Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Durlacher Tagblatt. 1920-1964
1935

130 (6.6.1935)

Visual Library

Durlacher Tageblatt

Durlacher Wochenblatt gegründet 1829 / Heimatblatt für die Stadt Durlach und den Amtsbezirk Karlsruhe

Erscheint täglich nachmittags, Sonn- und Feiertag ausgenommen. Bezugspreis: Durch unsere Boten frei ins Haus im Stadtbereich monatlich 1,50 Mark, durch die Post bezogen 1,86 Mark. Einzelnummer 10 Pfennig.

Druck u. Verlag: Adolf Dups, Kommanditgesellschaft, Durlach, Mittelstr. 6. Geschäftsstelle: Adolf Hitlerstr. 53, Fernspr. 204. Postscheckkonto Karlsruhe Nr. 10 101. Verantwortlich für den Gesamtinhalt: Luise Dups, Durlach. D. A. V. 3370.

Anzeigenberechnung: Die 6gespaltene Millimeterzeile (46 Millimeter breit) 6 Pfennig, Millimeterzeile im Textteil 18 Pfennig. Z. Zt. ist Preisliste Nr. 3 gültig. Schluß der Anzeigenannahme tags zuvor, nachmittags 17 Uhr, für kleine Anzeigen am Erscheinungstag 8 Uhr vormittags. Für Platzvorschriften und Tag der Aufnahme kann keine Gewähr übernommen werden. Im Falle höherer Gewalt hat der Bezieher keine Ansprüche bei verspätetem oder Nichterscheinen der Zeitung.

Nr. 130 | **Donnerstag, den 6. Juni 1935** | **106. Jahrgang**

Kurze Tagesübersicht

Die Reichsregierung erläßt zum Deutschen Jugendfest am 22. und 23. Juni einen Aufruf zur Schaffung von Spiel- und Sportplätzen.

*

Ueber Pfingsten findet in Königsberg die Tagung des VDA. statt, die als Ostlandtagung für das ganze Deutschtum besondere Bedeutung hat.

*

In Paris hat Laval am Mittwoch die Kabinettsbildung unter Vorbehalt übernommen; aber weite Kreise rechnen auch mit einer Auflösung der Kammer und Neuwahlen.

*

Laval hat am Mittwochabend die Kabinettsbildung in Paris abgelehnt.

*

Präsident Roosevelt hat das wirtschaftliche Nira-System weitgehend abgebaut und nur einen kleinen Teil des Aufbauwerkes befristet erhalten.

*

Der Erzbischof von Canterbury, Dr. Lang, kam in einer Rede vor der Provinzialsynode in Westminster auf die Abrüstung zu sprechen, wobei er betonte, ein staatsmännischer Sinn für Realitäten verlange, daß Deutschlands Stellung, so wie sie sei, angenommen werde. Die kürzliche Rede Hitlers eröffne hoffnungsvolle Ausblicke.

Aufruf der Reichsregierung

zum deutschen Jugendfest 1935

Berlin, 5. Juni. Zum deutschen Jugendfest 1935 ergeht folgender Aufruf:

Zum drittenmale tritt die junge deutschen Nation am Tag der Sonnenwende zum deutschen Jugendfest 1935 an.

Wiederum stellt sie sich am 22. und 23. Juni bei sportlichem Kampf und frohem Spiel unter die Gesetze der Zucht, Ritterlichkeit und Kameradschaft. Der Einzelmehrkampf als Leistungsprüfung und der Mannschaftsmehrkampf der Hitlerjugend stehen im Mittelpunkt der diesjährigen und zukünftigen Kämpfe und werden dazu beitragen, diese Tugenden in jedem Jugendgenossen stark werden zu lassen.

Am Abend des 23. Juni wird das deutsche Jugendfest 1935 in Sonnenwendfeiern ausklingen. Angesichts der lodernden Feuer wird sich die junge deutsche Mannschaft ihrem Führer und ihrem Volk erneut feierlich verpflichten. Der Jugendführer des deutschen Reiches und der Reichssportführer haben die vorbereitenden Arbeiten aufgenommen. Das Jahr 1935 muß uns Aufschluß über den Stand der körperlichen Leistungsfähigkeit und damit eines wichtigen Bestandteiles der rassischen Tüchtigkeit eines jeden gesunden deutschen Jungen und Mädels im Alter von 10 bis 18 Jahren bringen. Auch das letzte kleine Dorf darf sich nicht von dieser großen Leistungsprüfung 1935, die schon im Zeichen der olympischen Spiele steht, ausschließen.

Mehr denn je braucht deshalb unsere Jugend Stätten zu ihrer Ertüchtigung und Erholung. Daher rufen wir gleichzeitig zur Schaffung von Sportplätzen auf mit der eindringlichen Forderung:

„Schafft Spiel- und Sportplätze für die deutsche Jugend!"

Deutsche Jugend an den Start!

Der Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda: Dr. Göbbels.

Der Reichs- und preußische Minister des Innern: Frick.
Der Reichs- und preußische Minister für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung: B. Rust.

Der Jugendführer des deutschen Reiches: Baldur v. Schirach

Der Reichssportführer: von Tschammer.

Dienstabgrenzung

von SS., SA. und NSKK. zur Feuerwehr

In einem Runderlaß an alle Polizeibehörden gibt der Reichs- und preußische Innenminister, wie das NdZ. meldet, folgenden Befehl der obersten SA.-Führung bekannt:

„Bei allen Angehörigen der SA. über 35 Jahre geht der Feuerwehrdienst dem SA.-Dienst und bei allen Angehörigen der SA. unter 35 Jahre der SA.-Dienst dem Feuerwehrdienst vor."

Der Reichsführer der SS. wie der Korpsführer des NSKK. haben folgenden Befehl erlassen: „Bei allen SS.- (NSKK.)-Angehörigen über 26 Jahre geht der Feuerwehrdienst dem SS.- (NSKK.)-Dienst und bei allen SS.- (NSKK.)-Angehörigen unter 26 Jahre der SS.- (NSKK.)-Dienst dem Feuerwehrdienst vor." Als Feuerwehrdienst, so stellt der Minister fest, gilt die Teilnahme an Feuerwehrpflichtübungen, an Feuerwehraufmärschen, die Feuerwehrtätigkeit im Brandfalle und bei Probealarm, der Feuerwehrbereitschaft, die Teilnahme an Feuerwehrschulkursen und bei Feuerwehrführern auch die Teilnahme an Führerbesprechungen.

Generaloberst von Linsingen †

DNB. Hannover, 5. Juni. Generaloberst von Linsingen, einer unserer ruhmreichsten Führer im Weltkriege, der, ein gebürtiger Niedersachse, seinen Lebensabend in Hannover verbrachte und noch zu seinem 85. Geburtstag am 10. Februar ds. Js. zahlreiche Ehrungen durch den Führer und durch die maßgebendsten Männer des Staates, der Wehrmacht, der Partei und der Stadt Hannover entgegennehmen konnte, ist am Mittwoch abend kurz nach 19 Uhr nach kurzer, schwerer Krankheit entschlafen.

Alexander von Linsingen.

DNB. **Berlin**, 5. Juni. Alexander von Linsingen wurde am 10. Februar 1850 in Hildesheim geboren und 1869 Offizier im 17. Preußischen Infanterie-Regiment. In diesem Regiment machte er den Krieg von 1870/71 mit, wobei er sich das Eiserne Kreuz 2. Klasse erwarb. Im Juni 1901 erhielt er als Generalmajor die 81. Infanterie-Brigade in Lübeck dann im April 1905 das Kommando der 27. Division in Ulm und wurde schließlich am 1. September 1909 unter Beförderung zum General der Infanterie kommandierender General des zweiten Armeekorps in Stettin.

Dieses Korps führte er zunächst im Weltkrieg in den Schlachten bei Mons, an dem Ourcq (Marneschlacht) und in den Kämpfen bei Ypern. Als dann im Winter 1914/15 deutsche Truppen den Oesterreichern in den Karpathen zu Hilfe geschickt wurden, die deutsche Südarmee, wurde Linsingen mit ihrer Führung beauftragt. Er nahm so ruhmvollen Anteil an der Verteidigung der Karpathen und später an der Rückeroberung von Galizien als Führer der Bug-Armee. Sein Verdienst war die Eroberung der Karpathenpässe Wyskow, Beskid, Vereizke und Lysa. Es gelang ihm, die Russen aus der ungarischen Ebene zurückzudrängen. Bald konnte er zu einer durchgreifenden Offensive schreiten, bei der ihm die Erstürmung des Zwinin glückte. Es war dies im April 1915, als diese glänzende Waffentat in Verbindung mit der Eroberung des Ostry den von Linsingen geführten Truppen gelang. Die Wiedereroberung von Galizien, die Besitznahme von Brest-Litowsk, die Einnahme von Przemysl und Lemberg waren Linsingens Werk, demzufolge die russische Kampfstellung in Polen erschüttert wurde. So war die Heeresgruppe Linsingen ein fester Pfeiler in dem österreichischen Teil der Front. Die Zurückdrängung der gefährlichen russischen Offensive am Stochod und bei Kowel im Sommer 1916 ist ebenfalls vor allem Linsingens Verdienst gewesen. Damals ernannte ihn der Kaiser in Anerkennung seiner Verdienste zum Chef des 1. Hannoverschen Infanterie-Regiments Nr. 74. Im April 1918 wurde er zum Generalobersten befördert und — da der Friede an der Ostfront eingetreten war — anstelle des verstorbenen Generalobersten von Kessel zum Oberstkommandierenden in den Marken ernannt.

Nach dem Zusammenbruch erbat der Generaloberst am 8. November 1918 den Abschied, weil seine Anordnung, mit Flugzeugen gegen das Zusammenströmen von Aufständischen in Berlin vorzugehen, vom Kriegsministerium aufgehoben wurde. Anderntags gab er selbst an die Truppen den Befehl, von der Schußwaffe keinen Gebrauch zu machen, da infolge der Haltung dieser Truppen eine Bekämpfung der Revolution nicht mehr möglich erschien. Der Abschied wurde ihm dann am 17. November 1918 bewilligt. Seither lebte der Generaloberst erst in Stettin und zuletzt in Hannover.

*

Reichsminister Dr. Goebbels an Frau von Linsingen.

DNB. **Berlin**, 6. Juni. Anläßlich des Todes des Generalobersten von Linsingen hat Reichsminister Dr. Goebbels an die Witwe des Verstorbenen, Frau F. von Linsingen, nachstehendes Beileidstelegramm gerichtet:

„Zum Tode des hoch verdienten Heerführers, Generaloberst von Linsingen, bitte ich Sie, meine herzlichste und aufrichtigste Teilnahme entgegennehmen zu wollen.

Reichsminister Dr. Goebbels."

„Kraftquellenpolitik"

Wie steht Deutschland zu den Kraftquellen der Verkehrsmittel

Von Reichsverkehrsminister Frhr. Eltz von Rübenach.

Am „Tage der deutschen Technik" in Breslau hielt der Reichs- und Preußische Verkehrsminister Freiherr von Eltz-Rübenach einen bedeutsamen Vortrag über das Thema „Kraftquellen der Verkehrsmittel", den wir in seinen wichtigsten Teilen wiedergeben.

WPD. Wir sind auch auf dem Gebiet der „Kraftquellenpolitik" nicht Ahnen, sondern Enkel. Wir haben von unseren Vorfahren einen großen Verkehrsapparat übernommen und sind an ihn — ich will mich vorsichtig ausdrücken — wenigstens auf Zeit gebunden. Für meine Betrachtungen möchte ich die Blickrichtung von der Rohstofflage aus wählen, da sich dies für uns Deutsche heute ganz von selbst ergibt. Eine Ordnung, die von der heutigen Rohstofflage ausgeht, trägt gleichzeitig den Gesichtspunkten der Arbeitsbeschaffung und der Landesverteidigung in ziemlich weitgehendem Maße Rechnung.

Im Jahre 1934 hatte die Reichsbahn auf der Schiene einen Energieverbrauch, der, auf Steinkohle umgerechnet, insgesamt 10,9 Millionen Tonnen Kohle gleichkam. Hieran ist die Kohle selbst mit 95,4 Prozent, die Elektrizität mit 4,5 Prozent, das Treiböl mit noch nicht ¼ Prozent beteiligt. In der Seeschiffahrt lassen sich nicht so genaue Zahlen geben, weil die Bedarfsdeckung zu einem nicht sicher erfaßbaren Anteil im Auslande erfolgt. Von den Seeschiffen fahren aber, soweit sie Dampfschiffe sind, 64 Prozent der Tonnage mit Kohle, 19 Prozent mit Heizöl und 17 Prozent mit Dieselmotoren und Gasöl. In der Binnenschiffahrt überwiegt in bezug auf die Maschinenleistung der Dampfantrieb mit 78 Prozent, wobei fast ausschließlich mit Kohle geheizt wird. Die mit Dieselmotoren betriebenen Schiffe enthalten immerhin schon 22 Prozent der gesamten Maschinenleistung, die in den angetriebenen Fahrzeugen der Binnenschiffahrt investiert sind. Der Kraftwagen benutzt in der überwiegenden Mehrzahl heute noch leichte Kraftstoffe. Erst etwa 10 Prozent der Lastkraftwagen haben Dieselmotoren für schwere Treiböle. Die Elektrizität und das Gas, sei es als Speichergas oder als Generatorgas, beginnen sich erst langsam Feld zu erobern.

Welche Gründe sind es nun, die auf eine Verschiebung des eben dargestellten Verhältnisses drängen? Die Gründe liegen zum Teil im Bedürfnis der Verkehrsmittel selbst; teils werden sie dem einzelnen Verkehrsmittel aus wirtschaftspolitischen und staatspolitischen Notwendigkeiten von außen her nahegebracht. Es liegen schon innere Gründe vor, wenn die Reichsbahn von ihrem althergebrachten Dampfbetriebe auf Elektrizität umsatteln will, ja sogar den Verbrennungsmotor in einem Augenblick auf die Schiene bringt, in dem der schwere Kraftwagen sein Interesse dem Dampf zuzuwenden beginnt. Die Reichsbahn empfindet aus den Notwendigkeiten des Verkehrs und aus dem Wettbewerb mit dem Kraftwagen heraus das Bedürfnis, den Verkehr schneller zu gestalten und viel mehr noch ihn aufzulockern, d. h. kleinere aber häufig verkehrende Einheiten einzusetzen. Die Elektrizität wird beiden Forderungen, der nach größerer Schnelligkeit und der nach größerer Auflockerung, besser gerecht, als die Dampflokomotive. Die Umstellung des Eisenbahnbetriebes auf Elektrizität als Kraftquelle erfordert so große Kapitalien, daß bei der heutigen Finanzlage der Reichsbahn und bei der Struktur des Kapitalmarktes nur mit einem sehr mäßigen Tempo im Umbau gerechnet werden kann.

In der Seeschiffahrt geht die Entwicklung über den Dampfer mit Kohlenheizung zum Dampfer mit Oelheizung, von diesem zum gasölverbrauchenden Dieselmotor und zeigt in jüngster Zeit Ansätze einer Rückkehr zur ölbeheizten Dampfmaschine. Die Gründe für diese Wandlungen sind mannigfacher Art. Auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt ist man mit kohlebeheizten Dampfmaschinen zufrieden und es bestehen keine ernstlichen Motive, um von diesem System abzuweichen. Bei Neubauten zeigt sich eine gewisse Neigung zur Verwendung von Dieselmaschinen. Im Kraftfahrwesen sind die inneren Motive zur Abweichung von den alten Kraftquellen Benzin und Gasöl noch latent. Es ist eigentlich verwunderlich, daß sie nicht stärker sind, denn der immer als Ideal angesehene flüssige Treibstoff ist eigentlich nur vor dem Motor, d. h. bei der Einfüllung, Mitführung, Förderung und Dosierung allen anderen überlegen. Im Motor selbst wäre Gas eigentlich vorteilhafter, da man ja nur Gas verbrennen kann. Die Elektrizität bietet auch für bestimmte Arten des Kraftwagenverkehrs, besonders innerhalb von Städten, erhebliche Vorteile, die leider noch nicht in ihrem vollen Umfange gewürdigt werden. Elektrischer Betrieb verdirbt nicht die Luft, ist geräuschlos, leicht zu bedienen, paßt sich dem Verkehr gut an und ist in gewissen Beziehungen wirtschaftlicher als andere Betriebsarten. Die Erfahrungen großer Fuhrbetriebe, darunter auch der Reichspost, haben ergeben, daß im Verkehr mit mittlerer Nutzlast, die größte Wirtschaftlichkeit dann erzielt wird, wenn bei täglichen Leistungen bis 15 Kilometer der Pferdezug angewendet wird. Bei täglichen Leistungen bis 50 Kilometer elektrische Fahrzeuge und darüber hinaus Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren eingesetzt werden.

Nachdem ich geschildert habe, wie die Sachlage bei den einzelnen Verkehrsmitteln gegenwärtig ist und die Gründe dargelegt sind, welche auf eine Veränderung des Status dringen, darf ich mich kurz darüber auslassen, wie ich als Reichsverkehrsminister zu diesen Bestrebungen stehe. Bei der Eisenbahn ist die Elektrifizierung in einem immerhin recht

kleinen Ausschnitt im Gange. Die Reichsbahn wird sich bei ihrer Finanzlage und bei der starken Inanspruchnahme des Kapitalmarktes durch den Staat selbst hier wohl darauf beschränken müssen, die angefangene Elektrifizierung auf der Strecke München—Berlin zu Ende zu führen und sonst nur den Verkehr in sehr volkreichen Gebieten, also sozusagen einen Stadtbahnverkehr auf Elektrizität umzustellen. Trotz unleugbarer Vorzüge des elektrischen Betriebes haften diesem ja auch Mängel an, die hauptsächlich in den Interessen der Landesverteidigung begründet sind. Ich habe auch schon darauf hingewiesen, daß man durch die Umstellung auf Elektrizität die Arbeitsbeschaffung zwar für den Augenblick steigert, für die Zukunft aber schwächt. Ich glaube nicht, daß es notwendig sein wird, auf diesem Gebiet eine besondere Politik festzulegen. Die Materie trägt ihren Drang und ihre Hemmungen in sich und die einzelnen Projekte werden von Fall zu Fall untersucht und entschieden werden können. Anzustreben ist auf alle Fälle, daß die elektrisch betriebenen Bahnen sich mit ihrem Strombezuge der allgemeinen Elektrizitätswirtschaft anpassen. Voraussetzung hierfür ist natürlich, daß die der allgemeinen Landesversorgung dienenden Elektrizitätswerke Strompreise anbieten, die einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft hat dem in großem Umfange Rechnung getragen. Dreiviertel ihres Bedarfs hat sie von Dritten bezogen. Ihre Eigenerzeugung hat die Größenordnung von nur etwa 1 Prozent der gesamten Stromabgabe im Deutschen Reich.

Was die Bestrebungen der Reichsbahn anbetrifft, den Verkehr auf den nicht elektrifizierbaren Strecken durch Verwendung von Triebwagen mit Verbrennungsmotoren zu beschleunigen und aufzulockern, so ist dazu folgendes zu sagen: Als die ersten Absichten der Reichsbahn bekannt wurden, meldeten sich sofort Stimmen, welche darauf hinwiesen, daß wir eben — trotz schwieriger Treibstofflage — im Begriffe seien, die Straße endlich zu motorisieren und damit eine Entwicklung nachzuholen, die andere Völker längst hinter sich hatten und die bei uns durch den Krieg unterbrochen worden war. Die Absichten der Reichsbahn wurden als abwegig bezeichnet, solange wir noch nicht in Deutschland den für unsere Straßenmotorisierung erforderlichen Treibstoff selbst herstellten. Man warf der Reichsbahn vor, daß sie nun auch noch als Devisenverbraucher auftreten wollte und das hauptsächlich, um der Konkurrenz des Kraftwagens die Stirn zu bieten. Man solle das Oel, das man im Auslande kaufte, oder in Deutschland erzeugte, für den Kraftwagen reservieren, und wenn die Reichsbahn sich des Kraftwagens erwehren wollte, so möge sie dies mit Kraftwagen tun und nicht durch die Motorisierung der Schiene. Ich müßte diesen Argumenten zustimmen, wenn ich nicht wüßte, daß es sich bei der Reichsbahn keineswegs um eine plötzliche Umstellung handelt, sondern vielmehr um ein auf etwa 15 Jahre abgestelltes Programm. Vorläufig verbraucht die Reichsbahn auf der Schiene noch nicht viel Oel. Ich sehe also keine Notwendigkeit, den Bestrebungen der Reichsbahn auf Beschleunigung und Auflockerung des Verkehrs in den Arm zu fallen. Das Tempo der Umstellung ist eine Sache der Wirtschaftspolitik und die Reichsbahn lebt heute in so enger Gemeinschaft mit der Reichsregierung, daß devisenpolitisch belastende Fehlentwicklungen unter keinen Umständen zu befürchten sind.

Die Seeschiffahrt wird man durchaus ihren eigenen wirtschaftlichen Erwägungen überlassen können. Sie steht außerhalb der heimischen Verkehrsmittel. Ihr Feld ist die Welt, und es wäre ganz verkehrt, wenn man ihr bezüglich der zu verwendenden Kraftquellen eine Zwangsjacke anziehen wollte. Unsere Handelsschiffahrt schafft sich die Devisen selbst, und sie kauft das Oel billig im Auslande. Die politische oder wirtschaftspolitische Leitung des Ueberseeverkehrs durch das Reich hat hier also auch gar kein Interesse, planwirtschaftlich in die Treibstofffrage einzugreifen.

Anders liegt es auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt. In der Binnenschiffahrt entfallen immerhin knapp 22 Prozent der Maschinenleistung auf Motorschiffe und 78 Prozent auf Dampfschiffe, die ganz überwiegend Kohlenheizung haben. Niemand denkt daran, den Betrieb der Motorschiffe einzuengen, aber ich möchte doch eine gewisse Zurückhaltung im Uebergang der Binnenschiffahrt auf Verbrennungsmotoren für geboten erachten; denn flüssige Treibstoffe werden für uns auf lange Zeit hinaus eine Kraftquelle sein, deren Inanspruchnahme vom Staate sorgfältig beobachtet werden muß.

Meine Einstellung zur Treibstofffrage auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens habe ich schon des öfteren mündlich und schriftlich in der Oeffentlichkeit verlautbart. Die Vorteile des flüssigen Treibstoffes sind zweifellos anzuerkennen, aber nicht für alle Verhältnisse. Unter bestimmten Bedingungen wird Elektrizität, Speichergas, Holz, Holzkohle, Schwelkoks mit demselben Nutzen, ja teilweise mit größerem zu verwenden sein. Ich weiß, daß von der Automobilindustrie der Gedanke vertreten wurde: Geht nicht auf diese Wege, sondern erzeugt die Treibstoffe für den Dieselmotor aus heimischer Braunkohle. Ich habe gegen diese Entwicklung nicht das geringste einzuwenden, aber ich mache darauf aufmerksam, daß der Preisunterschied zwischen leichten Treibstoffen und Dieseltreibstoff heute ganz überwiegend auf zollpolitischen Maßnahmen beruht, und daß dieser Preisunterschied fast fortfallen wird, wenn das Dieselöl auf dem Wege des Schwelens, Spaltens und Destillierens gewonnen wird. Durch die Novelle zum Kraftfahrzeugsteuergesetz hat die Reichsregierung ihren Willen bekundet, die Verwendung der nichtflüssigen Treibstoffe unter allen Umständen zu fördern. An dieser Absicht wird die Reichsregierung festhalten.

Tag der deutschen Technik

in Breslau

Breslau, 5. Juni. Anläßlich des Tages der Deutschen Technik fand im Konzerthaus in Breslau eine öffentliche, stark besuchte Kundgebung statt. Die Kundgebung wurde von dem Generalinspektor für das Straßenwesen, Dr. Todt, eröffnet, der besonders herzlich den Reichsverkehrsminister Freiherrn von Eltz-Rübenach begrüßte. Präsident Pietzsch sprach sodann über das Thema „Die Gestaltung nationalsozialistischer Wirtschaftsführung durch technisches Denken". Reichsverkehrsminister Freiherr von Eltz-Rübenach behandelte die „Kraftquellen der Verkehrsmittel". „Nahrung und Kleidung aus deutschem Boden" war das Thema zu dem Stabsamtsführer Dr. Reischle-Berlin sprach. Er umriß die Aufgaben der deutschen Landwirtschaft, mindestens die Ernährung des deutschen Volkes aus eigenem Boden sicherzustellen und darüber hinaus noch den Anteil des deutschen Bodens an der Versorgung mit Kleidung und auch mit gewissen industriellen Rohstoffen nach Möglichkeit zu steigern. Als letzter Redner sprach Dr. ing. e. h. Karl Arnold über „Ingenieurarbeit als Führungsaufgabe".

Steuerbefreiung für neuerrichtete Kleinwohnungen und Eigenheime

Berlin, 5. Juni. Das Reichsfinanzministerium teilt mit: Für neuerrichtete Kleinwohnungen und Eigenheime kann Steuerbefreiung nach den maßgebenden Vorschriften nur dann gewährt werden, wenn die nutzbare Wohnfläche bestimmte Größen nicht übersteigt. Diese Vorschriften sind bindend und müssen unbedingt eingehalten werden. Alle Volksgenossen, die einen Neubau errichten und Steuerbefreiung in Anspruch nehmen wollen, müssen sich rechtzeitig darüber vergewissern, daß die Wohnfläche das zulässige Maß nicht übersteigt. Wer irgend welche Zweifel hat, tut gut daran, den Antrag auf Anerkennung der Steuerbefreiung bereits vor Errichtung des Neubaues beim Finanzamt zu stellen, damit etwaige Beanstandungen noch berücksichtigt werden können. Der Einwand, daß die zulässige Größe aus Unkenntnis der gesetzlichen Vorschriften überschritten worden sei oder daß man sich auf den Architekten verlassen habe, kann keine Ausnahme rechtfertigen.

Erteilt das Finanzamt vor Errichtung des Neubaues auf Grund der eingereichten Unterlagen einen Anerkennungsbescheid, so ist sorgfältig darauf zu achten, daß bei der Ausführung des Baues keine Aenderungen vorgenommen werden, die die Steuerbefreiung hinfällig machen. Sollten sich bei der Nachprüfung solche Verstöße ergeben, so muß die Anerkennung unweigerlich zurückgenommen werden.

Ehestandsdarlehen auch bei vorhandener Aussteuer

In einem Runderlaß des Reichsfinanzministers über die Ehestandsdarlehen wird, wie das NdZ. meldet, festgestellt, daß die zur Verfügung stehenden Mittel gestatten, die Ehestandsdarlehen wieder in der im Gesetz vom 1. Juni 1933 vorgesehenen Höhe zu gewähren. Das bedeutet, daß künftig wiederum, soweit beantragt und soweit die Voraussetzungen gegeben sind, Darlehen in Höhe von 1000 RM. gewährt werden können. In dem Antragsvordruck sind Angaben darüber vorgesehen, für welche Räume die Antragsteller bereits Möbel und Hausgerät besitzen. Diese Angaben sind, so sagt der Minister, nur deshalb angeordnet worden, um, besonders bei Gewährung eines Ehestandsdarlehens in einem Ausnahmefall, Unterlagen dafür zu haben, in welcher Höhe das Darlehen zu bemessen ist. Die Tatsache, daß die Antragsteller bereits die notwendigen Einrichtungsgegenstände besitzen, darf aber nicht dazu führen, daß ihnen die Gewährung eines Darlehens überhaupt versagt wird. Denn die Förderung der Eheschließungen durch Gewährung von Ehestandsdarlehen erfolgt in der Hauptsache zwecks Verminderung der Arbeitslosigkeit und zwecks Arbeitsbeschaffung. Wenn also die Antragstellerin als Arbeitnehmerin aus dem Arbeitsprozeß ausscheidet und die Antragsteller weitere Anschaffungen an Möbeln und Hausgeräten machen wollen, ist ihnen bei Erfüllung aller sonstigen Voraussetzungen ein Ehestandsdarlehen auch dann zu gewähren, wenn sie bereits die notwendigsten Einrichtungsgegenstände besitzen.

Arbeitslosigkeit und Beschäftigung im Frühjahr 1935

Wahrscheinlich bald Unterschreitung der 2-Millionen-Arbeitslosengrenze.

DNB. **Berlin**, 5. Juni. Drei Punkte sind gegenwärtig, wie das Institut für Konjunkturforschung in seinem neuesten Wochenbericht ausführt, für die Entwicklung der Arbeitslosigkeit und Beschäftigung entscheidend:

1. Der Bedarf der Wirtschaft an Arbeitskräften nimmt — in der großen Linie gesehen — weiter zu.

2. Das Tempo, in dem die Beschäftigung „konjunkturell" wächst, hat sich verlangsamt. Das hat zur Folge, daß sich die Einflüsse der Jahreszeit auf den Gang der Beschäftigung — im Gegensatz zu der Entwicklung vor einem Jahr — wieder stärker auswirken.

3. Von dem stattlichen Jahrgang Jugendlicher, die das erwerbsfähige Alter erreicht haben, war in den letzten Monaten ein erheblicher Teil in Lehrstellen und sonstigen Arbeitsplätzen unterzubringen.

Ende April 1933 waren bei den Arbeitsämtern 2,23 Millionen Arbeitslose gemeldet. In der Zwischenzeit — die Zahlen für Ende Mai liegen noch nicht vor — hat die Arbeitslosigkeit zweifellos weiter abgenommen. Mit 2,23 Millionen ist die Arbeitslosigkeit um rund 375 000 niedriger als vor einem Jahr und um nicht weniger als um rund drei Millionen niedriger als vor zwei Jahren. Berücksichtigt man, daß jetzt die Arbeitslosen des Saarlandes (53 000) in den Reichszahlen mit enthalten sind, so ergibt sich, daß die Arbeitslosenkurve den niedrigsten Stand des Jahres 1934 bereits wieder um 88 000 unterschritten hat. Hält der Rückgang der Arbeitslosigkeit im bisherigen Tempo weiter an, so wird aller Voraussicht nach die Zweimillionengrenze bald wieder unterschritten werden.

Wie erwähnt, war die Entwicklung der Beschäftigung in den zurückliegenden Monaten vorwiegend durch die Jahreszeit bestimmt. In den Monaten November 1934 bis Januar 1935 war die Gesamtzahl der (regulär und zusätzlich) Beschäftigten um etwa 1,2 Millionen gesunken. Aber schon vom Februar an begann die Beschäftigung wieder zu steigen, obwohl die Witterung für eine Reihe von Arbeiten garnicht günstig war. Ende April war mit 16,15 Millionen Beschäftigten der winterliche Einbruch wieder ausgeglichen und gleich der höchste Stand seit dem Herbst 1930 wieder erreicht. Das Ansteigen über das Niveau vom Herbst 1934 hinaus ist das untrüglichste Zeichen dafür, daß auch in den zurückliegenden Monaten, in denen die Saisonbewegung das Bild verschleiert hatte, die Konjunkturkurve der Beschäftigung weiter zugenommen hat.

Freilich ist das Tempo der Belebung gegenwärtig langsamer als vor einem Jahr, als die großen Arbeitsbeschaffungsprogramme die Beschäftigung sprunghaft anwachsen ließen. Jetzt, da die damaligen Programme zum größten Teil abgeschlossen sind, so vor allem das Gebäude- und Instandsetzungsprogramm, kann die Beschäftigungssteigerung sich nur noch in ruhigeren Bahnen vollziehen.

Die Zunahme der Gesamtbeschäftigung wird gegenwärtig ganz von der „regulären" Beschäftigung getragen. Die Zahl der „zusätzlich" Beschäftigten hält sich im ganzen ziemlich stabil. Nur vorübergehend war die Zahl der Notstandsarbeiter etwas erhöht worden. — Konjunkturell führend für die gesamte reguläre Beschäftigung ist nach wie vor die Industrie, wenn auch im Winter — wie üblich — die übrigen witterungsabhängigen Teile der Wirtschaft, vor allem die Landwirtschaft, den Umfang der Beschäftigung beeinflußt haben. Die Industrie beschäftigt gegenwärtig (nach den Schätzungen des Institutes für Konjunkturforschung) rund 8 Mill. Arbeiter. Damit ist der Stand vom Herbst vorigen Jahres wieder überschritten.

Die Flottenbesprechungen in London

London, 5. Juni. Die deutsch-englischen Flottenbesprechungen, die am Dienstag fünf Stunden gedauert haben, wurden am Mittwoch früh um 11 Uhr in den Räumen der Admiralität fortgesetzt. Am Mittwoch waren die Mitglieder der deutschen Abordnung Gäste beim Ministerpräsidenten Macdonald. An dem Frühstück nahmen außer der englischen Abordnung der Präsident des Staatsrats, Baldwin, der Außenminister Sir John Simon, der Schatzkanzler Neville Chamberlain, der erste Lord der Admiralität, Eyres Monsell, der Dominien-Minister Thomas sowie der Sohn des Ministerpräsidenten, Molcolm Macdonald, teil.

Lest Eure Heimatzeitung das „Durlacher Tageblatt"

Glocken aus der Tiefe

Roman von K. A. Harth.

Urheber-Rechtsschutz: Mitteldeutsche Roman-Korrespondenz, Leipzig C1

58. Fortsetzung. (Nachdruck verboten)

Hein Tedjen zog den Südwester tiefer ins Antlitz und drückte die Tür nach der mittleren Brüstung auf. Knallend schmetterte sie hinter ihm ins Schloß. — War das ein Sturm! Gut, daß er sein Oelzeug anhatte, da machten die Spritzer wenig aus, die schon bis hier heraufflogen.

Ein grimmiges Lächeln huschte über seine wetterharten Züge. Brüllt nur, ihr Wellen — rast nur an die Klippe und trommelt auf die Stahlplatten des Turms! Den legt ihr nicht um, denn der Turm ist auf Fels gegründet!

Schritt für Schritt zog er sich am Geländer entlang, nach der Rückseite, wo eine Leiter hinauf zum zweiten Ring führte. Aber auch dort fing sich der Wind in seiner Kleidung und hätte gar zu gern den mutigen Mann in die schwindelnde Tiefe gerissen.

Aufatmend, mit durchnäßtem Gesicht und klammen Händen, langte er oben an und trat in den Vermessungsraum. Ein Blick auf den Windmesser ließ ihn zusammenzucken. Das war doch nicht möglich! — Noch einmal stierte er darauf, als traue er seinen Augen nicht. Windstärke 11?! — Und noch immer pendelte der Zeiger höher, schlug zurück und holte weiter aus: 10 — 11 — 12...!

Das Barometer zeigte einen unglaublichen Tiefstand an. Orkan!!

Hatte er es gerufen, oder war er schon nicht mehr Herr seiner Sinne?

Gerade wollte er wieder hinabeilen, um die stampfenden Maschinen abzustellen, als ihn in dem tosenden Lärm der Sturmflut ein Krach aufhorchen ließ.

Das war doch über ihm gewesen, im Scheinwerferraum? — Ein Rieseln wie von feinem Sand folgte.

Was war geschehen?!

Ehe er sich darüber schlüssig werden konnte, fegte eine gewaltige Welle über den Turm. Hein sprang zum Fenster und schraubte die Schutzplatte vor, gleichzeitig erscholl noch einmal dies atemberaubende Krachen, in dem der Leuchtturm heftig zu schwanken begann. Und schon schrillten die elektrischen Alarmglocken.

Des Sturmes nicht achtend, der ihn jede Sekunde ins Meer schleudern konnte, zwängte sich Hein durch die Tür auf den Rundgang. Der aufkreischende Wind ließ ihn das Geländer nicht fassen, mit ausgebreiteten Armen mußte er sich fest an die Wand pressen. Jeden Fuß breit erkämpfte er sich.

Endlich stand er dort, wo die Leiter hinauf zum Signallicht wies. Da riß er die Augen auf und starrte in die Höhe, während lahmendes Entsetzen nach seinem Herzen kroch: die Bedachung des Leuchtturms war glatt abgerissen!

Nun gab es nur eins noch — so schnell wie möglich die Maschinen abstellen, damit kein Unglück passierte. Denn stets machtvollere Brecher gingen über den Turm, rüttelten an den Scheinwerfern und flossen durch die gesplitterte Decke in den Turm ab. Die Gefahr bestand, daß auch sie noch über Bord stürzten, wenn das Wetter nicht nachließ.

Aber der Sturm wurde im Gegenteil nur wilder. Hemmungslos jagten die Wogen über den trotzigen Riesen, schlugen die Stahlplatten von seiner Wandung los und warfen sich grell jauchzend an die schutzlosen Lampen.

Noch bevor Hein die Hand an der Schalttafel hatte, polterten sie prasselnd in die Tiefe.

Keuchend riß er den Hebel aus, das Stampfen verstummte. Nur die Brandung noch hatte das Wort. Mit irren Augen sah er sich um. Kein Kabel verband ihn mit dem Festland oder der Insel wenigstens. Doch was hätte es auch genutzt? Rettung war unmöglich!

Tiefer steigen hieß es, wenn er nicht von dem sicher nachstürzenden Mittelstück erschlagen werden wollte. Tiefer steigen — und auf das Ende warten.

Karin — blondes, liebes Mädchen! weinte sein Herz. Aber rasch fuhr er sich über die Augen. Seemannslos — — Furchtlos wollte er sterben — ehrlich und treu!

Kaum nahm sein Auge die Verwüstung wahr, die der Sturm angerichtet, als er in Schweiß gebadet am Sockel anlangte. Der Mast mit dem Sturmball war fortgefegt, die Mauer fehlte, und der Turm? — Finster blickte er empor und duckte unwillkürlich die Schultern: der Leuchtturm sank eben donnernd in sich zusammen! — Was die Wellen nicht wegtrugen, häufte sich über dem Erdgeschoß, das bald ganz von den wirbelnden Wassern umschlungen war.

Da zuckte ein Gedanke in Hein Tedjen auf. Dort hinter der Tür ruhte ja noch der alte Jan! Hinein zu ihm, vielleicht war das die Rettung!

Mit umherliegenden Balken und Eisenteilen berannte er die rostige Tür so lange, bis sie nachgab und strudelnden Wogen freien Lauf ließ...

Weit offenen Auges sah Hein eine Mädchengestalt mit den saugenden Strudeln kämpfen, dann warf er sich kraftvoll hinein, ihr entgegen. Das war doch Karin?!

Er fing die Ohnmächtige in seinen Armen auf und trug sie hinaus. Bleiben konnten sie nicht, denn der Sturm tobte unvermindert, das Wasser stieg...

Da kletterte er mit seiner Last auf die Trümmer hinauf und band seine heißgeliebte Karin an dem Rest des Geländers fest. Sorgende Zärtlichkeit wallte in ihm auf, wie er mit zusammengebissenen Zähnen ihr gramentstelltes Gesichtchen betrachtete. Wenn sie nur sprechen könnte! Wie kam sie hierher?!

An die einbrechende Nacht mit ihrer Gefahr des Fortgespültwerdens dachte er nicht. Nur anschauen und immer wieder zärtlich streicheln mußte er sie.

Und die Flut stieg stetig...

*

Mutter Tedjen war heute früher aufgestanden, als gewöhnlich.

(Fortsetzung folgt.)