

15 Millionen Arbeitslose ...

Arbeitslosigkeit, ein Weltproblem

In Deutschland wurden am 15. September d. J. rund 8 Millionen Arbeitslose gezählt, ein schlagender Beweis für die katastrophale volkswirtschaftliche Not, die einen vollkommenen wirtschaftlichen Ruin herbeizuführen droht. Kein Mensch kann mehr daran zweifeln, daß die deutsche Wirtschaft schwer um ihre Existenz kämpfen muß. Die Notlage hat ihren Höhepunkt erreicht, und man wird nicht mehr daran vorbeikommen, nun endlich durchgreifende Maßnahmen zur Abwendung der drohenden Katastrophe zu treffen. Aber handelt es sich denn nur um ein Problem, das allein Deutschland angeht? Nein, es handelt sich um ein internationales, ein Weltproblem! In der ganzen Welt ist die Not riesengroß geworden und nur Frankreich kann sich rühmen, hiervon noch nicht betroffen zu sein. Nach den letzten statistischen Feststellungen des Internationalen Arbeitsamtes in Genf hat die Zahl der Arbeitslosen in der ganzen Welt die Ziffer von 15 Millionen bereits überschritten, wobei die kritische Lage von Millionen von Kleinbürgerlichen Familien, namentlich in Osteuropa, noch nicht mitberücksichtigt ist.

Das größte Arbeitslosenheer hat Deutschland mit rund 8 Millionen, d. h. nicht zahlenmäßig das größte, sondern prozentual im Verhältnis zur Bevölkerung. In England waren am 1. September d. J. insgesamt 2,14 Millionen Bewohner arbeitslos; in Amerika sollen es mehr als 4,5 Millionen gewesen sein. Von Amerika ein genaues Bild zu gewinnen, ist deshalb sehr schwer, weil die Regierung bisher noch nicht eine Zählung der Arbeitslosen vorgenommen hat. Die vorhandenen Zahlen, die im übrigen oft stark voneinander abweichen, stammen von privaten Organisationen. Wie schon erwähnt, hat Frankreich keine Arbeitslosen. Das rührt augenscheinlich daher, daß Frankreich siegreich aus dem Weltkrieg hervorgegangen ist und dabei zahlreiche Kolonien und vor allem das blühende elsass-lothringische Industriegebiet erhalten hat. Weiter konnte Frankreich mit Hilfe der deutschen Reparationszahlungen seine Industrie ausbauen. In diesen Fällen mußten lehrreich französische Industriekreise dazu übergehen, ausländische Arbeiter anzuwerben, um den Ansprüchen der Aufraggeber gerecht zu werden. Wie gesagt, bildet Frankreich in bezug auf die Arbeitslosigkeit eine rühmliche Ausnahme. Sonst liegen die Dinge überall wie in Deutschland, England und Amerika.

Ueber die Ursache der Weltarbeitslosigkeit gibt es verschiedene Meinungen. Falsch ist jedenfalls die oft zu vernehmende Behauptung, daß daran einzig und allein die harte Rationalisierung die Schuld trage. Das Gegenteil erleben wir nämlich in England. Hier ist man mit der Rationalisierung sehr vorsichtig gewesen und hat trotzdem eine riesenhafte Arbeitslosigkeit. Fest steht jedenfalls, daß die harte Eigenindustrialisierung früherer Einfuhrländer stark zur Förderung der Arbeitslosigkeit beigetragen hat. Außerdem ist nicht unwesentlich — und das scheint wohl die Hauptursache zu sein — daß sich die Zahl der Erwerbstätigen in Handel und Industrie in den letzten 50 Jahren ganz erheblich vermehrt hat. In Deutschland sind es nicht weni-

ger als 150 Prozent. Wenn die Zahl der Erwerbstätigen in der landwirtschaftlichen Bevölkerung um rund 1,5 Millionen in der gleichen Zeit zurückgegangen ist, macht der Zuwachs der von Industrie und Handel lebenden Bevölkerung doch eine Steigerung von 24 auf 48 Millionen aus. Ein Zeichen für die Vergrößerung der volkswirtschaftlichen Not ist auch die Vermehrung des prozentualen Anteils der Erwerbstätigen an der Gesamtbevölkerung um 27,2 Prozent. Zu dieser Vermehrung hat wesentlich die in den letzten Jahren besonders stark aufgetretene Berufstätigkeit der Frauen beigetragen.

Was nun die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit angeht, so hat man bisher ein wirksames Mittel noch nicht finden können. England ist dazu übergegangen, die Auswanderung in seine Kolonialländer zu fördern, um für die Zurückbleibenden Erwerbsmöglichkeiten zu schaffen. Das Internationale Arbeitsamt in Genf hat erreicht, daß sich eine ganze Reihe Staaten bereit erklärt haben, ihm Auskunftsüber den Umfang der in ihren Ländern vorhandenen Arbeitslosigkeit und die getroffenen Gegenmaßnahmen zu geben. Das Internationale Arbeitsamt will nämlich durch eine Zusammenarbeit der Nationen erreichen, daß sich in der Praxis bewährte Mittel zur Behebung der Arbeitslosigkeit allgemein angewandt werden. Unter anderem empfiehlt das genannte Institut jetzt die Einführung einer Pflichtversicherung gegen Arbeitslosigkeit. Deutschland, Oesterreich, Bulgarien, Großbritannien, Irland, Polen und Sowjetrußland haben eine solche Pflichtversicherung eingeführt. Diese Länder erfassen damit rund 43 Millionen Arbeitnehmer. Dagegen haben es Dänemark, Finnland, Frankreich, Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, Spanien, die Schweiz und die Tschechoslowakei für richtig gehalten, die vorhandenen privaten Versicherungseinrichtungen zu unterhalten.

In allen Ländern wird neuerdings von gewissen Stellen aus die Ansicht verbreitet, daß der steigenden Arbeitslosigkeit am besten durch Verminderung der Arbeitsstunden entgegenzuwirken sei. Diese Ansicht haben viele Arbeitnehmer-Organisationen sich zu eigen gemacht, und man weiß, daß in dem großen Konflikt in der deutschen Metallindustrie die Frage der Arbeitszeitverminderung im Mittelpunkt der Erörterungen steht. Die praktische Durchführung dieses Gedankens hat allerdings auch ihre Schattenseiten. Aus jeden Fall ist man heute überall der Ueberzeugung, daß das Arbeitslosenproblem um jeden Preis gelöst werden muß, wenn die allgemeine Katastrophe vermieden werden soll. Am 19. November d. J. wird eine Wirtschaftskonferenz der Regierungsexponenten abgehalten, um die brennende Frage der Arbeitslosenbekämpfung zu erörtern.

Zweifelsfälle der Rotverordnung

Mitgeteilt von Dipl.-Steuerfachverständigen Max Horn, Steuerfachdiener der Heilbronner Treuhand-Gesellschaft mbH, Heilbronn a. N., Titulstraße 8.

1. Müssen Tote auch Einkommensteuerausweise zahlen? Mit dem Tode hört im allgemeinen das Steuerabgaben auf. Dies trifft jedoch für die am 10. Oktober 1930 und 10. Januar 1931 fälligen Einkommensteuerausweise nicht zu. Nach Ansicht

des Reichsministers der Finanzen (Erlaß S. 2246/3003 S vom 2. 9. 1930) müssen alle Einkommensteuerpflichtigen, die den 1. Januar 1930 erlebt haben und im Jahr 1929 mehr als 5000 Mark Einkommen hatten, oder Aufwandsersatzleistungen bezogen, Einkommensteuerausweise und Aufwandsersatzsteuer bezahlen. Infolgedessen werden von den Erben der nach dem 1. Januar 1930 Verstorbenen gegebenenfalls die in Betracht kommenden Beträge angefordert. Die Einkommensteuerausweise und die Aufwandsersatzsteuer sind natürlich erbschaftsteuerfreie Nachlassverbindlichkeiten. Soweit die Erbschaftsteuer bereits festgesetzt ist ohne die nachträglich angeforderten Steuern zu berücksichtigen, kann gemäß Paragraph 36 des Erbschaftsteuergesetzes nachträglich Herabsetzung der Erbschaftsteuer verlangt werden.

2. Haben Verwitwete Ledigensteuer zu zahlen?

Verwitwete sind eigentlich nicht ledig. Dem Sinn und Zweck einer Ledigensteuer entspricht es zunächst auch nicht, Verwitwete Ledigensteuer zahlen zu lassen. Die jetzt zur Erhebung gelangende Ledigensteuer wird jedoch auch von Verwitweten erhoben, und zwar von solchen, deren Ehe kinderlos war. Verwitwete, die Kinder hatten, wenn auch nur eines und nun dieses auch gleich nach der Geburt gestorben ist, sind ledigensteuerfrei. Diese Regelung ist nicht in jeder Hinsicht glücklich. Sie ist nun aber einmal getroffen und man wird sich mit ihr, da die Ledigensteuer hoffentlich nur eine vorübergehende Erscheinung ist, eben abfinden müssen.

3. Ledigensteuer und Jungverheiratete

Von den nach dem 1. Januar 1930 vorgenommenen Eheschließungen haben die Finanzämter keine Kenntnis. Die zur Zahlung von Ledigensteuer in Form von Steuerausweisen zur Einkommensteuer 1929 Verpflichteten — bei den Lohnsteuerpflichtigen ist die Verheiratung aus der berichtigten Lohnsteuerkarte ersichtlich — müssen deshalb dem Finanzamt unter Vorlegung einer Landesamtlichen Bescheinigung oder eines sonstigen Nachweises gegebenenfalls von ihrer Verheiratung Mitteilung machen. Gemäß Paragraph 10 der Durchführungsvorschriften sollen diese Mitteilungen vor Beginn des Kalenderjahres der jeweils in Betracht kommenden Einschlussperiode — 10. Oktober 1930 und 10. Januar 1931 — gemacht werden. Die Steuerpflichtigen, die in der Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1930 geheiratet haben, sind also gänzlich von der Ledigensteuer befreit, während die Steuerpflichtigen, die in der Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1930 heirateten nur von der 2. Rate der Ledigensteuer Befreiung erhalten können.

Massentod in der Luft

Vertrauen zu der deutschen Luftschiffahrt!

Ganz England trauert um das entsetzliche Unglück der Luftschiffkatakastrophie, und mit ihm die ganze Welt. Der Indienstflug des „R. 101“ sollte ein Experimentierflug des größten Luftschiffes der Welt sein. Während das Bruderschiff „R. 100“ erst kürzlich seine erste große Kanadafahrt glücklich absolvierte, hat „R. 101“ nur kleinere Probeflüge hinter sich gehabt. Die Spannung, mit der im gesamten britischen Weltreich sein Indienbesuch erwartet wurde, war begreiflich. In den Tagen, wo die britische Reichskonferenz in London das Schicksal des Empire berät, wäre es von größter symbolischer Bedeutung gewesen, wenn der englische Luftreise den am meisten gefährdeten Bestandteil des Empire in einer Rekordzeit erreicht hätte, um den reoifizierenden Indern die Glanzleistung des britischen technischen Genies vor Augen zu führen. So hatte „R. 101“ die Aufgabe, gleichzeitig einen Dienst dem englischen Flugwesen und der englischen Politik zu erweisen. In dieser doppelten

Die Katastrophe des „R. 101“ astrologisch vorausgesehen?

Der Verlag des Vorher Astrologischen Kalenders schreibt:

Die Astrologie war in den letzten Jahren häufig ein Gegenstand, über den in der Öffentlichkeit gestritten wurde. Die Schulwissenschaft will wahr haben, daß die Astrologie eine Aberglaubenswissenschaft, ein Ueberbleibsel uralten Aberglaubens sei. Dieser Anschauung entgegen steht die Tatsache, daß, je heftiger die Astrologie verleugnet wird, sie in der Gegenwart eine umso fröhlichere Auferstehung feiert und Hunderttausende begeisterter Anhänger zählt. In die breiten Massen wurde die Kenntnis der Astrologie durch die Astrologischen Kalender getragen, die teilweise unlegbar auf einer respektablen geistigen Höhe stehen und — was das Bemerkenswerteste ist: dauernd Vorhersagen veröffentlichen, die sich nachträglich in den allermeisten Fällen verwirklichen, was von jedem Kalenderbesitzer täglich nachkontrolliert werden kann. Besondere Beachtung findet der älteste der deutschen Astrologischen Kalender, der Vorher, der bis zu 90 Prozent Treffer aufweist und infolgedessen eine weite Verbreitung gefunden hat.

Da ist es nun interessant nachzulesen, was dieser Kalender für eine auf den Untergang des „R. 101“ und das schwere Flugzeugunglück bei Dresden hindeutende Prognose bringt. Man mag da zu der astrologischen Wissenschaft stehen wie man will, man muß zugeben, daß so viele Hinweise auf die Katastrophe vorhanden sind, daß es verständlich ist, wenn die Astrologen des Vorher Kalenders diese Prognosen sofort auf den „R. 101“ bezogen und seinen Untergang befürchteten in dem Augenblick, als durch die Zeitungen bekannt wurde, daß „R. 101“ am 4. Oktober zur Indienstfahrt starten werde. Die Radiomeldung am 5. Oktober brachte tatsächlich — die Bestätigung.

Im Vorher Astrologischen Kalender für 1930 finden sich folgende auf die Katastrophe hinweisenden Prognosen: (Die Katastrophenzeit umfaßt nach dem Kalender den 5. bis 8. Oktober, wobei der 5. und 7. Oktober erhöhte Gefahren bringen.)

Seite 16: Ueber die Mondfinsternis vom 7. Oktober: Sie fällt in das feurige Zeichen Widder und hat schwere Katastrophen zur Folge, bringt Explosionen, Verkehrsunfälle, Gefahr von Explosionen und Naturkatastrophen bestehen im In- und Ausland. Gefahr auch für Deutschland und seine Regierenden.

Im Kalendarium Seite 70: bei 5. Oktober: Wetterkritisch. Kritisch wie am 7. Katastrophen! Explosionen! Schlecht für Flug- und Verkehrsweisen!

Bei 6. Oktober: Meldungen über plötzliche Katastrophen. Bei 7. Okt.: Kritisch 1. Ordnung. Erdbeben, Sturm, Explosionen, Verkehrskatastrophen! Schlecht für hohe, Regierende, Gelehrte, Gesandte! Kritisch für Fernverkehr!

Seite 73: Unter Allgemeines im Oktober: ... Uranus bringt Explosionen, zwei Finsternisse lösende Ereignisse aus, bringen Verkehrsunfälle, Gefahr für hohe Persönlichkeiten, Regierende, Finanzleute. Pöhlliche Katastrophen um den 5.—7. Kritisch für Verkehrsweisen.

Seite 153: Planetenwirkung um den 7. Oktober: Eine plötzlich störende Konstellation. Sie fällt ins 4. u. 10. Sternhaus. Große Gefahr besteht für hohe und führende Personen, in Politik, Wissenschaft und Wirtschaft. Schlecht wirkt die Opposition für das ganze Verkehrs-, Flug- und Nachrichtenwesen. Mehrere Katastrophen werden sich ereignen, viele plötzliche Unglücksfälle und vom Ausland kommt Aufregendes.

Bei der Katastrophe des „R. 101“ kommt noch in Betracht, daß hier zwei besonders kritische Tage, der 5. und der 7. sehr nahe beieinander sind.

Seite 83 (im Horoskop Frankreichs): Der im letzten Vierteljahr 1930 stillstehende Mars auf 16 Grad Löwe wird große Aufregungen im Lande bringen, es ereignen sich große Brände und mehrere schwere Verkehrskatastrophen.

Seite 83 (im Horoskop Englands): Neptun bringt Sorgen in der Familie des Prinzen von Wales und ein aufregendes, kummervolles Ereignis mit einer der Familie nahestehenden Person oder einem Staatsmann.

Seite 161 (im Horoskop des Herbstvierteljahrs): Saturn bringt große Aufregungen im Ausland und steht schlecht für Flug- und Fernverkehr, Gelehrte und Gesandte, Staats-

männer, Regierende oder hohe Regierungspersonen werden sterben oder stehen mehrmals in großer Gefahr. Sehr Wichtiges wird sich im Flugwesen ereignen. Die „Luftfrage“ tritt in den Vordergrund.

Ueberblickt man diese Voraussetzungen im Ganzen, so ergibt sich als abgerundetes Bild: Im Herbst 1930, besonders kritisch um die Zeit des 5.—7. Oktober, eine Verkehrs-, Explosions- und Brandkatastrophe, wobei der Luftverkehr, das Flugwesen mehr als anderes in Frage kommt. Die aufregenden Nachrichten kommen vom Ausland, genauer von Frankreich, betroffen wird ebenfalls genau bezeichnet ein dem Prinzen von Wales nahestehender Staatsmann, es ist ein aufregendes, kummervolles Ereignis in der Königsfamilie (als dem nationalen Oberhaupt). Daß der englische Luftfahrtminister der Katastrophe des „R. 101“ in Frankreich zum Opfer fallen werde, woher die aufregenden Nachrichten am 5. und 6. Oktober kommen sollten und gekommen sind, konnten die Kalendermacher im Sommer 1929, wo sie die Kalenderprognosen auf Grund des Amalais der Gestirne für das Jahr 1930 berechneten, nicht wissen, daß aber über ein Jahr voraus alle Merkmale der Katastrophe auf den Tag hin vom Vorher Astrologischen Kalender vorausgesagt wurden, muß doch auch den größten Zweifler zum Nachdenken veranlassen.

Nach dem Vorher Astrologischen Kalender pflegen die kritischen Tage und Katastrophen mit mathematischer Sicherheit einzutreffen, wobei das Ereignis bis zu zwei Tagen vor oder nach dem kritischen Augenblick eintreten kann; meist fällt es auf Tag und Stunde mit der vorhergesagten Zeit zusammen. Seit Jahren hat der Kalender jedes Erdbeben richtig vorausgesagt. Nur eines bringen die Astrologen bis jetzt noch nicht fertig: den genauen Ort der Katastrophen im Voraus zu bestimmen. Die Astrologen haben allerdings den festen Glauben, daß ihre Wissenschaft auch nach dieser Richtung hin noch Fortschritte macht, handelt es sich doch hier um eine reine Erfahrungswissenschaft, die auf sorgfältiger Beobachtung und Registrierung vieler Einzelfälle aufgebaut ist, und die heute schon so verblüffende Resultate aufweist, daß es nicht mehr angängig ist, sie als einen Köhleraberglauben abzutun.

Aufgabe ist das unglückselige Luftschiff gescheitert. 46 ver-
lohrte Leichen und ein grauenregendes, hoch zum Himmel
ragendes Stahlgerüst — das ist alles, was von dem stolzen,
mit äußerster Sorgfalt gebauten Luftschiff übrig geblie-
ben ist.

Aber ein Unglück kommt selten allein: Kaum hatte die
fürchterliche Nachricht von dem grausamen Ende des „R.
101“ den Erdball umfliegen, als sich dazu die zweite Kata-
strophenmeldung gesellte. Das Passagierflugzeug der deut-
schen Lufthanja mit acht Mann an Bord ist bei Dresden ab-
gestürzt und hat die Serie der Flugzeugabstürze der letzten
Zeit vergrößert. Unsicherheit in der Luft — das ist das
Gesprächsthema, das sich aus diesen beiden tragischen Mel-
dungen ergibt. Es ist merkwürdig um die menschliche Psyche
bestellt: die in die Hunderte und Tausende gehenden Opfer
der täglichen Autounfälle vermögen uns nicht zu erschüt-
tern, wohl aber die Hiobsnachrichten vom Tode in der Luft.
Und ähnlich verhält es sich mit den Folgerungen, die wir
daraus ziehen: während uns sicherlich nie einfallen würde,
nötigenfalls auf eine Auto- oder Eisenbahnfahrt zu ver-
zichten; viele von uns würden es sich aber lange überlegen,
ehe sie sich nach den letzten Schreckensnachrichten entschie-
den würden, eine Luftfahrt anzutreten.

Und doch: So fürchtbar die Lufttragödien auch sind — die
Sicherheit in der Luft steigt unaufhaltsam, und keine Kata-
strophen vermögen etwas daran zu ändern. Ja eher um-
gekehrt: das Flugzeugwesen und das Luftschiffahrtswesen
lernen aus den Unglücksfällen, treffen neue Vorsichtsmaß-
regeln, um für die Zukunft die Wiederholung ähnlicher
Dramen zu vermeiden.

Viele Deutschen haben bei der ersten Nachricht von der
Katastrophe des englischen Riesenluftschiffes an das bisher
größte Werk des deutschen Zepplinsbaues, an den „Graf
Zeppelin“ gedacht. Das ruhmreiche deutsche Luftschiff war
zweimal in ähnlicher Lebensgefahr wie „R. 101“: das
erstmals während jenes denkwürdigen Atlantikfluges, als
der Luftschiff durch eine furchtbare vertikale Böe beinahe
völlig an die Ozeanwasser Oberfläche gedrückt wurde und mit
fühlbaren Beschädigungen das Flugziel erreichte; zum
zweitenmal, als der „Graf Zeppelin“ durch das enge Rhone-
Tal getrieben wurde und beim südfranzösischen Kriegshafen
Toulon nollanden mußte. Beide Male klopfen die Herzen
von Millionen und Abermillionen in banger Erwartung.
Wie unendlich groß ist aber die Anzahl der Fälle, wo „Graf
Zeppelin“ sich den schwierigsten Situationen gewachsen
zeigte, ohne daß dies als das große Ereignis gebucht wurde,
sondern vielmehr als eine Selbstverständlichkeit! Wir
wollen der festen Ueberzeugung Ausdruck geben, daß „Graf
Zeppelin“ auch weiterhin Sieger im Kampfe gegen die Ele-
mente bleibt, und daß es ebenso seinen künftigen Schwester-
schiffen ergehen wird.

Der Bürgerkrieg in Ostpolen

Die Ereignisse in dem Teile des polnischen Staatsgebietes,
das den Namen Klein-Polen neuerdings trägt, und zu dem
in erster Linie Ostgalizien mit seiner durchwegs ukraini-
schen Bevölkerung gehört, haben in der letzten Zeit eine
Bedeutung genommen, von der man eigentlich nur noch im
Kriegsberichtsstil sprechen kann. Zwischen der ukrainischen
Arbeitsbevölkerung und den polnischen Herrschern wütet in der
Tat ein regelrechter Bürgerkrieg, und wenn eine polnische
Zeitung vom „Rot des Blutes und der Feuersbrünste“
spricht, in dessen Zeichen Ostgalizien heute steht, so über-
treibt sie die Geschehnisse keineswegs. Die polnische Ukraine
steht heute in Flammen. Es kommt dort nunmehr auf die
letzte und entscheidende Kraftprobe an. Dieses geben die
Polen offen zu. Es gilt für sie, die „Revolution“ der Ukrainer
ein- für allemal zu unterdrücken oder den ukrainischen
Wünschen nach Selbstverwaltung nachzugeben. Im zwei-
ten Falle würde der polnische Staat die größte Niederlage
seit seiner Neugründung einstecken müssen, im ersten Falle
würde er einen der größten Siege feiern, den die Gewalt
über das Recht je errungen hat.

Der polnisch-ukrainische Gegenjah ist alt, viel älter als
der jetzige polnische Staat. Schon vor vielen Jahrhunderten
floß Blut im ukrainischen Land in Strömen. Immer wie-
der mußten die Ukrainer den Ansturm der Polen ab-
wehren, und dort, wo sie unterlagen, unternahmen sie
immer wieder die verzweifeltsten Versuche, das Joch der
polnischen „Hannen“ abzuschütteln. Der neue polnische
Staat der Nachkriegszeit hat gierig ein gutes Stück des
ukrainischen Landes eingeheimt, mit einer Bevölkerung, die
wohl auf ein Fünftel der Gesamtbevölkerung Polens
eingeschätzt werden kann. Die Ukrainer bilden hiermit die
stärkste und wohl auch kompakteste Minderheit in Polen.

Die Unterdrückung der Ukrainer und der Abwehrkampf
der letzteren erreichte keinen Höhepunkt in den letzten Wo-
chen, nachdem Marschall Pilsudski den Sejm auflöste und
die eigenartige Neuwahlkampagne einleitete, die man je
— wenigstens in Europa — erlebt hat. Nachdem Hunderte
von bedeutendsten Repräsentanten der Opposition verhaftet
und in dem berüchtigten „Wanzengefängnis“ von Brest
Litowsk untergebracht wurden, ging die polnische Obersten-
regierung dazu über, ihre Propagandamethode an den
Wählermassen zu erproben. Als erste mußten selbstverständ-
lich die Ukrainer daran glauben. Pilsudski hat keine Hoff-
nung, die von ihm ersehnte Zweidrittelmehrheit im Sejm
zu erlangen, wenn die ukrainische Sejmfraktion in ihrer
gewöhnlichen Stärke zurückkehrt. Daher setzte in der Ukraine
ein alles bisher überragender Terror ein, der nunmehr
keine Folgen gezeitigt hat. Bombenattentate, Brandstif-
tungen, Massenmorde, Strafexpeditionen, Tausende von
Leichen und Hunderte von zerstörten Dörfern — das ist die
vorläufige Bilanz des polnisch-ukrainischen Krieges. Und
dies ist nur der Anfang. Denn die Polen sind seit ent-
schlossen, die Säuberungsaktion — Säuberung der Ukraine

von den Ukrainern? — bis zum endgültigen Siege durch-
zuführen. Und in unmittelbarer Nähe des polnischen Wirt-
schaftskriegsschauplatzes wartet der uralte Feind Polens auf
den Ausgang des Kampfes: Sowjetrußland verfolgt mit
äußerster Aufmerksamkeit den polnischen Terror in der
Ukraine und zieht seinen Nutzen daraus. Der polnische
Staat aber zeigt sich erneut in seiner ganzen politischen
und kulturellen Größe. Die Regierungsmethoden des Mar-
schalls Pilsudski lassen an Eindringlichkeit und Eindringlich-
keit nichts zu wünschen übrig. Ob der polnische Staat da-
durch viel gewinnen wird, wird die nächste Zukunft zeigen.

Spiel und Sport

Beraterungen der Deutschen Turnerschaft

München, 5. Okt. Im Münchener Rathaus fanden sich am
Samstag die Führer der Deutschen Turnerschaft zur alljährlichen
Hauptversammlung zusammen. Vor Beginn der eigentlichen
Tagung wurde der neu in den Hauptauschuss eingetretene bayeri-
sche Kreisvorsitzende, Reichswehrminister a. D. Dr. Geiler vor-
gestellt. Mit großer Spannung erwartete man dann die Stel-
lenannahme der Versammlung zu den Dresdener DVB-Beschlü-
ßen. Die Aussprache über diesen Punkt vollzog sich in mehrstün-
diger nichtöffentlicher Sitzung und zeitigte nachfolgende Entschlie-
ßung: „Der Hauptauschuss der Deutschen Turnerschaft beobachtet
mit größter Sorge die Entwicklung des verfallenen und rein-
lichen Verfallsfortschritts der Gegenwart. Er hält daran fest, daß
auf allen Gebieten des Wettkampfwesens der D.T. kein Wett-
kämpfer aus seiner Leistung einen geldlichen Vorteil ziehen darf.
Der Hauptauschuss der D.T. bestimmt deshalb, d.h. sobald bei
Reisen der Wettkämpfer und Mannschaften überhaupt Ver-
gütungen in Frage kommen, diese nicht in barem Gelde, sondern
nur durch Gewährung von Fahrkarte, Unterkunft und Verpfle-
gung geleistet wird. Er beschließt ferner, daß für Wettkämpfe
und Spiele am Ort grundsätzlich auch weiterhin keine Vergütung
bezahlt wird. Eine Verwässerung dieser grundsätzlichen An-
schauungen ist für die Deutsche Turnerschaft untragbar.“
Infolgedessen erklärt der Hauptauschuss, daß die Dresdener
Beschlüsse des Deutschen Fußball-Bundes für die Durchführung
des Gemeinschaftsvertrages zwischen D.T., DVB und DSB die
Deutsche Turnerschaft vor eine neue Lage stellen.

Im Fußball steht der Vertrag die Teilnahme der D.T. Mann-
schaften als Gesamtmannschaften an den DVB-Spielen vor. Da-
mit liegt die Gefahr nahe, daß die neuen Grundzüge auch auf
die Spielmannschaften der D.T. übergriffen. Da eine derartige
Auswirkung für die D.T. annehmbar ist, beauftragt der
Hauptauschuss den Vorstand der D.T., sofort eine Sitzung des
Verwaltungsausschusses der „Arbeitsgemeinschaft D.T., DVB,
DSB“ herbeizuführen.

Kreisvertreter Degele vom Turnkreis Schwaben berichtete
über die Fortschritte der Vorbereitungen zum 15. Deutschen
Turnfest, das 1933 in Stuttgart stattfinden soll. Eine großzügige
Anlage wird geschaffen, die die Durchführung der Großveranstal-
tungen in jeder Hinsicht einwandfrei gewährleistet. Dr. Dom i n t
c u s, der Vorsitzende der D.T., stellte fest, daß alle Vorbereitun-
gen für ein gutes Gelingen des Festes erfüllt seien, vor allen
Dingen auch die wirtschaftliche Sicherstellung. Daraufhin folgte
die endgültige Uebertragung der Veranstaltung nach Stuttgart,
die einstimmig beschlossen wurde.

Buntes Allerlei

Die Ursachen des Böblingers Flugunglücks

Ueber die nunmehr erkannten Ursachen des
Böblingers Flugunglücks wird uns von berufener
Seite das Folgende geschrieben: Als der deutsche Kunst-
flieger Schindler am 18. September 1930 eine von einem
höheren Flugzeug aus herabgelassene starre Leiter erfaßte
und sich an dieser emporhob und sie bis zur fünften
Sprosse erstieg, trat plötzlich das unerwartete, alle Zu-
schauer überraschende Ereignis ein, daß sich diese Leiter in
die Tragflächen des unteren Flugzeugs einbohrte, so daß
beide Flugzeuge stürzten und vier hervorragende Flieger
ihre Leben einbüßten. Schindlers Kunststück war schon voll-
kommen gelungen. Wo lag dann die Ursache dieses Miß-
geschicks? Die anfängliche Vermutung, daß das obere
Flugzeug durch eine plötzliche Fallböe auf das untere
herabgedrückt worden sei, ist schon darum unbefrie-
digend, weil eine solche Fallböe auch das untere
Flugzeug senken hätte. Man stand vor einem ungelösten
Rätsel. Solange uns jedoch die Ursachen dieses Unglücks
verborgen bleiben, besteht die Gefahr, daß diese dunklen
Ursachen auch alle diejenigen in die Tiefe ziehen, die
Schindlers Versuch wiederholen. Nach genaueren Unter-
suchungen ist jetzt die Unglücksursache klargelegt: Als
Schindler sich noch auf dem unteren Flugzeug befand, war
bei beiden Flugzeugen der nach oben gerichtete Druck der
Tragflächen ebenso groß wie das Gewicht des Flugzeugs,
so daß sie sich weder hoben noch senkten, sondern wagrecht
vorwärts strebten. In dem Augenblick, in dem Schindler
das untere Flugzeug verließ, wurde dieses leichter als sein
nach oben gerichteter Tragflächendruck und mußte sich des-
halb heben, und das obere wurde schwerer und mußte sich
deshalb senken. Außerdem wirkte jedoch noch ein viel ver-
hängnisvollerer unbeachteter Punkt mit. Schon Galilei
sah, daß ein plötzlicher Ruck oder Stoß sogar den stärksten
Druck für einen Augenblick überwindet. Wenn man die
Kunstleistung Schindlers an einer Leiter vollzieht, die an
einer auf einem Gerüst befindlichen Waage hängt, so zeigt
der Ausschlag dieser Waage während dieser Augenblicke
eine Mehrbelastung von mehreren Zentnern an. Schind-
lers Ruck nach oben überwand demnach den nach oben
gerichteten Tragflächendruck des oberen Flugzeugs für
einige Augenblicke und zog es ebenso stark nach unten wie
eine augenblickliche Mehrbelastung von mehreren Zentnern.
Schindlers energischer, rascher Ruck und Aufstieg an der
Leiter ist deshalb die Hauptursache des Unglücks. Zu dem-
selben Verhalten Schindlers, durch die zugleich die Geschwin-
digkeit des unteren Flugzeugs beschleunigt und die des
oberen verzögert wurde, kam noch ein weiterer verhäng-
nisvoller Umstand, nämlich die Tatsache, daß das obere
Flugzeug ein Leichtflugzeug war. Dieses wurde durch
Schindlers Umstieg weitlich stärker gesenkt, als dies bei
einem größeren Flugzeug der Fall gewesen wäre. So war
das entsetzliche Unglück möglich.

Eine selbsttätige Schiebetür,

die sich ohne jede bewußte menschliche Anstrengung öffnet
und schließt, ist in den Laboratorien der amerikanischen
General Electric Company zur Schenectady hergestellert wor-
den. Wenn jemand durch die Tür gehen will und sich bis
zu einer gewissen Entfernung ihr genähert hat, dann öffnet
sie sich von selbst, läßt ihn hindurch und schließt sich erst,
wenn er hinein- oder herausgegangen ist. Hotellkellner und
andere Leute, die viel im Arm tragen, werden also nicht
mehr länger nötig haben, sich die Tür von anderen auf-
machen zu lassen, sondern gehen einfach, wie von einem
unsichtbaren Geist bedient, hindurch. Dieser hilfreiche Geist
ist eine photoelektrische Zelle, die hinter der Tür angebracht
ist und einen Lichtstrahl ausstrahlt. Wird dieser Strahl
durch einen Körper unterbrochen, dann tritt ein hydrau-
lischer Türöffner in Tätigkeit. Es ist also der Schatten des
Menschen, der diesen Mechanismus auslöst. Ein Hebel
hält dann die Tür offen, und zwar so lange, bis der Schat-
ten verschwunden ist, worauf dann ein Mechanismus die
Tür wieder schließt.

Wiedereinführung von Spielbanken?

§ Werden sich künftig die Spieler natu-
ren, denen das Geld in der Tasche juckt, die Reise nach Zoppot oder
Monte Carlo sparen können, um ihr Vermögen zu ver-
mehrten, oder, was wahrscheinlicher ist, es vollends zu ver-
lieren? Werden die Spielbanken in Deutsch-
land wie Pilze aus der Erde schießen, und werden die
Tage wiederkehren, wie sie etwa Homburg vor der Höhe
vor fünfzig Jahren erlebte, als der damalige Prinz von
Wales, der spätere Eduard VII., Jahr für Jahr in Hom-
burg Liebesabenteuern nachging und reichlich Pfunde ver-
lor? Auf der diesjährigen Tagung des Allgemeinen Deut-
schen Bäderverbandes in Badenweiler hat der frühere
Oberbürgermeister Laue aus Zoppot eine Denkschrift vor-
getragen, in der die Wiedereinführung des Glücks-
spiels in großen Bade- und Kurorten mit starkem
Fremdenverkehr, besonders mit Auslandsbesuch, verlangt
wird. Man hat die in dieser Denkschrift vorgetragenen
Gedanken mit größtem Interesse entgegengenommen, und
selbst maßgebende behördliche Stellen sind nicht abgeneigt,
dem Plane die Zustimmung zu erteilen, wenn der Bäder-
verband selbst den Antrag stellt. Die Denkschrift geht von
der Voraussetzung aus, daß nur das zu verbieten sei, was
auch wirklich verboten werden kann und dessen Verbot zu
überwachen ist. Der Begriff „Glücksspiel“ sei niemals
genau zu umgrenzen. Und tatsächlich gibt es ja in Deutsch-
land genug erlaubte Spiele, die unter dem harmlosen
Namen „Geschicklichkeitsspiele“ gehen und nichts anderes
als Glücksspiele darstellen. Schließlich sind ja auch die
Wetten auf den Rennplätzen und das Spielen an der
Börse Angelegenheiten des Glücks und des Zufalls, und
oft genug entscheiden Kenntnisse hier am wenigsten. In
allen Kurorten wird von privaten Unternehmern mehr
oder weniger heimlich das Glücksspiel betrieben, Hunderte
von Millionen fliegen auf diese Weise jährlich in die
Taschen von Privatunternehmern und gehen damit dem
Staat verloren. Und viele kapitalsträchtige Kurortbesucher
fahren ins Ausland, um jenseits der deutschen Grenzen die
Spielkasinos besuchen zu können. Statistiken beweisen, daß
der französische Staat allein aus den Erträgen der
Spielkasinos jährlich etwa 400 Millionen Franken heraus-
wirtschaftet. Und die Stadt Danzig kann aus den Erträ-
nissen der Zoppoter Spielbank mühelos ihre sozialen Lasten
bestreiten. Fast alle deutschen Kurorte leiden schwere Not
durch die hohen Steuern und die Notwendigkeit, viele
Badeanlagen erneuern zu müssen. Wenn in Zukunft die
Steuern aus dem Erlös der Spielbanken herabgesetzt wer-
den können, wenn die deutschen Bäder reiche Ausländer
anziehen, so sollte dem Staat, der die letzte Entscheidung
über die Einrichtung der Spielbanken zu fällen hat, dies
durchaus willkommen sein. — Das ist die Ansicht der ge-
nannten Denkschrift.

Heiteres

Stoßtrager. „Ein ungalanter Mensch, dein ehemaliger Bräu-
tigam! Als wir neulich zusammen in die Straßenbahn stiegen,
legte er sich auf den einzigen freien Platz, und mich ließ er
stehen!“ — „Tröste dich! Mich ließ er sitzen!“
(„Fliegende und Regendorfer Blätter“)

Die Spröde

Sie saßen in seinem kleinen Kanu, und er setzte ihr die
Vorzüge des Bootes auseinander. „Es hat nur einen
Nachteil“, fuhr er dann fort. „Wenn ich Sie küssen wollte,
dann würden wir beide ins Wasser fallen.“ — „Wie könnten
Sie an so etwas überhaupt bloß denken“, gab sie entrüstet
zurück, und nach einer Weile setzte sie nachdenklich hinzu:
„Ich kann übrigens schwimmen.“

Schättsliche Mitteilungen

Hanomag jetzt vierstellig

Die Hanomag in Hannover-Binden, bekannt als fortschrittlich
in jeder Beziehung, bringt jetzt ihr bewährtes Vierzylinder-
Automobil mit vier sehr breiten und bequemen Sitzen heraus
und zwar mit 16 PS-Motor in der niedrigsten Steuerklasse
(800 ccm.) und mit 20 PS-Motor in der nächsthöheren Steuer-
klasse (1100 ccm.). Je nach Geldbeutel und Ansprüchen kann
also jetzt jeder den vierstiligen Hanomag-Wagen wählen, der
ihm paßt.

Die Qualität des neuen größeren Hanomag ist weiter ver-
bessert. Verschiedene Änderungen sind vorgenommen, wie:
verstärkte Scheinwerfer, größere, hydraulisch wirkende Stoß-
dämpfer, größerer Kühler mit Vierflügelpropeller, stärkere Licht-
maschine, kräftigerer Antriebsmotor, stärkerer Rahmen, Sicherheits-
selgen usw., alles Verbesserungen, die, neben der bereits früher
als einzig vollkommen bestehenden technischen Ausrüstung des
Hanomag-Wagens, jetzt noch mehr Interessenten veranlassen
werden, diesen deutschen Qualitätswagen zu kaufen. Der Preis
ist als sehr niedrig anzuspüren. Unter Berücksichtigung des
sehr geringen Brennstoffverbrauches verursacht die Unterhaltung
des Hanomag auch nur wenig Kosten.

Interessenten erhalten jede Auskunft. Illustrierte Drucksaften
und können jederzeit eine kostenlose Probefahrt vornehmen bei
der hiesigen Generalvertretung.

Druck und Verlag der W. Rieker'schen Buchdruckerei, Altensteig.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Ludwig Paul

