Billerbecker Flugtage Ostern 1912.

Billerbeck im Zeichen der Luftschiffahrt!

Zum dritten Male innerhalb eines Jahres befindet sich Billerbeck im Zeichen der Luftschiffahrt, oder richtiger der Aviatik. Der Besuch von Zeppelins stolzem Luftschiff „Schwaben", die Sturmfahrt des kühnen Piloten Josef Suwelack von Münster nach Billerbeck, diese flugsportlichen Ereignisse, die in der kurzen Spanne Zeit von acht Tagen sich hier abspielten, sind dem Gedächtnisse der Billerbecker von Stadt und Kirchspiel nicht entschwunden. Noch immer erzählt man sich die Eindrücke, die das Erscheinen des Riesenluftschiffes und der Rumpler-Taube über Billerbeck hervorriefen. Jung und Alt gerät noch in Begeisterung, wenn diese beiden Tatsachen zur Sprache kommen. Wir kommen überhaupt von diesem Thema „Luftsport" nicht mehr weg, warum nicht, nun, weil in Kürze wieder ein großes luftsportliches Ereignis bevorsteht, nämlich: die Billerbecker Flugtage!

Die Billerbecker Flugtage! Gar merkwürdig klingt dieses Wort. Wir waren gewöhnt, zu sagen: Zeppelin über Billerbeck! Suwelack über Billerbeck! aber „Billerbecker Flugtage?" Gar Mancher schüttelte ungläubig das Haupt, als dieses Wort bekannt wurde. Wie kommen wir Billerbecker denn eigentlich zu dem Flugtag? Es war Weihnachten, da dieses Wort zuerst genannt wurde, genannt von einem kleinen Kreise begeisterter Verehrer des Luftsports, begeisterter Verehrer des kühnen Sturmfliegers Josef Suwelack, als derselbe die Weihnachtsfeiertage in seiner Heimatstadt Billerbeck im Kreise seiner Angehörigen und Freunde verbrachte. Das Wort fand nicht nur freudig erregte Zuhörer, es fand nicht nur den Weg zu Leuten, die ihrer Begeisterung nur durch Worte Ausdruck verleihen, nein. es fand Männer, die das Wort in die Tat umsetzten, die sofort bereit waren, durch Bürgschaftsleistung den „Billerbecker Flugtag" zur sicheren Tatsache zu machen, es fand erfrige Männer, die sich außerdem zu einem Komitee vereinigten, um die Vorarbeiten zu beraten und zu vollbringen. In mancher langwierigen Sitzung wurden die nicht geringen Vorbereitungen durchberaten, manche schwierigen Fragen gelöst, und erst, da alles was zu einem richtigen Flugtag gehört, beschlossen und genehmigt war, trat man mit den Ergebnissen in einer Versammlung der Bürgen vor die Oeffentlichkeit. Da konnte man mit Fug und Recht sagen: **Billerbecker Flugtage, Ostern 1912!** Da konnte man in alle Welt hinausrufen: **Ostern veranstaltet Herr Josef Suwelack, der sturmerprobte Flieger, in seiner Heimatstadt Billerbeck auf seinem eigenen Aviatik-Einoecker große Schau- und Passagierflüge.**

Das kleine Landstädtchen Billerbeck schwingt sich hierdurch hinauf in die Reihe großerer Städte, die ähnliches veranstalteten, dank der großen Unternehmungslust seiner Einwohner, die keine Kosten scheuen, das sicher gewagte Unternehmen eines Flugtages auf sich zu nehmen, dank der großen Bereitwilligkeit, welche unser Ehrenamtmann, Herr Freiherr von Twickel, an den Tag legte, als er seine großen Weiden dem ausführenden Komitee ohne Entgelt zur freien Verfügung

Josef Suwelack.

stellte, um so einen Flugplatz zu schaffen, der seines gleichen weit in der Runde zu suchen hat. Wir haben einen idealen Flugplatz, herrlich gelegen, der eines gewissen landschaftlichen Reizes nicht entbehrt, der nicht zu weit von der Stadt entfernt ist, der hart an der Kreisstraße gelegen, mit Leichtigkeit zugänglich ist und eine respektable Größe aufweist. Wirklich ein Platz, von der Natur zum Flugterrain geschaffen.

Herr Josef Suwelack, der dieser Tage hier eintraf und den Platz besichtigte, äußerte sich sehr zufrieden über das Flugfeld und lobte besonders die praktische Einteilung der Plätze. Ganz besonderen Wert erhält unser Flugplatz durch die in der Nähe liegenden städtischen Grundstücke der Kerkeler rechts und links der Chaussee, die als Wagen-, Auto- und Fahrradplätze uns große Dienste leisten, wodurch der Verkehr auf der oberen Hälfte der Straße in ruhigere Bahnen gelenkt und völlig gefahrlos gestaltet wird. Einen ebenso großen Vorteil zur Sicherung eines ruhigen Verkehrs bietet uns die Parallelchaussee, Billerbeck-Darup, auf welche für den Rückweg zur Stadt der ganze Wagen-, Auto- und Fahrrad-Verkehr geleitet wird; auf solche Weise ist der Möglichkeit eines gefahrvollen Verkehrs bei dem sicher zu erwartenden großen Andrang des Publikums aus Nah und Fern nach Kräften entgegengearbeitet worden.

Auch für die Absperrung und Bewachung des Flugplatzes und der Zugangswege sind genügende Maßregeln getroffen. So hat sich der Turnverein Billerbeck in lobenswerter Weise bereit erklärt, an der Absperrung unentgeltlich teilzunehmen. Wir können also mit größter Ruhe den bevorstehenden Flugtagen entgegensehen. Unser Flieger, Herr Josef Suwelack, bürgt dafür, daß wir und das zu erwartende Publikum voll und ganz befriedigt werden; er bürgt dafür durch seine weltbekannten Flüge, die er als Rumpler-Flieger an verschiedenen großen Plätzen Deutschlands mit seiner „Taube" ausführte, so in Hannover, in Dresden, wo der unerschrockene Pilot trotz vorgerückter Dämmerung seinen Flug fortsetzte und zuletzt in prachtvollem Gleitfluge sich bis auf den Spiegel der Elbe niederließ um sich dann plötzlich wieder zu erheben und mit einem kleinen Ueberlandflug den glorreichen Tag beschloß unter nicht endenwollendem tosenden Beifall tausender und abertausender von Zuschauern.

Wer hätte damals geglaubt, daß aus dem jungen Mann, der vor wenigen Jahren im städtischen Brock Flugversuche auf Apparaten eigener Konstruktion machte, noch ein weltberühmter, überall beliebter und gesuchter Flieger würde! Wie mancher schüttelte ungläubig sein Haupt bei den mit unerschütterlicher Ruhe immer und immer wieder fortgesetzten Versuchen, eine eigene Flugmaschine zu bauen. Doch scheiterten zuletzt trotz des eisernen Willens die Versuche an dem Motor, der Seele der Flugmaschine. Trotz des vielen Mißgeschicks warf unser verehrter Mitbürger Josef Suwelack jr., nicht die Flinte ins Korn. Wohl gab er die Versuche, mit einem selbstkonstruierten Apparate Flüge zu machen, auf, nicht aber gab er auf, Flieger zu werden. Und er ist Flieger, geworden.

Als er sich den Rumplerwerken zur Verfügung stellte, als ihm nach Erlangung des Fliegerpatentes, das er sich unter der Leitung des genialen Fliegers Hirth erwarb, eine „Taube" anvertraut wurde, begann sein Stern zu leuchten. Zuerst meldete man Flüge, die von jedem halbwegs tüchtigen Flieger verlangt werden; dann aber kam die Johannisthaler Flugwoche, aus welcher der junge Rumplerflieger als Zweiter stolz hervorging. Höhenflüge, Ueberlandflüge waren jetzt bei Suwelack keine Seltenheit mehr; Passagierflüge führte er jeden Tag aus, einmal sogar 30 an einem Tage. Hochgestellte Persönlichkeiten wollten nur mit Suwelack fliegen. Mitglieder des Königlichen Hauses ließen sich von Suwelack die „Taube" vorführen und erklären. Dann kam der Münsterische Flugtag, auf welchem nur Suwelack und der vor kurzem tödlich verunglückte Flieger Witte von vier Fliegern Schauflüge ausführten, bei welcher Gelegenheit Suwelack seinen herrlichen Ueberlandflug nach Billerbeck machte. Es folgte der bekannte Sturmflug in Detmold, wiederum in Gesellschaft von Witte. Wenige Wochen später ging durch die Presse die Nachricht von einem neuen Weltrekord. Und wer war der Flieger? Unser Josef Suwelack war es, der in Johannisthal seinen bekannten Dauerflug von 4½ Stunden mit einem Passagier vollführte und dadurch Weltruf erhielt.

Mit Recht können wir stolz sein auf unseren Mitbürger, stolz können wir sagen: Einer der besten Flieger der Welt wird an den Ostertagen des Jahres 1912 bei uns in Billerbeck Schauflüge veranstalten, einer der berühmtesten Flieger unserer im Zeichen der Eroberung der Luft stehenden Zeit trägt bei zum Ruhmeskapitel in der Geschichte Billerbecks!

Und nun ist die Arbeit vollbracht, alles ist in Ordnung, alles ist geregelt; nur eine Nacht noch trennt uns von dem ersten, von manchem so sehnsüchtig erwarteten Flugtage. Morgen wird zur Tatsache, was schon lange aller Billerbecker heißester Wunsch war: Der Billerbecker Flugtag. Wenn wir jetzt noch den gestrengen Jupiter pluvius recht schön bitten, er möge für die Ostertage seine sonst ja dankbar angenommenen Regenspenden für spätere Zeiten aufbewahren und uns für dieses eine Mal milde sonnige Frühlingstage bescheren, so wären wir ihm von ganzem Herzen dankbar, denn von der Gunst des Wettergottes hängt bei unserem Unternehmen fast alles ab, namentlich in finanzieller Beziehung; denn nicht geringe Kosten verursacht solch ein Unternehmen. So hoffen wir für morgen das beste, und wenn das Fliegen am ersten Tage beendigt ist, dann pilgern wir alle zum Osterfeuer, das auf der Höhe des Hahnenkamp, hoch über Billerbeck, abgebrannt wird. Auch dieses wird ein Hochgenuß werden, denn nicht nur der Anblick des mächtigen Feuers, sondern noch vielmehr der herrliche Ausblick auf die Billerbeck umgebenden Höhenzüge mit vielen Dutzenden von Osterfeuern wird sicherlich tausende von Menschen heranlocken.

So findet der erste Flugtag ein schönes und zugleich würdiges Ende.

---

unterblieben, so dürfen sie nur noch bei der nächsten nachgeholt werden, es sei denn, daß der Arbeitgeber ohne sein Verschulden wirksame Beiträge nachträglich entrichtet.

Der Versicherte hat sich die Quittungskarte ausstellen zu lassen und sie zum Einkleben und Entwerten der Marken dem Arbeitgeber rechtzeitig vorzulegen. Auch der Versicherte kann die vollen Beiträge entrichten. Der Arbeitgeber hat ihm die Hälfte zu erstatten. Der Erstattungsanspruch besteht nur, wenn die Marke vorschriftsmäßig entwertet ist. Er ist spätestens bei der zweitnächsten Lohnzahlung zu erheben, es sei denn, daß der Versicherte ohne sein Verschulden wirksame Beiträge nachträglich entrichtet hat (§ 1439 R.-V.-O.).

Die Entwertung aller Marken muß alsbald nach dem Einkleben erfolgen. Sie geschieht bei Beitragsmarken dadurch, daß auf jede Marke der letzte Tag des Zeitraums in Ziffern gesetzt wird, für welche die Marke gilt. Auf Einwochenmarken ist demnach der letzte Tag der Beitragswoche zu setzen, für welche sie gilt, auch wenn die Marke zu Beginn der Woche, (z. B. für eine Tätigkeit am Montag) verwendet wurde. Auf Zweiwochenmarken ist der letzte Tag der zweiten von den zwei, und auf Dreizehnwochenmarken der letzte Tag der dreizehnten von den 13 Wochen zu setzen, für welche die Marke gilt. Zusatzmarken werden mit dem Datum des Tages der Einklebung entwertet.

Die Höhe der Beiträge ist nach den bisherigen Grundsätzen zu bemessen, solange der Grundlohn (§§ 180, 181 R.-V.-O.) und der Ortslohn (§§ 149—152 R.-V.-O.) noch nicht in Kraft getreten sind. (Bek. des Reichsk. vom 21. 12. 11, R.-Ges.-Bl. S. 1130); indes sind landwirtschaftliche Betriebsbeamte mindestens Marken 3. Lohnklasse zu verwenden, bei höherem Jahresarbeitsverdienst als 850 Mark aber höhere Marken. Die Abgrenzung der Lohnklassen ist dieselbe geblieben, die Markenwerte sind dagegen erhöht worden, um die Leistung für die Hinterbliebenenversicherung zu decken. Ein (durchschnittlicher) Jahresarbeitsverdienst

bis 350 M.	erfordert Beiträge in 1. Lohnkl. mit 16 Pf. wöchentl.		
von mehr als 350 – 550	„ „ „ 2. „ „ „ 24 „ „		
„ „ „ 550 – 850	„ „ „ 3. „ „ „ 32 „ „		
„ „ „ 850 – 1150	„ „ „ 4. „ „ „ 40 „ „		
„ „ „ 1150	„ „ „ 5. „ „ „ 48 „ „		

Die neuen Marken unterscheiden sich von den alten durch ein anderes Gepräge und eine andere Wertangabe, die Grundfarbe ist für die einzelnen Lohnklassen dieselbe geblieben.

Einnahme-Marken			
1. Lohnkl. die bisher 14 Pf. kosten, sind wie bisher rot u. kosten jetzt 16 Pf.			
2. „ „ „ „ 20 „ „ „ „	blau	„ „	24 „
3. „ „ „ „ 24 „ „ „ „	grün	„ „	32 „
4. „ „ „ „ 30 „ „ „ „	rotbraun	„ „	40 „
5. „ „ „ „ 36 „ „ „ „	gelb	„ „	48 „

Es muß zu Irrtümern und falscher Beitragsleistung führen, wenn die Marken beim Einkauf lediglich nach dem Wertbetrage gefordert werden; denn Marken zu 24 Pfg. können sowohl alte Marken 3. Lohnklasse (grün) als auch neue Marken 2. Lohnklasse (blau) sein, eine Marke zu 48 Pfg. kann sowohl eine alte Zweiwochenmarke 3. Lohnklasse (grün) als auch eine neue Einwochenmarke 4. Lohnklasse (gelb) sein. Beim Einkauf ist daher stets auch die Farbe der Marken anzugeben, die, wie schon gesagt, bei alten und neuen Marken übereinstimmt, oder es sind ausdrücklich alte oder neue Marken mit Angabe der Lohnklasse, der Farbe oder des Wertes zu fordern. Alte Marken dürfen nur noch für eine Tätigkeit vor dem 1. Januar 1912 verwendet werden.

Geschäftliche Mitteilungen.

Zirkus Corty-Althoff ab Ostern wieder in Münster! — Der „M. Anzeiger" schreibt darüber wie folgt: Zirkus Corty-Althoff, der wie alljährlich, so auch diesmal in seinem geräumigen Quartieranlagen an der Industriestraße überwintert, eröffnet seine diesjährige Reisesaison mit einem kurzen Gastspiel ab 7. April ds. Js. in Münster auf dem Neuplatz. Wenn man heute die Reihe der deutschen Zirkusunternehmen durchgeht, die zum großen Teil auch in Münster kurzere oder längere Gastspiele gegeben haben, so muß man zu dem Urteil kommen, daß nur die allerwenigsten dieser Unternehmen heute noch einen wirklichen Anspruch auf die Bezeichnung Zirkus haben, weil man bei ihnen weniger oder gar keine Pferdedressuren zu sehen bekommt, die doch eigentlich fast unzertrennlich von diesem Worte sind. Das mag vielleicht seinen Grund in der kostspieligen Anschafung und Unterhaltung der Tiere, oder aber auch in der Dressur der Pferde haben. Es gehört unter allen Umständen ein ungewöhnliches Talent für das Verstehen der Natur dieses edelsten aller Tiere dazu, aus einem ungeschickten, mit allen möglichen Gewohnheiten und Unarten behafteten Pferde, durch Ausdauer, Fleiß und nochmals wieder Ausdauer, ein wohlgeschultes Freiheitspferd heranzuziehen. Vielleicht kostet es auch manchem Direktor und Dresseur zu viel Schweiß, Zeit und Arbeit, sich die Dressur edler Rassepferde angelegen sein zu lassen. Zirkus Corty-Althoff aber, heute fast der einzige reisende Zirkus der Welt, der sich noch mit reiner Pferdedressur befaßt, ist der traditionellen Hauptaufgabe seines seit ca. 60 Jahren bestehenden Hauses treu geblieben und fördert nicht nur die Dressur und Pflege seines umfangreichen Marstalles, sondern wartet alljährlich mit immer neuen Creationen meisterhafter Dressur, und mit immer wieder jüngerem Material der edelsten Rassepferde auf. Man hat bei Corty-Althoff schon wahre Wunder der Dressur zu sehen bekommen, doch scheint Direktor Pierre Althoff mit seinen Dressur-Neuheiten für diese Saison sich selbst übertreffen zu wollen. Ohne Zweifel werden sie eines der größten pferdesportlichen Ereignisse für 1911 bilden und das Interesse und Entzücken aller Freunde des Pferdesports erregen. Zu dem bisherigen Bestand des Marstalles sind übrigens in diesem Winter wieder einige „teams", zusammen ca. 30 Pferde, hinzugekommen, so daß nunmehr die Gesamtzahl der Pferde ca. 130 übersteigt. — Aber auch noch mit etwas anderem wartet der Zirkus in diesem Jahre seinen Besuchern auf, und zwar mit der Neuanlage eines Parks exotischer Tiere, die in einer eigens gebauten Zeltanlage ihr Unterkommen findet. Tiere aller Zonen umfaßt diese sehr kostspielige Sammlung, einzeln und gruppenweise. Afrikanische Löwen und Zebraus, australische Kängurus, indische Elefantenherden, umfangreiche Gruppen von Dromedaren, Kamelen, Lamas, Elentiere und sogar Nilpferde bilden hier eine Ausstellung exotischer Tiere; wie sie besser nicht gedacht werden könnte. Daß Direktor Althoff dabei auch Wert auf seltene Tiere legt, geht daraus hervor, daß er sich in entscheidender Unterhandlung mit einer Londoner Firma wegen Anschaffung von Giraffen, der teuersten und seltensten aller Tierarten, befindet, Exemplare dieser Gattung sind, wie man weiß, so rar, daß nicht einmal alle größeren zoologischen Gärten diese Tiere besitzen. Für unsere Jugend dürfte aber wohl eine Herde niedlicher Elefanten-Babis die Hauptanziehungkraft bilden, von denen einzelne nicht viel größer als 1 Meter sind und sich äußerst possierlich ausnehmen. — Am ersten Osterfeiertage eröffnet der Zirkus sein Gastspiel hier auf dem Neuplatz mit zwei großen Vorstellungen. Von dieser Zeit an findet auch die Tierpark- und Stall-Besichtigungen an den Vormittagen statt.