Einmal machten wir natürlich einen Bummel durch den Elbtunnel, bei der Rückkehr — auf der anderen Seite ist nämlich der Zoll-Freihafen — neckten wir in gutmütiger Art die Zollbeamten, die es uns aber nicht übelnahmen.

Eine rechte Erholung waren die Spaziergänge an der Alster, auf den schönen, schattigen Wegen und breiten Promenaden. Selbst wenn man viele Flüsse, Seen und schöne Strandpromenaden und auch sonst manch schönes Fleckchen Erde gesehen hat, so muß man voll ehrlicher Bewunderung sagen, daß doch die Alster mit ihren schönen Anlagen einen bevorzugten Platz einnimmt.

Das große Feuerwerk mit dem Lichtfest auf der Alster am Donnerstagabend — dem Schlußtag — sahen wir nur noch von weitem. Wir waren recht pflastermüde geworden und daher frühzeitig zum Bahnhof gegangen. Auf weite Entfernung hin war der Himmel da noch eine einzige Farbensinfonie. Allen Teilnehmern und Zuschauern wird dieser letzte Abend ein schöner und würdiger Abschluß der festlichen Tage gewesen sein.

Zum Schluß möchte ich noch verraten, daß wir das Modell zu einem der neuen AdF-Dampfer sowie die in natürlicher Größe dargestellten Kabinen samt Einrichtung gesehen haben, und schon jetzt jedem gratulieren können, der damit einmal eine Seereise machen kann.

So waren die Hamburger Tage reich an schönen Erlebnissen. Wir sahen und erlebten viel ehrliches, gutes Wollen und viele neuartige Wege zur persönlichen Gestaltung der Freizeit. Wir sind dankbar, daß uns diese Reise mit ihren bleibenden Eindrücken geschenkt wurde und möchten jedem Schaffenden wünschen, daß er nur einen kleinen Teil von all dem Angestrebten für sich verwirklichen könne, um zu wirklicher Freude am Schaffen und Leben zu kommen.



Ein kleines Bohrmaschinchen und eine kleine Drehbank für Bearbeitung bis zu einem Zehntel Bruchteil eines Millimeters
Das Werk eines Bastlers



Urlaubsfahrt mit dem Tretmotor nach Süddeutschland (1616 km in 18 Tagen)

Von Artur Glauer, Stahlformgiesserei (mit 12 Aufn. des Verfassers)

Es klingt wohl etwas ungeheuerlich, aber es ist halb so schlimm, wenn man Zeit hat und gut durchtrainiert ist. Mit durchschnittlich fünfzehn Kilometer Stundengeschwindigkeit, etwas Frühaufstehen und einem guten Fahrrad schafft man 100 Kilometer bequem von 5 Uhr bis mittags, und es bleibt noch genügend Zeit zum Abkochen, Ausruhen, zu Besichtigungen usw. Außerdem können meist des Abends von 19 bis 21 Uhr noch einige Reservekilometer herausgeholt werden für längeren Aufenthalt in größeren Orten mit vielen Sehenswürdigkeiten. Hauptbedingung ist, jede

Nacht ein gutes Bett, damit man am Morgen gut ausgeruht und neu gestärkt sein Stahlrohr besteigen kann. Wenn der Wettergott dazu noch gnädig ist, dann ist eine solche Fahrt für den Naturfreund etwas Herrliches. In Betrachtung des Raum- mangels soll der eigentliche Fahrbericht ziemlich kurz gehalten werden, um auch noch Platz zu behalten für einige Bildillustrationen.

Bei gutem Rückenwind begann die Fahrt am 15. Mai 1936 um 15.30 Uhr. Auf der Ruhrwaldstraße wurde das Stadtgebiet verlassen, die Schleife zum Hengstensee bildete eine schöne Fortsetzung, dann Hagen mit seinem elenden Pflaster, weiter auf guter Straße das Bollental aufwärts bis Meinerzhagen, dann Olpe, Siegen, Haiger, Dillenburg, das Dilltal abwärts bis Wehlar an der Lahn, eine alte Stadt mit schönen Fachwerkbauten. Gegen Abend ging es noch 25 Kilometer Lahntalabwärts bis Weilburg a. d. Lahn, der Perle des Lahntals. Der Sonntag sollte eine Ruhetag sein, ausgefüllt mit Spaziergängen in der nächsten Umgebung und der Besichtigung des alten, im 8. Jahrhundert erbauten Schlosses, der Residenz der Herzöge von Hessen-Nassau. Farbenbunte Trachten trugen die Kirchgänger am Morgen. Ein kühles Bad in der Ruhr am Nachmittag vervollständigte die Sonntagserholung. Am Montagmorgen um 4 Uhr verließen wir unser gutes Freiquartier und

burg. Das alte Schloß und das prunkvolle Pompejanum fesselten unsere Aufmerksamkeit. Letzteres eine Villa nach altrömischen Muster (Pompeji) aus feinstem Marmor gebaut. Weiter führte der Weg durch einen zehn Kilometer langen prächtigen Wildpark im Speßart.

Am 19. Mai durch den Steigerwald, Würzburg, Bad Kissingen, durch den Altschgrund. In Fürth konnten wir am Abend eine Verdunkelungs- und Luftschußübung beobachten: unten völlige Dunkelheit, oben zahlreiche Flugzeuge, die Leuchtfugeln in verschiedenen Farben abschossen, womit Spreng-, Gas- und Brandbomben markiert wurden, ein interessantes nächtliches Schauspiel.

Am 20. Mai Fürth — Nürnberg (acht Kilometer), die Stadt des Reichsparteitages. Die Altstadt mit ihrem Grabengürtel, alten Toren und Wachtürmen, die Kaiserburg, das Rathaus, das Stadion, das Reichsparteitagsgelände und die Kongreßhalle boten reichlich Stoff für den ganzen Tag. Am Abend wurde noch zweieinhalb Stunden gefahren bis Neumarkt. Dichte Maifärschwärme erschwerten die Fahrt, knadend flogen sie an den Kopf. Am 21. Mai, 10 Uhr, Regensburg an der Donau. Sehenswert war die Wallhalle in Donauaufstau. Auffallend fiel Möwen segelten über dem Wasser. Sie nisteten auf den Donauinseln Ober- und Unterwöhrd. Weiterfahrt: Eggmühl, Landschüt,



Ertappt Weilburg



Baufstelle der Reichsautobahn in Niederursel bei Frankfurt

Nunenzichen auf jedem Steinquader des im 8. Jahrhundert erbauten Weilburger Schlosses

hagen, dann Olpe, Siegen, Haiger, Dillenburg, das Dilltal abwärts bis Wehlar an der Lahn, eine alte Stadt mit schönen Fachwerkbauten. Gegen Abend ging es noch 25 Kilometer Lahntalabwärts bis Weilburg a. d. Lahn, der Perle des Lahntals. Der Sonntag sollte eine Ruhetag sein, ausgefüllt mit Spaziergängen in der nächsten Umgebung und der Besichtigung des alten, im 8. Jahrhundert erbauten Schlosses, der Residenz der Herzöge von Hessen-Nassau. Farbenbunte Trachten trugen die Kirchgänger am Morgen. Ein kühles Bad in der Ruhr am Nachmittag vervollständigte die Sonntagserholung. Am Montagmorgen um 4 Uhr verließen wir unser gutes Freiquartier und



Gänsemärchenbrunnen Nürnberg



Kaiserburg Nürnberg: Westmertor



Kaiserburg Nürnberg: Westmertorgraben

Günzenhofen, das eigentliche Endziel der Fahrt. Am 22. Mai Ruhe- und Regentag. Am 23. Mai Besuchsfahrt nach München und Ammersee. Besondere Beachtung fanden die Parteibauten, Mahmal, Ehrenmal, Braunes Haus usw. Am Abend Bierprobe in Maßkrügen. Am 24. Mai Rückfahrt nach Günzenhofen. Am 25. Mai

Fahrt über Saal a. d. Donau nach Kehlheim. Besichtigung der großen Befreiungshalle, die König Ludwig I. von Bayern erbaut hat. Anschließend Besichtigung der sehr schönen und reichen Kirche des Klosters Weltenburg, unweit am sog. Donaudurchbruch.

Die eigentliche Rückfahrt begann am 26. Mai in Neustadt a. d. Donau. In Ingolstadt wurde das Donautal verlassen. Von Eich-

starteten mit frischer Kraft. Der Westerwald lag hinter uns, jetzt ging es durch den herrlichen Hochwald des Taunus. Usingen, Bad Homburg wurden passiert, bei Niederursel die im Bau befindliche Reichsautobahn gekreuzt, rechts grüßte der Feldberg, die höchste Erhebung des Taunus, 10 Uhr Frankfurt am Main. Ein Rundgang durch die Altstadt füllte schnell die Zeit aus bis 13 Uhr. Offenbach, Seligenstadt, Aschaff-



Nettigweiber in Regensburg



Stadttor in Ingolstadt an der Donau



Reiterstandbild in Mannheim

an uns vorbeiflutschten, aber wir hatten das Erlebnis, mit unserer Hummel Reichsautobahn gefahren zu haben. Auf halber Strecke kreuzten wir die Reichsautobahn Frankfurt-Basel rechtwinklig.

Am 29. Mai in aller Frühe in Mannheim über den Rhein nach Ludwigshafen. Dann das altehrwürdige Worms mit seiner Luthergedenkstätte und einem schönen Kriegerdenkmal. In westöstlicher Richtung kreuzt in Worms die alte Nibelungenstraße, eine alte Völkerstraße, den Rhein. Zwischen den Bergketten des Odenwaldes und Haardtbergen fahren wir durch das fruchtbare, weingeseignete Land des Bonnegaus und erreichen über Oppenheim, Nierstein das goldene Mainz, wo Rhein und Main zusammenfließen. Mit seinen zweitausend Jahren ist Mainz eine der

stätt bis Ettlingen sah man überwiegend Häuser mit weißem Schieferdach.

Am 27. Mai von Ansbach aus ging die Fahrt durch schwäbisches Burgenland über Dinkelsbühl, Schwäbisch-Hall bis Löwenstein bei Heilbronn, der letzte schwere Tag über Berg und Tal mit mancher Strede Schiebeweg. Am 28. Mai wurde schon um 5 Uhr gestartet. Schon nach 14 Kilometer war Heilbronn und das herrliche Neckartal erreicht. Viel Schönes und Althistorisches gab es zu schauen, die Kilianskirche mit ihrem holzgeschnitzten Turm, ein Kunstwerk sondergleichen, das alte Rathaus, das Rätchenhaus, schöne Brunnen und Denkmäler und vor allem der Neckar. Unwillkürlich summt man das Lied „Herrgott, am blühenden Neckarstrand“. Auf der Weiterfahrt zwischen blühenden Weinbergen wurde in vier Stunden Heidelberg erreicht. Unser größtes Interesse galt dem alten Schloß aus dem 12. Jahrhundert, deshalb wurde es auch innen und außen besichtigt. Es war von 1300 bis 1800 die Residenz der Kurfürsten von der Pfalz. Alte Kirchen und Häuser aus dem 13. bis 18. Jahrhundert, alte Barockstandbilder, das große Heidelberger Faß, alte und neue Universität und die neue Feierstätte auf dem heiligen Berg wurden besichtigt. Auch war Gelegenheit, radiumhaltiges Wasser am Radiumsolbad zu trinken. Da Heidelberg für Fremde ein teurer Boden ist, sollten am Abend noch einige Kilometer gefahren werden. Ungewollt gerieten wir auf die Reichsautobahn Heidelberg-Mannheim. Da Zurückfahren Zeitverschwendung ist, wurden die einundzwanzig Kilometer ausgehalten. Mehrere Male ist es uns wohl schummerig geworden, wenn Autos mit 120—150 Kilometer

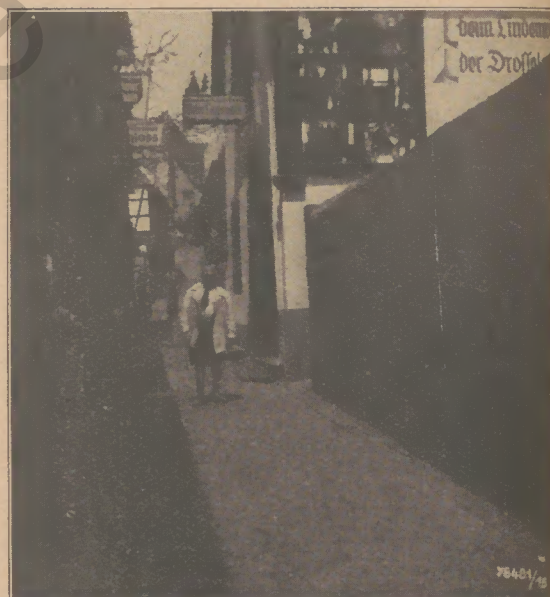
ältesten deutschen Städte. Majestätisch wirkt der tausendjährige Dom. Neun Jahrhunderte haben an dem Dom gebaut, deshalb sind verschiedene Bauformen, romanisch, gotisch, Renaissance und Barock an ihm vertreten. Auch ist Mainz die älteste Druckstadt der Erde. In einer Stunde war Hattenheim als Tagesziel erreicht. Am 30. Mai bei Sonnenaufgang Rüdesheim. Ueberfahrt nach Bingen. Auf der Landzunge im Rhein schöne Anlagen mit dem Denkmal des Großherzogs von Hessen, vor uns im

Binger Loch der Mäuseturm, rechts Feste Ehrenstein und das Nationaldenkmal auf dem Niederwald. Eine Zahnradbahn fährt fast bis zum Denkmal. Ein Schoppen Wein „beim Lindenwirt in der Drosselgasse“ beschließt den Rüdesheimer Aufenthalt. Auf der Weiterfahrt durch das rheinische Burgenland sind zu erwähnen: Reichenstein, der Loreleyfelsen, Feste Gutenfels und die Pfalz bei Kaub, daselbst das Blücherdenkmal, die Marksburg bei Braubach, Burg Katz, Rheinfels, Lahneck, Stolzenfels und Ehrenbreitstein sowie das Deutsche Eck an der Moselmündung. Koblenz ist erreicht. Auch hier gibt es viel Schönes zu sehen. In einem Borort wird Quartier genommen. Am 31. Mai, dem ersten Pfingsttag, Aufstieg zum „Roten Hahn“. Gegen Mittag führen wir weiter den Rhein abwärts über Andernach, Sinzig, an der Ahrmündung, Remagen, Oberwinter, Rolands-eck (Aufstieg zum Rolandsbogen und der Ruine). Weiter rheinabwärts folgt Godesberg mit der Godesburg und der historischen Lindenwirtin Nennchen Schumacher, die sich in ihrem kleinen Museum selbst ein Denkmal geschaffen hat. Vom anderen Ufer grüßt der Petersberg und der Drachenfels mit der Drachenburg. In einer Stunde ist Bonn erreicht, auch eine alte Universitätsstadt mit vielen Sehenswürdigkeiten.

Am 1. Juni von Oberlar nach Mühlheim am Rhein, Bergisch-Gladbach, Wipperfurth, Hückeswagen, Radevormwald, Halver, Brekerfeld, Hagen, Hengsteysee, Ruhwaldstraße, Dortmund. Eine herrliche Urlaubsfahrt ging zu Ende. Sie war vom Wettergott ganz besonders begünstigt. Braun gebrannt, an Körper und Geist erholt, konnte die Arbeit nach einem Ruhetag am 3. Juni wieder mit Kraft und Frische aufgenommen werden.



Gutenberg-Denkmal in Worms



Der Verfasser beim Lindenwirt in der Drosselgasse in Rüdesheim



Schloß Gutenfels bei Kaub

Lehrlingseinstellung

Die Lehrwerkstatt des Dortmund-Hoerder Hüttenvereins, Werk Hoerde, stellt zum 1. April 1937 wieder Lehrlinge für folgende Berufsarten ein: Schlosser, Dreher, Elektriker, Schmiede, Kesselschmiede. Vielleicht auch Klempner, Anstreicher, Maurer, Schreiner. Die Lehrzeit beträgt 4 Jahre. Die Einstellung hängt ab vom erfolgreichen Besuch der I. Klasse der Volksschule und dem Bestehen einer Eignungsprüfung. Persönliche Anmeldungen werden in der Zeit vom 24. bis 29. August 1936, morgens von 8.30 bis 11 Uhr, durch das Arbeitsamt Dortmund, Körnerplatz, Zimmer 95, III. Stockwerk, entgegengenommen. Ein vorläufiges Schulentlassungszeugnis ist vorzulegen.

Lehrwerkstatt Werk Hoerde

Neues aus der Krankenversicherung

Weitere Beitragserhöhung ab 1. August 1936. *)

Auch in der Krankenversicherung gibt es Konjunkturen. Jahre mit geringer Inanspruchnahme der Kassennittel wechseln ab mit Jahren erhöhter Ausgaben. Gegenwärtig befinden wir uns in einer Zeit aufsteigender Kurven. In der Reichsstatistik weist das Jahr 1929 die höchsten Zahlen auf. Die Ausgaben aller reichsgesetzlichen Krankenkassen hatten damals die zweite Milliarde überschritten. Dann kam eine rückläufige Bewegung. Im Jahre 1933 stellte sich die Summe nur noch auf 1,028 Milliarden Reichsmark. Im Jahre 1934 begann ein neuer Anstieg. Er hat im Jahre 1935 zu einer Gesamtausgabe von etwa 1 1/2 Milliarden Reichsmark geführt und wird für 1936 ohne Zweifel eine noch höhere Zahl ergeben.

Daß sich dieses Auf und Ab in besonderer Weise bei der Betriebskrankenkasse eines Unternehmens geltend macht, das in erhöhtem Maße von wirtschaftlichen Konjunkturverhältnissen berührt wird, ist kein Wunder. Die Betriebskrankenkasse unseres Dortmunder Werkes sieht sich infolge dieser Entwicklung in die Zwangslage versetzt, ihre Beitragssätze nochmals zu erhöhen, nachdem sie eine nach damaligen Verhältnissen ausreichende Erhöhung schon am 1. Januar 1936 hat eintreten lassen. Wer die aus Anlaß dieser letzten Erhöhung in der Nr. 2/1936 der „Hüttenzeitung“ erschienenen Ausführungen gelesen hat, wird sich erinnern, daß es nach Ansicht der Kassenleitung nur ein Versuch sein konnte, mit dem Beitragssatz von 3,6% (3% für Angestellte) auszukommen, denn schon damals war nicht zu verkennen, daß die Neigung der Versicherten zur Inanspruchnahme der Kassennittel in der Zunahme begriffen war.

Die Beitragsbedeckung der Kasse hat sich denn auch bald als zu knapp erwiesen. Trotz der am 1. Januar erfolgten Erhöhung der Beitragssätze von 3 auf 3,6% und von 2,4 auf 3% haben die ersten drei Monate des Jahres 1936 einen Fehlbetrag von rund 20 000 RM. und die weiteren drei Monate einen solchen von rund 11 000 RM. ergeben. Dazu kommt eine Erhöhung der Pflegesätze der städtischen Krankenanstalten, die trotz heftigster Abwehr der Dortmunder Krankenkassen beschlossen worden ist. Die übrigen Krankenhäuser sind dem Beispiel der städtischen Krankenanstalten gefolgt. Sieht man von den Mehrausgaben für die Krankenhauspfllege ab (weil sie ja erst in Zukunft die Krankenkasse belasten werden) und befragt man die Statistik nach den Ursachen der ungünstigen Kassenlage in diesem Jahr, so ergibt sich folgendes:

Während im ersten Halbjahr 1934 für Krankengeld ein Betrag von 62 500 RM. ausgegeben wurde, stellte sich diese Summe im ersten Halbjahr 1935 auf rund 80 000 RM. und im ersten Halbjahr 1936 auf 137 000 RM. Zwar ist in den drei Jahren 1934 bis 1936 auch die Zahl der Kassenmitglieder nicht unwesentlich gestiegen; auch hat sich infolge der besseren Beschäftigungslage das durchschnittliche Lohneinkommen gehoben, so daß schon aus diesen Gründen die Krankengeldausgabe sich erhöhen mußte. Es ist jedoch leicht nachzuweisen, daß hierin die Mehrausgaben für Krankengeld ihre volle Erklärung nicht finden. In Verhältniszahlen ausgedrückt betrug die Mitgliederzahl:

im ersten Halbjahr 1934	100
im ersten Halbjahr 1935	120
im ersten Halbjahr 1936	143

Die Ausgabe für Krankengeld betrug:

im ersten Halbjahr 1934	100
im ersten Halbjahr 1935	128
im ersten Halbjahr 1936	219

Die Zahl der mit Anspruch auf Krankengeld verbundenen Erkrankungsfälle betrug:

im ersten Halbjahr 1934	100
im ersten Halbjahr 1935	124
im ersten Halbjahr 1936	183

Wer nach einer Erklärung für die in diesen Zahlen sich ausdrückenden Verhältnisse sucht, wird sie in allgemeinen gesundheitlichen Verhältnissen der Bevölkerung nicht finden. Auch kommen epidemische Krankheiten als Ursache nicht in Frage. Kennzeichnend für die Lage ist jedoch, daß nach einer Zählung, die sich auf das Jahr 1935 bezieht, von allen Erkrankungsfällen, die mit Arbeitsunfähigkeit verbunden waren, nicht weniger als 46,5% auf Mitglieder entfielen, die beim Dortmund-Hoerder Hüttenverein in den ersten zwei Dienstjahren standen.

Die Fehlbeträge des ersten Halbjahres 1936 sind ebenso wie die Fehlbeträge der Jahre 1934 und 1935 aus der Rücklage gedeckt worden. Dadurch ist der bei Beginn des Jahres 1934 vorhandene Rücklageüberschuß beinahe restlos verbraucht worden. Die Kasse muß jetzt entweder die Ausgaben den Einnahmen oder die Einnahmen den Ausgaben anpassen. Der erste dieser beiden Wege würde einen Leistungsabbau bedeuten. Hierzu hat sich aber die Kassenleitung mit Rücksicht darauf, daß ein — wenn auch nur geringer — Leistungsabbau am 1. Januar 1932 eingetreten ist, nicht entschließen können. blieb also nur der zweite Weg, d. h. eine Mehrbelastung des gesunden, arbeitenden Menschen, übrig und zwar in der Form einer Beitragserhöhung. So unerwünscht es auch sein mag, die Spanne zwischen Brutto- und Nettolohn zu vergrößern —, im vorliegenden Falle mußte dieser Ausweg gewählt werden. Mit Zustimmung des Beirates und mit Genehmigung des Oberversicherungsamtes hat der Leiter beschlossen, ab 1. August 1936 den Beitragssatz derjenigen Kassenmitglieder, die im Erkrankungsfall keinen Anspruch auf Fortzahlung des Lohnes haben, von 3,6 auf 4,2% des Grundlohnes und den Beitragssatz der anderen Kassenmitglieder von 3 auf 3,3% des Grundlohnes zu erhöhen. (Die beiden Sätze stehen nach genauen Berechnungen im richtigen Verhältnis zueinander, wenn der letztere etwa 20% geringer ist als der erstere.)

Mit diesen Beitragssätzen wird die Kasse auskommen, wenn ein weiteres Anschwellen der Ausgaben vermieden wird, mit andern Worten, wenn die Kassenmitglieder sich der Verantwortung bewußt sind, die sie für die Gesamtheit tragen und demgemäß jede unnötige Inanspruchnahme der Kassennittel unterlassen.

Die Krankenkasse ist Eigentum der Kassenmitglieder! Wer wird sein Eigentum nicht schonen?

*) Mitteilung der Rechnungsergebnisse für 1935 folgt.

Jubilare

im Werk Dortmund

Edmund Frömsdorf, Zureicherei Walzwerk II/IV, konnte am 30. Juni d. J. sein fünfundzwanzigjähriges Arbeitsjubiläum begehen. Der Jubilar an seinem Ehrentage.



Der Maschinist Josef Sowald, M.B. Stahlwerke, konnte am 1. Juli dieses Jahres auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit zurückblicken.



Am 16. August d. J. konnte der Fräser Jakob Pastewski, Zureicherei Walzwerk I, sein fünfundzwanzigjähriges Arbeitsjubiläum feiern.

Der Jubilar im Kreise seiner Mitarbeiter.



Im Wagenbau feierte der Schlosser-Vorarbeiter Karl Demannd sein fünfundzwanzigjähriges Arbeitsjubiläum. Der Jubilar an seinem Ehrentage.

Wir danken allen Jubilaren für die langjährige treue Mitarbeit und wünschen ihnen noch recht viele Jahre frohen Schaffens.

Familiennachrichten

Geburten:

Ein Sohn:

Konrad Schaumburg, Martinwerk, am 28. 7. 36 — Konrad; Franz Bangel, Räderfabrik, am 30. 7. 36 — Wolfgang; Johann Washof, HAW, am 2. 8. 36 — Gerhard; Heinrich Witthaus, MWA, am 10. 8. 36 — Heinz-Günther; Josef Wkmuth, Hochofenwerk, am 10. 8. 36 — Lothar.

Eine Tochter:

Wilhelm Schmitt, Versuchsanstalt, am 28. 7. 36 — Elfriede; Otto Klusmann, Eisenbahn, am 30. 7. 36 — Waltraud; Bernhard Meyer, Bau-Abteilung, am 1. 8. 36 — Hildegard; Heinrich Schweinsberg, EtA, am 3. 8. 36 — Doris; Heinrich Beder, Steinfabrik, am 4. 8. 36 — Walpurga; Albert Temme, Blechwalzwerk, am 4. 8. 36 — Ingrid.

Verlag: Gesellschaft für Arbeitspädagogik m. b. H., Düsseldorf; Hauptschriftleitung: Vereinigte Berufszeitungen Hütte und Schacht, Düsseldorf, Schließbach.
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Hauptschriftleiter P. Rud. Fischer; verantwortlich für den Anzeigenteil: Fritz Patberg, beide in Düsseldorf.
für unsere Werke betr. Aufsätze, Nachrichten und Mitteilungen J. Wingerter, Abt. H (Lit.-Büro). — Druck: Droste Verlag und Druckerei AG., Düsseldorf.
D.-A.: II. 36: 17 343. — Zur Zeit ist Preisliste Nr. 8 gültig.