

# Rheinsberger Zeitung

Amliches Veröffentlichungsblatt der Stadt Rheinsberg



**Bezugs-Preis**  
In unserer Geschäftsstelle haben bei den Abholstellen  
auf dem Bezugs durch die Post 1,00 Mark. Durch  
den Briefträger oder durch Boten frei ins Haus gebracht  
1,10 Mark.

Für die Schriftleitung  
verantwortlich  
Carl Eburnann

Druck und Verlag  
C. Eburnanns Buchdruckerei,  
Rheinsberg

**Anzeigen**  
Für dieses Dienstag, Donnerstag und Sonnabend er-  
scheinende Blatt werden mit 0,20 Mark für die 6 ge-  
plante Beilagen oder deren Raum berechnet und bis  
vormittags 10 Uhr vor jedem Erscheinungstage erbeten.

Nr. 124      Fernsprecher      Dienstag, den 21. Oktober 1930.      Nummer 37      36. Jahrgang

Berlin, den 20. Oktober 1930.

## Chronik des Tages.

Reichspräsident von Hindenburg empfing eine Ab-  
ordnung der Deutschen Akademie.  
Auf einer Eisenbahnstrecke bei Hannover wurde  
erstmals ein „Propeller auf Schienen“, ein Propeller-Trieb-  
wagen, vorgeführt, der eine Fahrgeschwindigkeit von 150  
Kilometern erreichte.  
Der Verrentenmann der Reichs-Eisenbahn hat den  
Preis in Höhe von 1500 Mark angeteilt Reinhard Goering  
für sein Schaufpiel „Die Sidolpepedition des Kapitän  
Scott“ zuerkannt.  
Am 18. Lebensjahre starb in Berlin General-  
leutnant v. D. Webers.  
Bei einer Schießerei zwischen Nationalsozialisten  
und Kommunisten in Bernau wurden acht Personen verletzt.  
Die Verhaftung bei der Hebelberger Wohnungsbau-  
gesellschaft werden jetzt mit 2,6 Millionen Reichsmark  
angegeben.  
Bei nächtlichen Ausschreitungen in Karlsruhe wur-  
den zwei Personen schwer und eine leicht verletzt.

## Neue Abbrüstungsstagung.

Aus Neuport wird die Abfahrt der amerikanischen  
Abordnung für die zu Anfang November nach Genf  
einberufenen Abbrüstungskommission des Völkerbundes  
gemeldet. Führer der Delegation sind der Vorkonferenz-  
der Vereinigten Staaten in Wülfel, Gibson, und  
der Gewandte in der Schweiz, Wilson, Leber, die  
Instruktionen, die Präsident Hoover der Abordnung  
erteilt hat, sind von amtlicher Seite Mitteilungen nicht  
gemacht worden. Man hört jedoch, daß auch die Ver-  
einigten Staaten von einer Fortsetzung der bisherigen,  
von föhlichen Verhandlungsmethode nichts wissen wol-  
len. So berichtet z. B. die Londoner „Times“ aus  
Washington:  
„Es scheint kein Zweifel zu bestehen, daß die  
Vereinigten Staaten beabsichtigen, durch das Ge-  
weicht ihres eigenen Einflusses und mit Unterstützung  
der britischen Regierung der Ueberzeugung gelangt zu  
verschaffen, daß den Arbeiten der Vorbereitenden  
Kommission ein Ziel gesetzt und das größere Werk in  
Angriff genommen wird, zu dem sich die Nationen  
durch den Verfaller Vertrag verpflichtet (!) ha-  
ben. Es scheint tatsächlich, daß die Liquidierung  
der Vorbereitenden Kommission das Haupt-  
ziel, wenn nicht das einzige, der amerikanischen De-  
legation im gegenwärtigen Zeitpunkt ist! Fragen wie  
die Verpachtung der Luft- und Landtruppen sowie  
die Begrenzung der Luft- und Landtruppen sowie  
die amerikanische Angelegenheiten angesehen, auch besteht  
kein Optimismus in der Frage der Vereinfachung ge-  
wisser Mächte, eine allgemeine Konferenz einzuberufen.  
Amerika glaubt jedoch, daß die Zeit gekommen ist,  
die Arbeit der Vorbereitenden Kommission zu beenden,  
wenn die Mehrheit- und Minderheitsbericht zu entwerfen,  
die der Welt bekanntzugeben und geduldig (!) auf das  
größere Ergebnis zu warten.“

Damit dürfte die vorläufige Politik der ameri-  
kanischen Abbrüstungsdelegation richtig gekennzeichnet  
sein. Mag man an sich in den Vereinigten Staaten  
nicht minder imperialistisch denken als in Paris, so  
ändert diese Ueberzeugung doch nichts an der ge-  
wöhnlichen Tatsache, daß für die Vereinigten Staaten  
in Angriff und Verteidigung — der Dollar und  
nicht die Geschäfte die Hauptrolle darstellt. Wäp-  
fening kann daher erheblich und kräftig gegen die europäi-  
schen Mächtigkeiten anknüpfen und dürfte dazu auch schon  
wenn nötig, um für später, durch etwaige not-  
wendige Zugeständnisse in der Frage der Kriegsschulden  
nicht der Gefahr ausgesetzt, Frankreich den von  
weiterer Festungen und Kriegsschiffe ungewohnt zu er-  
widern.

Aber auch unter Berücksichtigung dieser Momente  
ist die Ansicht für einen erfolgreichen Abschluß  
der vorbereitenden Abbrüstungsstimmung nicht unbedingt  
hoffig. Seit Jahren „arbeiten“ in Genf Abbrüstungs-  
kommissionen, sind Resolutionen entworfen und Para-  
graphen eines Abbrüstungsabkommens entworfen wor-  
den, und doch sind in allen diesen Jahren die Mühen  
nicht kleiner, wohl aber die Differenzen zwischen  
den entworfenen Ländern und den Staaten mit voller  
Waffenfreiheit größer geworden.

Damit hat die „vorbereitende“ Abbrüstungskom-  
mission ihre Existenz auf jeden Fall verwirkt! Sie hat nur  
die Aufgabe, sich selbst aufzuheben und den Weg  
für die Abbrüstungs-Konferenz freizumachen. Im  
Völkerbundsekretariat ist man diesmal guter Dinge  
und glaubt, daß tatsächlich so etwas wie ein Abbrüs-  
tungsabkommen aus der bevorstehenden Kommissions-  
tagung hervorgeht wird. Da man aber mit diesem  
Entwurf viel weit anfangen können, ist und damit,  
wenn man doch damit rechnen, daß die Staaten, die  
nicht Frankreich, an der bestehenden Ordnung nichts zu  
haben finden, jede Neuregelung mit Vorbehalten be-  
trachten werden, dann deren sie — zumindest bis zur Ab-  
brüstungskonferenz — freie Hand behalten.

Wenn die Vorbereitende Abbrüstungskommission  
wirklich in diesem Jahr ihre unerfreulichen „Arbeiten“  
zum Abschluß bringt, dann würde es Aufgabe des  
Völkerbundes sein, den Termin für die Einberu-  
fung der Weltabbrüstungskonferenz festzu-  
setzen. In dem von der letzten Völkerbundsversammlung  
angenommenen Bericht des Abbrüstungsausschusses  
ist ein fester Termin zwar noch nicht genannt. Es  
wird aber ausdrücklich in dem Bericht darauf hinge-  
wiesen, daß die Völkerbundsversammlung die Einberu-  
fung dieser Konferenz im Laufe des Jahres 1931  
gewünscht hat.

Für Deutschland kommt es darauf an, daß die end-  
gültige Entscheidung über die Abbrüstungsfrage dem  
Deutschen Reiche die volle Gleichberechtigung in  
den Fragen der nationalen Sicherheit gibt, diese  
Gleichberechtigung kann keinem Volke bestritten, uns  
aber selbst nach dem Verfaller Vertrag nicht ver-  
weigert werden, weil auch nach diesem Dokument die  
deutsche Entlohnung nur der Anfang der allgemeinen  
Abbrüstung sein sollte. Ein Land aber, das wie Deutsch-  
land wegen unverschuldeter Nichterfüllung unverschul-  
deter Bestimmungen des Verfaller Vertrags viel hat  
erduhen müssen, das kann von der Erfüllung der we-  
nigen Paragrafen, die in diesem Diktat der Gewalt  
zu seinen Gunsten sprechen, keinen Schritt abgeben!

## Start eines Schienen-Zeppelins.

Erstgärtige Probefahrt. — 200 Kilometer Stunden-  
geschwindigkeit. — Erster Schritt zur Propeller-  
Eisenbahn.

Am 19. Oktober, 20. Oktober.  
Die Geschichte der letzten Erfindungen hat  
eine neue Größe von unvorstellbarer Tragweite zu  
zeichnen. Die Deutsche Flugbahn-Gesellschaft, be-  
kannt durch ihre jahrelangen Studien über verkehrs-  
technische Fragen, führte auf dem Zwickauer Moor, zwi-  
schen Hannover und Celle, auf der einst die Doppel-  
deutschen Flaketenwagen ihre ersten Fahrten unternahm, einen  
„Zeppelin auf Schienen“ vor und erzielte damit einen  
vollen Erfolg. Vielleicht wird der Tag der Probefahrt  
einmal historische Bedeutung erlangen!

Bei dem „Zeppelin auf Schienen“ handelt es sich  
um einen Propeller-Triebwagen, der bestimmt ist, an  
die Stelle der heutigen größeren Beförderungseinhei-  
ten, wie sie die D-Züge mit ihren zehn Riesenzug-  
maschinen darstellen, einen schnelleren Verkehrsverkehr zu  
setzen.

Der Probefahrt wohnte ein großer Kreis gela-  
dener Gäste bei, die mit gespannter Aufmerksamkeit  
auf das Ereignis warteten. Ihre Geduld wurde  
zunächst auf die Probe gestellt, denn es gab eine  
keine Verpachtung, aber dann war es so weit. Kaum  
schon aus dem Waldesdunkel ein silbergraues Ange-  
heuer hervor und rasch mit Höchstgeschwindigkeit und unter  
durchbarem Motorengetöse über die acht Kil-  
ometer lange Versuchsstrecke dahin.

Nach der Probefahrt wurde das Fahrzeug, das  
wie eine Kreuzung zwischen einem kleinen Zeppelin  
und einem Kleinwagen größten Formats annahm,  
allerlei einer genauen Betrachtung unterzogen.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 150  
Kilometer, die größte etwas über 180, doch hätte  
sich hier, eine längere Versuchsstrecke vorausgesetzt,  
noch weit mehr herausziehen lassen! Auf Grund der  
bei den bisherigen Versuchen gemachten Erfahrungen  
dürfte normalerweise eine Durchschnittsgeschwindigkeit  
von 200 Kilometer unter allen Umständen erreicht  
werden können.

## Der Aufbau des Schienen-Zeppelins.

Der Aufbau des Fahrzeuges ist 20 Meter lang.  
Von vorn nach hinten besteht er u. a. aus dem Steuer-  
raum, einem Nachraum mit 12 Sitzen für  
die Fahrgäste, dem Eingangsraum mit Antriebe und  
einem Ausgänger mit 12 Sitzen für die Gäste.  
In beiden Seiten entlang laufen große Doppelstern-  
flächen. Der Wagenkörper hat ein hohes und dreieckiges  
Skelett, das in statisch in sich geschlossenes räumliches  
Fachwerk darstellt. In der Hauptsache ist bei dem  
Bau Stahl verwendet worden.

Der Motor leistet maximal 500 PS, aber schon  
200 genügen, um den 18 500 Kilogramm schweren Wa-  
gen mit dem Fahrgeschwindigkeit plus 40 Fahrgästen im  
160-Kilometer-Tempo vorwärts zu schieben.  
Neue ungeahnte Perspektiven für die Eisenbahn  
eröffnen sich.

Gelingt es, der Propeller-Eisenbahn den  
Weg freizumachen, dann kann die Eisenbahn die Sicher-  
heit des Bahnverkehrs mit der Schnelligkeit des Flug-  
verkehrs vereinigen und durch einen ständigen Schnell-  
verkehrsverkehr die Entfernungen zwischen den  
großen Wirtschaftszentren auf ein Minimum herab-  
drücken.

Allerdings wird es bis zur Erreichung dieses Zieles  
bei aller Anerkennung der Erfolge der ersten Probe-  
fahrt noch harter Arbeit und Mühe bedürfen.

## Evangelisch-soziale Rundgebung.

Abschluß des kirchlich-sozialen Kongresses. — Arbeits-  
losigkeit und Reparationen.

Mit einer von vielen Tausenden besuchten Ver-  
sammlung fand der kirchlich-soziale Kongress in Vie-  
feld nach mehrtägiger Verhandlungsdauer seinen Ab-  
schluß. In einer von Prof. D. Weid an die Öffentlichkeit  
mit der Frage: Soll Deutschland an Arbeitslosigkeit  
und Selbstverleugnung untergehen? Am einzelnen ge-  
richtete Prof. Weid ein ernstes Wort der feierlichen Hinter-  
gründe der Arbeitslosigkeit, wobei er der Kirche die  
verantwortungsvolle Aufgabe zuwies, ewige Kräfte  
in einem scheinbar ohne Hoffnung und Zukunft dahin-  
lebenden Volke zu wecken.

Entscheidend für die Lösung des Arbeitslosen-  
problems sei letztlich die Frage einer Revision des  
Youngplans. Unter stärkstem Beifall der Versammel-  
ten stellte der Redner fest, daß über die Notwendigkeit,  
einer solchen Revision, die der deutschen Volkswirt-  
schaft den letzten Anstößen entziehen, es keine parti-  
politischen Streitigkeiten mehr geben dürfe.

Generalsuperintendent Böllner richtete ein er-  
ntes Wort religiöser Bestimmung an die Versammelten.  
Abschließend fand die Rundgebung mit Darbietungen eines  
Massen-Posaunenchores einen würdigen Ausklang.

## Lastenabbau und Mehrarbeit.

Eine Entschleunigung des Deutschen Groß- und  
Ueberseehandels.

Der Reichsverband des Deutschen Groß- und  
Ueberseehandels beendete seine Berliner Tagung, nach-  
dem Reichstanzler Dr. Brüning seine angelegte  
Rede wegen der Verhandlungen im Reichstag abgele-  
gte hatte, mit der einstimmigen Annahme einer Ent-  
schleunigung.

In dieser Entschleunigung wird der neue Wirt-  
schafts- und Finanzplan der Reichsregierung als ein  
Anfang zur Gesundung der öffentlichen und der  
Privatwirtschaft begrüßt und eine Ergänzung des  
Regierungsprogramms durch Sanierung der Arbeits-  
losenversicherung, durch den Abbau der Einkommen-  
und der Hauszinssteuer, der Durchsicherung einer Ver-  
waltungsreform in Reich, Ländern und Gemeinden,  
und schließlich durch die Einschränkung der wirtschaft-  
lichen Betätigung der öffentlichen Hand gefordert. Die  
Notwendigkeit eines Agrarprogramms wird betont, eine  
Änderung des bisherigen Systems der Handelspolitik  
dagegen abgelehnt.

Von Bedeutung ist ein in der Entschleunigung ent-  
haltener Hinweis, wonach die Reparationslasten in  
ihrer jetzigen Höhe für Deutschland untragbar sind,  
zumal infolge der internationalen Preisbildung und  
der Goldwertberichtigung die Reparationslasten eine  
Verstärkung und damit für Deutschland eine Ver-  
schärfung erfahren haben.

Der Schlußsatz der Entschleunigung lautet: „Der  
Groß- und Ueberseehandel ist sich bewußt, daß seine  
Lage nicht allein durch die Lastenentlastung behoben wer-  
den kann, auch ist er durchaus bereit und gewillt,  
durch gesteigerte Leistungen der deutschen Volkswirt-  
schaft seine Unverletzlichkeit zu beweisen.“

## Kleinarbeit im Landtag.

Eine kurze Sitzung.

Berlin, den 18. Oktober 1930.  
Im Preussischen Landtag richtet sich das Interesse  
auf die für Dienstag bevorstehenden Abstimmungen.  
Nach Abschluß der Aussprache über die Aufhebungs-  
anträge wurden noch einige kleinere Vorlagen erledigt,  
denen am Montag die erste Lesung folgen wird. Ein  
Gesetzesentwurf über die Erneuerung des Stadtrates  
Marburg wurde dem Gemeindevorstand zur Weiter-  
beratung überwiesen. Die vom Handelspolitischen Aus-  
schuß ausgearbeiteten Bergarbeiter-Anträge wurden bis  
auf die Abstimmungen, die gleichfalls am Dienstag  
stattfinden werden, erledigt. Desgleichen der deut-  
sche nationale Antrag auf zeitweise Beschneidung der  
Freizügigkeit nach Berlin. Bei der Beratung  
eines weiteren deutschen internationalen Antrags, der die Ab-  
sicherung jedes Zuges zur Teilnahme an den Ver-  
sicherungen fordert, und der im Ausschuß abgelehnt  
worden ist, erklärte der Volkspartei-Redner Schwarzhaub,  
die grundsätzliche Pflicht der Beamten und Lehrer  
zur Teilnahme an Versicherungsleistungen müsse anerkannt  
werden, Zugsmaßnahmen seien jedoch abzulehnen.  
Weitere Redner meldeten sich nicht zu Wort.