

Süddeutsche Zeitung

VEREINIGTE STAHLWERKE



AKTIENGESellschaft

DORTMUNDER UNION ★ HOERDER VEREIN



9. Jahrgang

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

24. August 1933

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

Nummer 18

Herausgegeben im Deutschen Institut für Nationalsozialistische Technische Arbeitsforschung und -schulung in der Deutschen Arbeitsfront

Arbeit! Arbeit!

In der zweiten Hälfte des Juli ist die Zahl der bei den Arbeitsämtern gezählten Arbeitslosen um rund 358 500 auf 4 468 500 gesunken. Das ist, selbst wenn man, wie es der Bericht der Reichsanstalt für die Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung tut, die im Arbeitsdienst zusammengefaßten Arbeitslosen abrechnet, eine recht stattliche Ziffer, weil sich viele wegen der gesteigerten Aussichten erst jetzt wieder bei den Arbeitsämtern aus der großen Menge der unsichtbaren Arbeitslosen gemeldet und dadurch die Zahl der Arbeitslosen wieder gesteigert haben. Einen schöneren Erfolg der mit großer Energie überall durchgeführten Arbeitsschlacht kann man sich nicht denken. Die neuen Ziffern werden überall neuen Mut und neue Hoffnung erzeugen, weil endlich der erste große Schritt getan wurde, um die Geißel der Arbeitslosigkeit in Deutschland zu beseitigen. Schon im ersten Halbjahr mußte das Genfer Arbeitsamt, das uns doch gewiß nicht grün ist, zugeben, daß Deutschland in der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit am erfolgreichsten von allen Ländern der Erde war. Neues Leben und neuer Mut, die mit dem Wechsel des politischen Regiments in Deutschland eingebracht sind, haben das Wunder vollbracht, den Geist der Kameradschaft und der nationalen Solidarität wieder zu erwecken, ohne die alle staatlichen Maßnahmen Stückwerk bleiben müssen. Adolf Hitler hat erst unlängst in Berchtesgaden die Ueberzeugung ausgedrückt, daß es in absehbarer Zeit gelingen werde, die großen Aufgaben zu lösen. Vor allem sollen durch die neuen Maßnahmen, die für die Arbeitsbeschaffung geplant und schon sehr weit vorbereitet sind, die bisherigen günstigen Ergebnisse über den Winter gesichert werden. Im Frühjahr soll dann die dritte Welle der Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen einsetzen. Man darf nicht vergessen, daß der Kampf gegen die Arbeitslosigkeit in diesem Jahre wegen der politischen Entwicklung erst sehr spät beginnen konnte. Viele Maßnahmen, die im Sommer erst in Gang kamen, werden sich erst im nächsten Jahr voll auswirken. Es kommt jetzt im Winter vor allem darauf an, daß der große seelische

Schwung, mit dem angefangen wurde, nicht verlorengelht. Auch die Tatsache ist bemerkenswert: die aus der Welt kommenden Stimmen sind günstig und stellen unsere Bemühungen unter einen guten Stern. Noch nie sind in der Weltwirtschaft die Anzeichen der Besserung so zuverlässig gewesen, wie in diesem Sommer. Es scheint tatsächlich eine Wende eingetreten zu sein. Daß es soweit gekommen ist, verdanken wir dem staatsmännischen Weitblick unseres Führers, der immer und immer wieder darauf hingewiesen hat, daß das Wichtigste und Nächste, was jetzt nach Beendigung der nationalsozialistischen Revolution zu leisten ist, die Beschaffung von Arbeit für unsere Erwerbslosen ist. Demzufolge hat die Regierung gewaltige Pläne ausgearbeitet, die einer baldigen Aus-

föhrung harren.

Staunen und Hoffnung haben diese großen Pläne der Reichsregierung, die innerhalb des Arbeitsbeschaffungsprogramms zur Belebung der Wirtschaft und des Verkehrs und zur Entlastung der Arbeitsmärkte dienen sollen, erregt.

Staunen über ihre unerhörte Kühnheit; Hoffnung, daß mit ihrem Beginn der deutsche Aufbauwille jegensreich in die Tat umgesetzt wird.

Wer nicht gewohnt ist, „in der Wirtschaft“ zu denken, kann vielleicht nicht genügend ermessen, wie wichtig eine solch weitstichtige Förderung der Verkehrswirtschaft, wie sie durch die Schaffung der Autobahnen und des Rügen- damms Wirklichkeit werden soll, für die Gesamtwirtschaft ist. Eine Erleichterung des Verkehrs, die neue



Probeentnahme im Martintwerk
Aufnahme von Becker, Forschungsinstitut

Möglichkeiten erschließt, hat immer, auch in Notzeiten, wirtschaftlichen Aufschwung begründet. Sollte in Kolonialländern eine neue Provinz erschlossen und zur Blüte gebracht werden, so wurde zu allererst eine Eisenbahn gebaut. Amerika, das wilde Amerika, konnte erst nach seiner Eroberung durch die Eisenbahn den ungeheuren wirtschaftlichen Aufschwung nehmen, den es bis zur jetzigen Krise zu verzeichnen hatte. Napoleons gewaltige strategische Straßenbauten hatten trotz der schlechtesten Zeitverhältnisse ein Aufblühen der betreffenden Landgebiete zur Folge. Diese Aufzählung könnte fortgeführt werden bis in die Zeiten der Römer, von deren Straßenbauten Adolf Hitler gesagt hat, daß sie die großartigsten, durch Jahrtausende hindurch dauernden Denkmäler großer Regierungszeiten seien.

In den heutigen Tagen, da Deutschland mit staunenswertem Tempo „Geschichte schreibt“, können die Autostraßen auch unter diesem Gesichtspunkt gewertet werden: die Regierung setzt Denkmäler für eine große Zeit, die Jahrtausende überdauern werden. Doch dieses „Geschichtsschreiben“ ist nicht der volkswirtschaftliche Zweck dieser großartigen Pläne. Man will durch den Bau in großem Stile Arbeit schaffen und all die großen Industriezweige, die daran beteiligt sind, beleben, eine Belebung, die fortzeugend weiter beleben soll. Die Durchführung der Pläne soll durch Verbilligung der Frachten den Güter Austausch heben und so weite Kreise der Wirtschaft organisch ankurbeln. Vor allem alle vom Verkehr lebenden und dem Verkehr dienenden Wirtschaftszweige, wie zum Beispiel die Automobilindustrie oder die Fremdenverkehrsindustrie, werden am erwarteten Aufschwung teilhaben. Auch hier sind die sich eröffnenden Aussichten so groß, daß sie an dieser Stelle nicht erschöpfend behandelt werden können.

Von den großen Plänen, Straßen-, Bahnen-, Damm- und Kanalbauten und -verbesserungen, sollen die drei gewaltigsten hier besprochen werden. Sechs große Autobahnen — zwei Nord-Süd-, zwei West-Ost-Linien und eine Diagonallinie — sollen Deutschland durchziehen und ein Verkehrsnetz bilden, das in Europa einzigartig und geeignet ist, nicht nur dem innerdeutschen Verkehr einen Aufschwung zu geben, sondern auch Auslandsverkehr in stärkerem Maße als es bisher möglich war, nach Deutschland zu ziehen oder wenigstens durch Deutschland zu leiten.

Eine seit fast einem Menschenalter in Berlin geforderte verkehrstechnische Notwendigkeit, die Verbindung der großen Bahnlinien und ihrer Bahnhöfe durch eine fehlende Nord-Südlinie herzustellen, soll durch eine unterirdische Bahn quer durch Berlin Wirklichkeit werden. Heute noch ist es ein ebenso merkwürdiger wie unhaltbarer Zustand, daß, wer aus dem Süden oder Westen des Reiches kommend über Berlin nach Norden oder Nordosten fahren will, mitsamt seinem Gepäck sich in eine Straßenbahn verfrachten und eine halbe Stunde quer durch ganz Berlin fahren muß, um „seine Verbindung“ zu erreichen. Diesem für die Reichshauptstadt unwürdigen Zustand soll endlich ein Ende gemacht werden.

Und ein großer Verkehrswunsch des Nordens soll erfüllt werden. Der Rügen-Damm, der schon begonnen war, aber dessen Bau wieder eingestellt werden mußte, soll fertig gebaut werden. Deutschlands größte Insel soll eine direkte Festlandsverbindung für Auto und Eisenbahn erhalten, eine Verbindung, deren große Bedeutung für den Verkehr zu der Insel und nach Schweden auf der Hand liegt.

Die Riesengröße dieser Projekte und ihre mögliche Rückwirkung auf die Wirtschaft zeigt sich in den Zahlen ihrer Kostenrechnung. Die sechs Autobahnen, die eine Gesamtlänge von etwa 4800 Kilometer haben sollen, werden mit 1,2 Milliarden Reichsmark veranschlagt. Bei ihrer erstklassigen Bauausführung kostet schon ein Kilometer rund 250 000 Reichsmark. Die Berliner Nord-Süd-Tunnelbahn soll 147 Millionen Reichsmark kosten und der Rügen-Damm 27 Millionen Reichsmark.

Eine Frage könnte gestellt werden: Sind diese Pläne nicht ein Luxus, den ein armes Volk sich nicht leisten darf? Diese Frage drängt sich aber nur bei oberflächlicher Betrachtung der Pläne auf. Sie ist auch im Ausland oft gestellt worden. Man könnte so rechnen, daß Deutschland, um wieder hochzukommen, sparen, sparen und nochmals sparen müsse. Abgesehen von den ungeheuren Ausgaben läge dann ein solches Prachtstraßen-Projekt nicht im Zuge der Entwicklung, da sich immer

weniger Deutsche den Luxus eines Automobils würden leisten können. Man könnte weiter die Behauptung aufstellen, daß ein sparsamer Ausbau und die Verbesserung der vorhandenen Straßen den Verkehrsansprüchen der nächsten harten Aufbaujahre genügen würde. Man könnte endlich behaupten, daß Berlin und Rügen sich mit den bestehenden Verhältnissen einige Jahre weiter behelfen müßten, wie es bisher auch in stärkeren Verkehrszeiten als 1933 gegangen sei.

Alle diese Gegenvorstellungen gegen die Pläne sind kurzfristig und wirtschaftlich einseitig gedacht. Womit sie eigentlich schon erledigt sein könnten. Durch einiges Nachdenken werden sie aber schnell widerlegt. Die ungeheuren Summen für die Baukosten fließen restlos in die deutsche Wirtschaft und in die Hände deutscher, bisher brotloser Arbeiter. Die Folgen müssen Belebung und Aufschwung sein, das ist unabänderlich klar. Eine große weitere wirtschaftliche und verkehrstechnische — auf weite Sicht gesehen sehr wesentliche — Aufwärtsentwicklung wird die zwangsläufige Folge des Vorhandenseins guter Straßen sein. Und Berlin und Rügen sind für den gesamten deutschen Fremdenverkehr so wichtig, daß ihre Unterstützung durch die vorgesehenen Pläne unbedingt gerechtfertigt erscheint.

Das sind die gewaltigen praktischen Auswirkungen der Durchführung dieser Pläne. Ungeheuer noch muß ihre sonstige Wirkung auf die Stimmung des Volkes sein. Der Beginn solcher großzügigen Arbeiten, der in vielen Volksschichten auch wirtschaftlich direkt spürbar sein wird, muß eine beispiellose Ermutigung bedeuten und muß eine Vertrauenswelle auslösen, die Deutschland zur Rückenstärkung in seinem beispiellosen Kampf gegen die Arbeitslosigkeit braucht.

Im Rahmen dieser Ausführungen soll es nicht unerwähnt bleiben, daß der Vorstand des Arbeitgeberverbandes für den Bezirk der Nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller in seiner jüngsten Sitzung den nachstehenden vorbildlichen Beschluß gefaßt hat:

„Im Kampf um die Verminderung der Arbeitslosigkeit müssen alle Möglichkeiten zur Einstellung neuer Arbeitskräfte ausgenutzt werden. Die Verteilung der Arbeit auf eine größere Zahl von Arbeitnehmern durch Arbeitsstreckung ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen ein erfolgversprechender Weg. Wir empfehlen daher unseren Mitgliedsfirmen dringend, dafür Sorge zu tragen, daß die durchschnittliche Arbeitszeit des Gesamtbetriebes oder einer geschlossenen Wertseinheit an den sechs Wochentagen vierzig Stunden für Arbeiter und Angestellte nicht wesentlich übersteigt, soweit nicht wichtige betriebliche oder wirtschaftliche Gründe entgegenstehen. Ein Mehranfall von Arbeit ist also nach Möglichkeit nicht durch eine Verlängerung der Arbeitszeit, sondern durch die Beschäftigung von neu einzustellenden Arbeitern und Angestellten zu bewältigen.“

Dieser Beschluß, der im Einverständnis mit dem Landesarbeitsamt Westfalen erfolgt ist, zeigt, daß auch im industriellen Westen kein Mittel unverzogen gelassen wird, um der schweren Arbeitsnot Herr zu werden. Dieser Beschluß dürfte auch in anderen Industriezweigen und Landesteilen Beachtung und Nachahmung finden.

Durch die neuen großen Pläne der Regierung ist dann ein weiterer wichtiger Schritt in der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit getan. Der jetzt schon zu verzeichnende beispiellose Rückgang der Arbeitslosigkeit wird sich fortsetzen, und wie eine Erlösung wird er im ganzen Volke ausgefaßt werden, der Ruf: Arbeit! Arbeit!

Keine Konferenzen mehr

Was wir in den letzten fünfzehn Jahren an Konferenzen in Staats- und Wirtschaftsangelegenheiten erlebt haben, stellt in der Geschichte der Welt sicherlich einen Rekord dar. Die betäubendsten Erfahrungen haben wir in Deutschland mit den Konferenzen gemacht, die sich mit dem Namen „Genf“ verbinden. Das zeigte besonders deutlich die so kläglich gescheiterte Abrüstungskonferenz, die auch durch noch so freundliche Worte ihres Präsidenten Henderson nicht wieder zu einem fruchtbaren Arbeiten erweckt werden dürfte, wenn sie Ende September von neuem ihr Schattendasein beginnt.

Aber auch unzählige andere Konferenzen haben uns weder wirtschaftlichen Nutzen noch den wirklichen Frieden gebracht. Immer wieder hat sich gezeigt, daß jeder der zahlreichen Konferenzteilnehmer nur seinen eigenen Vorteil suchte und das erstrebenswerte Richtige und für alle Teile Beste nie gefunden werden konnte. Vielschach war ein Uebelstand bei allen Konferenzen dieser Art, vor allem der letzten großen Londoner Weltwirtschaftskonferenz, daß zu viele Teilnehmer dabei waren. „Viel Köpfe, viel Sinne“, und „Verstand ist stets bei wenigen nur gewesen“, heißt es sehr richtig.

Diese Schwächen der Konferenzen der letzten Zeit haben erwiesen, daß sie zu nichts führen und überflüssig geworden sind. Es wäre daher am besten, man verzichtete ganz auf sie, und nur ganz wenige Staaten, die es dringend angeht und die die Macht haben, sich durchzusetzen, beschließen durch vollverantwortliche Vertreter, was zu tun ist.

Diese Wahrheiten hat vor kurzem der geniale italienische Staatschef Mussolini in einem Zeitungsartikel ausgesprochen, den wir seiner hervorragenden Bedeutung halber auszugsweise, wörtlich übersezt, wiedergeben wollen:

„Die Londoner Konferenz, auf die sich so viele Hoffnungen gründeten, kann als in der Tat beendet angesehen werden. Ich glaube aber, daß das Ende der Londoner Konferenz auch das Ende des Konferenzsystems im allgemeinen bedeutet. Die Teilnahme von Dutzenden von Ländern verleiht allen Konferenzen zwangsläufig das Aussehen eines Parlaments mit allen allgemein bekannten und beklagten Mängeln, die diesem anhaften. Wie konnte man Hoffnungen bezüglich des Resultates einer Konferenz nähren, an der 2000 Delegierte von über sechzig

Ländern teilnahmen? Anstatt Dutzende von Ländern einzuberufen, die durch sachliche Umstände einen großen Einfluß auf das Bestimmen des Lebenslaufes gar nicht ausüben können, wäre es weit besser, diejenigen Länder zusammenzurufen, die wirklich Weltinteressen vertreten und die in ihrer Zahl nicht einmal ein einziges Dutzend ausmachen. Nach einer Verständigung dieser Länder wäre der wirtschaftliche Friede für mindestens 75 Prozent der Bevölkerung des gesamten Erdballes gesichert. Diese Tatsache würde die besten Auswirkungen auch für alle kleineren Staaten zeitigen. Konferenzen aller Staaten erreichen es nicht, entscheidende Verantwortlichkeiten festzulegen. Da finden sich keine Männer, die „entscheiden“, sondern nur Männer, die reden, debattieren und ihren betreffenden Regierungen Bericht erstatten. Durch diese Tatsache hat man an Stelle von „Entscheidungen“ nur „Empfehlungen“ gesetzt, die die Zeit so laufen lassen, wie sie sie eben vorfinden. Zwei Konferenzen liegen so in den letzten Zügen: die Londoner und die Genfer Konferenz, und es ist mir nicht gegeben, vorauszu sehen, welches Wunder sie ins Leben zurückrufen könnte. Man kann hier von zwei bemerkenswerten und gefährlichen Bankrotts der europäischen Politik sprechen. Ohne den Bierepakt würde Europa den Eindruck bekommen haben, vor einem Nichts oder am Vorabend eines neuen Krieges zu stehen. Infolge des Bierepaktes konnte man aufatmen. Der Gedanke, daß Europa für zehn Jahre Ruhe haben wird, schafft einen starken Ansporn zur Besserung der allgemeinen Lage.

Ich glaube, daß es den moralischen und politischen Zielen des Staates gebührt, die „Konferenz“ in Acht und Bann zu tun. Für einige Jahre müßte dieses Wort aus dem Wörterbuch der zeitgenössischen Politik verschwinden und vergessen werden. Nur durch Enthaltensamkeit korrigiert man einen Mißbrauch. Ich habe seltsame politische Erfahrungen in dieser Hinsicht gemacht. Heute wird die Konferenz niedergeschrien, nach einigen Jahren könnte sie von neuem interessieren und — stets auf bestimmte Fragen und bestimmte Länder beschränkt — von einigem Nutzen sein, insbesondere dann, wenn sie in feierlicher Form vorher beschlossene Uebereinkünfte weicht.

Im Grunde genommen kann die Demokratie nur „reden“, sie lebt durch das Wort und für das Wort, aber in Krisenzeiten begehren die Völker, nicht propagiert, sondern geleitet zu werden: die Zeit der unnützen Diskussionen muß daher einer Epoche bereiten Gehorsams den Platz räumen.“

Der heutige Stand der Eisenindustrien der Welt

Unter den Industriezweigen, die von der Weltwirtschaftskrise besonders schwer getroffen worden sind, steht die eisen-schaffende Industrie in vorderster Reihe. Wenn man bedenkt, daß die Flußstahlerzeugung der Welt im Jahre 1932 mit rund 50 Millionen Tonnen um 27 Millionen Tonnen oder 35 Prozent unter der des letzten Friedensjahres liegt und hinter der Höchstleistung des Jahres 1929 sogar um rund 72 Millionen Tonnen oder 60 Prozent zurückbleibt, so versteht man die Besorgnis, mit der man allenthalben das weitere Schicksal der Eisenindustrie verfolgt. Um hier ein einigermaßen sicheres Urteil zu gewinnen, ist vor allen Dingen eine genaue Kenntnis der eisen-

wirtschaftlichen Verhältnisse in den einzelnen Ländern nötig, und an diesem Punkte setzt ein für die Hauptversammlung des Vereins deutscher Eisenhüttenleute im Mai 1933 vorgesehener Vortrag von Dr. Ing. Dr. mont. e. h. Otto Petersen ein, der letzthin in „Stahl und Eisen“ (Heft 28/1933) veröffentlicht wurde.

Dr. Petersen schildert zunächst in kurzen Zügen die einzelnen nationalen Eisenindustrien. An Hand äußerst bemerkenswerter, in dieser Form durchaus ursprünglicher Abbildungen wird der Standort, die Leistung und die Rohstoffgrundlage in den verschiedenen Ländern untersucht, wobei als Kapazität der nationalen Industrien nicht die theoretischen Sollleistungen zugrunde gelegt worden sind, sondern die bisherigen im Jahre 1929 erzielten Höchstleistungen bei einem Beschäftigungsgrad von etwa 80 Prozent im Durchschnitt der großen Eisländer.

Die bisher gewonnenen bemerkenswerten Ergebnisse werden in dem zweiten Vortragsteil nunmehr dazu benutzt, die Aussichten der einzelnen Industrien und die Möglichkeiten des Eisensabzuges an sich zu beurteilen. Für die Lebensfähigkeit ist den Rohstoffverhältnissen eine ausschlaggebende Rolle zuzuerkennen. Unmittelbare Nachbarschaft zu den Erzlagern ist aber weitgehend durch gün-

stige Verkehrsverbindungen zu ersetzen. Der Anschluß an das Weltmeer besonders sichert die Rohstoffmärkte der Erde und bringt auf lange Sicht größere Beständigkeit als der Aufbau auf eine örtliche Lagerstätte beschränkter Mächtigkeit. Als Rohstoff von stark wachsender Bedeutung ist auch der Schrott zu bewerten. Nicht zu übersehen ist jedoch dabei, daß Schrott in starkem Maße konjunkturabhängig ist, so daß seiner Verwendung beim Steigen des Eisenverbrauches eine Grenze gesetzt ist.

Als ein anderes Merkmal der Lebensfähigkeit könnte die Vollkommenheit der technischen Einrichtungen gewertet werden, doch sichern diese keinen langfristigen Vorsprung, zumal da sie von

selbst durch den Fortschritt der Technik mitunter überraschend schnell entwertet werden. Wichtiger sind die Anlagen im Rahmen des Betriebsganzen, das heißt zusammen mit einer wohldurchgebildeten Arbeiterschaft und einer erfahrenen Betriebsführung, Voraussetzungen, die nur in Generationen zu erreichen sind. Das bedeutet einen gewissen Vorteil der alten Industrien, der aber mehr oder minder wieder durch die höhere Lebenshaltung und die damit verbundenen höheren Löhne wettgemacht zu werden pflegt.

Diese Überlegungen führen schon zu dem wirtschaftlichen Bereich. Der technischen Seite der Erzeugung steht die wirtschaftliche Seite, gekennzeichnet durch Selbstkosten und Absatz, gegenüber. In diesem Zusammenhang ist die gute Verbindung zum Verbraucher vielleicht wichtiger als die enge Beziehung zum Rohstoff, für dessen Bezug bei Bedarf im Wege des Massenverkehrs fast immer eine annehmbare Lösung zu finden ist.

In welchem Umfange der Absatz noch einer Steigerung fähig ist, zeigen folgende Zahlen. Während Amerika mit einem Höchstverbrauch an Eisen im Jahre 1929 von rund 500 Kilogramm je Kopf der Bevölkerung an der Spitze steht, haben die europäischen Industrieländer einen weniger als halb so großen Verbrauch. Der Weltdurchschnittsverbrauch (1929) be-

1,7 Millionen treten zur Arbeit an!

Von Ende Januar bis Ende Mai ist die Zahl der beschäftigten Arbeitnehmer um 1,7 Millionen gewachsen. In 4 Monaten konnte ein ganzes Heer von Arbeitern zu neuem Schaffen in die Betriebe einrücken. 1,7 Millionen! — jahrelang haben sie gewartet, von karglicher Unterstützung gelebt, in Fabrik und Geschäft immer wieder vergeblich nach Arbeit gefragt. Es handelt sich dabei nicht lediglich um eine jahreszeitliche Besserung. Die Zunahme der Beschäftigten ist vielmehr zu wesentlichen Teilen eine Folge wirtschaftlicher Gesundung. Das zeigt ein Vergleich mit den Vorjahren. Im Jahre 1932 beispielsweise wuchs in der gleichen Zeit, also Ende Januar bis Ende Mai, die Zahl der Beschäftigten nur um 660 000. Das junge nationalsozialistische Deutschland hat auch auf wirtschaftlichem und sozialem Gebiet einen Sieg errungen.

In diesem überaus günstigen Zeitpunkt hat nun die Reichsregierung mit der Durchführung eines großzügig angelegten Arbeitsbeschaffungsplanes begonnen. Zäh und unermüdlich und unter Anwendung neuer Methoden wird sie ihre große Aufgabe lösen: Arbeit und Brot für alle!

Die Zahl der beschäftigten Arbeitnehmer wuchs von Januar bis Ende Mai (in Millionen)



D.L.D.
46671/25

Kort aus der Nähe von schwebenden Lasten!

Zur Sonnenfinsternis am 21. August

Eine Plauderei von und mit Schattenseiten

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1925												
1926												
1927												
1928												
1929												
1930												
1931												
1932												
1933												
1934												
1935												

● ● ●
Sonnenfinsternisse

Abb. 1.

● ●
Mondfinsternisse

A.: „Sie sind doch sternkundig und Sternfreund, darf ich Ihnen mal etwas vorlesen? — Vor Beginn der Totalität einer Sonnenfinsternis wird die bis dahin allmählich eingetretene Dämmerung durch vollkommene Verdunkelung des Tageslichts abgelöst. Am Tageshimmel strahlen die Planeten und hellen Fixsterne, auf der Erde beginnt es den Tieren und unvorberiteten Menschen unheimlich zu werden.“

Die Singvögel schweigen und suchen ihre Verstecke auf. Geisterhafte Flugschatten huschen über die Landschaft, graubleiern werden die frischen Farben der Pflanzenwelt. Es ist inzwischen kühl geworden und wird immer kühler und dunkler, wie gelähmt sind Fauna und Flora. Um die Sonne erstrahlt in herrlichem Lichtschein die Corona, hunderttausende Kilometer lange Fäden (Protuberanzen) flammen vom Sonnenrand hervor — welch himmlischer Feuerzauber! Schreden ist über die Naturvölker ob solch unerklärbarer Vorgänge am hellen Tage hereingebrochen. Schnell versuchen sie durch die Flucht der drohenden Weltkatastrophe zu entkommen oder fallen vor Entsetzen zur Erde und beten zu ihren Götzen.

Fast alle Kulturvölker haben sich durch Entsendung wissenschaftlicher Expeditionen in wettersichere Orte der Kernzone auf dieses Ereignis vorbereitet.

Mit vielen Instrumenten auf ihre Arbeitsplätze verteilt, erwarten die Teilnehmer sehnsüchtig das Ereignis, das ihnen bei Gelingen ihrer Photos und Beobachtungen weitere wertvolle Aufschlüsse über noch ungeklärte Erscheinungen verschaffen soll.“

Es wäre mir sehr interessant, von Ihnen über das Vorkommen von Finsternissen mehr zu erfahren.

B.: Gerne. Sehen Sie zunächst diese Tabelle (Abb. 1), in der alle auf der Erde in den Jahren 1925 bis 1935 vorgekommenen und noch zu erwartenden Finsternissen eingetragen sind.

A.: Bitte, erklären Sie mir dies genauer.

B.: Die Arten der Finsternisse sind als Fußnoten vermerkt. Sie ersieht daraus, daß in jedem Jahre Finsternisse stattfinden, insgesamt 43, davon 27 Sonnenfinsternisse und sechzehn Mondfinsternisse.

A.: Ich erinnere mich gar nicht, von so vielen Finsternissen gehört oder gelesen zu haben.

B.: Ganz recht, diese Vorgänge sieht man natürlich nicht gleichzeitig an allen Orten auf der Erde. In der Tabelle ist durch schraffierte Felder angedeutet, welche der Ereignisse bei uns sichtbar waren. Das sind von den 43 nur noch zwölf: fünf Sonnenfinsternisse und sieben Mondfinsternisse.

A.: Aber ich weiß ja gar nichts von eindrucksvollen Sonnenfinsternissen der letzten Jahre. Hier haben Sie jedoch einige totale und ringförmige Sonnenfinsternisse verzeichnet.

B.: Die Tabelle sagt aus über die Vorgänge auf der ganzen Welt. Wo darin totale Sonnenfinsternisse schraffiert sind, heißt dies, daß sie bei uns nur als Teilercheinung zu sehen waren.

A.: Besteht Aussicht für eine baldige totale Sonnenfinsternis in unserer Gegend?

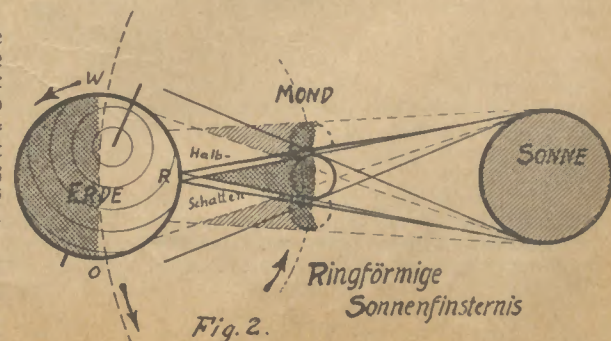


Fig. 2.

Ringförmige
Sonnenfinsternis

trägt 66 Kilogramm, und mehr als die Hälfte der Menschheit weist keinen größeren Jahresverbrauch an Stahl als 3 Kilogramm auf. Hier sind also noch ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten gegeben, wobei die bisherigen Höchstmengen keineswegs einen völligen Abschluß der Entwicklung bilden.

In nahem Zusammenhang mit der Frage des Absatzes und der Deckung der Selbstkosten steht als einer der wichtigsten Punkte bei einem Vergleich der Eisenindustrien die Frage nach der Qualität und den Sonderheiten. Tatsächlich scheiden sich hier die alten und die neuen Industrien. Mit allergrößtem Nachdruck muß die Qualitätssteigerung als das einzige Mittel hervorgehoben werden, um die Überlegenheit der hochentwickelten Eisenindustrien aufrechtzuerhalten und ihrem hochgeschulten Arbeiter- und Ingenieurstamm das Brot zu sichern; denn in der Massenware kann der kultivierte Arbeiter auf die Dauer den Wettbewerb des anspruchslosen Nebenbuhlers aus den Kolonialländern nicht aushalten, wie zum Beispiel das Erscheinen indischen Roheisens auf dem europäischen Markt beweist.

Weitere Erkenntnisse vermittelt das Studium der Struktur des Verbrauches und die sich daraus ergebende Aufteilung nach Erzeugnisgruppen. Auf Einzelheiten kann hier nicht eingegangen werden. Es dürfte aber Beachtung verdienen, daß im Vergleich zu 1913 im Laufe der Jahre zum Beispiel die Herstellung von Stab- und Formeisen, Oberbaumaterial und Grobblechen im Weltdurchschnitt zum Teil nicht unerheblich zurückgegangen ist, wogegen diejenige von Walzdraht, Bandeisen und Feinblechen, letztgenannte sogar um 62,5 Prozent, zugenommen hat.

Die manchmal ausgesprochene Meinung, daß mit der Qualitätssteigerung eine Gefährdung des Absatzes verbunden sei, ist nicht zutreffend. Durch die Gütesteigerung, die als solche anerkannt werden kann, muß stets eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit erreicht werden. Dies ist aber die Grundlage für die Verbreiterung der Anwendungsmöglichkeiten. Demgegenüber ist die etwaige Verringerung von Erzielungen nicht durchschlagend. Viele Absatzgebiete werden erst durch die Verbesserung der Eigenschaften überhaupt erschlossen. Man braucht zum Beispiel nur an den Kraftwagenbau, die Ausführung von Brücken größter Spannweiten und dergleichen, zu erinnern. Qualitätssteigerung ist auch der beste

Bundesgenosse im Wettbewerb des Stahles mit anderen Baustoffen.

Am Schlusse seiner Betrachtungen kommt Dr. Petersen nochmals auf Deutschland zurück. Nachdem er zunächst unterstrichen hat, daß die deutsche Eisenindustrie wie kaum eine zweite der Schlüsselindustrien von der gesamten wirtschaftlichen Lage Deutschlands abhängig ist, fährt er wörtlich wie folgt fort: „Aus den Ausführungen ist zu ersehen, daß wir heute mit einer Erzeugungseinschränkung von rund 70 Prozent zu rechnen haben. Das möge zugleich zeigen, welche ungeheure Arbeit zu leisten ist, um der deutschen Eisenwirtschaft wieder die Grundlage zu geben. Daß diese Grundlage zunächst nur im Binnenabsatz liegen kann, braucht hier nicht näher begründet zu werden. Eine junge, von starkem Aufbaupflichten durchdrungene Regierung hat die Zügelführung in Deutschland ergriffen. Wir vertrauen ihr.“

Die deutsche Eisenindustrie wird in ihrem Ringen auf dem Weltmarkt ihren Platz behaupten. Zwar sind die Grundlagen nicht durchweg günstig. Selbst bei noch so starker Pflege des heimischen Erzbergbaues werden wir mit einem erheblichen Anteil des Verbrauchs bei normaler Beschäftigung auf Auslandseinfuhr angewiesen sein. Diesem Grundlegenden Nachteil stehen auf der anderen Seite auch starke Vorteile gegenüber. Wir verfügen über Hüttenwerke, die in ihrem technischen Aufbau und in ihrer Ausgestaltung den Vergleich mit keinem Land der Welt zu scheuen brauchen. Dazu tritt eine hochstehende eisenverarbeitende Industrie, die in seltener Vielseitigkeit die Erzeugnisse der Hüttenindustrie veredelt und jedem möglichen Verbrauchszweck anpaßt. Uns steht eine ungewöhnlich wendige und arbeitssame Arbeiterschaft zur Verfügung.

Und schließlich haben wir einen Ingenieurstand, dessen wissenschaftliche und praktische Ausbildung gleich gut ist. Und nicht zuletzt — das darf gerade ich als geschäftsführendes Vorstandsmitglied des Vereins deutscher Eisenhüttenleute hier betonen — haben wir in der deutschen Eisenindustrie eine geradezu vorbildliche Zusammenarbeit zu verzeichnen, deren große Erfolge jedem einzelnen, der an diesen Arbeiten beteiligt ist — und es sind ihrer viele —, klar vor Augen steht. Diese starken Kräfte zu mehren und zu pflegen, ist eine Hauptaufgabe des Vereins deutscher Eisenhüttenleute, und hierin liegt einer seiner Anteile am Neubau Deutschlands.“



Schloß Westerwinkel im Münsterland
Aquarell von Heinz Fiedt

Bei allem deinem Tun, laß nie die Vorsicht ruhn!



Fig. 3.

jedem Jahre mindestens zwei Sonnenfinsternisse vorkommen müssen. Sie können daraus die riesenhafte Ausdehnung der Erdoberfläche ermessen.

A.: Ist der Zyklus der Finsternisse in den Jahren, die die Tabelle nicht enthält, ebenso?

B.: Jawohl, ganz ähnlich. Wie Sie aus der Tabelle erkennen, verfrühen sich die Finsternisse in jedem Jahr um etwa zwei Wochen. Sonnenfinsternisse können in einem Jahre unter günstigen Umständen bis zu fünfmal vorkommen. Mondfinsternisse können höchstens dreimal stattfinden, fallen aber in manchen Jahren überhaupt aus. In unserem Beispiel 1926, 1929 und 1933. Die Höchstzahl aller Finsternisse ist 7 in einem Jahr.

A.: Warum sind die Abstände der Finsternisse zwei und vier Wochen bzw. ein halbes Jahr?

B.: Ich muß leider nein sagen. Eine eindrucksvolle Finsternis, ähnlich derjenigen vom Jahre 1912, wiederholt sich erst 1961. Die nächste Totale spielt sich in unserer Gegend überhaupt erst im Jahre 1999 ab, und dann folgt das Jahr 2135.

A.: Wenn man die vielen Angaben in der Tabelle sieht, begreift man nur schwer diese Seltenheit.

B.: Derselbe Erdort muß sich manchmal zweihundert Jahre bis zur Wiederholung derselben Sonnenfinsternis gebulden, obwohl in

B.: Das hängt urfänglich mit dem Lauf des Mondes um unsere Erde und der Wanderung der Knotenpunkte zusammen. Es vergehen bekanntlich von Neu- zu Voll- zu Neumond etwa 2×2 Wochen. Daher unter günstigen Umständen die entsprechende Aufeinanderfolge der Finsternisse.

A.: Welche Vorgänge führen denn eigentlich zu Sonnen- bzw. Mondfinsternissen?

B.: Mondfinsternisse sind echte physische Finsternisse, denn bei ihnen wird der Mond durch Eintritt in den Erdschatten tatsächlich seines Lichtes beraubt, also in wahren Sinne des Wortes verfinstert. Uebrigens sind sie immer gleichzeitig auf einer ganzen Erdhälfte sichtbar und nur bei Vollmond möglich.

Bei Sonnenfinsternissen stellt sich der Mond in unsere Blickrichtung zur Sonne, verdeckt sie also ähnlich wie eine Wolke; sie sind daher nur scheinbare Finsternisse, gewissermaßen Schattenspiele am Himmel und können nur bei Neumond entstehen, d. h., die unbeleuchtete Mondhälfte ist uns zugekehrt und daher unsichtbar.

A.: In der Tabelle sind ja drei verschiedene Sonnenfinsternisse gezeichnet. Was bedeutet diese Vielheit?

B.: Die Bahnen des Mondes um die Erde und die der Erde um die Sonne sind Ellipsen, und deshalb verändern sich die gegenseitigen Abstände stündlich. Im Mittel erscheinen uns Sonne und Mond etwa gleich groß, obwohl deren wahre Größe 400:1 beträgt. Ist aber die Sonne in Erdferne, so erscheint sie uns kleiner und kann vom Mond ganz bedeckt werden, wenn dieser gerade in Erdnähe steht, also größer erscheint; wir erleben also im Finsternisfall eine totale Sonnenfinsternis. Wenn aber umgekehrt der Mond in Erdferne steht, also kleiner erscheint, kann er die Sonne nicht mehr voll bedecken, so entsteht eine ringförmige Finsternis (Figur 4, rechts). Jetzt betrachten Sie bitte die Figur 2 etwas näher, und Sie finden, daß der etwa 375 000 Kilometer lange Mondschatten nicht bis auf die Erde heranreicht. Es ist leicht vorstellbar, daß beim Punkt R der Verlängerung des kegelförmigen Kernschattens der Mond die Sonne nicht voll bedeckt. Aus der übertrieben gezeichneten Halbschattenzone sieht jeder Beschauer zur Sonne eine partielle Bedeckung, etwa wie die linke Abbildung in Figur 4. Die nördlichen Bewohner



PARTIELLE — RINGFÖRMIGE
PHASE
Fig. 4.



Aus unseren Werken



Nachtfahrt zur Union

Von W. Blind, Abt. Eisenbahn, Förder Verein

Sonnabend — 18 Uhr. Die Sirenen der Werke heulen auf und verkünden Feierabend; gleichzeitig auch den Beginn einer neuen Schicht. Unaufhörlich laufen die Räder, sausen Transmissionen, pfeifen Lokomotiven, blasen Hochofen, und die Kamine senden immer und immer wieder ihre dichten Gase und Dämpfe in die Luft. Rhythmus der Arbeit!

Heute gehöre ich auch zu denen, die des Nachts ihre Pflicht erfüllen müssen. Es ist Spätherbst, und es fängt an zu dunkeln. Überall leuchten Lampen auf, und bald ist das ganze Werk „illuminiert“. Heller Feuerchein dringt aus den Stahlwerken. Um 19½ Uhr soll die Fahrt beginnen. Bevor wir nun die Fahrt antreten, wird die Lokomotive einer kleinen Revision unterzogen. Das Feuer gereinigt, Kohlen und Wasser genommen und alle beweglichen Teile gut geölt. Immer weiter rückt der Zeiger. Endlich ist es soweit. Der Aufsichtsbeamte meldet: „Wagen geladen, Haube aufheben lassen!“ Der Wagen wird gekuppelt und die Luftleitung angegeschlossen. „Bremsprobe!“ — „bremst“. Vorwärts! Ein langer Pfiff, und



Blick auf das Martinwerk I

die Fahrt kann beginnen. In langsamer Fahrt geht es durch den Bahnhof Bielefeld Stellwert Hm. zu. Das Einfahrtssignal ist gezogen. Am Stellwert wird gehalten, bis der Fahrbefehl gegeben wird. Ein leises Zittern geht durch den Körper unseres Stahlrosses, man merkt es, daß es auf „große Fahrt“ geht. Plötzlich wird das Ausfahrtssignal gegeben. Ein langes Achtungssignal — und hinaus geht es in die Nacht. Fauchend und puffend geht es den Remberg hinauf. Immer wieder hört man durch den Auspuff der Lokomotive: „Wat geiht dat schlecht, wat geiht dat schlecht“. Aber es macht ihr nichts aus, es ist ja nicht das erste Mal, daß sie diese wertvolle Ladung den Remberg hinaufzieht. Noch einmal werden wir von dem Schein der Martinöfen getroffen, geschäftige Gestalten laufen vor den Defen hin und her. Doch bald verschwindet das Bild, und allmählich kommen wir aus dem Bereich der Hermannshütte. Gleich hinter der ersten „Bögler-Brücke“ taucht die Zeche „Freier Vogel“ auf; doch alles



Abendstimmung auf dem Förder Verein

Gesundheit ist Reichtum — bewahre sie!

vom Punkt R aus sehen diese Teilbedeckung an der Sonne unten, die südlichen oben. Mit den Pfeilen in Figur 2 sind die Bewegungsrichtungen von Erde und Mond angedeutet.

A.: Das scheint mir doch eine recht komplizierte Angelegenheit, noch dazu, wenn man die ungeheuren Geschwindigkeiten bedenkt, mit denen sich die Erde um die Sonne und der Mond um die Erde bewegen.

B.: Gewiß, für diese kosmischen Geschwindigkeiten haben wir armseligen Erdbewohner keinen Maßstab. Doch wir werden darüber gleich sprechen, sobald Sie sich ein wenig in die Figur 3 vertieft haben. Sie sehen in gerader Projektion vier Weltkontinente und in den ellipsenähnlichen Linien rechts und links samt den Verbindungen den Sichtbarkeitsbereich der Sonnenfinsternis vom 21. 8. dargestellt.

A.: Das ist eine riesige Fläche, und was sollen die eingetragenen Buchstaben bedeuten?

B.: Auf der Linie A — Skandinavien, Osteuropa, Arabien-Mittelafrika beginnt bei Sonnenaufgang (etwa 4 Uhr MEZ.) die Bedeckung der Sonne. Auf der punktierten Linie ist die Mitte der Finsternis eingetreten. Beim Punkt R in Nordostafrika ist sie ringförmig geworden. Alle Orte auf der Linie E haben gleichzeitig das Ende der Erscheinung. Die Erscheinung wandert jetzt mit etwa 600 Meter je Sekunde, die Erddrehung überholend, nach Osten weiter und durchläuft die Strecke (ein Drittel Erdumfang) bis nach Ostaustralien in knapp sechs Stunden. Dasselbst ist es 18 Uhr abends, also Sonnenuntergang.

A.: Und was bedeutet der dicke, gebogene Strich von R zu R₁?

B.: Alle Orte innerhalb dieser Linie erleben die Finsternis ringförmig, und zwar jeder Ort nur wenig mehr als zwei Minuten. Das Zusammenwirken der Erddrehung und -wanderung und der Mondwanderung bewirkt die Ringförmigkeit auf der ganzen Strecke. Von hier aus nach Nord und Süd bis zu den eingetragenen Grenzlinien ist die Erscheinung teilsförmig.

A.: Jetzt verstehe ich die Seltenheit totaler Finsternisse für einen beliebigen Erdbort, denn der Streifen der Totalität ist ja ganz schmal. Ist dies immer so?

B.: Das ist selbstverständlich infolge der fortwährenden Veränderung der Abstände verschieden, aber immer handelt es sich nur um wenige hundert Kilometer. Es kann auch sein, daß sich die Finsternisart während des Verlaufes selbst noch ändert, z. B. aus dem Ringförmigen ins Totale oder umgekehrt, oder auch ganz anders wird. Es kommen aber auch nur (partielle) teilsförmige Finsternisse vor.

A.: Und was sehen wir in Dortmund, das auf der Landkarte oben im linken Feld eingetragen ist.

B.: Dortmund ist diesmal wieder stiefmütterlich bedacht. Aus dem vorher Gesagten sieht man ohne weiteres, daß die Mitte des Vorganges bereits vorüber ist, wenn die Sonne um 5.27 Uhr schon verdunkelt aufgeht. Die linke untere Sonnenhälfte wird etwa ein Viertel verdunkelt zu sehen sein, und diese schwarze Kerbe (siehe Figur 4, links) wandert schnell nach links weiter und ist um 5.54 Uhr wieder aus der Sonne ausgetreten. Das Schattenspiel hat sein Ende erreicht. Schönes Wetter vorausgesetzt, können Interessenten mit einer stark beruhten Glasscheibe das interessante Naturereignis beobachten, denn bis zur Wiederkehr einer ähnlichen Erscheinung müssen wir bis 1936 warten.

A.: Und was erleben die Orte in der Zentrallinie der Finsternis?

B.: Bei ringförmigen Finsternissen gibt es da noch etwas Besonderes. Das ist die sogenannte Perlschnur.

A.: Und das ist?

B.: Gewöhnlich sehen wir auch mit Hilfe starker Vergrößerungen den Mondrand nur als Kreislinie. Sobald aber das Mondprofil vor der Sonne steht, zeichnen sich am Mondrand die sonst nicht erkennbaren Gebirge ab, der Rand wird zackig. So konnte man bei ringförmigen Sonnenfinsternissen Randgebirge von 9000 Meter Höhe im Mond feststellen. Sie bewirken Unterbrechungen der Gleichförmigkeit des hellen Ringrandes, die tatsächlich eine gewisse Ähnlichkeit mit einer Perlschnur hervorzaubern.

A.: Ich danke Ihnen für Ihre Ausführungen.

B.: Ich hoffe gern, daß Sie einen, wenn auch nur flüchtigen Ueberblick über die Vorgänge der Sonnenfinsternis bekommen haben.

R.

Erlebtes

Alles läßt sich noch besser machen, als es bisher gemacht worden ist.
(Henry Ford: Mein Leben und mein Werk, 1923)

*

Von Menschen, die keine großen Konflikte kennen oder anerkennen, erwartete nichts Großes.



Einfahrt Bahnhof Schüren — Im Hintergrund Zeche Freier Vogel

dunkel, alles öde. Gespensterhaft ragen die Gebäude in die Höhe. Ab und zu wird die Spitze des Förderturms und der Kamine schwach beleuchtet durch verirrte Lichtstrahlen des Förder Vereins. Einft zählte der „Vogel“ mit zu den blühendsten Zechen, Hunderten von Bergknappen Arbeit und Brot gehend. Durch das Profil der zweiten Brücke hindurch leuchtet uns das Einfahrtssignal des Bahnhofes Schüren entgegen. Der Bahnhof selbst hell erleuchtet, und all die vielen Weichen und Signale geben ihm ein besonderes Gepräge. Schnell wird umgeseht, und wieder zeigt uns das Signal „Ausfahrt frei.“ Der Fahrdienstleiter meldet: „Ohne Signal durch Körne bis Obereving!“ Stod-



Mit Volldampf den Remberg rauf — Hintergrund: Martinwerk II

haben. Von beiden Seiten der Bahn steigen die gewaltigen Halben der Zeche „Freier Vogel“ auf. In voller Fahrt geht es durch den Einschnitt, und vor uns steigt Dortmund und auf in vollem Lichterglanz. Ganz links am Horizont grüßt uns noch einmal das Förder Hochofenwerk, doch dann ist es verschwunden. Der Tunnel unter dem Westfalendamm ist schnell passiert. Jetzt geht es durch die Gartenstadt. Der Lokomotivführer hat sein Augenmerk auf die Bremsmanometer gerichtet. In kurzen Abständen bremst er den Zug, damit wir ja nicht zu schnell ins Rollen kommen. Nur das Rattern der Räder und das gleichmäßige Arbeiten der Luftpumpe ist hörbar. Im Lichtkegel unserer Laternen taucht das Erkennungsschild für unbewachten Bahnübergang auf. Das Läutewerk wird in Tätigkeit gesetzt, und die Dampfpfeife muß helfen, damit sich keiner einfallen läßt, vor uns den Uebergang zu passieren. Dieser Uebergang zählt mit zu den gefährlichsten, da die schmutzen Häuser der Gartenstadt bis dicht an die Bahn gebaut wurden und dadurch die Sicht erschwert wird. Vor uns liegt nun Körne, die einzelnen Häuser des Dorfes hell beleuchtet. Weiter rechts nach Osten zu die Häuserblocks der neu erstandenen Siedlungen, und fast aus jedem Fenster dringt heller Lichtschein. Verschiedene Uebergänge werden noch passiert, dann geht es durch einen Einschnitt in den Bahnhof Körne. Das Einfahrtssignal steht auf „Halt“, doch für uns ist heute freie Fahrt. Schnell sind wir durch den Bahnhof, und vor uns breitet sich ein Bild von wundervoller Schönheit aus: Dortmund bei Nacht! Rundum, soweit unser Auge reicht, ein Kranz von tausenden Lichtern. Die einzelnen Vororte sind deutlich zu erkennen. Da ist Scharnhorst mit seinen Schächten der Zeche gleichen Namens. Darne mit Zeche Gneisenau und dem himmelanstrebenden Gasometer der Ferngasgesellschaft. Ueber das alles hinweg huscht in kurzen Zeitabständen der Lichtschein vom Hochhaus der Union-Brauerei. Die Schienenstränge der Köln-Mindener Bahn tauchen auf, und ehe wir die Brücke, die uns über die Bahn hinwegführt, erreicht haben, saust auch schon ein D-Zug unter uns her. Schnurgerade ist nun unser Weg, und unser Tempo wird um einige Kilometer gesteigert. Plötzlich ist alles hell erleuchtet. Auf der Schladehalde der Hoesch A.-G. kippt man flüssige Schlade den Berg hinunter. Ein schöner Anblick. Der Himmel

blutrot, und die ganze Gegend scheint zu brennen. Doch weiter geht die Fahrt, kein Wort wird gesprochen, nur die Augen nach vorne gerichtet. Bald muß der Bahnhof Obereving erscheinen. Rechts und links von uns unzählige Gleise der Reichs- und Kleinbahn, ein Wirrwarr von Weichen und Signalen. Hier heißt es aufpassen. Von weitem schon sehen wir unser Signal auf Einfahrt stehen. Kurz hinter dem Befehlsstellwerk wird gehalten. Die Ausfahrt für uns ist gesperrt. Fünfzehn Minuten Aufenthalt, wir müssen erst den Erzzug für den Förder Verein durchlassen. Jetzt hat der Zug den Bahnhof durchfahren, und für uns ist die Ausfahrt frei. Die Hälfte der Strecke liegt nun hinter uns. Unmittelbar hinter der Brücke über die Evinger Straße muß die Blockweiche aufgeschlossen werden. Denn geradeaus geht es zum Erzhafen des Förder Vereins, wir müssen aber zum Stadthafen. Nach einigen hundert Meter Fahrt nimmt uns ein kleiner Wald auf. Ab und zu springt ein Hase auf und läuft eine Zeitlang vor uns her, um dann plötzlich zu verschwinden. Durch die kahlen Bäume hindurch ist ein breiter Silberstreifen sichtbar, der Petroleumhafen. Das Hafengelände ist erreicht, und langsam geht es dem Ziele zu. Das Einfahrtssignal des Bahnhofes Westerholt ist sichtbar. — „Einfahrt frei!“ Genau über dem Signalmast ist der Winkler vom Union-Brauerei-Hochhaus wieder sichtbar, als ob er uns sagen wollte, „kommen lassen, ihr seid willkommen hier mit eurer Ladung!“ Vom Stellwerk aus bekommen wir den Befehl: „Zug fährt alte Strecke zum Hafen.“ Der Grund dafür: ein Zug der Kleinbahn kommt vom Hafen und muß an uns vorbei. Die Deufener Straße wird noch passiert, und dann geht es die Speicherstraße entlang.

Es ist doch ein eigenartiges Bild, so ein Binnenhafen bei Nacht. Tiefste Ruhe überall. Die großen Speicher und Lagerhäuser der Schiffahrtsgesellschaften liegen völlig im Dunkeln. Auf dem Wasser liegen die Schiffe mit den roten und grünen Außenbordlaternen. Verschiedene Ausländer haben auch ihre Anker geworfen. Franzosen und Holländer sind es. Hier und da flattert auch ein Wimpel an den Masten. Für uns ist freie Fahrt gegeben, es geht jetzt zur letzten Etappe. Bald setzen wir über die Mallinkrodtstraße hinweg zur Dortmunder Union. Eine kurze Steigung ist noch zu nehmen, und dann fahren wir über die Bergisch-Märkische Bahn durch eine große Kurve in das Thomawerk hinein. Ein Kran nimmt unsere Ladung ab und befördert sie in das unmittelbar daneben liegende Blockwalzwerk. Wir rüsten unterdessen wieder zur Heimfahrt. Alle beweglichen Teile werden nochmals nachgesehen und geölt. Dann ein langes Achtungssignal, und heidi geht's aus dem Bau heraus in die dunkle Nacht. Am Hafen eine halbe Stunde Aufenthalt. Mehrere Wagen Fracht bekommen wir nun mit auf den Heimweg. Nachdem noch einige Züge der Kleinbahn durchgefahren



Rippen von flüssiger Schlade bei Nacht

Stille überall. Auf den Straßen ruht der Verkehr, nur vereinzelt sehen wir noch Passanten. Das Arbeiten unserer Lokomotive ist weithin hörbar, und ab und zu gelst unsere Dampfpfeife und das Läutewerk durch die Nacht. Nach anderthalbstündiger Fahrt sind wir wieder auf dem Förder Verein. Für diese Woche ist



Vor dem Einfahrtssignal — Bahnhof Westerholt

find, kommen auch wir an die Reihe. Das Signal steht auf Fahrt, ein scheidender Blick auf die friedlich ruhenden Schiffe, und langsam setzt sich unser Zug in Bewegung. Die Rückfahrt ist für unsere Lokomotive etwas schwieriger, sie muß alles hergeben, was das Zeug hält. Die Strecke steigt bis Schüren fast ununterbrochen. Doch unter der geschickten Führung des Lokomotivführers bringen wir den Zug sicher nach Hörde. Die hellerleuchteten Fenster der einzelnen Häuser werden immer weniger. Die Bewohner haben sich schon zur Ruhe begeben. Größte



Erzhasen der Dortmunder Union — Abendstimmung

Feierabend, denn es ist schon Sonntag. Es ist 2 Uhr nachts. Unser Dampfstoß wird in den „Stall“ gebracht, und wir eilen zur Mutter, damit auch wir die verdiente Ruhe bekommen.

„Wanderregeln“

So betitelt sich ein kleines, schmales Heftchen, das der Reichsverband für Deutsche Jugendherbergen, Hilsenbach, Kreis Siegen, für die großen und kleinen Wandersleute, für die Anfänger, fortgeschrittenen Wanderführer und erfahrenen Wanderer herausgegeben hat. Die Wanderregeln geben in Stichwortform eine erschöpfende Anleitung über alle allgemeinen und technischen Fragen des Einzel- und Gruppenwanderns. Da findet man alles über Vorbereitung, Ausrüstung, Kleidung, über den Führer, die Durchführung, über Verhalten unterwegs und in der Jugendherberge, über Ernährung und Gesundheitsfragen, schließlich über Rad-, Zelt- und Winterwandern. Jeder hat Gewinn von diesem bescheidenen Berater mit dem wertvollen Inhalt, der das Ergebnis langjähriger Erfahrungen tüchtiger Wanderführer ist. Und jeder kann diese „Wanderregeln“ anschaffen, denn das Heft kostet nur 5 Pfennig. Bei vielen Ortsgruppen und Jugendherbergen des Reichsverbandes für Deutsche Jugendherbergen ist es zu kaufen. Jeder Verein und Bund, jede Schule und Gruppe, die das Wandern mit seinen gesundheitlichen, erzieherischen und sozialen Werten pflegen und fördern will, sollte vom Reichsverband 20 Stück dieses Heftchens (Mindestmenge) zur Verteilung an die Jugendführer kommen lassen. Sie können mit ihren Kräften kaum Besseres tun, um ihnen das notwendige technische, praktische und geistige Rüstzeug zur Wanderführung zu vermitteln.

Weiser stehen auf den Straßen,
Weisen auf die Städte zu —
Und ich wandre sonder Maßen
Ohne Raft und ohne Ruh.

Einen Weiser seh ich stehen
Unverrückt vor meinem Blick,
Eine Straße muß ich gehen,
Die noch keiner ging zurück!

Wilh. Müller

Mit der Union-Jungenschaft durch Schleswig-Holstein und die drei Hansestädte

Von Ergröe, Lehrwerkstatt Dortmunder Union

(Schluß)



Am Lagerfeuer saßen wir zum Singekreis fröhlich beisammen. Noch spät einten uns Erzählungen und Besprechungen der Gruppenarbeit und -aufgabe am Feuer. Am nächtlichen Himmel beobachteten wir wiederholt Nachtflugzeuge, die auf dem Wege nach Travemünde waren.

Schon mit dem Dämmern hatte ein leichter Regen eingesetzt, erst als der Regen stärker wurde und bedenklich das Feuer störte, suchten wir das schützende Zelt auf.

Raum hatten wir ein Auge zu, störte uns gedämpftes Stimmengewirr und Menschengetrappel. Ja, je weiter oder gedämpfter die Stimmen sind, je angestregter suchen die Sinne es zu fassen. Es waren Fischer von Bönnig und Cronenberg, die mit Netzen in der Nacht auf den See hinausfuhren und fischten. Wir hörten, sobald sie weiter auf dem See waren, deutlich ihre Unterhaltung und die Arbeitsbesprechungen, das Wasser trug den Schall gut zu uns herüber. Unser Lager hatten sie nicht entdeckt. In der Nacht brummen viele Flieger, eigenartig tief, mit Außenbordlicht über unser Lager. Es klang schaurig aus dem nahen Walde. Morgens 4 Uhr kamen die Fischer zurück. Mit Wagen und Pferden wurde der Fischzug heimgebracht. Da stieg Dachhase aus dem Zelt, trat uns auf die Füße und ging zum Fischfang. Er hat das fabelhafte Geschick, selbst größere Fische mit der Hand zu fangen. Morgens 5.30 Uhr kam er mit Würmdadel zurück, sie brachten sechs größere Fische mit.

Es regnete noch. Nach Altona gingen Milchholer. Als sie auf halbem Wege waren, goß es aus allen Schleusen. Sie hatten sich untergestellt und kamen und kamen nicht wieder. Als sie morgens gegen 8 Uhr wiederkamen, waren sie trotzdem durchnäß. „Sollen wir heute liegen bleiben?“ hat man da manchen reden gehört, aber wir gingen trotzdem. Die Zeltplane wurden gerollt, und das Strohlager flammte auf. Wir trockneten an dem Feuer unsere Kleider und Decken trotz des Regens. Nachdem auch das letzte Zeichen unserer Anwesenheit verwischt war, ging es bei dauerndem Regen bis Gleschendorf. Wir fuhren von hier mit der Bahn nach Lübeck, wo wir bei strahlendem Sonnenglanz ankamen. Lübeck ist schön. Wie wir durch seine wehrhaften Gassen und Gäßchen schritten, da kam es uns bei den vielen „Pfeilschneidern“ vor, wie wenn wir den „Wollenwebern“ begegneten. Ja, wir leben in einer traurigen Zeit, sie hat kein

Gefühl für nationale Ehre. Das Lübeck des Mittelalters wußte, was es mit Wollenwebern machte.

Wir sahen den Dom in seiner stillen Schönheit, die Marienkirche mit all ihren Kostbarkeiten und Schätzen und die wunderbare astronomische Uhr, die wir ja durch unsere Konzernzeitschrift „Das Werk“ schon kennen und achten gelernt hatten. Und auch die Lübecker Maus, aber wo wir die sahen, das wird nicht gesagt.

Wir wollten auch ins Lübecker Rathaus. Schon bei einem Gedanken daran kann ich dasachen nicht verneinen. Daß muß man erlebt haben. Der Führer ist eine Perle. Wir haben auf unseren Wanderfahrten schon so manchen Führer kennen gelernt, ich denke an den Führer im Haus der Amalie in Weimar, an die Führerin im Goethehaus in Weimar, aber diese Führerelite hält keinen Vergleich stand mit dem goldbetretenen, pomadengestriegelten Führer im Lübecker Rathaus.

Marcel Salzer hätte ihn kennen lernen müssen, und er hätte bestimmt noch einen größeren Erfolg geerntet, als mit Max Reinhardts „Böhmischem Fremdenführer“. Die arme deutsche Sprache und der elende Fremdwort-himmel stehen da am Pranger, und wie. Da bleibt kein Auge mehr trocken. Glaubt Lübeck, das wäre für den Fremden gut genug? Der Fremdenstrom, auch wenn es Schüler sind, schüttelt über diesen Harlekin den Kopf, und der hohe kulturelle und historische Wert des Geschauten bleicht. Wenn da ein gebildeter Mann führte, würde das Ganze bestimmt gewinnen, denken wir doch nur an den Führer im Bremer Rathaus.



Rathaus Sandtkatze

Abends besuchte uns ein Bundesbruder der Lübecker Freischargruppe. Er führte uns durch die städtebaulichen Sehenswürdigkeiten Alt-Lübecks sehr geistreich und geschickt. Wir schütteln im Geiste seine Hand. Am anderen Morgen ging es zu den Dräger-Werken. Wir waren nicht angemeldet, doch dank der kaufmännischen Interessen mit den V.St.W. fand sich einer der führenden Ingenieure der Werke gern bereit, uns zu führen. Herr Dr.-Ing. Plas wußte zuerst in einem Vortrag im Vortrags- und Modellsaal nicht nur deutschen Erfindungsgeist gebührend hervorzuheben, sondern auch deutsche Gründlichkeit und Verantwortungsfreudigkeit zu zeigen und zu beweisen. An Hand der Dräger-Gasmaste konnten wir als Laien den ganzen internationalen Klüngel beweisen. Da machte kein Amerikaner oder Franzose, kein Ruski oder Brite eine Ausnahme. Das Dürftigste und Unmöglichste stellte dennoch die chinesische Gasmaste dar. Wir sahen dann Gaschukgeräte für Bergwerke und Hüttenbetriebe, für Tauchboote und den Rettungsdienst, wie er der Berufsfeuerwehr und T.N. obliegt, sowie Wunderwerke für den Operationsaal. Wir weilten in dem Schulungs-Prüfraum für Rettungsmannschaften für den Gaschukdienst. Einer hatte die Frage ausgesprochen: „Warum Gaschukdienst in den Städten?“ Ich weiß es nicht. Wir stiegen auf den Aussichtsturm des neuen Werkgebäudes der Drägerwerke und sahen Lübeck unter uns. Wir wußten alles, ohne Frage war es uns bewußt geworden, als wir hörten, daß polnische Flugzeuge in nur zwei Stunden von ihrem Standort in Polen nach Eröffnung der Feindseligkeiten Lübeck eindecken könnten. Wir sahen den Ernst und die Notwendigkeit ein. Unsere Augen suchten den Rand der Stadt. Dort im Nordosten, es war im ganzen etwas bedeckt, lag dichter Rauch. Wie wir erfuhren, rührte der von dem Lübecker Hochofenwerk



Am Rolfsee

her. Wir fragten nach den Erzen. Es waren Schwedenerze. Und nach dem Roks — da haben wir an eine wundte Stelle gerührt, aber gehört haben wir es doch: Englische Kohle!! Wie ist das möglich, wo im westfälischen Industriegebiet die Kohle turmhoch liegt, aus Mangel an Absatzmöglichkeit. Ja, wenn die Frucht nicht wäre. Und das ist um so schlimmer. Man redet vom Weltmarkterobern, und man kann noch nicht 400 Kilometer im eigenen Lande die Kohle, in der wir buchstäblich ersticken, preiswert liefern. „Da ist was faul im Staate Dänemark“, sagt Prinz Hamlet. — Noch einen Blick auf das gründlich wirkte und grünlich-schlossene Lübeck, und wir fuhren mit dem Fahrstuhl hinab, um die Fabrikation der Drägerfabrikate in den einzelnen Stadwerken des großen Gebäudes zu sehen und zu verfolgen.

Wir sahen Qualitäts-Facharbeiten der Klempner, der Mechaniker und Dreher. Wir lernten auch das Patent der Drägerwerke an Schweißbrennern kennen. Verblüffend einfach, aber Achtung vor der Ueberlegung, die die Idee erkannte und als richtig bewies. Wir sahen noch Halb- und Ganzautomaten, wo die Herstellung von Qualitätsdreharbeiten mit fünf Arbeitsgängen zehn Sekunden benötigt. Wohl gemerkt, das Material war Messing.

Ja, Herr Dr.-Ing. Plas hat durch seine geschickte Vortragsweise und Werksführung die Fachinteressen der Jungen nicht nur gefördert, er hat den Gedanken des Deutschtums neu geweckt und gefestigt, und andernteils hat Herr Dr. Plas seinen jungen Hörern den Akademiker als den hochwertigen industriellen und technischen Führer und Lehrer gezeigt, ja, nicht nur als solchen, sondern auch als Mensch, der die jungen Herzen zu fassen und zu erobern weiß. Dr.-Ing. Plas unser aller Dank und Handdruck.

Am Spätnachmittag war in einem Wohnviertel Gasalarm. Die Berufsfeuerwehr setzte gleich mit drei Löschzügen ein. Es klappte gut, so daß man, wenn man nicht einige Tage später die bekannten Szenen in der Illustrierten Zeitung gesehen hätte, an die Echtheit der Katastrophe hätte glauben können.

Wir blieben noch bis zum anderen Mittag in Lübeck, da wir die Wandlung um 12 Uhr an der astronomischen Uhr in der Marienkirche sehen wollten. Mit uns fand sich eine ganz umfangreiche Gemeinde zusammen, so daß der an sich schon recht große Vorraum, trotzdem die Schaulustigen in allen möglichen Varianten zusammenhockten, doch noch zu klein war. Es war ein erwartungsvolles, andächtiges Schauen und war schön. Schön die erwartungsvolle Andacht auf den frischen, fröhlichen Gesichtern der Jungen, schön das leuchtende Schauen der Männer, schön das verstehende und miterlebende Schauen der Frauen, wie auch das grübelnd suchende Schauen der Mädchen. Jetzt ging es zum Bahnhof und bald trug uns der Zug nach Hamburg.

Durch das Weltstadtgewühl ging es in Marschkolonnen zur Straßenbahn. Wir fuhren zum „Großen Michel“, um von da auf kürzestem Wege zur Jugendherberge zu kommen. Die Jugendherberge liegt wohl im Herzen der Stadt, aber auf Grund der Umgebung liegt sie nicht günstig. Schon die ordentliche Kleidung des Fremden gibt und ist in dem Viertel Grund zur Beschimpfung. Nur die „Pfeilschen“ oder der „Stern“ von Moskau sind die Freizeichen für Jugendliche in dem Straßenviertel. Daß unter solchen Verhältnissen einer unserer Jüngsten zu der Erkenntnis kam: „Die Städte unter dem Nazizeichen sind schöner, wie auch die Menschen da besser sind“, ist nicht verwunderlich. Die Jugendherberge ist in einem Privathaus mit Hinterhaus. Die Einrichtung ist reinlich und wohnlich, dank der guten Ordnung und strengen Zucht der Herbergsmutter.

Raum hatten wir uns in das Herbergsbuch eingetragen, da meldete sich bei uns ein „städtisch-konfessionierter Jugendfremdenführer“ (Verzeihung, das Wort haben wir selbst gebaut). Der eröffnete uns, daß wir keine Ermäßigung bei Besichtigungen, Hafenrundfahrt, Straßenbahnfahrten und Zoo erhielten, wenn „Er“ uns nicht führte, d. h. wenn wir (er tat es nicht um unserer schönen Augen willen) ihm nicht pro Nase und Tag 0,35 RM. geben würden. Wir haben hin und her überlegt und gerechnet. Wir überlegten, wie die Stadt eine solche Nepperei dulden konnte und haben uns zu der Erkenntnis durchgerungen, daß die obere Bonzenclique neue Bonzenpötschen geschaffen hatte. Zu der Extraausgabe konnten und wollten wir uns nicht entschließen.

Am Sonnabendmorgen fuhren wir nach Stellingen hinaus. Grau in grau war der Himmel verhängt, und zeitweise jagten Schauer durch die Gassen sowie die Zwangsstraßen der Riesenstadt.

Von Stellingen hatten wir schon oft und auch Wunderdinge gehört. Aber unsere Erwartung und Phantasie wurde überboten. Schön wie eine Dichtung und dazu voll Liebe und Versehen hatte der große Tierfreund eine Tat voll Opfer und Fleiß erstehen lassen, die noch dazu den Adel der Wissenschaft trägt. Nachmittags besuchten wir den „Großen Otto“. Das Bismarckdenkmal, eine Schöpfung Leberers, ist schön, monumental gewaltig.

Bismarck, das Symbol des Deutschtums, folgt den deutschen Auswanderern mit seinem Blick. Bismarck, Geist-Bismarck grüßt den heimkehrenden Auslandsdeutschen mit seinem Blick. Und uns soll er mahnen: Wie er gewappnet ist, sollen alle Deutschen gewappnet sein und werden. Seine Blicke zeigten aber auch nach dem Feind, nach Nordwesten. Im Nordwesten ist, und aus Nordwesten kommt eine Stunde, der alte Feind, das falsche Albion. — Mit mancherlei Gedanken trennten wir uns vom „Großen Otto“. Die herbstlichen Blätter trieb eine Böe wirbelnd um uns her; da gedachte einer unserer Weggefährten Christian Morgensterns „Blätterfall“:

Der Herbstwind raschelt um mich her —
Ein unabsehbar' Blättermeer
Entperlt dem Neß der Zweige.
Du aber, dessen schweres Herz
Mittlagen will den großen Schmerz —
Sei stark, sei stark und schweige!

Verständnisinnig, ohne Pathos, wie ein Erinnern war es gesprochen. Unsere Blicke trafen sich voll Verstehen und Dank. — Wir gingen nach Hamburg-Altona,

Du lerne lächeln, wenn das Laub,
Dem leichten Wind ein leichter Raub,
Hinabschwankt und verschwindet.
Du weißt, daß just Vergänglichkeit,
Das Schwert, womit der Geist der Zeit
Sich selber überwindet. —

um den schönen Brunnen vor dem Bahnhof Altona anzusehen. Als dann die Frage aufgeworfen wurde, welches bedeutungsvolle Viertel Hamburgs wir durchschritten hatten, traute keiner recht seinen Ohren, als es hieß, wir hätten jenseits unseren Weg über die schlagerebesungene Reeperbahn genommen. Enttäushtes Kopfschütteln, und der Schlagerglanz und -traum war auf die reale Wirklichkeit zurückgesunken.

Nach einem kurzen Stadtbummel, der aber fast ausschließlich dem Einkaufen für den Sonntag nach Helgoland und der Heimfahrt galt, fanden wir uns mit dem Abenddämmern in der Jugendherberge wieder beisammen, denn heute wollten wir uns rechtzeitig schlafen legen, um morgen früh herauszukommen.

Um 5 Uhr war Beden des Küchen dienstes. Pünktlich auf die Minute klappte es, und es war kein Kunststück, obgleich kein mechanischer Wecker vorhanden war. Jede Stunde der Nacht

hatte die Turmuhr des „Großen Michels“ in das All hinausgeschlämmert, auch an unser Ohr im Schlaf. Mit jedem Vollschrage war ich wach, um nachzuzählen, ob die Turmuhr sich nicht verzähle. Wir mußten doch pünktlich Sonntagfrüh an der „Cobra“ sein.

Es klappte, wir waren zeitig an der „Cobra“, und es klappte dennoch nicht. Wie war das möglich?

Uns war in Dortmund während der Vorbereitung der Fahrt seitens des Dortmunder Hapag-Reisebüros eine falsche Auskunft erteilt, die besagte, daß Jugendgruppen an Bord der Hapag-Seebäderdienstsdampfer mit Eisenbahn-antragscheinigen Fahrtscheine zu halbem Fahrpreise erhalten könnten, die jedoch nur an Bord zu lösen seien.

Jetzt kamen nur Reisende mit vorher gelösten Fahrkarten an Bord, der Preisunterschied belief sich pro Teilnehmer auf 2 RM. Das war in zwölfter Stunde der Fahrt sehr viel Geld, aber dennoch in das Büro des Seebäderdienstes, um Karten zu lösen.

Vergeßlich, alle Karten sind ausverkauft. Ist das möglich, bei solchem Wetter? Nichts unversucht lassen. „Unter welcher Nummer ist der Direktor des Seebäderdienstes zu erreichen, oder ist der Herr persönlich anwesend?“

„Der ist am Dampfer —“ In dem Menschenknäuel den einen Herrn finden, der in keiner Uniform, sondern wie jeder Dugendmensch in irgendeiner mehr oder weniger feinen bürgerlichen Kleidung irgendwo ging, schien mir im Moment funderleicht. Und richtig, ich habe ihn gefunden und auch gesprochen.

Es war nicht möglich. Nicht nur alle Karten, alle Plätze waren ausverkauft.

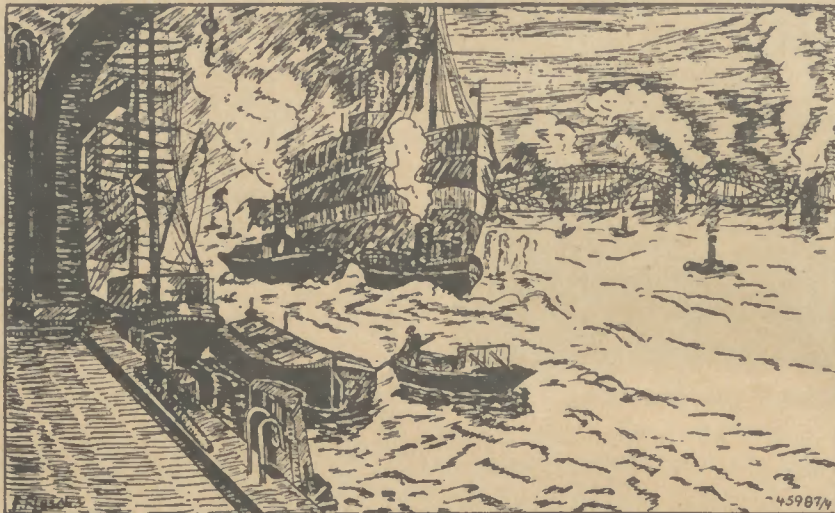
Hier sprach nicht der kühnrechnende Kaufmann, hier sprach der seiner Stellung und Aufgabe und nicht zuletzt seinem Gewissen verantwortliche Mann: „Es geht nicht.“ Auf der „Cobra“ konnte kein Apfel zu Boden fallen, so dicht standen die Menschen. Ja, es waren noch mehr Karten verkauft, als jetzt zur Fahrt zugelassen wurden. Man wies sie zurück für morgen. Wo waren wir morgen? Jetzt ging es zurück zur Jugendherberge. Die Enttäuschung war groß. Mit Gesellschaftsspielen setzten wir uns darüber hinweg. Zum Nachmittag gingen wir zum Hafen hinaus und sahen uns das Naturschauspiel an. Es war ein Wetter, wie wenn sich Himmel und Erde gegen alles Leben verschworen hätten. Und erst die See?

Mit stiller Schadenfreude hörte man da eine Stimme: „Ob die „Cobra“-Leute nicht gern zu Fuß nach Hamburg gingen, wenn sie jetzt könnten?“ Das war nicht vorauszusehen. Und war es denn wirklich so schlimm?, wird mancher fragen.

Die „Rheinisch-Westfälische Zeitung“ Nr. 466 läßt sich am Montag, dem 12. September und gleichen Datums aus Hamburg melden und berichtet in der Abendausgabe des gleichen Tages:

„Der Sonntag brachte Hamburg und dem ganzen Küstengebiet ein Unwetter, wie es schon seit langem nicht mehr geherrscht hat. Wenn der Aufenthalt im Freien am Morgen noch einigermaßen erträglich war, so war er am späten Nachmittag fast unmöglich. Ein wahrer Hegenabbat brach über Hamburg los. Eine Regen- und Sturmböe jagte die andere. Mit ungeheurer Gewalt peitschte der Sturm, der eine Orkanstärke erreicht hatte, die Regenmassen durch die Straßen, alles, was nicht niet- und nagelfest war, mit sich reisend. Außerdem kam wolkenbruchartiger Regen hernieder, so daß zeitweise die freien Plätze der Stadt überschwemmt waren. Von der Seewarte wurden Sturmböen in der Stärke von 28 Sekundenmetern gemeldet.“

Die Stationen der Nordsee meldeten am Nachmittag, daß im ganzen Küstengebiet Orkan mit Stärke 12 wütet. Mit rasender Wucht trieb der schwere Nordweststurm die ungeheuren Wassermassen in die Elbmündung. Auf der Reede von Cuxhaven sind zahlreiche Schiffe aller Nationen vor Anker gegangen, um besseres Wetter abzuwarten, da für die deutsche Küste Sturmflutgefahr besteht. Die nächste Flut-Lide, die Hamburg am Montagfrüh erreicht, wird voraussichtlich einen erhöhten Wasserstand von 1½ Meter über Normal zur Folge



Hamburger Hafen mit Elbbrücke



Heimwärts

haben, was Sturmflut bedeutet. Das Unwetter dürfte noch bis Montag mittag andauern und dann ein allmähliches Abflauen erfahren."

Am Spätnachmittag, wo nicht nur Regen, sondern auch Hagel und Schnee in den Wettertag einsprangen, einte uns ein Buch und später Brettspiele in der Jugendherberge.

Dann wurden die Aufgaben für den kommenden Heimreisetag festgelegt und wir gingen ans Rufen und Paden.

Die Nacht war, eben daß wir uns dem Schlaf hingegeben, schon um. Voll Frohsinn und freudigem Hoffen trug uns die Bahn der Heimat entgegen.

Nochmals rollten die Bilder des großen Erlebens, sei Kunst oder Beruf, sei Kameradschaftlichkeit oder Abenteuer die Quelle des Erlebens, in unsere Unterhaltung und unser geistiges Schauen, doch im schönsten Licht des Erlebens stand die festlich-frohe Stunde, da diese große, erlebnisreiche Fahrt uns geschenkt war. In herzlichem Dank gedachten wir unseres verehrten Herrn Generaldirektor Dr.-Ing. Wöglers und gelobten, in Fleiß und ernster Zielstrebigkeit Freude zu schaffen im Beruf und in der Wertgemeinschaft.

Die Invaliden-, Witwen- und Waisenkasse

für die Eisen- und Stahlwerke der Union, A.-G. für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie, jetzt Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G. zu Dortmund und Horst und für das Puddel- und Walzwerk zu Aplerbeck (so lautet der vollständige Name der Kasse nach dem bis jetzt maßgebenden Statut vom 21. Januar 1911) ist der Auflösung verfallen. Der auf Verlangen des Herrn Regierungspräsidenten in Arnberg am 24. Juli 1932 durch den Gesamtvorstand einstimmig gefasste Beschluß lautet:

Angesichts der Tatsache, daß die Kasse völlig vermögenslos ist und die Beitrags-einnahmen schon seit Jahren nur einen geringen Teil der Ausgaben decken, der weitaus größte Teil der Ausgaben von der Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G. auf Grund freiwillig übernommener Verpflichtung gedeckt wird, beschließt der Vorstand gemäß einer Anregung des Herrn Regierungspräsidenten in Arnberg, nach § 46 Abs. 2 des Statuts in der Fassung vom 9. März 1932 die Kasse zum 31. Juli 1933 aufzulösen.

Für die Mitglieder der aufgelösten Kasse ist folgendes wichtig: Da die Kasse schon seit Jahren, abgesehen von den einlaufenden geringen Beiträgen, keinerlei Vermögen mehr besitzt, hätte sie ihre Leistungen schon längst einstellen müssen. Um den Schaden abzuwenden, der dadurch die Kassenmitglieder und ihre Familienangehörigen getroffen hätte, hat sich schon im Jahre 1919 die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G. bereit erklärt, „für alle Ansprüche aufzukommen, welche auf Grund des Kassenstatuts gegen die Kasse erhoben werden können, wenn und soweit das Vermögen und die zu erhebenden Beiträge nicht hinreichen sollten“. Später ist die Firma noch einen Schritt weiter gegangen, indem sie über die Vorschriften des Statuts hinaus einen Anspruch auf die Kassenleistungen auch den Hinterbliebenen derjenigen Kassenmitglieder zuerkannte, die nicht bis zum Tode im Arbeitsverhältnis gestanden haben, sondern vorher in den Ruhestand getreten sind.

An dieser Sachlage ändert sich auch jetzt nach Auflösung der Kasse nichts. Die Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G. als Rechtsnachfolgerin der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-A.-G. hat mit Schreiben vom 17. Juni 1933 ausdrücklich erklärt, daß sie auch nach der Auflösung der Kasse die Leistungen in dem bisherigen Rahmen weiter gewähren werde. Der Unterschied des neuen Zustandes gegenüber dem bisherigen besteht also nur darin, daß für die Zeit nach dem 31. Juli 1933 keine Beiträge mehr gezahlt werden und infolgedessen eine weitere Steigerung der Ansprüche über das an diesem Tage erreichte Maß hinaus nicht eintreten kann. Den Familienangehörigen der heute noch im Arbeitsverhältnis stehenden Kassenmitglieder wird also nach Eintritt des Versicherungsfalles eine Rente nur nach Maßgabe der bis Ende Juli 1933 gezahlten Beiträge gewährt.

Mit dieser Regelung ist den Belangen der Kassenmitglieder bestens gebient. Das Entgegenkommen der Firma verdient Anerkennung. Welche Summen es sind, die die Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G. freiwillig zahlt, geht aus folgenden Angaben hervor:

Im Jahre 1932 betrugen die Gesamtausgaben der Kasse rund 65 000 Reichsmark. Davon hat die Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G. durch ihre Zuschüsse 61 600 Reichsmark gedeckt. Bemerkenswert ist noch, daß die Betriebskrankenkassen der Werke in Dortmund und Horst nach wie vor die Geschäfte erledigen, insbesondere die Gelder auszahlen und Krankenscheine ausstellen werden.

Des Interesses halber sei aus der Geschichte der Kasse folgendes berichtet: Das älteste, noch erhaltene Statut läßt erkennen, daß die Kasse schon vor dem Jahre 1874 unter dem Namen „Kranken- und Unterstützungskasse für die auf den Fabrikanlagen von Gust. Arndt und Co. beschäftigten Arbeiter“ bestanden hat (seit wann, ist nicht mehr festzustellen). Ab 1. März 1874 trug sie die Bezeichnung „Kranken- und Unterstützungskasse für die Meister und Arbeiter der Dortmunder Werke der Union, A.-G. für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund“. Aus dem Namen geht hervor, daß die Kasse damals auch eine Krankenkasse war. Als solche ist sie die Vorläuferin der Betriebskrankenkasse der Dortmunder Union. Mit dem Inkrafttreten des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 gingen die Aufgaben der Kasse als Krankenkasse auf die neu errichtete „Betriebs- (Fabrik-) Krankenkasse“ über, so daß von dieser Zeit an zwei Kassen nebeneinander bestanden, nämlich die reichsgesetzliche Betriebskrankenkasse und die als eine Einrichtung des privaten Rechtes anzusehende „Pensionskasse“.

Jubilare der Dortmunder Union



Auf eine fünfundsiebenzigjährige Dienstzeit konnte Herr Angermann am 1. September d. J. bei uns zurückschauen. Herr Angermann wurde am 1. April 1873 in Liebertsdorf (Prov. Sachsen) geboren.

Seine theoretische Ausbildung erhielt er auf der Gewerbeakademie in Chemnitz und auf der Technischen Hochschule in Dresden.

Vor seinem Eintritt zur Dortmunder Union war Herr Angermann mehrere Jahre in Rußland, Belgien und den Vereinigten Staaten von Nordamerika tätig.

Am 1. September 1908 kam er als Montage-Ingenieur zur Abt. Brückenbau der Dortmunder Union und übernahm die Vauktion sehr schwieriger Reparaturarbeiten der Straßen- und Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Graudenz.

Als im Sommer 1911 diese Arbeiten erledigt waren, wurde ihm die Leitung der Montage-Abteilung des Brückenbaues übertragen, mit gleichzeitiger Beförderung zum Oberingenieur.

Am 1. September d. J. ist Herr Oberingenieur Angermann, Leiter der Montage-Abteilung des Brückenbaues, fünfundsiebenzig Jahre in den Diensten der Dortmunder Union.

In den Jahren seiner Tätigkeit auf der Dortmunder Union sind viele große Brücken und Hochbauten entstanden, wie z. B. die Rheinbrücken Köln-Mülheim, Düsseldorf-

Neuß, die Hochhäuser für den Siemens-Konzern Berlin, das große Kraftwerk West, Berlin, und die gegenwärtig im Bau befindliche Mälarseebrücke in Stockholm, zu denen Herr Angermann ganz oder teilweise die mustergültigen Montageeinrichtungen entworfen hat.

Sein Verdienst ist es auch, wenn jetzt die Montage-Abteilung des Brückenbaues so ausgebaut ist, daß sie keiner deutschen Brückenbauanstalt an Erfahrungen und Einrichtungen an Montagegeräten nachsteht.

Portier Adolf Mitscher, Werksaufsicht, eingetreten am 29. August 1908, Locher Bruno Rathenow, Zureicherei Walzwerk I, eingetreten am 30. August 1908, Aufseher Wilhelm Weiß, Eisenbahn, eingetreten am 31. August 1908.

Beitragsberechnung zur Kranken- und Arbeitslosenversicherung

ab 1. 8. 33 für Arbeiter der Dortmunder Union

Um Doppelarbeit zu vermeiden, werden bei der Lohnabrechnung seit mehreren Jahren die Beiträge zur Kranken- und Arbeitslosenversicherung bei den Arbeitern der Dortmunder Union in einer Summe errechnet und vom Lohn gelöst. Damit nun jeder Arbeitnehmer in der Lage ist, nachzurechnen, ob der Beitrag richtig berechnet ist und welcher Beitrag auf die Krankentafelversicherung und welcher auf die Arbeitslosenversicherung entfällt, sollen nachstehende Erläuterungen dienen.

Der Beitrag zur Krankenversicherung beträgt für Arbeiter ab 1. 8. 33 insgesamt 3,6%; hiervon entfallen auf den Arbeitnehmer zwei Drittel = 2,4%.

Der Beitrag zur Arbeitslosenversicherung beträgt, wie bisher, insgesamt 6,5%; hiervon entfallen auf den Arbeitnehmer $\frac{1}{2}$ = 3,25%. Die Beiträge werden nach dem wirklichen Brutto-Arbeitsverdienst berechnet. Da aber der höchste Grundlohn je Kalendertag 10 RM. beträgt, bleiben Verdienste von mehr als 300 RM. im Monat bei der Beitragsberechnung unberücksichtigt.

Die Beiträge zur Kranken- und Arbeitslosenversicherung müssen nach den gesetzlichen Bestimmungen für jeden Kalendertag berechnet werden, d. h. für Monate mit 30 Kalendertagen für 30 Tage, für Monate mit 31 Kalendertagen für 31 Tage und für Monate mit 28 Kalendertagen für 28 Tage.

Bei Errechnung des täglichen Grundlohnes wird dagegen der Monatsverdienst stets durch 30 geteilt.

Der Gesamtbeitrag zur Kranken- und Arbeitslosenversicherung beträgt somit für den Arbeiter:

- a) für Monate mit 30 Tagen 5,65% (2,4% Krankentafelbeitrag und 3,25% Arbeitslosenversicherungsbeitrag);
- b) für Monate mit 31 Tagen 5,84% (2,4% + $\frac{1}{30}$ = 2,48% Krankentafelbeitrag und 3,25% + $\frac{1}{30}$ = 3,36% Arbeitslosenversicherungsbeitrag);
- c) für Monate mit 28 Tagen 5,28% (2,4% - $\frac{2}{30}$ = 2,24% Krankentafelbeitrag und 3,25% - $\frac{2}{30}$ = 3,04% Arbeitslosenversicherungsbeitrag).

Will der Arbeiter nachprüfen, ob seine Beiträge zur Kranken- und Arbeitslosenversicherung richtig berechnet sind, so braucht er nur seinen Brutto-Arbeitsverdienst mit vorstehenden Prozentsätzen zu multiplizieren.

Beispiel: Ein Arbeiter hat im Monat 150 RM. verdient, dann beträgt der Beitrag zur Kranken- und Arbeitslosenversicherung insgesamt:

- a) bei 30 Tagen (2,4% + 3,25% = 5,65% $\times$ 150 RM.) = 3,60 RM. + 4,88 RM. = 8,50 RM. (abgerundet);
- b) bei 31 Tagen (2,48% + 3,36% = 5,84% $\times$ 150 RM.) = 3,72 RM. + 5,04 RM. = 8,75 RM. (abgerundet);
- c) bei 28 Tagen (2,24% + 3,04% = 5,28% $\times$ 150 RM.) = 3,36 RM. + 4,55 RM. = 7,90 RM. (abgerundet).

Die Gesamtbeiträge werden auf volle 5 Pf. — bis 2,5 Pf. nach unten, ab 2,5 Pf. nach oben — auf bzw. abgerundet.

Feiert ein Arbeiter jedoch im Laufe des Monats krank oder wird er neu eingestellt oder entlassen, so kommen stets die Beitragsätze für dreißig Kalendertage (2,4% Krankentafel- und 3,25% Arbeitslosenversicherungsbeitrag) in Betracht.

Zweifelsfälle können bei Abteilung H.-A.-Lohnbüro zur Sprache gebracht werden.

Sterbegeldbeihilfe

für die Angehörigen der Vereinigte Stahlwerke, Aktiengesellschaft

Sterbefälle im Monat Juni d. J.

Abteilung Hoerde:	
Frau Wilhelmine Bastian	500 RM.
Wilhelm Koch	250 RM.
Wwe. Sofie Sittanus	250 RM.
Wwe. Luise Zeibig	250 RM.
Abteilung Dortmund:	
Christian Noll	1000 RM.
Friedrich Rüd	500 RM.
Wwe. Helene Büttmann	250 RM.
Abteilung Langendreer:	
Wlf. Döhlinghaus	1000 RM.
	4000 RM.

Sterbefälle im Monat Juli d. J.

Abteilung Hoerde:	
Frau Maria Duhme	500 RM.
Heinrich Blum	1000 RM.
Abteilung Dortmund:	
Wilhelm Braudhoff	500 RM.
Abteilung Düsseldorf:	
Eberhard von Zeddelmann	1000 RM.
Abteilung Ruhrort:	
Johannes Neuhäus	1000 RM.
	4000 RM.

Umlagebeitrag für 1000 RM. Versicherungssumme 1,20 RM.

Bekanntmachung

Der Ausschuß der Krankenkasse hat durch einen Satzungsantrag den Beitragsatz vom 1. August d. J. ab von 3,9 Prozent auf 3,6 Prozent bzw. von 3 Prozent auf 2,85 Prozent des Grundlohnes herabgesetzt. Das Oberversicherungsamt hat den Satzungsantrag genehmigt. — Nähere Erläuterungen folgen in der nächsten Nummer der Hüttenzeitung.

Dortmund, den 14. August 1933.

Betriebskrankenkasse
der Vereinigte Stahlwerke A.-G.
Dortmunder Union.
Der Vorsitzende:
Dr. Bretschneider.

Erklärung

In meinem unter dem 22. Juli 1933 an den Vorsitzenden des Betriebsrates der Dortmunder Union gerichteten Brief machte ich dem Verksarzt der Dortmunder Union, Herrn Dr. Schulte, wegen angeblich falscher Arztbehandlung unseres Belegschaftsmitgliedes Feider schwere Vorwürfe. Diese Vorwürfe, die geeignet waren, die Berufsehre des Herrn Dr. Schulte zu schädigen, beruhen auf falschen Informationen und auf Mißverständnisse. Ich nehme daher diese Vorwürfe mit dem Ausdruck des Bedauerns zurück.

gez. W. Schendelch.

Familiennachrichten des Hörder Vereins

Geburten:

Ein Sohn:

Otto Lessing, M. L. A., am 1. 8. 33 — Werner; Konrad Albert, Bauabteilung, am 13. 8. 33 — Karl-Heinz.

Sterbefälle:

Franz Hauswirth, Hochofen-Maschinen-Betrieb, am 31. 7. 33; August Koert, M. L. A., am 11. 8. 33.

Rassenärztlicher Sonntagsdienst in Dortmund-Hörde im Sept. 1933

(Samstags ab 13 Uhr bis Sonntags 22 Uhr)

- 2. — 3. September: Herr Dr. Koehne;
- 9. — 10. September: Herr Dr. Schild;
- 16. — 17. September: Herr Dr. Willing;
- 23. — 24. September: Herr Dr. Floitgraf;
- 30. September — 1. Oktober: Herr Dr. Kaup.

Betriebskrankenkasse der Vereinigte Stahlwerke A.-G.
Hörder Verein.

Geschäftliche Mitteilungen

Der Kaufmann Fritz Schmidt in Dortmund hat die in Rheinland und Westfalen bekannten R.A.-J.-R.D.-Kafferdsterken mit allen Filialen in Dortmund, Bochum, Gelsenkirchen, Mülheim-Ruhr, Düsseldorf und Krefeld aufgelaufen. Die R.A.-J.-R.D.-Kaffeegehefte haben immer schon einen guten und preiswerten Kaffee geliefert, der in den einzelnen Verkaufsstellen in eignen Brennern täglich frisch gebrannt wird. Der neue Inhaber wird sein Hauptaugenmerk darauf richten, die bisherige gute Qualität nach Möglichkeit noch zu verbessern. Deswegen werden alle Verbraucher, die ihren Bedarf bei R.A.-J.-R.D. beden, besonders gut und preiswert bedient.

NACH MÜLHEIM/RUHR

SOLBAD RAFFELBERG
STADTHALLE
MIT RUHRTERRASSE
RUHRBELEUCHTUNG
STADION-SCHWIMM-
BADENSTALT
WASSERUTSCHBAHN

Fahrplanmäßige Personen-
schiffahrt auf der Ruhr
Bestegetete
Ruhler-Casistellen,
Hotels und Pensionen
Ruhrtalplan und Wohnungsnachweis
kostenlos durch
Verkehrsamt oder
Verkehrsverein

WOCHENEND UND SOMMERFRISCHE

... aber die Brille von Brillen-Renken

staatlich geprüfter Optiker

Dortmund

Hohestr. 12 Oestermarschstr. 42

Die besten und billigsten

Fahrräder

sowie Bedarfsartikel

kaufen Sie nur im

Bielefelder Fahrrad-Vertrieb

Dortmund, Rheinische Straße 130

Hamm, Ostentallee 6

Haus Ziegler

Inhaber: Heinrich Müller, Dorstfeld, Ruf 33971

Große und kleine Säle für Gesellschaften, Festlichkeiten, Versammlungen usw. bestens geeignet - Schöne Gartenanlagen - Küche und Keller bieten das Beste zu mäßigen Preisen

Sämtliche Berufs- kleidung Hemden usw.

kaufen Sie direkt aus

der Fabrik bei

Brachthäuser

I. Kampstraße 125

Nähe Körnerplatz

Der weiteste Weg

lohnt sich!

Inserieren
bringt
Gewinn

Federbetten Matratzen

Polster- und
Einzelmöbel
sowie ganze
Einrichtungen
und Herde

liefert billigst

Reinking

Hörder Neumarkt

Habe mich entschlossen, meine hochfeinen
Ia Edelstahl-

Rasierklingen

jetzt direkt an Private zu liefern und versende zur Einführung zwecks Werbung weit unter regulärem Preis (gültig bis 30. September 1933):
Qual. I: „Die billige Klinge“ 100 St. nur 1.25 RM.
Qual. II: „Die Gute für Jedermann“ 100 St. nur 1.75 RM.
Qual. III: „Für verwöhnteste Ansprüche“ (mit Garantieschein) 100 St. nur 2.35 RM.

Garantie-Rücknahme bei Nichtgefallen bei Qualität II und III (ich bemerke dies ganz besonders). Bereits über 100.000 Kunden. Viele Nachbestellungen. Einmaliges Inserat. Schreiben Sie noch heute an

Heinr. Liese, Rinteln
(Weser)

Preußische Bergakademie Clausthal.

Hochschule für Bergbau- und Markscheidekunde, Eisenhütten- und Gießereiwesen, Metallhüttenkunde in Clausthal-Zellerfeld (Oberharz). Die Einschreibungen für das Wintersemester 1933/34 finden vom 16. Oktober bis 15. November statt. Beginn der Vorlesungen und Übungen am 1. November. Das Vorlesungsverzeichnis nebst einer ausführlichen Beschreibung der Institute und sonstigen Lehrinrichtungen kann vom Sekretariat der Bergakademie Clausthal in Clausthal-Zellerfeld bezogen werden.

Wohnungs- tausch

Viete: Abgeschloss. Drei-Zimmer-Wohnung, parterre.

Zuche: Zwei kleine Zimmer oder Manikaden. Anfragen erbeten an Verksruf Union 553.

Abgeschlossene Vier-Zimmer-Wohn., elektr. Licht, Gas, gegen drei Zimmer zu tauschen gesucht. (Liegt in Nähe Bergkotten). Näheres unter Verksruf: 471 Hörder Verein.

Viete: Abgeschloss. Zwei-Zimmer-Wohnung, Claussthaler Straße 19, parterre.

Zuche: Zwei gleiche Zimmer, möglichst mit Badküche. Befichtigung nach 15 Uhr.

Tausche meine Zwei-Zimmer-Wohnung gegen drei Zimmer, möglichst Dorstfeld, Huderde oder Deuten, wo Stall und etwas Hofraum vorhanden ist. Nur Mitbewohnung kommt in Frage. Huderde Straße 140, parterre.

Kleine Anzeigen

Abgeschlossene Vier-Zimmer-Wohnung gegen drei oder zwei große geräumige Zimmer zu tauschen gesucht. Angebote unter H. S. 100 an die Verks.-Abt. Hörder Verein.

Mietgesuche

Zuche für meine Mutter zum 1. September zu mieten: Ein großes oder zwei kleine Zimmer in Hörde. Angebote erbeten nach D.-Hörde, Am Winterberg 43.

Bermietungen

In gutem, ruhigem Hause ist ein gut möbliert. Einzelzimmer und ein Wohn- mit Schlafzimmer zu vermieten. Näheres: Hörde, Voltwerkstraße 10, II. Etage.

Berläufe

Wegen Aufgabe der Wohnung billig zu verkaufen: Ein Majolikafen (Vera), ein Kanonofen (Widling). Dortmund-Hörde, Am Winterberg 43.

Neuer Trauring, 585 Gold, Neuwert 27 RM., für 15 RM. 11 Mk. 10 Pf. halber zu verkaufen. Ferner dabei fast neuer elektrischer Kocher mit Platte (S.E.B.) billig zu verkaufen. Zu erfragen: Blücherstraße 32, parterre, rechts.

Zu verkaufen: Neuer, nur sechs Wochen gebrauchter Photoapparat für Platten und Film, 6,5 x 9, mit gutem Doppelanalogmat, f. 6:3, Hoch-, Tief-, Seitwärtsverstellbarkeit des Objekts, einstell. drei Klappen, Ausbilder und Lehrbuch, fruchtlos halber für nur 15 RM. zu verkaufen. H. Weigel, D.-Hörde, Sugamberestraße 8 (Eck- und Bauverein).

Guterhaltener Tauchbrenner (Küpperschick) billig zu verkaufen. Verksruf: 374.

146töniges Harmonium (Wiesner-Fabrikat) fast neu, für 125 RM. zu verkaufen (Anschaffungspreis 360 RM.). Drummel, Dorstfeld, Thunseldstr. 3, II. Etage.

Tabletts erhaltenes Mahagoni-Wohnzimmer, bestehend aus Sofa mit Umbau, zwei Sesseln, zwei Stühlen, einem Tisch und einer Kitrine Umstände halber billig abzugeben. Befichtigung täglich mittags zwischen 12 und 3 Uhr und nachmittags zwischen 6 und 7 Uhr. Näheres: Dortmund, Hüttemannstraße 19, parterre.

Guter Lautsprecher 50 x 40 x 15 cm. billig zu verkaufen. Stühler, 7, II. Etage, links.

Kaufgesuche

Ein neuer oder ein gut erhaltener Zimmerofen für alle Kehlen zu kaufen gesucht. Schriftliche Angebote unter H. S. 68 an das Lit.-Büro.

Guterhaltene Schreibmaschine zu kaufen gesucht. Angebote unter H. S. 30 an das Lit.-Büro.

Tapetenhaus „Rekord“

Inh. Frau Elisabeth Brockmann
Dortmund-Hörde, Hermannstr. 18

Tapeten Farben Lacke

zu äußerst billigen Preisen

Für Bastler: Beizen in allen

Tönen vorrätig

Uhren-Reparaturen

billig und schnell

Uhren-Klinik Heinrich

Ostenhellweg 26, neben Fischer



Volksempfänger 301

mit eingebautem Lautsprecher

nur 76 Mk.

(Siehe Abbildung)

Herrlich in Empfang und Tonfülle

Außerdem vorrätig die neuesten Geräte der Funkmesse, wie Telefunken,

Mende, Siemens, Nora, Lumophon

8 Tage zur Probe. Ziel 10 Monate

Radio-Kosfeld

Dortmund, Rheinische Straße 156

Vereinigte Technische Staatslehranstalten für Maschinenwesen und Elektrotechnik in Dortmund

In dem am 15. September beginnenden Winterhalbjahr bestehen alle vier Abteilungen wie bisher. Eine Tagesklasse zur Vorbereitung auf die höheren Abteilungen wird einstweilen nicht eröffnet; bei genügender Teilnehmerzahl dagegen ein zweijähriger Abendkursus mit dem gleichen Ziel.

Der Oberstudiendirektor
Dipl.-Ing. Müller.

Statt 10 nur 6 Pfennig

Korthaus-Zigarren, Lütgebrückstr. 3

Ecke Gnadenort