

10

«**Mo. Münch.** 26. Mai. **Westdeutsche Reisebüroan-**
«**staltette in Münster.** Am Montag trafen unter Führung
«des Landesfremdenverkehrsverbandes Westfalen 17 An-
«staltette der größeren Reisebüros aus dem westdeutschen
«Verkehrsgebiet in Münster ein, um von hier aus eine
«stättige Informationsreise durch West-
«falen anzutreten. Nach der Begrüßung im Friedens-
«saal durch den Geschäftsführer des Verkehrsvereins wur-
«den den Teilnehmern die vielerlei Sehenswürdigkeiten
«und Schönheiten der Stadt Münster gezeigt, und am
«Nachmittag waren sie Gäste des Amtes St. Mauritz in
«Sandorf.

Am Sonntag traf, von Hamburg kommend, eine schwedische Reisegesellschaft von 54 Verlorern in Münster ein, um bis Montag hier ihre Fahrt, die weiter über Düsseldorf, Brüssel nach Paris zur Weltausstellung geht, zu unterbrechen. Schon früh morgens um 8 Uhr wurden die schwedischen Gäste vom Gefährtsführer des Verkehrsvereins im Friedenssaal begrüßt, wo sie auch mit großem Interesse den Ausführungen über

Marzflische Kreise sahen es vor der Machtübernahme Deutschlands als eine ihrer wichtigsten Aufgaben an, mit allen Mitteln Sturm zu laufen gegen die Gehele, das heimische Leben und die Volksgesundheit schädigten. Mit ihnen hat das Dritte Reich recht bald und recht unendlich aufgeräumt und die zahllosen Vereine und Vereine, die sich diesen Bestrebungen dienstbar machten, aufgelöst. Trotzdem aber fanden sich die Mitglieder immer noch zusammen. Zumal dann, wenn es galt, das, was sie predigten und propagierten, in die Tat umzusetzen. Auch in Gronau bestand eine Ortsgruppe eines derartigen Bundes für Sittsreform, die es sich zur Aufgabe gemacht hatte, das natürliche Bandstüm der Familien zu unterbinden. Die Ortsgruppe wurde geleitet von einem Otto W., der in engen Beziehungen zum Leiter der Gladbacher Ortsgruppe, dem Ingenieur Johann G., stand. Diese beiden begünstigten sich nicht nur der Werbung für ihre Idee, sondern nahmen auch selbst Abtreibungen vor bzw. leisteten Erlöse dazu ein. Daher kam es, daß neben ihnen auf der Anklagebank auch drei Ehepaare saßen, von denen der eine nur das eine Verbrechen war, während das andere gegen die beiden anderen auf eine spätere Verhandlung verlagert wurde, da von ihnen nur einer der Gemährten verurteilt war.

Nach eingehender Beweisaufnahme kam das Gericht zur Überzeugung von der Schuld der beiden Hauptangeklagten, die beide je 1 Jahr und 6 Monate Ge-

Großes Schadensfeuer.

der höchstlich erachteten Gäste. Er sprach dann kurz über die hohe Bedeutung der genossenschaftlichen Zusammenarbeit, gerade dieser Organisation, als Treuhänder der Interessen und Hüter der volkswirtschaftlichen Interessen im Rahmen des Vierjahresplanes. Denn gerade diese Organisation hat ja eine der wichtigsten Aufgaben zu erfüllen: die gerechte und gleichmäßige Verteilung der Güter und Waren bedarfsgebiete, die die Güter- und Verkaufsgenossenschaft in der Heimat durchführbar wäre. Der Redner umriss sodann kurz die allgemeine Entwicklung in den letzten Jahren und hervorragenden Stand im Vergleichsjahr, der dann in ersten Monaten des Jahres 1937 noch gipfelt werden sollte. Sodann erteilte er dem Geschäftsführer Guttenberg, jedem verständlichen Darlegung über die organisatorischen, ernährungsstechnischen und finanziellen Aufgaben im Dienste des Volkes und als Mitarbeiter in der Marktordnung. Guttenberg betonte dabei die doppelte Treuhänder-Tätigkeit dieser Organisation, einmal für die Erzeuger (Molkereien Bauern) und zum anderen für die Verbraucher (Haushaltungen und Butterhändler). Von diesem Standpunkt wird sowohl strengste Kontrolle für die Verbraucher durchausgestellt, wie eine gewisse Kreditation gegenüber den Molkereien, damit diese jederzeit ihre Bauern zum pünktlich auszahlen können. Der Vortragende griff dann die wichtigsten Punkte in der Ernährungsstechnik an, nämlich die Butterlagerung und die bessere Verwertung der Magermilch, und schloß im Anschluß hieran über die wirtschaftliche Bedeutung eines der Nebenbetriebe, des Trockenmilchbetriebs, ab. Herr Guttenberg kerner verlebendete bei den interessierenden Einzelheiten bezüglich der Verwertung bekannt. So ist jetzt, eingebend der hohen Aufgaben, die jedes Genossenschaftsglied dieser wichtigen Organisation auf dem Gebiete der Ernährungsstechnik zu

Beste Marken, wie
in H. Stufe
[4884
bille

zu betonen, den ionischen Maßnahmen zur Erhöhung der Ertragsrate, wie neuzeitliche Bewirtschaftung und Düngen der Grünlandfläche, ist von besonderer Bedeutung die Güte und den Nährwert des Heues der Pflanzenarten, sowie der Zeitpunkt der Ernte und die sachgemäße Ernte. Gerade der richtige Schnittpunkt ist sehr wichtig für den hohen Ertrag an Nährstoffen.

Nach Untersuchungen von Geiß betrug der Eiweißgehalt bei Viehhheu:

vor der Blüte 8,9 % verdauliches Eiweiß,
in der Blüte 7,8 % verdauliches Eiweiß,
nach der Blüte 5,6 % verdauliches Eiweiß.

Wenngleich der mengenmäßige Ertrag bei frühem Erntezusammenfall geringer sein wird, so trifft dies nur beim 1. Schnitt zu. Der Gesamtertrag der Fläche ist auf Menge als auch an Güte wird aber bedeutend größer, da durch den zweiten Schnitt der Nachwuchs wesentlich schneller einsetzt und dadurch eine häufigere Nutzung, zu betonen.

Wir können uns keine Nährstoffverluste erlauben, sondern müssen mit jedem Gramm Eiweiß rechnen und es zu erhalten suchen.

Ein weiterer großer Vorteil des zeitigen Ernteschrittes besteht in der Verbesserung des Pflanzenbestandes, da dadurch die Unkrauter und höchsten Gräser, die bekanntlich schon lange vor den eigentlichen guten Gräsern und Pflanzen geblüht haben, am Abkamen und somit an der Weiterverbreitung verhindert werden. Auch aus den ausgesprochenern Dauerweiden können wir durch zeitigen Schnitt sehr viel zur Bestandverbesserung und Unkrautbekämpfung beitragen und ernten gerade in diesem jungen Weizen noch erhebliche Nährstoffmengen.

Das Gute trifft auch auf das Grünland zu. Nur ein guter, leistungsfähiger Pflanzenbestand gibt auf die Dauer die Gewähr für eine gute Ertragssteigerung, sowohl in der Menge als auch in der Güte. Eine sachgemäße und vor allem rechtzeitig durchgeführte Düngung ist ein wichtiger Punkt in dieser Pflanzenzucht.

keit holt auch im blitzschnellen Sekundenbruchteil noch die schön-

richtigkeit stets plausibel-lebens-
wahr. Mit Agfa-Film in der Camera
können Sie auch die härteste Ge-

zumal auch der höchstempfindliche Agfa-Film praktisch korntfrei ist.

wagen
für Einbänner.

ger usw., abzu-
eben. (4921)
Transmitter

Und hier es noch so fix gegangen
der Agla-Film hat's eingefangen!

Verlangen Sie deshalb bei **Agfa-Isochrom**

Leibesübung Sport Jugendpflege

der Woche

Von der schnellsten Rennstrecke der Welt.

Baubeginn vor 25 Jahren - Geburtsstunde vor 50 Jahren.

Die großen Rennen, die am letzten Maijontag auf der neuen Rennstrecke in der Nähe von Berlin stattfanden, leiten eine neue Ära im Leben der berühmten schnellsten Rennstrecke der Welt ein, die in den letzten Monaten einschneidenden baulichen Veränderungen unterzogen wurde. Bei dieser Gelegenheit ist es interessant, einen kurzen Rückblick zu werfen auf die Vergangenheit der Strecke, die sich weiter zurückverfolgt, als allgemein angenommen wird.

Die Geburtsstunde der Strecke schlug im Jahre 1907 und zwar beim Kaiserpreisrennen im Taunus. Zwischen dem ehemaligen Kaiser und den führenden Männern des Kaiserlichen Automobil-Clubs wurde damals die Frage erörtert, wie man dem aufstrebenden Automobil in Deutschland den Weg ebnen könnte. Man sah die Notwendigkeit, eine Autobahn zu bauen und nahm dafür den Taunus, die Eifel und die Umgebung von Berlin in Betracht. Der Wunsch des Kaisers, eine Autobahn zwischen Berlin und Potsdam zu besitzen, gab schließlich den Ausschlag.

Das schwierige Finanzproblem führte dazu, daß man sich entschloß, die geplante Bahn aus dem öffentlichen Verkehr und den interessierten Industriellen zu veräußern und zur Verfügung zu stellen. Aus diesem Grunde wählte man für die im Jahre 1908 gegründete Gesellschaft den Namen „Automobil-Verkehrs- und Übungs-Straße G.m.b.H.“. Aber erst 1912, also genau

vor 25 Jahren begann der Bau.

Anfangs der vorhandenen Mittel mußte man sich damit begnügen, die Bahn bis Nollathaus und nur in einer Breite von 8,33 m auszuführen. Erst nach dem Kriege wurde dank des Eingreifens des Großindustriellen Hugo Stinnes die Bahn fertiggestellt. Seitdem dient sie ununterbrochen ihren verschiedenen Zwecken, war Verkehrsstraße für die Straßenbauer, die wertvolle Erkenntnisse sammelten und für die Automobil- und Reifenindustrie, die in langen, oft wochenlangen Fahrten ihre Ergebnisse auf der Rennstrecke ausprobierten. Als besonders interessant seien auch die Versuche mit Kettenfahrzeugen auf der Strecke erwähnt, bei denen im Jahre 1928 der bekannte Sportsmann Fritz von Opel die für damalige Verhältnisse phantastische Geschwindigkeit von 220 km/h erreichte. Nach dem Willen ihrer Gründer aber war und ist

Autosport — Hauptzweck der Strecke.

Sie wurde deshalb auch im Jahre 1921 mit einer zweigleisigen Rennbahn ausgestattet, bei der die ersten Sieger, Fritz von Opel auf Opel und Hoerner auf Benz von einer halben Million Zuschauer begeistert gefeiert wurden. Zehn Jahre später, 1931, erreichte Caracciola in einem Rennen bereits eine Geschwindigkeit von 186 km/h Durchschnitt, worüber ein Zeitungsmanuskript so begeistert

war, daß er das Rennen als eine „Teufelsfahrt“ bezeichnete. Nur zwei Jahre später schraubte Fritz den Stundenrhythmus auf der Strecke auf 206,9 km und wieder nur zwei Jahre später, das heißt also 1935, fuhr Hans Stuck die schnellste Runde, die jemals auf der „alten“ Strecke erreicht wurde, mit einem Durchschnitt von 280,520 km/h Durchschnitt, und noch dazu bei stehendem Start! Auf den Geraden der Strecke wurden einwandfrei schon Geschwindigkeiten von 380 km/h gefahren!

So phantastisch diese Zahlen klingen — sie wurden vor wenigen Wochen auf der neuen Strecke bei weitem übertroffen. Da nämlich stellte beim Training der jungen Rennfahrer Kolumner einen neuen Rekordeinfahrt auf mit 283 km/h! Diese unerhörte Leistung ist natürlich ein Teil der größeren Schnelligkeit der modernen Rennwagen zuzuschreiben. In der Hauptsache aber ist sie der neuen Nordkurve der Strecke zu verdanken, die ein wahres Meisterwerk darstellt. Sie hat einen Durchmesser von nur 184 m; dagegen beträgt ihre größte Breite 28 m, und wie eine cyclopiöse Mauer wölbt sie mit einem gewaltigen Neigungswinkel von 43 Grad bis zu der gewaltigen Höhe von 13 m empor! So ist es möglich, daß die Rennwagen mit einer Geschwindigkeit von 180 km/h durchfahren können, was natürlich von ausfallgebender Bedeutung für die Zuschauer ist, auf der von 19,573 auf 19,286 verkürzten Strecke ist.

Bedeutet die Nordkurve für die beteiligten Rennfahrer die wichtigste Neuerung auf der Strecke, so ist die neue riesige Tribüne, die man um die Strecke herum erblickt, für die Zuschauer von besonderer Wichtigkeit. Sie gestattet nämlich einen ungehinderten freien Ausblick über die beiden Geraden bis zum Ziel, und vor allem bietet sie einen herrlichen Überblick über die ganze Nordkurve, in der sich die künftigen Rennen abspielen werden. Und das Gleiche gilt von dem neuen Verwaltungsgebäude der Strecke, das sich in imposanter Größe direkt neben dem Auslauf der Nordkurve erhebt.

Die bevorstehenden Rennen im Taunus, die eine erstklassige Belegung gefunden haben, sind also von ganz besonderer Bedeutung. Sie sind eine würdige Feier der 30. Wiederkehr des Tages, an dem der Bau einer deutschen Rennstrecke beschlossen wurde, und des 25. Jahrestages der Fertigstellung der Strecke, die zugleich in ihrer vorbestimmten Gestalt einen neuen Meilenstein auf dem Wege der deutschen Automobilindustrie markiert, was sie bisher war — die schnellste Rennstrecke der Welt.

Nürburgring wieder voll befahrbar.

Die vielenjährigen Bauarbeiten an der Nordkurve des Nürburgrings sind jetzt beendet, so daß diese klassische Bergrennstrecke wieder ganz befahrbar werden kann.

Hinter den Kulissen der Deutschlandfahrt

Die gewaltige Organisation der Deutschland-Rundfahrt steht fix und fertig da. Auf der Rennstrecke von genau 309,75 km Länge sind von den drei Hauptfunktionen — Generalsekretär Schirmer, Schachmeister Herm. Schwarz und Chefmanager Martin Schmidt — alle Einzelheiten und Vorbereitungen festgelegt und nach genauer Prüfung im Aufmarschplan verankert worden. Schon vor sechs Jahren lobten die Auslandsfahrer und Zeitungsleute die reibungslos arbeitende Maschinerie der zweiten Deutschlandfahrt, die jetzt vom 6. bis 20. Juni vom Deutschen Radfahrer-Verband ins Leben gerufen wurde. Neuaufgabe des gewaltigen Rennens wird auch in organisatorischer Hinsicht alles in den Schatten stellen.

In allen Gauen des Reiches hat der Ruf zur Deutschlandfahrt begeistert Widerhall gefunden, und die Leistungen und Taten der Fernfahrer, der modernen Kreuzfahrer des Paddels, sind in aller Munde. In allen Etappenorten werden die Veranstaltungen und großzügige Empfänge am Ziel des Rennens der 60 Teilnehmer — 26 Deutsche und 34 Ausländer — würdig umrahmen. Stadtverwaltungen, Parteifunktionäre und örtliche Sportvereine werden sich bemühen, die Fahrt zu einem nationalen Sportereignis werden zu lassen, das eine Werbewirkung für das neue Deutschland auch im Ausland nicht verfehlt. Man denke allein an den Unterschied des Bauzustandes der Straßen: 1930 und 1931 noch teilweise grundlose Chausseen, Schlaglöcherstrecken, steinige Straßen — heute 3000 km auf gepflasterten, glatten Straßen des Dritten Reiches.

Unter den deutschen Startern befinden sich einige „Meister der Landstraße“, die in jenen ersten Deutschlandfahrten den Grundstein zu ihrem Ruf legten, wie Ludwig Geyer, Oskar Thierbach, Herbert Sieroni, Herm. Buse, Rudolf Wolke und Willi Kutschbach. Die Teilnehmerliste der Deutschland-Rundfahrt 1937 umfaßt vorläufig noch folgende deutsche Namen: Walter Ridel, Otto Wederling, Heinrich Schulten, Fritz Diederichs, Karl Heide, Emil Kiehl, Bruno Roth, Hans Weid, Herbert Hauswald, Walter Löhner und Erich Baug.

Aus dem Ausland stehen auch bereits weitere Meldungen, jeft. Frankreich, Österreich und Dänemark haben ihre Mannschaften bereits in der Vorwoche veröffentlicht, nun folgt Italien mit einer Liste von fünf Deutschlandfahrern. Es sind: Angelo Varetto-Turin, Cesare Moretti-Mantua, Diego Marabelli-Pavia, Giotto Cinelli-Livorno, Oswaldo Ballo-Rosario-Liguria.

Angelo Varetto ist der Sieger von Mailand-Sanremo 1936.

Diego Marabelli, Mitglied der Olympia-Mannschaft 1936, wurde bei seinem ersten Start als Berufsfahrer bei der diesjährigen Fahrt „Rund um die Lombardei“ Zweiter.

Giotto Cinelli ist der Gewinner des großen Preises der Federazione Ciclistica Italiana in Rom, schlug Bizio und andere Spitzenfahrer Italiens.

Oswaldo Ballo, Rudi Agure, Rette des Championnato Garzabengo wurde Zweiter bei Genua-Nizza im Jahre 1937.

Bei der im Mai abzulegenden Italien-Rundfahrt von 1937 haben die Italiener gezeigt, daß sie im Straßenrennen auf einen schier unerschöpflichen Zustrom neuer Fahrer verfügen, die sich den berühmten Champions von Olmo bis Guerra, von Bartali bis Bizio würdig zur Seite stellen. Die Auswahl der „Azzurri“ wurde unter Berücksichtigung der besonders gearteten Streckenverhältnisse der Deutschlandfahrt vorgenommen, wo Paddelrennen und Bergfahrten sich nicht so zur Geltung bringen können.

An zwölf Fahrtagen, zwischen denen drei Ruhetage liegen, haben die 26 Deutschen und 34 ausländischen Berufsfahrer eine Gesamtstrecke von 3097,5 km zurückzulegen. Die offizielle Marschtafel lautet für Rheinland und Westfalen:

1. Juni: 9. Etappe: Köln-Neumarkt (Start 9.30 Uhr), Rheinfelden, Bielefeld, Düsseldorf, Muppertal, Hagen, Soest, Gütersloh, Bielefeld-Badrennbahn (Ankunft voraussichtlich 17.30 Uhr), 280,0 km.

Die deutschen Teilnehmer:

Neben den bereits bestimmten Fahrern: Herbert Hauswald, Sehnitz, Ludwig Geyer, Schweinfurt, Erich Baug, Dortmund, Walter Ridel, Berlin, Hans Weid, Berlin,

Männer der Arbeit - Männer des Sports.

Der Deutsche Reichsbund für Leibesübungen ist heute eine sportliche Organisation, wie sie kaum ein anderes Land aufzuweisen hat. Sein starker Aufbau fand seine leistungsmäßigsten Ausdrücke im Verlauf der Olympischen Spiele 1936 in Berlin. Es gibt heute in Deutschland kaum jemand, der mit der Bewegung der deutschen Leibesübungen nicht vertraut ist, und die großen sportlichen und turnerischen Ereignisse, Länderwettkämpfe, Meisterschaften u. a. finden eine Anteilnahme der Öffentlichkeit, die beweist, wie eng heute die Leibesübung mit dem Volksleben an sich verknüpft ist. Man ist aber allgemein geneigt, die Arbeit der Leibesübungen, ihr Leben und Streben nach den großen Wettkämpfen zu werten und nur von einer bestimmten Leistung zeugen, die man wohl mit anderen Leistungen vergleichen kann, ohne aber nun die Arbeit überhaupst und ihren weiten Rahmen überblicken und erkennen zu können. Man kann aber auch nicht auf die vorbildlichen und modernen Sportstätten der deutschen Leibesübungen zu gewöhnen. Hier sind zu meist hauptsächlich und beehrte Kräfte tätig, die ihr ganzes Tagewerk aus beruflichen Gründen in den Dienst des Vereins und somit der Leibesübungen stellen. Nimm man einmal ganz Deutschland als Sportgebiet, so sind diese großen Vereine doch in der Minderheit, so ergibt sich ein ganz anderes Bild, das aber dem wahren Leben gerecht wird und das von Landertämpfen und Reformen weit entfernt ist.

Schaut man heute einmal in die Gebiete, wo die Landbahn die Straße, der Sportplatz eine Wiese und die Turnhalle oft ein Lagerstübchen ist, wo man keine Stoppuhr und Sandmaße kennt und keine ausgefüllten Wertungstabellen, so sieht man die deutschen Leibesübungen in einem anderen Licht. Hier herrscht der kleine Verein, der seinen Mitgliedern nicht großzügig eingerichtete Vereinshäuser bietet, keine Brause- und Kaffeehäuser hat und sich keine Schär von Männern um den Sportler wie um ein heiliges Geheiß bemüht. Hier werden an jeden einzelnen Teilnehmer gestellt und seine Jugendbegeisterung zur Gemeinschaft der Turner und Sportler legt ihm Pflichten auf, die aber erst recht das Bewußtsein des eigenen Wertes geben und ihn nicht durch Ausnutzung einer Veranlagung zur Überheblichkeit verleiten. Es ist ganz gleich, ob man in die Nordkurve geht, in die Heide, in das Heidenland oder in das Kohlenrevier. Überall sind die Männer der Leibesübungen vom gleichen Geist getragen, eine besonders hohe und besonders stolze Aufgabe zu erfüllen. Da braucht man sich der mangelnden Größe der Lagerstübchen und der selbstgekauften Geräte nicht zu schämen, sondern mit demütigen Stolz blickt man zu diesen Männern auf, die gerade darum mit ganzem Einsatz arbeiten und vorwärts-treiben.

Bruno Roth, Frankfurt a. M., Hermann Buse, Berlin, Heinrich Schulten, Dortmund, Fritz Diederichs, Dortmund, Herbert Sieroni, Berlin, Oskar Thierbach, Dresden, Otto Wederling, Magdeburg, Willi Kutschbach, Berlin, und Karl Heide, Hannover, sind nunmehr durch den deutschen Radfahrer-Verband als folgende Fahrer zur Vertretung der Deutschlandfahrt berufen worden: Walter Ridel, Frankfurt a. M., Fritz Kuntze, Chemnitz, Emil Kiehl, Dortmund, Herbert Herber, Chemnitz, Reinhold Wendel, Schweinfurt, Anton Hohen, Essen, Vol. Krentz, Köln, Erich Händel, Berlin, Erich Hoffmann, Berlin, Heinz Gengler, Bielefeld, Rudolf Wolke, Berlin.

Rennen zu Waltrop am Sonntag, 30. Mai.

Eine Erinnerung an die Wildpferdezucht im Emscherbruch.

Wer heute mit der Eisenbahn die Emscher entlang, an dichtbesiedelten Städten und rauschenden Eifen vorbeifährt, denkt kaum daran, daß hier im Emscherbruch noch vor 100 Jahren Wildpferde in großen Rudeln heimisch waren. Die Waltroper Rennen am 30. Mai rufen die Erinnerung daran wach; denn die umfangreiche und leistungsfähige Wildpferdezucht im Waltroper Bezirk knüpft fraglos an die Tradition der Wildpferdezucht im Emscherbruch an.

Die Emscherbrücker Wildpferdezucht erstreckte sich die Emscher entlang von Waltrop bis in die Gegend von Bottrop. Sie war etwa 25 km lang und 6 km breit, und umfaßte eine Fläche von etwa 10000 ha. Der alte Emscherbrücker Wildpferdehaushalt war von gedungenem, unterletem Körperbau, stark gewölbtem Brustkorb, breiter Brust, auffallend niedrigem und kurzem Widerrist, etwas steiler Schulterlage, gut entwickelter Muskulatur, gedungenen Kruppe, starken Beinen und Oberextremitäten. Der Emscherbrücker war kurz gesteuert, hatte hohle, feste Hufe, die des Beschlages nicht bedurften — ein richtiges Zeichen aller Wildpferde — kraftvoll, breitflügeligen, geraden Kopf, auffallend stark hervorstechende Augenbrauen, starke Unterlippe, mächtige Kammhaare und breite Kinnhaare, weshalb die Wildpferde auch im Volksmunde „Dickschädel“ genannt wurden. Das lange Mähnen- und Schweifhaar, namentlich das Stirn- und Augen bedeckende Schopfhaar gaben den Wildpferden ein düster-verwegenes Aussehen.

Die Emscherbrücker Wildpferde lebten in freier Wildbahn, die nur durch die Emscher und hin und wieder durch hohe Wälle begrenzt war. Sie rudelten sich wie Rotwild zusammen. Bei einem Hengst standen 15–20 Stuten. Die Pferde hielten regelmäßige Wechsel ein, wechselten zwar oft meilenweit, durchschwammen auch die Emscher, fuhren aber wegen der guten Weiden stets an ihren Standorten zurück. In strengen Wintern besuchten sie aber auch die Felder und richteten Wildschäden an, was man ihnen dadurch verleiht, daß man mit Pfeiser und Salz nach ihnen schloß. Bei Schneefall scharrten sie den Schnee unter den Wäldchen ab und wühlten nach dem Futter. In der Regel waren sie auch mit Heidekraut, selbst mit der Schale von gefälltem Holz zufrieden. Es muß angenommen werden, daß das Emscherbrücker Wildpferd unmittelbar vom deutschen Diluvialpferd abstammte.

Die Wildpferdebestände waren der Zahl nach bekannt und nach Maßgabe der jedem Einzelnen zustehenden Scharen (d. h. Markenrechte) — wobei die Rittergüter eine unbeschränkte, die Bauern und Halbbauern aber nur eine beschränkte Zahl von Pferden in der Wildbahn halten durften — im Besitz der Markgenossen, Rittergüter und Grundbesitzer. Berechtigte Rittergüter waren u. a. die Waltroper Güter Henrichsburg und Horneburg. Alljährlich, namentlich im Juli und August, hielt man Treibjagden auf die Wildpferde ab. Der uralte Mittelpunkt der Wildpferdezucht ist Orange an der Emscher. Hier wurden jedes Jahr im August auf dem berühmten Tranger Markt die Emscherbrücker Wildpferde feilgeboten. Als vor 100 Jahren auch im Welt der Marken geteilt wurden, war das Ende der Wildpferdezucht in freier Wildbahn gekommen. Die verbliebenen Wildpferde wühlten sich

Ausländische Meldungen zur Deutschlandfahrt.

Der Dansk Bicycle Club (Dänemark) hat für die Teilnahme zur Deutschlandfahrt folgende Fahrer gemeldet: Knud Jacobsen, Fald, Bernanzen und Arne Petersen. Der erste hat Max Bulla und Karl Thallinger gemeldet.

Ein Türke bei der Deutschlandfahrt.

Für die Deutschlandfahrt ist auch der bereits im Vorjahre mit Erfolg in der Rumänien-Rundfahrt gefahrene Türke Riktor Mikaelian verpflichtet worden.

Das schnellste Pferd des Westens eine Waltroper Züchtung.

Im Oberneß hat namentlich die Warmblutzüchter viel Anhänger. Manches in Waltrop gezüchtete Warmblut hat anscheinend Erfolge erringen können. Einer der bekanntesten heimischen Halbblutzüchter ist der heute 82jährige Bauer Klemens Meßmann in Waltrop. Die von Herrn Meßmann gezüchtete Stute „Prinzess von Waltrop“ wurde mit Recht als das schnellste Pferd von Rheinland und Westfalen angesehen. Der heutige Besitzer von Meßmanns Hof, Heinrich Meßmann, hat mit der Stute 33 und der heutige Trainer Kersten — der einarmige — 46 Siege erritten. Aus der Stute stammt „Baroness Silber“ das bekannte Pferd, das zahlreiche Siege auf deutschen Trabrennbahnen lief. Ein weiteres Produkt des Stalles Meßmann ist „Prinz Ester“. Er brachte ebenfalls von deutschen Rennplätzen viele Siege heim. Herr Meßmann begann seine Zucht mit der Stute „Deportation“, die er seiner Zeit für vieles Geld aus Frankreich einfuhrte. Im Oberneß gibt es kaum einen Bauernhof, auf dem nicht jedes Jahr mindestens ein Fohlen gezüchtet wird. Bei dieser regen Wildpferdezucht übertrifft es natürlich nicht, daß auch der Wildpferde im Oberneß so zahlreiche Anhänger besitzt, daß die Waltroper Rennen trotz allen Schwierigkeiten der Zeit sich bestens bewähren. Auch am kommenden Sonntag wird der ideale Rennplatz auf dem Gute Meßmann wieder gutes Pferdmaterial und tüchtige Reiter sowie zahlreicher Besucher sehen. Für die Rennen ist alles in bester Ordnung. Nennungen sind in großer Zahl eingegangen. Der Rennplatz hat Telefon Nr. 14.

Unsere Voraussetzungen.

1. R.: Abendglanz — Erdmühl — Cid.
2. R.: Hengstmeister — Ernesto — Bergfer.
3. R.: Käufer — Wastelade — Gängerin.
4. R.: Dr. Heinrich — Mähkönig — Saluator.
5. R.: Gratulant — Elipring — Helmuth.
6. R.: Die Hege von Wolferfon — Defabeng — Ritsbeck.
7. R.: Utamaro — Landesfreund — Walburgis.

Unsere Voraussetzungen.

1. R.: Abendglanz — Erdmühl — Cid.
2. R.: Hengstmeister — Ernesto — Bergfer.
3. R.: Käufer — Wastelade — Gängerin.
4. R.: Dr. Heinrich — Mähkönig — Saluator.
5. R.: Gratulant — Elipring — Helmuth.
6. R.: Die Hege von Wolferfon — Defabeng — Ritsbeck.
7. R.: Utamaro — Landesfreund — Walburgis.

Pferderennen.

Rennen zu Le Tremblay am 26. Mai.

1. R.: 1. Pianon (R. Kaiser), 2. Cafe, 3. Wancelle; ferner Radico, Tot. 19, 11, 11.
2. R.: 1. Isbes (Rabbe), 2. Sabit Shah, 3. Corbellier; ferner Farizag, Soumoulou, 3. Boragine, Alandier, Majia, Gold Legend, Tot. 29, 11, 11, 11.
3. R.: 1. Mondicourt (Lefaffre), 2. Comets Beauty, 3. Satrap; ferner Simeto, Ettore, Hornets Cap, Stragi, Tot. 16, 11, 15, 58.
4. R.: 1. Via Media (Dupuit), 2. Rik Curt, 3. Birgine; ferner Aquebule, Phryne, La Favorite, Tot. 33, 11, 17.
5. R.: 1. Ladogas (Faugerat), 2. Balrofa, 3. Role de Noel; ferner Pont Levis, Madjina, Cantet, Birdjos, Virichina, Tot. 34, 11, 13, 14.
6. R.: 1. Faithful (Semblat), 2. Escart, 3. Armando; ferner Scotch Cafe, Triana, Franconia, Silver Fern, Tot. 21, 11, 14, 29.

Unsere Voraussetzungen.

Karlsruhe: 1. Ghoshila — Treuer Hjar, 2. Barlo — Palfandir, 3. Matador — Lieblich, 4. Ballo — Maat; 5. Harab — Marjo, 6. Paffan — Jambu — Meine Freundin; 7. Amantato — Athanatos; 8. Walfrid — Einfall.

Hort-Emscher: 1. Morgenfrische — Goldborn; 2. Amalawintha — Dill; 3. Balhorn — Armgard; 4. Goldtaler — Beuthen; 5. Walfrider — Maruta; 6. Segelzug — Gloriscus; 7. Waufer — Heidekönig; 8. Dobler — Konka.

Longchamp: 1. Monette 4 — Bohemien; 2. Balos — Tangiers; 3. Mitrak — Boca Chita; 4. Banor — Wawah; 5. Cour d'Honneur — Come in; 6. Archduse — Jagulbbai.

Europas beste Rennfahrer in USA

Beim Kampf um den Vanderbilt-Pokal am 3. Juli.

Einbeutig haben Kupolari und Wimmle im vergangenen Jahr in USA beim Vanderbilt-Pokal-Rennen die Überlegenheit der europäischen Fahrer und Wagen bewiesen. Die Amerikaner bemühen sich eifrig, für die gleiche Veranstaltung am 3. Juli dieses Jahres wieder ein Feld der besten europäischen Fahrer und Wagen zum Start zu verpflichten. Die Scuderia Ferrari hat jetzt drei Alfa Romeo mit Kupolari, Scuderia und Graj Trojli fest gemeldet. Die Italiener treten am 23. Juni die Überfahrt von Genua aus an. Von den deutschen Werten liegt noch keine endgültige Zusage vor, doch verlautet, daß Europameister Bernd Rosemeyer mit Auto-Union und Caracciola mit dem Mercedes-Benz-Wagen starten werden.

Neuer Alfa Romeo im August zu erwarten.

Die Scuderia Ferrari führt derzeit ihr internationales Rennprogramm nicht in dem Umfange durch, wie es ursprünglich geplant war. Die Ursache ist in erster Linie darin zu sehen, daß das Gran-Prix-Modell 1937 von Alfa Romeo noch nicht fertiggestellt ist. Die neuen Wagen werden erst beim Rennen am den 13. Aerob-Pokal am 15. August erstmalig eingesetzt.

Seit Anhold Nummer

„Hinter Landfahr Ihr Sinn

„Es ist nicht Stalles, eine R Die Kultur wird aridung zum Kultur der i ihnen liegt das pulierende Leben entwickelt, so fal für alle kulture mandieren, fonde nahe zu vertiere Die Seransi zu eigenem affi itung und Beran politische Bedeut und aridindischer durch, daß man eigenen Erlebnisg antwortung für schaftswertes hin beitsweise der G esse und die G runa, — wir erz gung all der R liegen und der R ist notwendig; n erziehung durch und durch den C Leistung. Geradae ragenbe prakti unser Tage wie der tausendfälti Belien für das vom Stein in und die heute da Gemeindefordn Staatsführung i fönlichkeiten und führt, in ihrem i Sinne einer grö denken und zu füf Reiches auf d auf die Vera Volksanordn

Wenn wir an genossen an ihrer Aufgabe n hinaus ins i Arbeit und uns i beiter suchen. E dankenswert der La traq verändert w Organisation von schrittweise weiter den, namentlich i großen Umgestaltu wir heute leben, tliche Auswirkung

Landfahr um die tei n Gemei Werte haben als nellen werden di Menschen auf eine und dadurch mit d Kulturpflege führ inbalt des Stadti und Geldscheit in heute im Zeichen lebbar ist, und de kalen Enge der W teite, in die der S er seinen Blick i finden will. Hier dringen sich die entleert ein flädig det der Bild die kische und führt Reiches — und

On der nati Gemeindefräfti tische Wert landi auch den Rang im