

Rheinsberger Zeitung

Amfliches Veröffentlichungsblatt der Stadt Rheinsberg

Bezugs-Preis

in unserer Geschäftsstelle sowie bei den Abholstellen und beim Bezuge durch die Post 0,90 Mark. Durch den Briefträger oder durch Boten frei ins Haus gebracht 1,00 Mark. — D. L. 1. 680

Für die Schriftleitung und den Anzeigenteil verantwortlich
Carl Furmann



Druck und Verlag
C. Thurnmanns Buchdruckerei,
Rheinsberg

Anzeigen

für dieses Montag, Mittwoch und Freitag erscheinende Blatt werden mit 6 Pfennigen für die 6-spaltige Zeile und deren Raum berechnet u. bis vorm. 10 Uhr vor jedem Erscheinungstage erbeten.

Nr. 21

Fernsprecher

Montag, den 17. Februar 1936.

Nummer 37

42. Jahrgang

Internationale Autoschau

50 Jahre Kraftwagen.

Am 29. Januar 1886, also gerade vor 50 Jahren, ließ sich Carl Benz das erste Automobil patentieren. Wir betrachten Benz und Daimler als die Erfinder des Automobils. Beide haben unabhängig voneinander gearbeitet und sind unabhängig voneinander auf den Gedanken des Benzinwagens gekommen, der bestimmt war, das Verkehrswesen grundlegend umzugestalten. Wie alle umwälzenden Neuerungen, so hat auch die Idee des Automobils Hindernisse und Schwierigkeiten zu überwinden gehabt, sie ist aber dann, als sie einmal praktische Wirklichkeit geworden war, mächtig mit Automobilschwärme vorwärts gewickelt. Im Jahre 1935 gab es in der Welt 35 Millionen Kraftwagen.

Die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung in Berlin, die vom 15. Februar bis zum 1. März dauert und die nun eröffnet worden ist, bedeutet also eine stolze Schau über das, was vor einem halben Jahrhundert aus kleinen Anfängen heraus in deutschen Werkstätten erfunden und geschaffen worden ist. Sie wird gleichzeitig Zeugnis von den großen Erfolgen der Motorisierung ablegen, die in den drei Jahren der Regierung Adolf Hitlers mächtig gefördert worden ist. Damals befand sich mit dem ganzen Wirtschaftsleben auch die Industrie der Kraftfahrzeuge in einer Periode des Niederganges. Durch die Initiative der Regierung und durch eine großzügige Regelung der Steuerfrage hat sich dann eine Entschärfung durchgesetzt, die in Deutschland die Fiktion der Erzeugung von 1932 bis 1934 verdreifachte. Der Bau der Reichsautobahnen hat darüber hinaus neue Wege gewiesen, die dem Kraftfahrzeug in der Zukunft seinen Platz neben der Eisenbahn und dem Flugzeug sichern. Die letzten großen Erfolge der deutschen Kraftfahrzeuge und der deutschen Rennfahrer im In- und Ausland haben den Ruf der deutschen Automobilindustrie in alle Welt getragen. Die Zahlen beweisen, daß auch die deutsche Autofahrt wieder im Steigen ist und daß die deutsche Wirtschaft ihren Anteil an der Motorisierung der Welt behalten hat. Das will angesichts der großen Ueberlegenheit kapitalstärkiger und weiträumiger Länder wie der Vereinigten Staaten und Kanada schon etwas bedeuten.

Die Bedeutung des Treibstoffes für die zunehmende Motorisierung ist uns gerade in diesen Wochen durch den Streit um die Oelfantionen gegen Italien besonders klar geworden. So sind die Bemühungen in allen Ländern verständlich, einen Treibstoff zu finden, der von dem Monopol ferner Oelfelder unabhängig macht. „Die Straße frei für das Kraftfahrzeug“ ist die Losung unserer Zeit. Das Plakat der diesjährigen Autoausstellung zeigt das vom Verkehr der Automobile durchstufte Brandenburger Tor. Damit ist symbolisch zum Ausdruck gebracht, daß Deutschland ein Mittelpunkt für die Welt der Kraftfahrzeuge ist und auch für den Kraftfahrzeugverkehr bleiben will. Wirtschaftlich in der Anschaffung und im Betrieb, zuverlässig im Gebrauch, frei von jedem Experiment, vielfach eingestuft auf heimische Treibstoffe, ausgerüstet mit neuesten Zubehörteilen, dabei nicht teuer, sondern im Preis herabgesetzt, äußerlich gefornmt nach der erprobten Chromlinie, verbesserte Fahreigenschaften, teilweise schon in der Schnelligkeit eingerichtet auf die Ausnutzung der Verkehrsverbesserungen auf den Reichsautobahnen, und schließlich einfach in der Wartung — das sind die hervorsteckenden Eigenschaften der 600 Fahrzeuge, die auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1936 zur allgemeinen Begutachtung und zum Kauf bereitstehen. Diese 25. Autoschau in Deutschland ist zugleich die zehnte in Berlin. In über tausend Ständen auf einer Fläche von 50 000 Quadratmetern zeigen hier die Aussteller, was im vergangenen Jahre konstruierte und gezeichnete Arbeiter und Ingenieure an den alten, erprobten Modellen Neues und Besseres herausgeholt haben. Ein gewinnhafter Besuch aller Stände ergäbe einen „kleinen“ Spaziergang von 20 Kilometern. Das ist die diesjährige Schau der Autos, Anhänger, Motorräder, Zugmaschinen und Zubehörteile, die der Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie unter Vermittlung einer Ueberladung außerordentlich übersichtlich gestaltet hat.

Auch die Reichsbahn ist in diesem Jahr auf der Ausstellung erschienen, um Fahrzeuge und Geräte, deren Verwendung und Einsatz im letzten Jahr in größerem Umfang erfolgt ist, zu zeigen. Fahrzeuge für Schmelzlasttransporte und zum Transport von ganzen Eisenbahnwagen sind auf dem Reichsbahnstand zu finden, ebenso ein Kraftfahrzeug, das zum schnellen und zeitparenden Entleeren von Schüttgütern besonders eingerichtet ist. Ebenso sieht man die von der Reichsbahn auf den Reichsautobahnen eingesetzten Omnibusse. Als größter deutscher Kraftfahrzeughersteller beteiligt sich auch die Deutsche Reichspost an der Ausstellung. Sie zeigt u. a. einen zur beleuchteten Bearbeitung und Beförderung der Post auf weite Entfernungen, zum Beispiel auf Autobahnen, gebrauchten Kraftpostwagen. In der Ehrenhalle der Ausstellung stellt die Deutsche Reichspost einen der ersten Postkraftwagen aus, der im Juni 1905 auf der Strecke Bad Fils — Benggries in Betrieb genommen worden ist. Zur Zeit beträgt die gesamte Wagenzahl der Reichspost rund 15 000 Kraftfahrzeuge und 8700 Anhänger.

Autobefug ist kein Vorrecht

Der Führer fordert den deutschen Volkswagen

Die IV. Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1936, gleichzeitig die 25. Ausstellung der deutschen Automobilindustrie, ist mit einer großangelegten, für die ganze Industrie richtungweisenden Rede des Führers und Reichskanzlers feierlich eröffnet worden. Der Feier wohnten die Reichsregierung, fast das gesamte diplomatische Korps, die Reichs- und Gauleiter, zahlreiche Staatssekretäre, namhafte Vertreter der SA, der SS, und des NSKK, sowie anderer Gliederungen der Partei, viele Offiziere der Wehrmacht und Vertreter der Industrie, der Wirtschaft und des Handels bei.

Die ganze Umgebung des Ausstellungsgeländes am Kaiserdamm stand seit den frühen Morgenstunden im Zeichen dieses großen wirtschaftlichen Ereignisses. Tausende von Kraftwagen, die nach ihren Nummernschildern nicht nur aus ganz Deutschland, sondern auch aus verschiedenen ausländischen Staaten kamen, hatten die Hallen am Funkturm zum Ziel. Das größte Interesse galt der Halle I, in der in einem riesigen, von der Personenausstellung abgegrenzten Veramlungsraum die Eröffnungsfeier stattfindet. Große Bilder, die den Führer bei geschäftlichen Ereignissen zeigen, und Aussprüche des Führers über die Bedeutung des Kraftwagens schmücken die Wände. 12 Säulen, mit dem Hohenzeichen geschmückt, tragen einen riesigen Baldachin, von dem ein fünfsterig gefornmtes Latentretz grüßt. An der Stirnseite ist das Podium für die Ehrengäste aufgebaut. Zur Rechten und Linken haben das Weibarmmonische Orchester und die Kapelle der Panzertruppen Platz genommen. An der 10. Säule des NSKK runden vor dem großen trennenden Vorhang nach der Auhalle hin das Bild des Eröffnungsortes ab. Ein Kraftfahrzeugzug hat vor der Halle I mit Fahnen Aufstellung genommen. Lange vor der angelegten Zeit füllten Heilrufe vom Kaiserdamm aus

die Ankunft des Führers

Vor der Halle wird der Führer von Korpsführer Hühnlein und dem Präsidenten des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie Allmers, begrüßt. Unter den Klängen des Präliminarorchesters schreitet der Führer in Begleitung des Korpsführers Hühnlein die Front der angetretenen NSKK-Formationen ab. Unmittelbar am Eingang übergeben einige BMW-Mädchen dem Führer kleine Blumensträuße.

In der Vorhalle sind Werksangehörige zahlreicher an der Ausstellung beteiligter Firmen in ihren blauen Arbeitskleidern angetreten. Jeden einzelnen in der ersten Reihe begrüßt der Führer mit Handschlag und geht dann mitten in die blaue Schaar der Werksangehörigen hinein, um sich kurz mit diesem und jenem zu unterhalten. Ein brausendes Heil folgt ihm, als er den Ehrenraum betritt, und nochmals donnert ihm ein Heil nach, als der persönliche Adjutant des Führers, Obergruppenführer Brücker, sämtliche angetretenen Werksangehörigen die Einladung des Führers zu einem Besuch in der Reichskanzlei übermitteln.

Der Badenweiler Marsch klingt auf. Die dreitausend Ehrengäste erheben sich von ihren Plätzen, als der Führer erscheint und seinen Platz einnimmt. Unter den zahlreichen Ehrengästen befindet sich auch der greise Dr. Bosch, der mit seiner bahnbrechenden Erfindung der Rundkerze ein 50jähriges Jubiläum feiert. Das Weibarmmonische Orchester intoniert den Huldigungsmarsch von Wilt und leitet über zur Begrüßungsansprache des Präsidenten der deutschen Automobilindustrie.

Gheimrat Allmers

schildert die ungeheure Entwicklung des deutschen Automobilwesens seit der Machübernahme durch den Nationalsozialismus und damit dem Führer für alles, was er für die deutsche Automobilindustrie getan hat. Es ist eine wahrhaft stolze Erfolgsrechnung, die er als würdigen Dank dem Führer erstatten kann.

Der Jahresablauf von Kraftwagen betrug im Jahre 1932 nur 44 000, im Jahre 1935 dagegen 215 000. Der Absatz der Kraftäder stieg im gleichen Zeitraum von 46 000 auf 116 000. Die Gesamtzahl der abgesetzten Kraftwagen und Kraftäder ist für 1935 331 000. Inzwischen sind das nur die Zahlen des Inlandsabzuges, und zwar ohne die Lieferungen an Reichswehr, Reichsbahn und Reichspost. Wertmäßig ist der Gesamt-Inlandsablauf der Automobil- und Zubehörindustrie im Jahre 1935 1,2 Milliarden RM. Einzuzurechnen in dieser stolzen Leistung ist die Wunderertele unerbörten Siege unserer Rennwagen. Auf den 14 größten internationalen Rennen waren 13mal deutsche Wagen siegreich. Das ist für deutsche Erzeugnisse eine Auslandspropaganda ohne gleichen. Trotz aller Schwierigkeiten gelang es, die Ausfuhr im abgelaufenen Jahr, wertmäßig gerechnet, zu steigern um 65 Prozent bei Kraftwagen und um 121 Prozent bei Kraftködern. Eine großangelegte Organisation, die Exportgemeinschaft der deutschen Automobilindustrie, wird dahin streben, die Exportziffern noch in ganz anderem Maße zu steigern.

Präsident Allmers verjichtete auf die Behandlung wichtiger Fragen, unterließ es aber nicht, auf die allernueufe

Errungenschaft der Automobilindustrie hinzuweisen: den Personenkraftwagen mit dem Dieselmotor. Der Wagen sei nicht als großer teurer Wagen geschaffen, da hätten es die Konstrukteure leichter gehabt, sondern in einer mäßigen Preislage als Wagen der Mittelklasse.

Grüß und Dank der Arbeiterschaft

Nachdem der Präsident des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie, Allmers, ein dreifaches Sieg-Heil auf den Führer ausgebracht hatte, in das die dreitausend Ehrengäste, unter ihnen zahlreiche Werksangehörige, begeistert einstimmten, richtete der Werksangehörige Senfleben im Namen der Werksangehörigen aller Betriebe der Automobilindustrie das Wort an den Führer. Unter dem Beifall der Anwesenden führte er aus:

Mein Führer!

Sch bin glücklich darüber, Ihnen Grüß und Dank meiner vielen tausend Arbeitskameraden überbringen zu dürfen. Es ist nicht unsere Art, viele Worte zu machen. Dafür kommt unter Dank aus vollem Herzen. Viele von uns waren noch vor wenigen Jahren zur Arbeitslosigkeit verdammt. Das bedeutete Hunger und Entbehrung für uns, unsere Frauen, unsere Kinder. Dabei lächelte uns unter dem System der Novemberrepublik garbe Hoffnungslosigkeit.

Heute dürfen wir wieder am Arbeitsplatz stehen, und dafür gilt Ihnen, mein Führer, nicht nur unser Dank, sondern auch der unserer Frauen und Kinder.

Aber auch unsere Arbeit selbst hat sich seit Ihrer Führung verändert. Südliche Intellektuelle und marxistische Bonzen hatten uns früher einreden wollen, daß unsere Arbeit nur den einen Zweck haben könne, von profitgierigen Klassenfeinden ausgebeutet zu werden.

Heute haben wir alle, gerade auch in der Automobilindustrie, den tiefen Sinn unserer Arbeit erkannt. Unter Ihrer Aufsicht und Führung arbeitet die ganze Automobilindustrie, Unternehmer, Ingenieure und Arbeiter, für die Gesamtheit des deutschen Volkes. Wir sind stolz darauf, heute unseren Volksgenossen angesichts dieser Ausstellung zurufen zu können: Alle diese Arbeit tun wir für euch.

Wenn der Ablauf der deutschen Automobilindustrie seit Ihrer Machtergreifung von Jahr zu Jahr steigt, wenn unsere Erzeugnisse mit die besten der Welt geworden sind, und wenn wir durch die wachsende Ausfuhr dem deutschen Volk Deutsches, Arbeit und Brot schaffen können, so erfüllt uns das mit jener einzigartigen Genugtuung, die nur die dem Volk gegenüber erfüllte Pflicht geben kann. Darum danken wir Ihnen, mein Führer! Die Arbeiterschaft der deutschen Automobilindustrie wird stets das tun, was Adolf Hitler von ihr erwartet.

Dann dankte im Namen seiner Kameraden

Rennfahrer von Brauchlisch

dem Führer dafür, daß er durch seine Maßnahmen die technischen Voraussetzungen für die Rennerfolge der letzten Jahre geschaffen habe. Diese Erfolge wären aber nicht möglich gewesen, wenn nicht zugleich der Führer den Glauben an die deutsche Zukunft gegeben hätte. Das Vorbild des Führers und sein Werk verpflichtete die Rennfahrer, ihr ganzes Können, ja, ihr Leben für das deutsche Volk daranzusetzen, um auch in diesem Jahre wieder die stolzen Fahnen des Dritten Reiches auf den Rennplätzen Europas wehen zu lassen.

Der Führer spricht

Mit starkem Beifall empfingen betrat der Führer und Reichskanzler das Rednerpodium zu seiner Eröffnungsansprache, in der er dem Autobau neue Wege wies und dabei mit Nachdruck auf die Schaffung des deutschen Volkswagens hinwies. Adolf Hitler führte in seiner Rede u. a. aus: Seit ich zum ersten Male die Ehre hatte — damals noch im Auftrag des vereinigten Herrn Reichspräsidenten — die deutsche Internationale Automobil-Ausstellung in Berlin zu eröffnen, sind drei Jahre vergangen. Am 11. Februar 1935 sprach ich die Hoffnung aus, daß es dem Volkswagenwerk aller verantwortlichen Stellen gelingen würde, gerade auf dem Gebiet unseres nationalen wirtschaftlichen Lebens eine Befruchtung zu erreichen, auf dem wir — gemeinsam an dem Stande der übrigen Welt — am meisten zu errückgeblieben waren.

In dem heute überblickbaren Zeitraume der wirtschaftlichen Entwicklung der Menschheit bemerkten wir fortgesetzt das abnehmende Vorherrschende bestimmter Produktionen, die ihren Epochen einen besonderen und bemerkenswerten Charakter verliehen. Bedürfnisse entstehen, suchen und finden ihre Befriedigung, um neuen Bedürfnissen und ihrer Erfüllung Platz zu machen. Es gab Zeitalter, in denen die menschlichen Arbeitskräfte vorwiegend in einem übergroßen Ausmaß für gewaltige Bauwerke angelegt wurden, in anderen wieder beschäftigt sie die Wirtschaft in der handwerklichen Herstellung von bestimmten Gütern des Friedens oder den Waffen des Krieges. Neu erschlossene Gebiete wieder verlagern die menschliche Arbeitskraft auf die Bewältigung des Handels und damit des Verkehrs. Die Manufakturen des 18. Jahrhunderts gehören genau so zum Bilde dieser Zeit, wie ein halbes Jahrhundert später bereits der Bau von Eisenbahnen, die Konstruktion von Automotoren und Wagons den Beginn einer neuen Epoche ankündigen.

Das Lebenstempo ist schneller

Seit vor nunmehr 50 Jahren ein Deutscher einen wesentlichen, weit erfolgreichen Anstoß zur Befriedigung der alten Sehnsucht nach einem selbstbeweglichen Wagen durch seine Erfindungen gegeben hat, erobert sich die Motorenfabrikation in einem ungeahnten und kaum vorstellbaren Ausmaß ihre dominierende Stellung in der heutigen Weltwirtschaft. Die Entwicklung des Kraftwagens und die dadurch inspierte, ja überhaupt erst ermöglichte Erfindung des Flugzeuges haben dem menschlichen Verkehr nach der Einführung der Eisenbahnen einen im Gesamtmaß noch gar nicht abzulehnenen Impuls gegeben. Das Tempo des Verkehrs und damit des menschlichen Lebens ist schneller geworden. Kontinente werden in Tagen miteinander verbunden, Wälder haben ihre Schreden verloren, die tote Zeit qualvoller Reisen wird abgestreift und damit einer nützlichen Verwertung frei gemacht.

Ungeheure neue Industrien sind entstanden. Physik und Chemie arbeiten Hand in Hand, technische Forderungen aufzustellen und ihrer Erfüllung die materialmäßige Voraussetzung zu geben. Wie lächerlich war es für uns alle, daß das deutsche Volk, das seinem ganzen Wesen, seiner Entwicklung und seinen Lebensnotwendigkeiten nach zu den ersten wirtschaftlichen Faktoren der Welt gerechnet werden muß, gerade auf dem so ausschlaggebenden Gebiet der Motorisierung gegenüber der anderen Welt in einen großen, ja geradezu schmähtigen Rückstand gekommen war. Es lag in der Atmosphäre der hinter uns liegenden vierzig Jahre des torporenden Verfalls, ein solches Geschehen als etwas Gottgegebenes und Natürliches hinzunehmen oder womöglich mit dem Hinweis auf eine eben gerade auf diesem Gebiet vorhandene mindere Veranlagung und Befähigung des deutschen Volkes zu rechtfertigen.

Verantwortlich für den Verfall in der Motor- und damit Verkehrswirtschaft war auf Seiten des Verbrauchers die aus der sozialdemokratischen Gleichheitstheorie stammende Auffassung einer notwendigen Entwicklung der Menschheit zum Primitiven, um auf diesem Wege durch die Proletarisierung des Lebensniveaus aller die mögliche einheitliche Ebene finden zu können. Diese mehr als primitive Tendenz ging von der beschränkten Auffassung aus, daß der menschliche Fortschritt keine Wurzel in der kollektiven Masse besitzt und nicht als kollektive Erscheinung zu wirken oder abzuheben sei.

Tatsache ist aber, daß jeder menschliche Fortschritt, geistlich und sächlich gesehen, den Ausgang nimmt von wenigen einzelnen Geistern, nämlich nur aus der Phantasie einzelner die Erfindung kommt und nicht aus dem Durchschnitt einer kollektiven Anstrengung. Sächlich, indem jede menschliche Erfindung, ganz gleich, ob in ihrem Werte erkannt oder verkannt, zunächst immer als ein zufälliger Genuß des gewöhnlichen Lebens erscheint, und damit als ein Luxusartikel für einen mehr oder weniger beschränkten Kreis. Nicht einmal, sondern leider sehr oft ist es sogar möglich, daß dieser Kreis von der lieben kollektiven Mitemenschheit sogar noch als verrückt angesehen wird, wie dies bei unseren großen Erfindern Benz und Daimler ja auch tatsächlich der Fall war.

Achtung der individuellen Schöpferkraft

Es ist daher eine wirklich fortschrittliche Entwicklung nur möglich unter der Voraussetzung der Respektierung der individuellen Schöpferkraft, wie der ebenso individuellen geistigen Aufnahme- bzw. materiellen Abnahmefähigkeit.

Es ist kein Beweis für die Unrichtigkeit, sondern nur der Beweis für die Wichtigkeit dieser Behauptung, wenn sich der marxistische Staat, um auf seinen geistigen Kollektivkräften der Menschheit langsam nachzupumpeln zu können, prächtig von den individuell organisierten Volkswirtschaften die einzelnen Ingenieure, Konstrukteure, Betriebsleiter und Inspektoren, Chemiker usw. ausbeutet, um mit ihrer aktiven Beihilfe seine original-marxistische Wirtschaft aufzubauen. Denn damit wird ja nur bewiesen, daß eben so wie die andere Welt ohne den Bolschewismus ihre Kultur zu erreichen vermochte, der Bolschewismus ohne die Hilfe der anderen Welt selbst als kommunizierende Eigenerscheinung nicht bestehen könnte.

Diese Erkenntnis ist wichtig, weil die intensive Förderung gerade unserer modernen Verkehrswirtschaft abhängig ist von der vollen Freizügigkeit eines Volkes, sich ihrer zu bedienen, und zwar nicht nur von der geistlichen, sondern vor allem auch von der psychologischen Freizügigkeit. Es ist so wenig absolut, sich einen Kraftwagen zu kaufen, als es

einst absolut gewesen war, sich statt der herkömmlichen geblähten Haut ein Stück modernes Glas in sein Fenster einzusetzen.

Da auf die Dauer die Ideologie der Masse nicht ewig im Gegensatz stehen kann und wird zur Ideologie der Regierenden und umgekehrt, war es nur zu verständlich, wenn aus dieser gemeinsamen Wurzel der Unkenntnis und Unvernunft heraus die Regierenden entsprechend der marxistischen Primitivitätstheorie auch ihrerseits das Automobil als etwas nicht Notwendiges und damit als etwas Ueberflüssiges anlaben und demgemäß belächeln. Daß man dann alle jene besonderen Maßnahmen vornehmlich auf die überaupt unterließ, die geeignet sein konnten, die Entwicklung dieser so unheimlich erfolgreich werdenden und ausschlagreichen Industrie zu fördern, braucht kaum noch erwähnt zu werden. Während in Amerika mit 23 Millionen Kraftwagen führen, und jährlich drei bis vier Millionen neue fabriziert wurden, gelang es den vereinten Bemühungen dieser Volks- und Staatsführungen, die Zahl der Kraftwagen in Deutschland auf knapp 450 000 zu beschränken und die Fabrikationsziffer im Jahre 1932 auf 46 000 herabzulassen.

Wenn es schon schlimm war, daß die Volks- und Staatsführungen, von solchen Vorstellungen beherrscht, für die Entwicklung der Motorisierung sein Verständnis aufbrachten, dann war es aber mindestens ebenso schlimm, daß die deutsche Wirtschaft, wenn auch vielleicht unbewußt, sich democh ganz ähnlichen Gedanken ergab. Sie wurde sich daher auch nicht ganz klar, daß der Kraftwagen ein Instrument der Allgemeinheit werden muß, und daß sonst die in ihm schlummernde allgemeine Entwicklungsbedeutung ausbleibt. Der Kraftwagen ist entweder ein kollektives Luxusobjekt für einzelne wenige und damit für die gesamte Volkswirtschaft auf die Dauer nicht sehr belangvoll, oder er soll der Volkswirtschaft wirklich den gewaltigen Auftrieb geben, zu der er seinem ganzen Wesen nach befähigt ist, und dann muß er vom Luxusobjekt einzelner Weniger zum Gebrauchsobjekt für alle werden. (Verhoffer Beifall.) Und hier ist sich die deutsche Kraftwirtschaft — und ich befürchte fast, auch heute noch nicht allgemein — nicht ganz im klaren gewesen darüber, daß die Gesamtentwicklung der deutschen Kraftwagenfabrikation nur dann eine wirklich erfolgreiche sein kann, wenn sie in ihrer Preisgestaltung gleichläufig mit dem Einkommen der von ihr zu erhaltenden Käuferkreise (Verhoffer Zustimmung.)

Der Wunsch nach dem Volkswagen

Die Frage nach der Zahl der Kraftwagen, die Deutschland betragen kann, ist sehr einfach zu beantworten. a) Der Wunsch nach dem Kraftwagen ist in unserem Volk zumindest genau so lebendig wie in jedem anderen, ja, ich möchte geradezu sagen, daß die Sehnsucht nach ihm, weil er unserem Volke vorenthalten wird, sich bei uns besonders eindringlich zeigt. Den besten Beweis dafür sehen Sie, meine Herren, in den enormen unangenehmen Besucherzahlen gerade dieser Ausstellungen. Sie sind die schärfste Widerspiegelung der Auffassung jener, die noch vor wenigen Jahren glaubten, auf diese Ausstellungen, weil doch belanglos und uninteressant, überhaupt verzichten zu können. Das deutsche Volk hat genau dasselbe Bedürfnis, sich des Kraftwagens zu bedienen, wie, sagen wir, das amerikanische. Es ist offensichtlich, für Amerika die Zahl von 3 oder 24 Millionen Kraftwagen als natürlich und verständlich anzusehen und für Deutschland die Zahl von 5 oder 600 000, wobei das deutsche Volk zahlenmäßig etwas mehr als die Hälfte der Bevölkerung der nordamerikanischen Union ausmacht. Nein, die politische Bedingung ist auch in Deutschland gegeben.

Die Voraussetzung für die Erfüllung dieses Wunsches kann aber keine andere sein wie in der übrigen Welt: Das heißt, der Preis des einzelnen Wagens muß dem Einkommen seines möglichen Käufers entsprechen.

Das heißt also: Es wird Menschen geben, die in der Lage sind, 20 000 Mark und mehr für einen Kraftwagen zu opfern, weil ihr Einkommen ein entsprechendes ist, aber ihre Zahl wird nicht sehr groß sein. Die Sentung der Rollen auf 10 000 Mark ergibt schon eine viel größere Zahl von entsprechend Kaufwilligen. Und die Sentung der Wagenkosten auf 5000 Mark mobilisiert wieder eine größere Schaar von dafür geeigneten Einkommenssträgern, das heißt also:

Wenn ich in Deutschland auf einen Kraftwagenbestand von 3 oder 4 Millionen zu kommen hoffe, dann müssen der Preis und die Erhaltungskosten dieser Kraftwagen eine

ähnliche Staffelung aufweisen wie die Einkommen der 3 oder 4 Millionen der dafür in Frage kommenden Käufer. (Starter Beifall.) Ich empfehle der deutschen Kraftverkehrswirtschaft, sich einmal von diesen Gesichtspunkten aus ein Bild über das Einkommens-Verhältnis der 4 oder 5 Millionen beteiligten Deutschen zu verschaffen, und Sie werden dann verstehen, weshalb ich mit größtmöglicher Entschlossenheit die Voraussetzungen für die Schaffung des deutschen Volkswagens durchzuführen lasse und zum Abschlus bringen will, und zwar, meine Herren, zum erfolgreichen Abschluß. (Stürmischer Beifall.)

Ich zweifle nicht, daß es der Genialität des damit beauftragten Konstrukteurs sowie der späteren Produzenten in Verbindung mit höchster national-wirtschaftlicher Einsicht aller der daran Beteiligten gelingen wird, die Anfahrungs-, Betriebs- und Erhaltungskosten dieses Wagens in ein tragbares Verhältnis zum Einkommen dieser breiten Masse unseres Volkes zu bringen, wie wir dies in Amerika in einem so glanzvollen Beispiel bereits als gelungen gelöst haben können.

Große Aufgabe für die Wirtschaft

Es ist dabei ein bedauerlicher Irrtum, wenn irgend jemand meint, daß eine solche Entwidung die Käufer der besseren und teureren Wagen noch unten zum Volkswagen hin verdrängen wird. Nein, meine Herren, dieser Wagen wird eine neue Mobilisierung von Millionen durchführen, aus denen Hunderttausende entsprechend der fortgeschrittenen Hebung ihres Lebensniveaus den Weg zum besseren und schöneren Wagen nur um so leichter dann finden werden (Beifall.) Ein großer Teil wird nie einen teureren Wagen zu kaufen in der Lage sein. Nicht, aber weil er dem Herrn Fabrikanten Sünde seinen Geldbeutel erweisen möchte, sondern weil er seines bescheidenen Einkommens wegen dies nicht tun kann.

Diese Millionen aber einfach deshalb vom Genuß eines solchen modernen Verkehrsmittels überhaupt auszuschließen, weil man nicht Gefahr laufen will, daß von den zwei- oder dreihunderttausend Besitzern dieser vielleicht einige dann den billigeren Wagen kaufen könnten, würde nicht nur menschlich unanständig, sondern auch wirtschaftlich unvernünftig sein (heißer Zustimmung). Denn dies heißt dann nichts anderes, als die gesamtliche Wirtschaftsentwicklung für unser Volk und unser Land aus eben so eigenartigen wie kurzfristigen Erregungen künstlich abstopfen.

Ich weiß, daß die deutschen Wirtschaft damit eine sehr große Aufgabe stellt, aber ich weiß auch, daß der Deutsche nicht weniger fähig ist als irgend jemand anderer auf der Welt, und Dinge, die an einem Platz der Erde gelöst worden sind, müssen auch in Deutschland ihre Lösung finden können (Zustimmung). Im übrigen wird gerade der Export in große Teile unseres so armen Europas überhaupt nur möglich sein, wenn wir zu einer ganz neuen Preisgestaltung kommen, die ihrerseits wieder abhängig ist von der Höhe der Produktionsziffer, die wir im eigenen Lande erreichen.

Auch ein anderer Grund zwingt uns, die Aufgaben unseres deutschen Volkes in eine Richtung zu führen, die national-wirtschaftlich für uns erträglich ist. Es hat ja früher einmal eine Zeit gegeben, in der es als nicht sehr anständig galt, einem Menschen ein bescheidenes Einkommen oder gar die Not vorzuzahlen, die ihn bedrückte.

Mit fortschreitender internationaler Zivilisation kennen wir heute Journalisten und Politiker anderer Völker, die sich gebären, ja meistens einen hierfür besonders erwählten Volksart, die uns fast jeden Tag mit schandenhafter Eindringlichkeit die Leiber nur zu billiger Wahrheit vorhalten, daß wir ein armes Volk von Hungerleiden sind, dem der liebe Gott keine besondere und verdiente Züchtigung dadurch zuteil werden läßt, daß er ihm abwechselungsweise Butter, Margarine, Schmalz, Eier usw. entzieht (Starker Beifall). Sächlich haben natürlich diese Registratoren unserer Not ohne Zweifel recht. Wir sind zwei Millionen auf einem so kleinen Lebensraum. Es fehlen uns Kühe und Schweine und Schafe usw., aber nur, weil uns der Grund zu ihrer Erhaltung fehlt. Was der deutsche Bauer und Landwirt aus unseren Böden herausholt, grenzt einfach an das Wunderbare. Allein um so mehr sind wir verpflichtet, die Ausgaben des deutschen Volkes weniger durch Belegungen zu regulieren, als durch die Schaffung eines natürlichen Antriezes.



Bauer ohne Hof
Roman von FRITZ HERMANN GLÄSER

Verlagsrechtsschutz: Aufwärts-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 68

Personen:

- Der Nieselbauer
- Die Nieselbäuerin
- Martin Schindelmwigh, Sohn der Bäuerin aus erster Ehe
- Die alte Schindelmwighbäuerin, Großmutter des jungen Schindelmwigh
- Die Ziegenhändlerin, Mutter der Nieselbäuerin
- Die Urban-Niesel, Martins Braut und spätere Frau
- Anna, Magd auf dem Nieselbauernhofe
- Meta, das Jungmädchen
- Baron v. Riednich
- Die Frau Baronin v. Riednich
- Der Raucher-Jäger, Revierförster bei Baron v. Riednich
- Die Silberwitzer Kretschmawirtin

Erster Teil
Erstes Kapitel.

Nun hielten sie doch noch nach Groß-Wierau zum Heitsmarkt. Die Schindelmwighbäuerin nämlich und ihre Mutter, die Ziegenhändler-Vene, die noch immer in ihrer alten Rale am Ausgang des Dorfes wohnte.

Seit fünf Jahren war die Schindelmwighbäuerin Witwe und lebte mit ihrem achtjährigen Söhnchen Martin allein auf dem Hof, den sie mit zwei Wägen und einem Knechte recht und schlecht betriebsfähigte. In diesen fünf langen Jahren war die Schindelmwigh-Bäuerin nicht mehr unter die Leute gekommen.

Dem Schindelmwighbauer waren damals die Pferde durchgegangen, und er hatte dabei den Tod gefunden. Freilich die Leute gaben dabei weniger den Pferden, als dem verunglückten Bauer, selbst die Schuld. Wie schon so oft, hatte er auch an jenem Markttag bis in die Nacht hinein in den Wirtschaften herumgelesen, hatte gegrunen, geprahlt und gepöblt und dabei wieder einmal auf die beiden Pferde vergessen, die, ohne Futter im Wagen und ohne eine wärmende Decke auf dem Rücken, in der heißen Januarnacht auf der zugigen Straße standen. Sie hungerten und froren bis ins Mark, die beiden armenjungen Pferdeleutchen.

Der Schindelmwigh, der merkte freilich nichts davon. Der sah mit feuerrotem Kopf, in den der Schnaps das Blut getrieben hatte, und hielt das Kartenspiel, das Teufels Gelangbuch, in den Händen, die infolge der Trunkenheit oder in der Erregung des Spiels schon merkwürdig zitterten.

Trotzdem der Schindelmwigh ein ganz gerissener Spieler war, kam er gegen seine heutigen Partner doch nicht an. Er war Handelsleuten und Schweinehändlern aus der Schweinewirtschaft Gegend in die Finger gefallen, die ihm nun umständlich kuckten und ihm immer einen Laich nach dem anderen aus der Tasche holten. Mit einem harmlosen Satz hatte es angefangen, und als der gepöblte Bauer das verlorene Geld zurückgewinnen wollte, hatte man ihn leicht zum Mannscheln überreden können. Mit kleinen Einlagen fing es an, man ließ den Bauer ab und zu einmal gewinnen. Da schmolz dem Schindelmwigh der Kram, und das Blut und der Schnaps stiegen ihm heiß zu Kopf. Er wurde immer waghalsiger, riskierte große und immer größere Summen, gewann, verlor, verlor, verlor...

Milchjäger und Neumalfluge fanden in der Gasthube genug um den Tisch herum, keibigten, maachten ihre Wäse und gaben gute Ratsschläge, feiner aber von ihnen wünschte, in der Haut des gerupften Schindelmwighs zu feden. Dem stand allmählich doch das prahlerische Mundwerk still. Und als er schon mehr als den Erlös des heutigen Wochenmarktes, auf dem er eine halbe Weizen abgehakt, verloren hatte, als er beim Sternwurf nicht einmal die Zehde bezahlte und den beiden Halsabschnidern obenbrein noch eine ansehnliche Summe schuldete, knallte er endlich, mit zornrotem Gesicht, die Karten auf den Tisch, schalt die Partner Spießbuben und Betrüger. Den ihm die Zehde aufmahnenden Gastwirt schrie er an, daß er am nächsten Markttag seine elenden Kröten haben solle. Während er in ihnen diesen Vammisellmantel kroch, die Nähe über die Ohren plätschte und die Weitsche aus dem Ständer riß, fluchte und ränionierte er noch immer auf seine Mitspieler und meinte, sie sollten nur sehen, wie sie zu ihrem Gelde kämen, er wolle sie noch bei der Polizei verklagen und alle beide als Betrüger und Falschspieler ins Rittchen bringen.

Nun war es aber doch die allerhöchste Zeit, daß er die schwere Wirtschaft hinter sich ins Schloß knallen ließ, sich auf seinen Wagen schwang und die Zügel ergriß. Unbarmherzig ließ er die Weitsche auf die Rücken der sich aufbäumenden Tiere niederfallen. Die aufgeschrienen Pferde sprangen ins Gesicht, und wie ein Angewitter polterte der schwere Wagen über das Pflaster. Das war auch die höchste Zeit. Die beiden von ihm beschimpften Spieler waren ihm schon auf den Fersen.

„Spit! Milchschlägen, wenn du mit Karten nicht besser umgeben vertriebst, du mordsdämiger Bauer, du!“ schrien ihm höhnisch schimpfend nach.
„Der Spaß soll dich teuer zu stehen kommen! Wir holen uns für die Schulden das beste Pferd aus dem Stall!“
Und: „Der Teufel soll dich holen!“ fluchten sie beide, aber da war der Schindelmwigh schon auf und davon... (Fortsetzung folgt.)

Rückblick auf die Gesamtinteressen

Wenn einige Millionen unseres Volkes sich bei dem Konsum von nicht ganz notwendigen Lebensmitteln etwas einschränken würden, um ihre Kaufkraft auf ein Gebiet hinzuwenden, auf dem sie volkwirtschaftlich ohne weiteres befriedigt werden können, dann würde dies manche Schwierigkeiten unserer Ernährung sofort beseitigen.

Ich sehe in der Erzeugung eines der breiten Masse von zwei oder drei oder vier Millionen Menschen erreichbaren Wohlstands und in der Sicherstellung einer tragbaren Erhaltung desselben eine auch von diesem Gesichtspunkt aus nationalwirtschaftlich schwerwiegende Tat. Die Schwierigkeiten, unter denen heute die ganze Welt wirtschaftlich zu leiden hat, können nur beseitigt werden, wenn an die Stelle einer ebensofort unvernünftigen und rückwärtsdienlichen Wahrnehmung eigener Interessen die größere Rücksicht auf die Gesamtinteressen tritt. Denn letzten Endes wirkt sich gerade dies in dem der Nutzen ja doch allen zugute kommt, auch für den einzelnen erfreulich aus.

Wohin eine Nationalwirtschaft gerät, wenn dieser größere Blick verlorengeht, das haben gerade Sie, meine Herren von der deutschen Automobil-Industrie, noch vor vier Jahren an eigenen Leide gespürt. Wollen wir uns alle gemeinsam dies ein warnendes Beispiel sein lassen und eine Mahnung für die Zukunft. Der nationalsozialistische Wirtschaftsgedanke ist entweder in Deutschland erfolgreich oder die deutsche Wirtschaft als solche würde allmählich erlahmen, so wie wir dies vor wenigen Jahren ja erlebt haben.

Ich glaube aber, daß wir gerade angesichts unserer heutigen Jahresschau der deutschen Automobil-Produktion mit stolzer Zuversicht an die uns gestellten Aufgaben herantreten dürfen. Denn was ist in diesem Jahre in Deutschland nicht wieder geleistet worden, und zwar, meine Herren, dank dieser nationalsozialistischen Staats- und Wirtschaftsführung und vor allem dank der nationalsozialistischen Gesinnung, die unser Volk trotz der veränderten Hoffnungen unserer Feinde ergriffen hat. (Begeisterter Zustimmung.) Vergleichen Sie die rein wirtschaftlichen Erörterungen und mögen Kämpfe anderer Länder mit dem ruhigen Frieden unserer eigenen nationalen Produktion. Vergessen Sie nicht, meine Herren, das große Verdienst, das neben all Ihren eigenen Fähigkeiten, der Genialität unserer Erfinder, Techniker, Chemiker, unserer Betriebsführungen und unserer Geschäftsleute, jenem deutschen Arbeiter zukommt, der in der Erkenntnis der Lage unseres Volkes und unserer Wirtschaft seine ausgezeichnete, ja oft einzigartige Kraft und Gesamtrichtung finanziell so bewertet, daß man wirklich von einem nationalsozialistischen Idealismus sprechen kann und muß (erneuter starker Beifall). Denn diese glanzvolle Automobilshow ist nicht nur ein glanzvolles Dokument unseres motortechnischen Könnens, sondern ein ebenso glänzendes Dokument der wirtschaftlichen Vernunft und Einsicht der daran Beteiligten, eine Leistung unseres national-wirtschaftlichen inneren Friedens.

Lösung der Brennstoff- und Bereifungsfrage

Und wenn uns für die Zukunft ganz große Aufgaben gestellt sind, meine Herren, dann dürfen wir an ihrer Erfüllung um so weniger zweifeln, als das heute Geschaffene uns das höchste Recht gibt, eine solche Hoffnung zu geben. Zwei Momente möchte ich hier nur besonders herausgreifen:

1. Die Not der deutschen Brennstoff-Versorgung, deren ausschlaggebende Bedeutung wir in der Jetztzeit gerade auch politisch erkennen können, kann als überwunden angesehen werden. Der Weg zum deutschen Brennstoff ist frei (Hümnischer Beifall). Gerade auf diesem Gesamtgebiet haben unsere Chemiker und Erfinder nachhaft Bewunderungswürdiges geschaffen. Und vertrauen Sie auf unsere Entschlossenheit, dieses theoretisch Geschaffene praktisch zu verwirklichen!

2. Sie finden in dieser Ausstellung zum erstenmal Reifen aus deutschen synthetischen Gummi. Und ich bin glücklich, Ihnen und dem deutschen Volk hier mitteilen zu können, daß die Erprobungen, die von der Wehrmacht seit ungefähr einem Jahr vorgenommen worden sind, zu dem Resultat führten, daß dieser synthetische Gummi den natürlichen Rohgummi an Dauer und Haltbarkeit um 10 v. H. bis 30 v. H. übertrifft (langanhaltender, stürmischer Beifall).

Was sonst noch an Neuem und Schönewem uns durch diese Ausstellung gezeigt wird, kann das deutsche Volk in wenigen Stunden erleben. Was es vielleicht aber nicht leben wird.



Urheberrechtsabdruck: Aufwärts-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 68

Die Pferde galoppierten wie das Donnerwetter über die nächtliche Straße. Sie blähten die Mäntel, die Mähnen flogen, und ihre Hufe schlugen das Feuer aus dem holprigen Boden. Noch immer ließ der Betrunkene die Peitsche unbarmherzig auf die Tiere niederhauen. Der Verrger über das verlorene Geld, die Wut über die gerissenen Spieler und der Fasel waren dem Manne derart zu Kopfe gestiegen, daß er nicht mehr wußte, was er tat. Nun wollte er seinen Zorn an den unglücklichen Pferden auslassen. Sie keulten und schlugen, und der Mann hatte das Gefühl nicht mehr in der Gewalt.

Die Pferde liefen im getrockneten Galopp nach Hause, sie tanzten ja den Weg. Der schwere Wagen schlug an Chausseebäume, Straßenecken und Brückengeländer. An einem entgegenkommenden Geßpann galoppierten sie wie des Teufels wilde Jagd vorbei, so dicht, daß vom Anprall der beiden Wagen die Funken aufstoben. Der Kutsher des überholten Wagens befeuerte sich, denn er meinte nicht anders, der Leibhaftige sei ihm persönlich begegnet. Selbst vor dem geschlossenen Hoftor machten die erschreckten Tiere halt. Die Peitsche bohrte sich hindurch, unter dem fürchterlichen Anprall flogen Balken und Bretter wie Zunder auseinander. Aber die Wucht des Wagens wurde dennoch aufgehalten, und vor dem Stall kamen die beiden Unglückstiere endlich doch zum Stehen. Die Bäuerin, die Mägde und der Knecht stürzten entsetzt aus dem Haus. Sie glaubten im ersten Augenblick,

ist der unendliche Fleiß und sind die unermesslichen Anstrengungen, die hinter einer solchen Gemeindefortschritt stehen. Und was es vielleicht nicht leben wird, das sind vor allem aber die Hunderttausende deutscher Familien, die daraus das tägliche Brot erhalten. An sie vor allem möchte ich als der Führer des deutschen Volkes alle anständigen Deutschen erinnern, wenn sie sich in einzelnen die Frage vorlegen, ob und welchen Wagen sie sich kaufen sollen. (Beifall.)

Die Regierung wird ihre Gesamtanstellung dem Kraftwagenverkehr gegenüber beibehalten. Der nationalsozialistische Staat wird die gefällige Aufgabe mit allen seinen Kräften unterstehen. Er wird die Produktion nach allen Möglichkeiten fördern, die Haltung der Wagen zu erleichtern trachten, den deutschen Betriebsstoff dafür steigern und sicherstellen und die notwendigen Straßen bauen. Dies ist unter altem Programm aus dem Jahre 1933 und wird es für die Zukunft bleiben.

Sehen wir nun, was aus diesem Programm gemacht ist. Indem ich Ihnen allen, die Sie an diesem großen Werk beteiligt sind, oder als todesmutige Fahrer für unsere Wagen und Motorräder die großen internationalen Trophäen errangen, danke, erkläre ich die deutsche Internationale Automobil-Ausstellung in Berlin 1936 für eröffnet!

Die Rede des Führers wurde mit einem Beifallssturm aufgenommen. Auch an ihren Höhepunkten erfolgten stürmische Kundgebungen. Während das Lied der Deutschen und der Freiheitsgesang Horst Wessels erklingt, öffnet sich langsam der Kieisvorhang, der den Versammlungssaal von der eigentlichen Autohalle trennt, und gibt den Blick frei in die Ausstellung, die Zeugnis ablegt vom Erfindungsgeist der Techniker und Konstrukteure und von deutscher Wertarbeit. Unter den Klängen des Liedes „Friede, deutsche Fahne, Sieg!“ betritt der Führer in Begleitung des Präsidenten des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Allmers, gefolgt von seiner näheren Umgebung, die Autohalle zur Besichtigung.

Drei Stunden lang hielt sich der Führer an den Ständen auf und ließ sich eingehend die Modelle erklären. Auf dem Boch-Stand, der aus Anlaß des 50jährigen Gründungsjubiläums besonders groß und reichhaltig ausgestattet ist, beglückwünschte der Führer den großen Dr. Bösch herzlich zu dem Jubiläum.

OLYMPIA

Italien vor Finnland

Ueberraschungssieg im Militärpatrouillenlauf

Die Stadt der Olympischen Winterspiele stand am Freitag ganz im Zeichen des Militärs. Der als Vorführungs-wettbewerb ausgetragene Militärpatrouillenlauf, an dem neun Nationen teilnahmen, hatte zahllose herrensangehörige der verschiedenen Standorte nach Garmisch-Wartenschloß gebracht, die dem Skifahren, dem Start und Ziel des Patrouillenlaufs, ein besonderes Bild gaben. Man sah die Militärattachés, hohe und höchste Offiziere aller teilnehmenden Nationen, von deutscher Seite den Reichsriegsminister Generaloberst von Blomberg, den Oberbefehlshaber des Heeres, General der Artillerie Freiherrn von Fritsch, den Reichsstatthalter in Bayern, General Ritter von C. P. P., den Befehlshaber der Deutschen Polizei, Generalleutnant Daluge, außerdem zahlreiche Offiziere der Kriegsmarine. Unter den Ehrengästen bemerkte man auch den deutschen Gesandten in Wien, von S. P. P.

Bei wolkenlosem und bittem Himmel gingen die neun Patrouillen auf die 25 Kilometer lange, schwierige Strecke. Auf dem zweiten Teil der Strecke hatte jede Patrouille, die aus einem Offizier und drei Leuten bestand, drei Ballons abzuschleichen.

Zur allgemeinen Ueberraschung holte Italien einen glänzenden Sieg (2:28,35) mit 14 Sekunden Vorsprung vor Finnland (2:28,49) und Schweden (2:35,24) heraus. Den 4. Platz belegte Österreich (2:36,19) vor Deutschland (2:36,24) und Frankreich (2:40,56).

Die schweizerische Patrouille, die beim Schießen einen Ballon sehen ließ und dafür einen Strafpunkt bekam, be-

legte den 7. Platz. Die beiden letzten Plätze belegten die Tschchoslowakei und Polen. Da der Patrouillenlauf nicht als olympischer Wettbewerb zählt, konnten keine Medaillen verteilt werden.

Ballangruds dritte Goldmedaille

Auf dem Riehersee traten ebenfalls vor außerordentlich starkem Zuschauerbezug 34 Käufer aus 15 Nationen zum letzten Wettbewerb des Eisschnelllaufens über 10 000 Meter an. Hierbei erzielte der Norweger Jøar Ballangrud mit 17 Min. 24,3 Sec. die beste Zeit, die erheblich unter der bisherigen olympischen Bestleistung liegt. Er trug damit die dritte Goldmedaille davon. Zweiter wurde Valenius (Finnland) und Dritter Siegel (Österreich). In vierter Stelle endete der Sieger des 1500-Meter-Laufs, Charles Mathisen, während Blomquist (Finnland) den fünften und Langebist (Holland) den sechsten Platz einnahmen. Der Sieg des Jelden dieser Olympiade, Ballangrud, wurde von der nach vielen Tausenden stehenden Menschenmenge mit begeistertem Jubel aufgenommen.

Schäfer gewinnt die Goldmedaille

Der Weltmeister noch nicht übertraffen.

Am Freitag wurde der Wettbewerb der Eismittelfahrer entschieden. Als die 25 Rennfahrer sich zum Kampf stellten, da war das Kunststückchen vollkommen besetzt.

Nach Abschlus der Pflichtübungen führte Weltmeister Schäfer - Österreich überlegen mit 250,9 Punkten vor Wilson-Kanada (237,9), Sharp-England (237,7), Bayer-Deutschland (237), Raipar-Österreich (234,1).

Die Eisernhöfische waren sehr gut, als der Japaner Dinatso den Reigen eröffnete. Der Engländer Sharp lief ein sehr gutes Programm, hatte aber das Reich, nach einem Sturz etwas unsicher zu werden, so daß er bei einem Anfall-Pausen beinahe noch einmal gestürzt wäre. Der Deutsche Ernst Baier lief eine wunderbare Kur. Sein Programm war mit Schwierigkeiten nur so gespickt. Braukender Beifall belohnte seine präzise Leistung. Als gefährlicher Gegner erwies sich dann der Österreicher Raipar, der in den Pflichtübungen etwas zurückgefallen war, aber in der Kur eine der besten Leistungen des Tages bot. Unerreicht blieb jedoch Schäfer, der durch seinen meisterhaften Vortrag erneut untertrieb, daß er den Weltmeistertitel zu Recht trägt.

Baier erringt die silberne Medaille

Nach Abschlus der Kur hatte das Kampfrichter noch Stundenlang an der Auswertung der Noten zu arbeiten, um das Endergebnis festzustellen. Riesengroß war dann die Freude in der Olympiastadt, als verkündet wurde:

Sieger und Gewinner der goldenen Medaille: Schäfer - Österreich; Zweiter und Gewinner der silbernen Medaille: Bayer-Deutschland; Dritter und Gewinner der bronzenen Medaille: Raipar-Österreich.

Vierter wurde der gute Kanadier Wilson.

Das Endergebnis der Winterspiele

Länder	Medaillen			Punkte
	Gold	Bronze	4, 5, 6	
1. Norwegen	7	5	3	100
2. Deutschland	3	3	—	48
3. Schweden	2	2	3	43
4. Finnland	1	2	3	38
5. USA	1	—	3	33
6. Österreich	1	1	2	27
7. England	1	1	1	22
8. Schweiz	1	2	—	20
9. Kanada	—	1	—	9
10. Ungarn	—	1	—	7
11. Tschchoslowakei	—	—	1	7
12. Belgien	—	—	1	5
12. Frankreich	—	1	—	4
12. Holland	—	—	1	4
13. Italien	—	—	1	3
13. Japan	—	—	1	3
14. Polen	—	—	1	2

Der Bewertung wurde folgende Punktzahl zugrunde gelegt: Goldene Medaille 7 Punkte, Silberne Medaille 5 Punkte, Bronzene Medaille 4 Punkte, 4. Platz 3 Punkte, 5. Platz 2 Punkte und 6. Platz 1 Punkt.

es sei ein fürchterliches Unglück geschehen. Notdürftig hatten sie einen Not oder eine Sacke übergeworfen, denn es war schon lange nach Mitternacht. Auch die Bäuerin hatte das Warten auf den Bauern aufgegeben, denn es war ja nicht das erste Mal, daß der Schindelwighsbauer die Nacht hindurch in den Wirtschaftshäusern lag.

Den Pferden stand der Schweiß vor den Leuten, sie waren mit Schweiß bedeckt, zerfurcht und blutig geschunden, und ihre Flanken bebten.

Aber den Schindelwighsbauer fand man nicht mehr auf dem Wagen. Ihn hatte auf dieser böllischen Fahrt wahrhaftig der Teufel geholt. Er war in seiner Trunkenheit unterwegs von dem talenden Gefährt gestürzt und hatte sich das Genick gebrochen. Am Morgen brachte man der Bäuerin den toten Mann ins Haus. . .

Das war ein schwerer Schlag für die junge Bäuerin. Zwar war ihr der Schindelwigh weber als Gatte noch als Mensch niemals teuer und sympatisch gewesen. Sie hegte im Gegenteil eine starke Abneigung gegen ihn, denn der Bauer war nicht nur um mehr als zehn Jahre älter als sie, er war auch ein brutaler und hemmungsloser Mensch, der das propre und blühlaubere Mädel der armen Bäuerin-binderwitwe aus selbstsüchtigen Gründen geheiratet hatte.

Ihre Mutter war an dem Zufallskommen der ungleichen Ehe freilich nicht ganz schuldlos gewesen, denn sie hatte die Heirat ihrer blutjungen Tochter mit dem verkrüppelten und hilflosen Schindelwigh noch immer als ein großes Glück betrachtet. Das konnte die junge Bäuerin der Mutter nicht verzeihen, nachdem sie in ihrer Unglücksache schnell erwachte und bald aus allen Himmeln fiel. Der Bauer hatte ihr in ihrem Unverstand das erste Kind aufgezogen, nach dessen Geburt sie sich mit ihrem Frauenschicksal versöhnte und als Mutter das ganze Glück ihrer Ehe in ihrem Kinde fand.

Aber auch in anderer Beziehung war die Heirat mit dem Schindelwighsbauer durchaus nicht glücklich geworden. Der Hof war verlottert und verödet und warf wenig ab. Der Bauer war obenreißend aber fleißig noch tüchtig, der Boden mager und der Viehbestand vernachlässigt.

Sie selbst verstand als arme Häuslerdchter von der Landwirtschaft durchaus nicht viel. Aber sie arbeitete von früh bis spät, hielt die Hauswirtschaft in Ordnung und Stuben und Küche freundlich und sauber. Der Bauer wälzte immer noch mehr Arbeit auf sie ab, um seine einmaligen Verprechungen vor ihrer Ehe kammerte er sich immer weniger. Es hätte sich trotzdem auf dem Hofe ganz gut leben lassen, wenn der Bauer nicht gar so viel kostbare Zeit und noch mehr Geld für sich und seine laisterhaften Angewohnheiten verbraucht hätte. Er trank und spielte nicht nur, er ließ auch jeder Weiberhülle nach und verbrachte das meiste Geld mit fiederlichen und verworrenen Frauenzimmern in der Stadt.

Das alles brachte der Schindelwighhof natürlich nicht ein. Dann gab es Jenz und Streit an jedem Tag, und manch böses Wort folgte der bösen Tat auf dem Fuße. So war die junge Bäuerin bald schlimmer daran, als die ärmste Magd, und sie lebte die meiste Zeit mit dem Bauer wie Hund und Katz zusammen. . .

Nach des Schindelwighs Tode blieb sie mit dem Kinde rat- und hilflos auf dem Hof zurück. Sie war nicht erfahren und tüchtig genug, um mit den vielen Aufgaben und Schwierigkeiten, die an jedem Tage neu an sie herantreten, fertig zu werden. Was wußte sie von der richtigen und ertragreichen Bestellung der Acker, von einer wirtschaftlichen und gesunden Viehzucht und von der Verwaltung und Verginigung eines immerhin recht stattlichen Bauernhofes?

Unter den Bauern des Dorfes kannte sie nur wenige, bei denen sie sich Rat und Auskunft hätte holen wollen, denn der Schindelwigh war in der ganzen Gegend unbekannt gewesen. Sie selbst wurde von erfahrenen und zuverlässigen Männern noch nicht für voll genommen, denn in den Augen der Dorfbewohner war und blieb sie ja die arme Häuslerdchter, die den alten und unfähigen Schindelwighsbauer allein seines Hofes wegen geheiratet hatte.

(Fortsetzung folgt.)

Schlacht bei Makalle

Siegesmeldung des Marschalls Badoglio.

Rom, 17. Februar.

Nach einer Mitteilung der italienischen Regierung ist seit Sonnabend früh südlich von Makalle eine neue große Schlacht im Gange. Der kurze, von Marschall Badoglio gebrachte Heeresbericht lautet:

„Unsere Truppen an der Critrea-Front, die seit 11. dieses Monats eine Offensivaktion begonnen hatten, haben seit der Morgenanderrung des gestrigen 15. Februar südlich Makalle eine große Schlacht entfesselt.“

Nach einem weiteren Heeresbericht Badoglios ist die Schlacht von Gherbena, die mit eritterten Kämpfen südlich von Makalle ihren Höhepunkt erreichte, gewonnen. „Das 1. und 3. Armeekorps haben unter Heberwindung des zähesten Widerstandes des Heeres von Ras Mulugeta alle ihnen zugewiesenen Ziele erreicht. Auf dem A m b a r a d a m, dem Bollwerk der feindlichen Verteidigung, weht die italienische Flagge.“

Schwere Verluste der Abessinier

Bei den nach den Verhandlungen des anliegenden Heeresberichtes nunmehr erfolgreich abgeschlossenen schweren Kämpfen um den Aradam-Berg an der Nordfront sollen, wie aus Asmara gemeldet wird, die Abessinier nach nicht amtlichen Schätzungen gegen 6000 Tote und 15 000 Verwundete verloren haben. Die Verluste auf italienischer Seite seien, so heißt es, mit rund 1000 Toten und Verwundeten zu veranschlagen.

Die großen Schwierigkeiten der bei diesen Kämpfen zu lösenden militärischen Aufgabe ergeben sich aus der Tatsache, daß der Gebirgsstod des Aradam fast bis zu einer Höhe von 3000 Metern ansteigt und sich über ein Gebiet erstreckt, das von Westen nach Osten eine Länge von acht Kilometern und von Norden nach Süden eine Breite von etwa drei Kilometern aufweist.

Nordprozess Seefeld

Beendigung der Zeugenvernehmung.

Das Schwurgericht Schwurgericht führte im Nordprozess Seefeld die Zeugenvernehmung im wesentlichen zu Ende. Insgesamt sind bisher etwa 180 Zeugen gehört worden.

Die Fortsetzung des letzten Mordfalles an dem 10jährigen Schüler Ernst Lesdelf aus Graben bei Ludwigslust ergab das gleiche Bild wie in den vorher behandelten Fällen. Der Junge verschwand am 2. November 1933 und wurde am 18. November in einer dichten Kiefernhecke in der Nähe der Chaussee Ludwigslust-Schwierin in der typischen Schlafstellung tot aufgefunden. Mehrere Zeugen glaubten, Seefeld als den Mann wiederzuerkennen, der am Tage des Verschwindens des kleinen Lesdorf den Knaben auf dem Fahrmarkt auf Schritt und Tritt gefolgt war. Seefeld befreitete diese behafteten Feststellungen ebenso hartnäckig wie in früheren Fällen. Eine wesentliche Rolle spielt auch hier wiederum das Notizbuch des Angeklagten, in dem sich für die Zeit der Tat falsche Eintragungen befinden.

Am heutigen Montag werden die Sachverständigen ihre Gutachten erstatten.

Wiedereröffnung des Berliner Zirkusfests

Ans Anlaß der Wiedereröffnung des Berliner Zirkusfests, dieses geselligen Wahrzeichens der Reichshauptstadt, fand im Restaurant des Zirkusfests eine kleine Feier statt. Vizepräsident Steeg erinnerte in einer Ansprache an die Brandnacht des 19. August und wies auf die schnelle Beseitigung der Schäden des Brandes der Wiese hin. Schön er und großartig, als je in früherer Zeit geplant, erliehe unter der Förderung des Führers und des Reichspropagandaministers das Zirkusfest in der neuen Berliner Wiese. Das Reichsfest der Reichshauptstadt mit einem Bild erfassen und erleben wolle, der möge den Zirkusfesten bestehen. Das höchste Wahrzeichen der Reichshauptstadt werde ihm das zeigen, was das wahr, unvergängliche Weisen Berlins sei: Schönheit und Schönheit!

Vor den Augen ihres Mannes getötet.

Drei schwere Verkehrsunfälle in Berlin.

In Berlin-Lichtenberg fuhr mittags ein Hamburger Privatkraftwagen, der sich auf der Fahrt zur Autoausstellung befand, in schnellem Tempo die Hauptstraße entlang. Vor dem Haupteingang 72 streifte das Auto mit dem rechten vorderen Köhler eine Frau, die in Begleitung ihres Sohnes auf dem Fahrrad ging und das Rad ihres Mannes fuhr. Der Mann selbst von einem Kofferboden und befand sich in diesem Augenblick etwa zwanzig Meter vor der ihm folgenden Gruppe seiner Angehörigen. Die Frau verlor bei dem harten Anprall den Halt und fiel auf die Stoßstange des Wagens. Gleichzeitig geriet das Auto aus der Fahrspur, raste auf die Gehbahn und prallte schließlich gegen einen Straßenbahnmast. Die unglückliche Frau wurde gegen die Eisenstange gedrückt und auf der Stelle getötet; die Verlorene samt ihrem Mann buchstäblich vor die Füße. Bei dem Zusammenstoß mit dem Straßenbahnmast wurde der Hamburger Wagen vollständig zerstört. Die drei Insassen, ein Herr und zwei Damen, mußten von der Feuerwehr aus dem Wrackem geborgen werden und kamen dann ins Kaiserin-Auguste-Viktoria-Krankenhaus.

Ein zweiter tödlicher Unfall ereignete sich ebenfalls in Lichtenberg. Dort wurde der 44jährige Arbeiter Fritz Penskus beim Überqueren der Stadtbahn an der Ecke der Franzfurter Allee und der Rathausstraße von einem Personentransportwagen überfahren. Er trug einen schweren Schädelbruch davon und war bereits tot, als man ihn auf der nächsten Rettungsstelle einlieferte.

Im Dies Berliner getötet ferner ein Laikant vor dem Haupteingang Franzfurter Straße 114 bei einem Ausweichmanöver ins Schlingend und erlitt einen Fußgänger, den 44jährigen Anton Fischbach. Das Auto raste über die Vordrüse und drückte die Frau auf die Einfriedung des U-Bahn-Eingangs Strausberger Platz. Durch den Anprall wurde das eigene Gitter durchbrochen, und das Laikant hing zur Hälfte über dem U-Bahn-Schacht. Der Mitfahrer des Laikantos, ein 25jähriger Eduard Rucary, wurde dabei ebenfalls gegen das U-Bahn-Gitter gedrückt und zog sich schwere Handverletzungen zu. Die beiden Verletzten wurden nach dem Krankenhaus geschafft; dort konnten die Ärzte bei Fischbach nur noch den auf dem Transport eingetretenen Tod feststellen.

Lokales, Provinzielles u. Vermischtes.

Rheinsberg, den 17. Februar 1936.

Abiluß des Lehrganges des R. L. B.

Am vergangenen Sonnabend wurde der Lehrgang des R. L. B. mit einer kurzen mündlichen und schriftlichen Prüfung abgeschlossen. Voraufgegangen war dieser eine

Öffentliche praktische Luftschußübung

am Freitag nachmittag. Wie bekannt geworden war, hatte ein Stadtteil um 3 Uhr einen Fliegerangriff zu erwarten, wozu sich die Teilnehmer des Lehrganges mit der notwendigen Ausrüstung versahen — der Reichsluftschußbund war aufgerufen. Laut künden die Sirenen kurz vor drei Uhr das Nahe der Flugzeugfete an. Alles ging auf die bestimmten Posten, Fenster wurden verdunkelt, kein Mensch auf der Straße. Da, genau um 3 Uhr erschienen die Flugzeuge über der Stadt, ziehen ihre verwegene Bahn über dem Stadtteil und laute Krallen lassen erkennen, daß sie ihre unheilbringende Last abgeworfen haben. Die Straße füllt sich mit Kampfstoffwolken, ein Haus ist in Brand geraten, macht zunächst die Anforderung eines Löschtrupps, dann aber die Alarmierung der Feuerwehr notwendig. Große schwarze Rauchwolken entweichen dem Haus. Andererseits müssen von der Straße Verletzte durch Sanitätstrupp weggeschafft werden, die Anfallen eines Hauschukraumes mußten denselben infolge Bombeneinschlags verlassen und ziehen, den behelfsmäßigen Atemschutz angelegt — zum Sammelshukraum. Die Flugzeuge haben die Stadt nach etwa halbstündigem Angriff verlassen, die Kampfstoffwolken zerziehen sich und nach einiger Zeit kann Signal für die Entwarnung gegeben werden. Jetzt bekommen die bisher nie verlassen dastehenden Häuser des Lebhungsblods wieder Leben, die einzelnen Trupps verlassen ihre Posten. Durch die Abprerfeten trägt sich jetzt ein großer Teil der Einwohner, welcher interessiert die große Übung verfolgt hatte. Die Lehrgangsteilnehmer ziehen zur Turnhalle der Stadtschule, wo der Ortsgruppenführer, Bürgermeister Dr. Beibel, allen Beteiligten den Dank für die geleisteten Hilsmaßnahmen, welche für die Heimat, für Deutschland bestimmt sind, ausdrückt. Lehrgangsteilnehmer Hoffmann löste anschließend Kritik an der Übung, die als zufriedenstellend bezeichnet werden kann. Die kleinen Vorkommnisse, die sich auch bedauerlicherweise bei einem Teil der Einwohner innerhalb des Lebhungsblods ereigneten und die darauf schließen lassen, daß es noch Leute, ja sogar Hausbesitzer gibt, die den Gedanken des Luftschußes noch immer nicht erfaßt haben! Am Abend fand im Hotel „Stadt Berlin“ in Anwesenheit des Ortsgruppenleiters Säger sowie der Vertreter sämtlicher N.S.-Organisationen

ein Kameradabschiedsabend

im wahren Sinne des Wortes statt. Bürgermeister Dr. Beibel nahm nochmals Gelegenheit, allen Beteiligten des Lehrganges herzlichen Dank auszusprechen. Seine Worte endeten mit einem Sieg Heil auf den Führer und General der Flieger, Göring, in das die Anwesenden begeistert einstimmten. Lehrgangsteilnehmer Hoffmann bat die Teilnehmer des Lehrganges anschließend, das während der Schulung erworbene Nitzzeug zum Selbstschutz nicht aufzugeben, sondern immer zu pflegen, damit jeder seine Pflicht tun kann, wenn die Ortsgruppe sie braucht und ruft. Der Verlauf des weiteren Abends bewies, daß der Gedanke der Volksgemeinschaft in der Schulungswoche in besser Weise erwakt worden war. Lustige Darbietungen von Mitgliedern des Lehrganges sowie einigen Teilnehmern erhöhten die schon an und für sich herrschende fröhliche Stimmung. Die Angehörigen der vier Abteilungen hatten es sich nicht nehmen lassen, ihren Lehrern Anerkennungen zu überreichen. Ein frohlicher Tanz, bei dem auch so mancher Teilnehmer älteren Jahrganges das Tanzbein schwang, beschloß den in jeder Beziehung gelungenen Abend. Der Lehrgang verläßt jetzt Rheinsberg, um in der kommenden Woche in Altruppin weiter zu wirken. Das durch den Kurus bei vielen noch nicht ausgebildeten Einwohnern hervorgerufene Interesse fügte dazu dienen, daß die hiesige Arbeit des Reichsluftschußbundes weitere Fortschritte macht.

— **Schaukasten-Einbruch.** In der Nacht vom Sonntag zum Montag wurde der Schaukasten des Cigarettenhauses Kemmig gewaltsam geöffnet. Die Täter erbeuteten für etwa 10 Mark Waren.

— **„Henter, Frauen und Soldaten“**, der mit Spannung erwartete Großfilm mit Hans Albers nach dem in der „Nachtausgabe“ erschienenen Roman „Ein Mannsbild namens Brad“ von Fritz Redl-Walleczewen wird vier Tage — täglich — von Freitag bis Montag im Lichtspielhaus gezeigt. Eine überragende deutsche Leistung, ein Spitzenfilm der Weltproduktion! So etwas war noch nie da! Vorverkauf!

* **Keine Steuer von der Steuer.** Mit Bezugnahme auf eine Entscheidung des Preussischen Oberverwaltungsgerichts zur Gemeindebeitragssteuer empfiehlt der Reichs- und preussische Innenminister den Gemeinden, der Beitragssteuerordnung eine Vorfrist anzufügen, wonach der der Berechnung der Gemeindebeitragssteuer zugrunde zu legende Kleinhandelspreis ausschließlich der Gemeindebeitragssteuer errechnet wird.

* **Keine Berufsbezeichnung neben der Amtsbezeichnung.** Durch Erlass an die nachgeordneten Behörden stellt der Reichs- und preussische Innenminister fest, daß Beamte neben ihrer Amtsbezeichnung eine andere Berufsbezeichnung nicht führen dürfen. Er trifft diese Feststellung anlässlich der Klärung der Frage, daß die im öffentlichen Dienst beschäftigten technischen Angestellten, die die Berechtigung zur Führung der Berufsbezeichnung „Baumeister“ besitzen, diese Bezeichnung auch im dienstlichen Verkehr führen dürfen. Als Beamte dürfen sie das jedoch nicht.

Sängerbund 1936 in Hamburg. Die diesjährige Reichstagung der im Deutschen Sängerbund (D.S.B.) zusammengeschlossenen Männergesangsvereine wird vom 15. bis 18. Mai in Hamburg stattfinden. Sie wird gleichzeitig der letzten Vorbereitung zu dem großen 12. Deutschen Sängerbundestag 1937 dienen, das in Breslau über 300 000 Sänger aus allen Teilen des Reiches vereinen wird.

Probeflug des deutschen Wol-Flugbootes „Samum“. Im Rahmen der vorgelassenen Reichsluftschuß Bund der Luft Hanfa im nördlichen Ostsee Flug das Wol-Flugboot „Samum“ von Ras Palmas nach Rantz Delgada auf den Azoren. Die rund 1500 Kilometer lange Strecke wurde ordnungsgemäß zurückgelegt.

Gismood vor der Hochzeit. Vor kurzem starb in Herba im Kreise Gienach unter eigenartigen Umständen der Einwohner Heinrich Eiß. Bei der Untersuchung der Todesursache stellte sich heraus, daß Eiß, der kurz vor seiner Verheiratung stand, vergiftet worden war. Die Untersuchung führte jetzt zu einem aufsehenerregenden Ergebnis. Als Täterin wurde die 19jährige Braut des Gestörten festgestellt, die als noch anfängliches Zeugen auch ein Geständnis ablegte. Als Grund gab sie an, daß sie ihre Brautjungfer aus Abneigung vergiftet habe. Sie habe nie die Abtötung gehabt, ihn zu heiraten, und sei eine Verlobung mit ihm nur auf Betreiben der Eltern eingegangen. Die Täterin wurde festgenommen.

Glückszugunglück bei Graudenz. In Graudenz entgleiste infolge Verzögerung einer Weiche ein Güterzug. Elf Güterwagen wurden zerstört. Zwei Zugknechte erlitten schwere Verletzungen.

Reisüberfall im Schnellzug Westfalen-Prag. In einem Abteil 1. Klasse des Schnellzuges Westfalen-Prag wurde ein in Polen lebender aus Ungarn stammender Börsenvertreter nach Anwendung eines Betäubungsmittels beraubt. Dem unbekanntem Täter fielen Wertpapiere im Gesamtwert von etwa sieben Millionen Kronen in die Hände. Der Räuber kann allerdings mit den Wertpapieren nicht viel anfangen, da der Lebensalter ein Nummernverzeichnis der Papiere hat, das sofort an alle Banken weitergegeben wurde.

Todesfahrt einer tollkühnen Skifahrerin. Von Predigtstuhl im Land Salzburg wagten die 23jährige Studentin Marianne Ibl aus Landstut und ihr Brautgarn eine kühne Abfahrt über einen steilen Hang. Vor den Augen des Brautgarns stürzte das Mädchen über eine 30 Meter hohe Felswand. Erst nach stundenlangem Suchen wurde die Verletzte vollständig im Schnee vergraben, aufgefunden.



Reichsluftschußbund.

Der für heute angelegte Schulungsabend durch Gemeindeführer Braun fällt aus. Dafür findet in der Turnhalle der Stadtschule morgen — Dienstag — abends 8 Uhr ein Vortrag über die Pflichten der Ortsgruppenführer, Hauswarte und Sanitätslehre und -besorgerinnen statt. Das Erscheinen der Betreffenden ist Pflicht. Notizblatt und Bleistift sind mitzubringen. Die Angehörigen des Roten Kreuzes sind zu diesem Vortrag eingeladen.

Der Ortsgruppenführer.
Dr. Beibel, Bürgermeister.

Dramenstoff für Schülerrichtung und Anglieder: Carl Ebermann, Rheinsberg. Druck und Verlag: Carl Ebermann, Rheinsberg — D. A. L. 630. Berechnung nach Preisliste Nr. 4.

Öffentliche Steuerermahnung.

Die rückständigen Steuerpflichtigen werden hiermit aufgefordert, die nachstehenden Steuerarten bis zum 25. d. Mts. bei uns einzuzahlen: a. Grundvermögen-u. Hauszinssteuer für Februar 1936. b. Gemeindeführersteuer 1. 1. bis 31. 3. 1936. c. Gemeindeführersteuer 1. 1. bis 31. 3. 1936. d. Kirchensteuer 1. 1. bis 31. 3. 1936. e. Hundesteuer 1935. f. Bürgersteuer für die selbstständigen Steuerpflichtigen Februar-Rate.

Nach Ablauf des Termins erfolgt die sofortige Zwangsbeitreibung. Eine Verhängung von Mahnzetteln findet nicht statt.

Rheinsberg, den 17. Februar 1936.

Die Kämmereikasse als Vollstreckungsbehörde.

Zwangsvorführung.

Mittwoch, 19. 2., 12 Uhr verteidige ich hier, „Hotel Kronprinz“

1 Klavier, 1 Ledenschrank, Henning, Obergerichtsvollzieher, Rheinsberg.

Freitag — Montag

(4 Tage) täglich: Hans Albers „Henker Frauen und Soldaten!“

Rheinsberger Lichtspielhaus Hotel zum Ratskeller. Dienstag, den 18. d. Mts. Schlachtfest

Hierzu ladet freundlichst ein Walter Otto. Cägl. frisch aus dem Raud Dienstag: ff. geräuch. Aale und Mittwoch ist Fischtag. Kabeljau, Schellfisch, Goldbarich 3 Pfd. von 35 Pfg. an. Fischfilet 1 Pfd. 0.45 grüne Heringe.

Um gütige Unterstüzung bittet Martin Bartels Königl. 19. Frau zum Zeitungsausträger sofort geucht. Rheinsberger Zeitung.

Winterhilfswerk.

Für die 1. u. 2. Februar-Wunsdsammlung werden die Lüten Dienstag, den 18. 2. verteilt und di Spenden Freitag, den 21. 2. von den freundlichen Gern abgeholt. Heil Hitler! Rede.