

Reino-Zeitung

Rheider Volkszeitung
Generalanzeiger für Bocholt
Anholter und Iffelburger Zeitung.

65. Jahrgang
Verlagsgesellschaft: Bocholt
Verlagshaus: Dortmund

Volksblatt
für Bocholt und den Kreis Borken

Nummer 56

Mittwoch, den 26. Februar 1936

Jahrgang 1936

Sowjettruppen im Herzen Europas.

Umfangreiche sowjetrussische Rüstungsmaßnahmen auf tschechoslowakischem Boden
Aufsehenerregende Enthüllungen eines ungarischen Blattes.

Moskaus Ausfallstor nach Mitteleuropa.

DNB Budapest, 25. Februar.

Der liberale „Pesti Hírlap“ berichtet heute eingehend über den Fortgang der sowjetrussischen Rüstungsmaßnahmen in der Tschechoslowakei, die seit dem tschechoslowakisch-sowjetrussischen Militärabkommen eingeleitet hätten. Im tschechoslowakisch-sowjetrussischen Grenzgebiet sei der Ausbau modernster Flugzeugfabriken für die sowjetrussische Luftflotte im vollen Gange. Überall seien sowjetrussische Truppenabteilungen festgestellt worden. Man bemerke an verschiedenen Orten große Barackenanlagen, in denen sowjetrussische Truppen untergebracht seien. Die Baracken würden durch sowjetrussische Wachmannschaften streng abgesperrt. Derartige sowjetrussische Barackenlager seien in der Nähe der bekannten Bäder Trenčín-Zerlik und Píšťan errichtet worden. An der tschechoslowakisch-ungarischen Grenze würde Tag und Nacht an dem Ausbau von Betongräben gearbeitet. Überall würden große Truppenübungen abgehalten.

Die ungarische und slowakische Grenzbevölkerung sehe mit Entsetzen sowjetrussische Truppen im Herzen Europas aufziehen, die in aller Öffentlichkeit Vorbereitungen für einen kommenden Krieg trafen.

Das Blatt berichtet weiter, daß die tschechoslowakische Rüstungsindustrie gegenwärtig wieder beschäftigt sei, da nach Anweisung des französischen Generalkommandos die tschechoslowakische Armee gegenwärtig motorisiert werde.

Die Hand Moskaus in England.

Wieder ein Sabotageakt in der Flotte.

DNB London, 25. Februar.

Wie die englische Admiralität mitteilt, hat sich ein neuer Sabotageakt auf dem zugehörigen Chatham liegenden englischen Zerstörer „Belos“ ereignet. Die Untersuchungen nach der Urhebererschaft sind eingeleitet worden. Nach Blättermeldungen ist der Minenapparat des Schiffes beschädigt worden.

Der neue Sabotageakt ist der vierte Anschlag auf ein englisches Kriegsschiff innerhalb weniger Monate. Man ist daher überzeugt, daß den Anschlägen ein sorgfältig ausgearbeiteter Plan zugrunde liegt. „Daily Express“ meldet, daß die Schuldigen, die für die Beschädigung an dem Schlachtschiff „Royal Oak“ im Dezember und an dem Kreuzer „Cumberland“ im Januar verantwortlich waren, festgestellt werden könnten. Man habe herausgefunden, daß es sich um einen großangelegten kommunistischen Sabotageplan handele. Die Admiralität hat die englische Geheimpolizei zur Untersuchung der Vorfälle herangezogen.

Japan gegen den Sowjetpakt.

Es verlangt Aufklärung über die russischen Absichten im Osten.

DNB Tokio, 25. Februar.

Das japanische Auswärtige Amt vertritt, wie „Tokyo Asahi Shimbun“ meldet, die Ansicht, daß die Ratifizierung des französisch-sowjetrussischen Beistandsabkommens die durch die aggressive Haltung der Sowjetunion ohnehin erschwerte Lage im Fernen Osten wesentlich verschärfen würde.

Um eine Klärung durch Frankreich zu erhalten, habe die Propaganda Moskau mit einem angeblichen deutsch-japanischen Bündnis gearbeitet, das, wie gelagt wurde, den Weltfrieden bedrohe.

Gleichzeitig lehne man sich aber nicht in Moskau, Manchu und Korea, die Gefahr zu bedrohen und die äußere Mongolei auszuheben. Japan müsse daher feststellen, daß der französisch-sowjetrussische Beistandspakt entgegen den französischen Versicherungen den ganzen Fernen Osten gefährden zu können werde. Japan erwarte, daß Frankreich dieser Lage Rechnung trage.

In politischen Kreisen Tokios ist man durch die verschiedene Erklärung des stellvertretenden Außenkommissars Stomoniaw beunruhigt, daß die Sowjetregierung einen Einfluß dritter Länder auf die äußere Mongolei nicht wünsche, da dies eine Bedrohung Sibiriens und damit des Friedens im Fernen Osten darstellen würde.

Japan erwartet nun, wie halbamtlich durch das Auswärtige Amt erklärt wird, daß die Sowjetregierung ihre Beziehungen zur äußeren Mongolei einwandfrei kläre. Vor allem wünscht man Aufklärung darüber, ob ein Militärvertrag, ähnlich dem zwischen Japan und Mandschukuo, besteht, aus dem Moskau ein Recht zur Einmischung in Grenzfragen herleiten könne, die nur Angelegenheiten Mandschukuos und der äußeren Mongolei seien.

In politischen Kreisen Japans vertritt man die Auffassung, daß die Lage im Fernen Osten eine wesent-

liche Verschärfung erfahren würde, wenn Moskau unter Ausübung eines Drucks auf die äußere Mongolei seine Operationsbasis nach Süden gegen Nordchina und nach Westen gegen Mandschukuo verschieben sollte.

Die herausfordernde Haltung der Sowjetunion sei nur durch die Entlastung im Westen zu erklären, die der Abschluß des Beistandsabkommens zur Folge gehabt habe.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände, so wird in politischen Kreisen weiter gefolgert, sei es notwendig, daß Japan an die Verstärkung seiner Kräfte in Nordchina und in Mandschukuo denke.

Vormarsch bolschewistischer Truppen in der Provinz Schansi.

DNB Peking, 25. Februar.

Am Montag wurden durch das Hauptquartier des Marschalls Yenischau in Taihuanfu die schon seit Wochen

verbreiteten Gerüchte über eine ernste Bedrohung der Provinz Schansi bestätigt. Es wird jetzt angegeben, daß der Widerstand längs des Nord-Süd-Laufes des Huangho teilweise zusammengebrochen ist.

6000 Rotarmisten überschritten den Huangho beiderseits des 37. Breitengrades und schritten 45 Kilometer nach Osten vor, wo sie Shihou belagerten. Man befürchtet weitere Angriffe großer Mächte auf der 150 Kilometer langen Front.

Falls von den Angreifern größere Aktionen beabsichtigt werden, so ist zu erwarten, daß sie dabei den nationalen antimonarchistischen Standpunkt betonen werden, mit dem unter den Bewohnern in Nordchina ein großer Anhang zu erwarten ist.

Im Zusammenhang mit diesen Vorgängen erhalten die Studentenunruhen in Peking und Tientsin, wo bisher über 100 Studenten und zwei Hochschullehrer unter dem Verdacht bolschewistischer Beziehungen verhaftet worden sind, ebenso erhöhte Bedeutung wie die Bauernunruhen, die besonders im Süden der Provinz Hopei ausgebrochen sind.

Flandins Plädoyer für das Bündnis mit den Bolschewisten.

„Außenpolitik hat mit Innenpolitik nichts zu tun.“ - „Der Pakt ist weder gefährlich noch ungünstig.“

Eine mißlungene Beweisführung.

(1) Paris, 25. Februar.

Die Aussprache über den französisch-sowjetrussischen Vertrag wurde Dienstag nachmittag von der Kammer wieder aufgenommen. Als erster sprach der Abgeordnete Bastide im Namen des auswärtigen Ausschusses der Kammer, dessen Vorsitz er inne hat. Er forderte die Kammer auf, eine schnelle und klare Entscheidung im Sinne der Ratifizierung zu fällen.

Das Interesse der Kammer an der Aussprache scheint nachgelassen zu haben, da der Redner zunächst vor sehr mäßig belegtem Hause sprechen mußte. Außerdem sollten, wie man erfährt, im Senat die Widerstände gegen den französisch-sowjetrussischen Pakt weiter zu genommen haben.

Nach den Ausführungen des Abgeordneten Bastide nahm

Außenminister Flandin

das Wort zu einer anderthalbstündigen Rede, um den französisch-sowjetrussischen Pakt zu begründen. Anschließend wurde eine Sitzungspause eingelegt.

Flandin erklärte, Frankreich sei immer bestrebt gewesen, die kollektive Sicherheit in den Dienst des Friedens zu stellen. Aber das System allgemeiner Verpflichtungen sei auf einen derartigen Widerstand gestoßen, daß man sich regionalen Lösungen habe zuwenden

mußte. Eine solche regionale Lösung sei der Vertrag von Locarno gewesen und hätte die von Briand vorgeschlagene europäische Union sein sollen. Nach dem Locarnovertrag habe der Völkerverbund den Abschluß von regionalen Abkommen wiederholt befürwortet. In Übereinstimmung mit dieser Politik hätten die französische Regierung und die Sowjetregierung im November 1932 einen Nichtangriffspakt abgeschlossen. Später seien auf eine Anregung von Sowjetrußland aus die Verhandlungen aufgenommen worden, die zu dem vorliegenden französisch-sowjetrussischen Pakt geführt hätten.

Der Außenminister gab einen ausführlichen Überblick über die Geschichte dieses Vertrages und die einzelnen Verhandlungsschritte in Paris, Genf und Moskau. Im Juni 1934 sei der von Litwinow und Barthou aufgestellte Plan von Deutschland als gefährlich bezeichnet worden, während Polen eine ausweichende Antwort gegeben habe. Die französische Diplomatie habe sich damals bemüht, die Befürchtungen Berlins und Warschaws zu entkräften und sogar eine Verringerung des ursprünglichen Planes vorgezogen. Deutschland habe aber jedes Beistandsabkommen abgelehnt. Von Beginn der Verhandlungen an sei der Begriff eines Bündnisses ähnlich der Vortragsbündnisse ausgeschaltet worden, und es sei festgestellt worden, daß der Beistand nur in den Fällen in Frage kommen sollte, in denen die Völkerverbundung und der Locarnovertrag dies möglich machten. Der Beistand sollte nur im Rahmen des Völkerverbundes erfolgen. Außerdem sollte das Abkommen kein in sich abgeschlossenes politisches Instrument, sondern einen ersten Schritt zur kollektiven Sicherheit im Osten darstellen; unter diesen Umständen sei im Rat 1935 der

(Fortsetzung auf der 2. Seite.)

Der Führer bei seinen ältesten Kämpfern.



Im historischen Festsaal des Münchener Hofbräuhauses fand am 24. Februar die traditionelle Parteigründungsfeier der NSDAP statt. Hier steht man der Führer inmitten seiner alten Kämpfer. Von links: Brigadeführer Schaub, der Führer, der Münchener Oberbürgermeister Fiechter, Reichsführer SS Himmler, Staatsminister Wagner, Reichsstatthalter Ritter von Epp und Reichsminister Dr. Gerd. (Presse-Illustration Hoffmann-B.)

Tagesrundschau.

Kollektive Sicherheit und Einkreisung.

In London war man sehr gespannt darauf, was Eden in seiner ersten Rede als Außenminister im Unterhaus erklären würde. Nachdem er gesprochen hat, zeigt sich in der englischen Presse einige Enttäuschung. Die meisten Blätter sind sich darüber einig, daß er nicht wesentlich Neues gesagt hat. Diesem Urteil stimmen wir zu. Eden hat das Geheimnis nicht zu lüften vermocht, wie der Maffey-Bericht in das „Giornale d'Italia“ gekommen ist. Er hat, wie zu erwarten war, diesem Bericht jede aktuelle Bedeutung abgesprochen. Im übrigen betonte er wieder einmal, daß im Vordergrund der englischen Außenpolitik der Völkerverbund steht und daß dies insbesondere für den italienisch-afrikanischen Konflikt und die Sanktionen gilt. Zweifelsfrei erscheint, daß es in Rom Eindruck gemacht hat, wenn der Minister als Friedensziel noch einmal auf den von Mussolini abgelehnten Vorschlag des Völkerbundes hinwies und von ihm sagte, daß er nach Ansicht der britischen Regierung die Grundlage darstelle; auf der auch weiterhin die Wiederherstellung des Friedens versucht werden solle. Auch zur übrigen internationalen Lage enthielt die Rede keine neuen Offenbarungen. Wesentlich erscheint schon das Echo, das sie gefunden hat. Wenn der den Regierungstreuen nahestehende „Daily Telegraph“ die Äußerung Edens als bemerkenswert empfindet, daß England zwar für die kollektive Sicherheit, aber gegen irgend eine Einkreisung sei, und wenn im „Daily Express“ diese Ablehnung einer Einkreisungspolitik als der wichtigste Punkt der Regierungserklärung bezeichnet wird, so zeigen die Ausführungen, die gestern der französische Außenminister Flandin über den französisch-sowjetrussischen Beistandspakt gemacht hat, daß die beiden Minister darin einig sind, daß, was wir Einkreisungspolitik nennen, nicht als solche Politik anzuerkennen, wenigstens nicht vor der Öffentlichkeit. Da ist das „Echo de Paris“, das Blatt des französischen Generalstabs, aufrichtiger, wenn es schreibt, Eden habe mit Rücksicht auf seine Zuhörer beteuert, daß kollektive Sicherheit nicht gleichbedeutend sei mit Einkreisung, in Wirklichkeit aber unter der Hand die Technik der kollektiven Sicherheit nicht sehr von der der alten Bündnisse; die Neuerung sei nur, daß der Zweck der alten Bündnisse der Beurteilung der einzelnen Regierungen überlassen war, während er gegenwärtig durch die Völkerverbündeten bestimmt werde. Vom Völkerverbund aber sagt der eben zitierte „Daily Express“ mit Recht, er sei nichts anderes als der Völkerverbund der Versailler Mächte, und der rechtskonservative Abgeordnete Amerly, der nach Eden im Unterhaus sprach, hielt der Erklärung des Ministers, daß England sich nicht an einer Einkreisung beteilige, entgegen, daß die Lage dennoch derjenigen vor 1914 gleiche. Tatsächlich führt Flandin aus, was Barthou wollte, und Barthous Politik ging aus der Einkreisung Deutschlands aus. Sie ist damals auch in England als bedenklich für den Frieden Europas erkannt worden. Diese Bedenklichkeit und Gefährlichkeit bleibt und wird dadurch nicht beseitigt, daß man Einkreisung jetzt kollektive Sicherheit nennt und dem Völkerverbund, dem Gerichtsvollzieher der Versailler Mächte, dabei eine Rolle zuweist.

Hodzas Donaupläne und Jugoslawien.

Der tschechoslowakische Ministerpräsident und Außenminister Hodza hat, nachdem er zuvor in Paris gewesen ist, jetzt der befreundeten jugoslawischen Regierung in Belgrad einen zweitägigen Besuch abgestattet. Von den Unterhaltungen, die er mit dem französischen Außenminister Flandin gehabt hat und die im Anschluß an die Unterredungen des österreichischen Botschafters Starhemberg und anderer Staatsmänner mit Flandin geführt worden sind, weiß man, daß sie sich um die politische und wirtschaftliche Neuordnung im Donauraum gedreht haben. Hodzas Absichten liefen auf ein Wirtschaftsabkommen der Staaten der Kleinen Entente mit Österreich und auf ein kollektives, später durch ein Beistandsabkommen zu ergänzendes Sicherheitsabkommen hinaus, durch das die Unabhängigkeit Österreichs unter Ausschluß einer Restauration der Habsburger gewährleistet werden sollte. Die kleinen und mittleren Donaustaaten sollten unter der Führung Prag und unter möglicher Unterstützung des italienischen und deutschen Einflusses zu einer gewissen Einheit zusammengefaßt werden. Der Zweck der Reise Hodzas nach Belgrad war, die jugoslawische Regierung für diesen Plan zu gewinnen. Sieht man sich aber das Kommuniqué an, das der Presse nach dem Abschluß der Besprechungen übergeben wurde, und zieht man die Äußerungen der Belgrader Blätter über sie hinzu, so erkennt man

Deutsch, daß die Pläne des tschechoslowakischen Ministerpräsidenten in Belgrad nicht viel Befall gefunden haben, ja daß davon außer der Einlegung eines Sachverständigenausschusses, der die Einzelheiten der wirtschaftlichen Zusammenarbeit prüfen soll, kaum etwas übrig geblieben zu sein scheint. Die tschechoslowakische ist ein Industriestaat, Jugoslawien aber ein Agrarstaat, in dessen Außenhandelsbilanz Deutschland mit fast 10 Prozent der jugoslawischen Ausfuhr an erster und Italien, wenigstens bis zum Beginn der Sanktionen, an zweiter Stelle steht. Andererseits ging 1935 nach Jugoslawien nicht einmal ein Prozent der deutschen Ausfuhr. Jugoslawien kann also den deutschen Markt nicht entschädigen, und das wirtschaftliche Donauplan vermag ihm, zumal auch Österreich ein Agrarland ist, keinen Ersatz zu gewähren. Für die Regierung in Belgrad mußte es daher unüberwindlich sein, wirtschaftlichen und selbstverständlich auch politischen Aktionen

zugestimmen, denen eine Spitze gegen Deutschland zugeschieben werden könnte und die die Freundschaft dieses seines besten Käufers aufs Spiel setzen würden. Belgrad hat natürlich nichts gegen einen Ausbau der wirtschaftlichen Beziehungen unter den Donaufürsten, aber es muß es ablehnen, einem bloßen Kommen zugestimmen, mit dem sich Deutschland und Italien nicht einverstanden erklären. Und darum hält die jugoslawische Regierung auch eine politische Regelung nur dann für brauchbar, wenn sie im Einverständnis nicht nur mit Frankreich, sondern auch mit Deutschland, Italien und England angesetzt wird. Ein selbstständiges Vorgehen der Donaufürsten hält man in Belgrad für verfehlt. An dieser Sachlage dürfte auch der Besuch, mit dem Hochofen der tschechoslowakischen Bundeskanzlers Dr. Schuschnigg, der bekanntlich kürzlich in Prag gewesen ist, am 9. März in Wien erwidern will, schwerlich etwas Entscheidendes ändern.

Neue Großtat deutscher Technik.

Außerordentlicher Fortschritt in der Entwicklung des Schnellverkehrs bei der Reichsbahn.

Dampflokomotive mit 175
Kilometern Stundengeschwindigkeit.

Pressfahrt Berlin — Hamburg.

■ Berlin, 25. Februar.

Die Entwicklung des Schnellverkehrs der Deutschen Reichsbahngesellschaft hat in den letzten Monaten außerordentliche Fortschritte gemacht. Auf der Strecke Berlin—Hamburg fuhr vor wenigen Tagen ein elektrisch betriebener Stromlinienzug die phantastische Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometern. Die sogenannten FDZ-Züge sind bereits auf den verschiedensten Fernstrecken eingesetzt und erfreuen sich einer großen Beliebtheit beim reisenden Publikum. Weniger bekannt ist, daß die Reichsbahn auch Dampflokomotiven mit ähnlich hohen Fahrgeschwindigkeiten besitzt. Auf der Rügenberger Sublimationsausstellung im vergangenen Jahre erregten diese in Stromlinienform gebauten, aber nach ihrem Umfang viel gewaltigeren Dampflokomotiven das allergrößte Interesse.

Am heutigen Dienstag führte die Deutsche Reichsbahn zum ersten Male Dampflokomotiven auf einer Pressfahrt der Öffentlichkeit vor. Auf dem letzten Bahnhof verabschiedeten sich um 9 Uhr früh leitende Beamte der Deutschen Reichsbahn und der Lokomotivbauanstalt, Vertreter fast sämtlicher Ministerien, Vertreter des Hauptamtes der Beamten und der Korpsführung des NSKK, sowie etwa 150 Vertreter der deutschen Tageszeitungen, um an einer Fahrt nach Hamburg und zurück teilzunehmen.

Die Fahrt von Berlin nach Hamburg erfolgte mit dem Henschel-Wegmann-Dampfpzug, die Rückfahrt mit der Borsig-Stromlinienlokomotive.

Vor der Abfahrt des Zuges machte Reichsbahndirektor Dr. Ing. h. c. F. u. g. S. J. die Beamten, ausführende Mitteilungen über die Entwicklung des Eisenbahnschnellverkehrs und insbesondere über die Bauart und die Eigenschaften der neuen Lokomotive.

Reichsbahndirektor Dr. Ing. h. c. F. u. g. S. J. wies einleitend darauf hin, daß man sich schon lange mit dem Problem beschäftigt habe, Lokomotiven für Hochgeschwindigkeiten durchzubilden.

Auf Grund der technischen Fortschritte sei heute die Reichsbahn in die Lage versetzt, mit ihren Dampflokomotiven dieselben Fahrgeschwindigkeiten wie mit den Diesel-Schnelltriebwagen verwirklichen zu können. Sie habe sich daher entschlossen, eine Lokomotive entwickeln zu lassen, die einen 250 Tonnen schweren Dampfbauern fahrplanmäßig mit einer Geschwindigkeit von 150 Kilometerstunden befördern und zur Einholung von Verspätungen die Geschwindigkeit auf 175 Kilometerstunden steigern könne.

Mit der Durchbildung der Lokomotive seien die Borsig-Lokomotivwerke G. m. b. H. in Berlin-Tegel betraut worden. Es seien zwei Lokomotiven für Eisenbahnschnellverkehr der üblichen Bauart und eine dritte Lokomotive mit vorliegendem Führerstand und Staukastenheizung bestellt worden. Die beiden Lokomotiven mit Staukastenheizung seien abgeliefert und in der Erprobung begriffen.

Dr. Fuchs schilderte dann die technischen Einzelheiten der neuen Lokomotive und betonte insbesondere die Bedeutung der neuartigen Stromlinienverkleidung, die durch eingehende Modellversuche im Windkanal der Aerodynamischen Versuchsanstalt der Technischen Hochschule in Berlin und im Institut für Strömungsforschung in Göttingen ermittelt worden sei. Weiter hob Dr. Fuchs hervor, daß die Lokomotive mit induktiver Zugbeeinflussung der Dreifrequenz-Bauart mit Geschwindigkeitsüberwachung ausgestattet worden ist, um das Überfahren von Haltsignalen zu verhindern.

Sodann schilderte der Redner die technischen Einzelheiten des neuen Henschel-Wegmann-Zuges. Während die beschriebene Lokomotive beliebige Wagen mit Hochgeschwindigkeiten befördern soll, wurde von der Firma Henschel angeregt, einen dem Schnelltriebwagen ähnlichen Zwei-Wagen-Zug mit einer entsprechend gebauten Tenderlokomotive zu befördern. Die Reichsbahn stimmte der Anregung grundsätzlich zu, erweiterte aber das Betriebsprogramm zur Ausnutzung der Möglichkeiten des Dampftriebes dahin, daß ein aus vier besonders leicht gebauten Dampfwagen gebildeter Zug von einer Tenderlokomotive für Hochgeschwindigkeiten befördert werden sollte.

Auch diese Lokomotive hat einen Stromlinienförmigen Blechmantel erhalten, der sie ganz umhüllt, sich vorn und hinten der abgerundeten Kopfform der Wagen anpaßt und bis über den größten Teil der Räder heruntergezogen ist. Um bei erheblichen Fahrgeschwindigkeiten den Lokomotivführer in die Lage zu versetzen, die Strecke stets scharf beobachten zu können, sind Steuerbock, Regler, Bremsventil und die sonstigen von ihm zu bedienenden und zu überwachenden Apparate doppelt vorhanden, einmal an der Vorderwand und außerdem an der Rückwand des Führerhauses. Auch diese Lokomotive ist mit induktiver Zugbeeinflussung versehen.

Der Wagenzug ist von der Wagenbauanstalt Wegmann & Co. in Kassel gebaut. Neben der Anpassung der Wagenwände an die Stromlinienform war vor allem die äußerste Gewichtsersparnis ein unabwiesbares Erfordernis. Der Zug hat 23 Sitzplätze im Speiseraum, 48 Sitzplätze 2. Klasse und 144 Sitzplätze 3. Klasse. Um den Schwerpunkt möglichst niedrig zu halten, wurde der Fußboden nur 1090 Millimeter über SO gelegt, gegenüber 1240 Millimeter bei den Dampfwagen. In dem einen Endwagen ist ein Gepäckraum und ein Postraum vorgesehen, an die sich eine Rück-

mit Antriebs- und der Speiseraum anschließt. Zur Erzielung einer guten Lüftung ist eine mechanische Belüftungsanlage eingebaut. Der Personenwagen besitzt am hinteren Ende einen durch zwei niedrige Zwischenwände vom Einliegeortraum abgetrennten und erhöhten Aussichtsturm, der mit vier kleinen Fenstern versehen ist. Große Fenster gewähren einen freien Überblick über die Strecke, wenn der Wagen am Zuglauf läuft. Dr. Fuchs schloß seine Ausführungen mit dem Wunsch, daß auch diese Züge recht bald die Gunst des reisenden Publikums gewinnen und damit zur Belebung des Verkehrs auf der Schiene beitragen möchten.

Um 10,06 Uhr setzte sich der Henschel-Wegmann-Dampfpzug nach Hamburg in Bewegung.

Im Führerstand der Lokomotive.

DNB Hamburg, 25. Februar.

Um 10,06 Uhr hatte der neue Henschel-Wegmann-Dampfpzug mit etwa 200 Fahrgästen die Halle des Bahnhofs in Berlin verlassen. Der Vertreter des DNB machte auf der Lokomotive diese Fahrt mit, um zwischen Führerstand und Feuerloch mit dem Blick voraus auf die Strecke den stärksten Eindruck von dieser neuen Tat deutscher Technik zu gewinnen.

Auf dem knappen Raum der Lokomotive stehen heute außer dem Führer und dem Heizer noch ein Reichsbahningenieur und ein Schlosser. Der Ingenieur steht in telefonischer Verbindung mit der Zugleitung. Der Schlosser findet während der ganzen Fahrt keine Gelegenheit zum Eingreifen und geht daher dem Heizer hilfsbereit zur Hand.

Die Geschwindigkeit liegt, solange noch die Berliner Vorortbahnhöfe zu befahren sind, zwischen 25 und 60 Kilometer. Schon kurz hinter Spandau steigt sie auf 120 Kilometer, dann auf 140 Kilometer. Kurz vor Wittenberge werden Streckenweise 150 Kilometer erreicht.

Auf der fast geraden Strecke von Wittenberge bis Ludwigslust wird sehr bald eine Schnelligkeit von 160 Kilometer erreicht und teilweise auch noch überschritten. Die Lokomotive hat damit aber keineswegs ihr Höchstes erreicht. Es handelt sich ja nicht um eine Höchstleistungsfahrt. Außerdem muß der vorgeschriebene Fahrplan genau eingehalten werden.

Auf dem Hamburger Hauptbahnhof lief der Zug, wie vorgelesen, um 12,38 Uhr ein.

Die Begrüßung der Fahrgäste in Hamburg. Zum Empfang des Henschel-Wegmann-Dampfpzuges auf dem Hamburger Hauptbahnhof hatte sich u. a. der Präsident der Reichsbahndirektion, Graf v. Helldorf, eingefunden, der die Fahrgäste herzlich willkommen hieß. Dann sprach der Chef der Betriebs- und Bauverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Reichsbahndirektor Leichter, Berlin. Er überbrachte die Grüße des Generaldirektors Dr. Dornmüller. Dann gab er einen Überblick über die technische Entwicklung des Eisenbahnwesens und erinnerte daran, daß bereits im Jahre 1847 in England Stundengeschwindigkeiten von 97 km im fahrplanmäßigen Eisenbahnbetrieb erreicht wurden. Über diese Geschwindigkeit sei man erst wesentlich im Jahre

Die Antwort der Opposition auf Edens Rede.

Die Regierung hofft auf die Wirksamkeit der Sanktionen.

DNB London, 24. Februar.

In der gestrigen Sitzung des Unterhauses sprach nach Außenminister Eden zunächst der Fraktionsführer der liberalen Opposition, Sir Archibald Sinclair, der die bisherigen Maßnahmen der Regierung auf dem Gebiet der Sanktionspolitik als nicht weitgehend genug kritisierte. Jedem Angereiztheit müßte in Frage gestellt werden, daß sich ein nicht herausgeforderter Angriff nicht begabte mache. Er forderte die Verhängung der Delikter, die auch ohne Beteiligung der Vereinigten Staaten von Amerika von Nutzen sein werde. Nicht die Sanktionsmaßnahmen seien gelöst, sondern der Mut und die Entschlossenheit der Regierung bei ihrer Anwendung.

Der rechtskonservative Abgeordnete Mr. Amery fragte den Außenminister, ob es notwendig gewesen sei, so starke Maßnahmen gegen Italien zu treffen, zumal dem bekannten Geheimdokument zufolge keine unmittelbaren britischen Interessen auf dem Spiele stünden. Seit zehn Jahren habe England die Bittere Erfahrung gemacht, wenn auch nicht dem Buchstaben nach, so doch ihrem Inhalt nach mangelte es. Darum glaube es sehr bei der Aufhebung seiner Pflichten gemäß der Genfer Satzung stehen zu müssen? Die Veröffentlichung des Geheimdokuments werde die Frage auf, ob sich nicht ein Sachverständigenausschuss auch mit der Prüfung der mutmaßlichen Folgen beschäftigen sollte, die sich aus der Sanktionspolitik ergeben könnten. Eine Delikter würde ebenso nutzlos sein wie die übrigen Maßnahmen. England habe die Strafen nicht zerbrosen und dadurch Frankreich in die Arme Sowjetrusslands getrieben.

Wenn Eden erklärt habe, daß England sich an einer Einseitigkeit nicht beteilige, so ließe sich, daß die Lage dennoch derjenigen vor 1914 gleiche. Ich glaube nicht, so fuhr Amery fort, daß Deutschland irgend etwas gegen England oder gegen Frankreich im Schilde führe.

Der Redner sprach hierüber die Befürchtung aus, daß Deutschland, wenn es erst einmal fühle, daß es von Feinden umringt sei, loslagern könne. In diesen Tagen der Luftkriegsgefahr würde das bedeuten, daß Deutschland gegen England kämpfen würde. Unter der

Plandins Rede über den Russenpakt.

(Fortsetzung von der 1. Seite.)

Wart von Kanal unterzeichnet worden. Er sei von den interessierten Ländern glücklich aufgenommen worden, mit Ausnahme der Reichsregierung, die sofort einen Geldzug gegen ihn begonnen habe.

In rechtlicher Hinsicht habe die Reichsregierung in einer Denkschrift den Standpunkt vertreten, daß der französisch-sowjetrussische Vertrag mit dem Locarnovertrag nicht vereinbar sei.

während England Berlin habe wissen lassen, daß eine Unterzeichnung nicht bestehe. Der französisch-sowjetrussische Vertrag stelle eine Kontinuität der französischen Politik dar. Im übrigen habe Frankreich nie aufgehört, Deutschland an der Politik der kollektiven Friedensgarantien teilnehmen zu wollen.

Plandin bezog sich in diesem Zusammenhang auf die Londoner Erklärungen vom 3. Februar und auf die Verhandlungen von Stresa. Gewiß, so fuhr Plandin fort, könne an jedem Wortlaut eines Paktes Kritik geübt werden. Niemand aber könne diesem Pakte vorwerfen, daß er nicht mit der allgemeinen Linie der französischen Politik übereinstimme oder daß er abgeschlossen worden sei, um Deutschland zu vereinnahmen. Denn er sei abgeschlossen in der Hoffnung, daß Deutschland sich an ihm beteiligen werde. Der Pakt sei von großer Bedeutung für die Zukunft Frankreichs. Alle Franzosen wollten den Frieden, und nichts sei verabschiedungs-würdiger als der von Franzosen gegen Franzosen erhobene Vorwurf, einen Krieg zu wollen. Man dürfe nicht vergessen, daß die Einmütigkeit der öffentlichen Meinung die beste Garantie für die Sicherheit Frankreichs darstelle. Der französisch-sowjetrussische Pakt sei nur eine Ergänzung der Völkerbundsatzung.

Plandin wandte sich ferner dagegen, daß Frankreich durch den sowjetrussischen Pakt die Freiheit seiner Entschlüsse im Ernstfall verlöre. Frankreich sei nicht gebunden, gegebenenfalls zu beurteilen, ob ein Angriff vorliege oder ob es sich um einen herausgeforderten Angriff handele usw. Der Vertrag solle dem Kriege vorbeugen und unterbreite sich darin von den Vorkriegsbedingungen. Das System der kollektiven Sicherheit sei gleichbedeutend mit der Eintreibung des Angriffsgeistes.

Der Minister wies ferner darauf hin, daß Frankreich durch den französisch-polnischen und durch den französisch-tschechoslowakischen Vertrag bereits im Osten Verpflichtungen übernommen habe. Er wies ferner die Anregung zurück, Frankreich solle die Slawen und die Germanen sich auseinanderlassen lassen und sich selbst hinter seine besetzten Grenzen zurückziehen. Frankreich könne die von ihm bestrafte These der egoistischen Vereinnahmung nicht gelten lassen. Plandin betonte dann die Wichtigkeit des von einigen Rednern in der Kammer vorgebrachten Einwurfs, daß Frankreich nicht genügend auf den Widerstand von jenseits des Rheines geachtet habe.

1932 hinausgegangen. Der neue Schnellbetrieb der Reichsbahn sei ein Geschenk der Technik an das ganze deutsche Volk. Die neuen Schnellzüge, die die Reichsbahn einziehen werde, seien nicht nur schneller, sondern auch wirtschaftlicher.

Mit 187 Stundenkilometern nach
Berlin zurück.

DNB Berlin, 25. Februar.

Mit dem Henscheldampfpzug war man vormittags von Berlin nach Hamburg gefahren, mit der Borsig-Stromlinienlokomotive wurde die Rückfahrt angetreten. Bei den Probefahrten hat diese Dampflokomotive eine Schnelligkeit bis zu 197 Stundenkilometern erreicht. Sie kann Schnellzüge von fünf bis sechs Dampfwagen in der Ebene mit 175 Stundenkilometern befördern und Strecken von 300 Kilometern Länge ohne Halt durchfahren.

Um 15,37 Uhr verließ der Zug wiederum mit rund 200 Fahrgästen den Hamburger Hauptbahnhof. Die Lokomotive zog einen 250 t schweren Dampfbauern, bestehend aus einem Lokomotivwagen und vier Dampfwagen 1. und 2. Klasse in neuester Bauart. Wieder hatte man, wie bei der Hinfahrt am Vormittag, das Gefühl eines völlig ruhigen Laufens und größter Sicherheit. Auch dieser Zug raste mit einer Geschwindigkeit von zeitweise 187 Stundenkilometern durch die Lande.

Um 18,20 Uhr traf er auf dem letzten Bahnhof in Berlin ein.

gleichen Politik der kollektiven Sicherheit habe sich England zur Verteidigung Sowjetrusslands gegen Japan verpflichtet. Amery fragte zum Schluß, ob sich die Sachverständigen klargemacht hätten, wohn England gelangen würde, wenn es seine halbe Flotte aus Furcht vor Deutschland in den heimischen Gewässern und die andere Hälfte im Fernen Osten habe würde.

Auch der konservative Abgeordnete Boothby kritisierte die Eden-Rede, weil sie die künftige Politik Englands nicht klar genug darlege. Der Redner erinnerte an die von Baldwin bei der ersten Mitteilung über den Hoare-Laval-Plan gebrauchten Worte, daß „keine Lippen versiegelt seien“, und fragte, was diesen plötzlichen Kurswechsel der Politik veranlaßt habe. Habe die Regierung neue Nachrichten über die Aufstellung Deutschlands oder über die Verlässlichkeit der englischen Flotte erhalten? Fast sämtliche europäischen Regierungen seien heute der Auffassung, daß England häufig seinen außenpolitischen Kurs ändere, um seinen Interessen zu dienen.

Der unabhängige Arbeiterpartei-Redner Wedgwood erklärte, daß England nicht die geringste Furcht vor Mussolini habe. Was man in England fürchte, sei das neue Deutschland (!) und nichts anderes.

Für die Regierung schloß der Unterstaatssekretär für auswärtige Angelegenheiten, Lord Cranborne, die Aussprache ab. Unter dem Gesichtswinkel und dem Beifall des Unterhauses erklärte er, daß England der italienischen Presse für die Veröffentlichung des Geheimdokuments seinen tiefempfundenen Dank aussprechen müsse.

Die Sanktionsmaßnahmen würden immer wirksamer, und viele italienische Auswanderer würden bereit sein, ihnen beizutreten. Die italienische Regierung habe bereits aufgehört, Mitteilungen über ihre Absichten zu veröffentlichen. Das sei sehr bedauerlich, und das Einmischen von Geizhalsen sei für eine große Nation eine traurige Sache. Die Sanktionsmaßnahmen seien nicht als eine Strafe, sondern als ein Abwehrmittel gedacht.

Im übrigen stellten die Ausführungen Cranbornes zum großen Teil Wiederholungen der Erklärungen Edens dar. Lord Cranborne lagte zum Schluß, Englands alter Name sei auf die kollektive Sicherheit festgelegt. Englands gegebenes Wort sei die größte Sicherheit, auf der der Friede ruhe.

Er habe immer den Wunsch gehabt, eine Zusammenarbeit mit Deutschland zu suchen. Er wünsche, daß dieses große Volk, das der menschlichen Zivilisation viele Dienste geleistet habe, seinen gleichen berechtigten Platz am Tisch der Völker einnehme zu gemeinsamer Arbeit gegen die Arile, die Arbeitslosigkeit usw.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen wandte sich der Minister gegen die Auffassung, daß Frankreich den Locarno-Pakt zerstöre. Der französisch-sowjetrussische Pakt würde, seiner Ansicht nach, genau das Gegenteil bewirken. Der Locarnovertrag verbiete, zum Kriege zu schreiten, es sei denn, daß es sich um einen Selbstbehauptung im Falle eines Angriffs handele. Der Pakt bestimme nichts anderes. Wenn aber eine andere Auslegung erfolgen sollte, so würde der Völkerbund berufen sein, sich darüber zu äußern. Niemand könne eine einseitige Zurückweisung (Repudiation) des Locarnovertrages zulassen.

Plandin sprach sich ferner gegen das verhängnisvolle Wettrüsten aus.

Eine gewisse Unruhe setzte in der Kammer ein, als der Minister betonte, daß man die Außenpolitik nicht mit der Innenpolitik verwickeln dürfe. Keine französische Regierung werde die Einmischung einer auswärtigen Macht in ihre Innenpolitik zulassen. Die Komintern sei nicht das einzige Beispiel von politischem Einfluß von außen in Frankreich. Als Plandin einen Auszug aus dem Vertrag über die Anerkennung Sowjetrusslands vorlas, in dem sich beide Teile verpflichteten, von einer gegenseitigen Einmischung abzusehen, wurde auf der Rechten Gelächter laut.

Plandin schloß mit der Bemerkung, daß der französisch-sowjetrussische Pakt einen neuen Schritt auf dem Wege des Friedens bedeute. Die Außenpolitik Frankreichs dürfe nicht abhängig sein von dem inneren Regime der Nationen, mit denen Frankreich verhandle. Der französisch-sowjetrussische Pakt sei weder gefährlich noch ungünstig. Er knüpfe an die Ueberlieferung der französischen Politik an und beeinträchtige nicht die Unabhängigkeit Frankreichs.

Nach Schluß der Plandin-Rede trat eine Pause ein. Nach der Sitzungspause erfolgten zuerst einige Abstimmungen. Darauf wurde die Aussprache über den französisch-sowjetrussischen Pakt wieder aufgenommen.

Der Abgeordnete Louquet (Soglist) legte die Gründe dar, die seine Partei veranlassen, für die Ratifizierung zu stimmen.

Nach der Rede Louquets beschloß die Kammer, die allgemeine Aussprache über die Ratifizierung des französisch-sowjetrussischen Paktes abzuschließen. Am Donnerstag werden die einzelnen Gruppen ihre Haltung bei der Abstimmung begründen.

Erhöhte englische Ausgaben durch den Abessinien-Konflikt.

Zulagshaushalt vom Unterhaus angenommen.

London, 25. Februar.

Nach Beendigung der außenpolitischen Aussprache beschloß das Unterhaus mit dem militärischen Zulagshaushalt zur Kostenbedeckung der durch den italienisch-abessinischen Konflikt verursachten Sondermaßnahmen.

Zu dem Ergänzungshaushalt in Höhe von 4.840.000 Pfund für die Flotte teilte der parlamentarische Sekretär der Admiralität, Lord Stanley, mit, daß ein Teil der Summe für den Bau von sieben neuen Zerstörern von je 1850 Tonnen veranschlagt werde. Das ursprüngliche Bauprogramm 1935 habe eine Zerstörerflotte mit Schiffen von je 1250 Tonnen vorgezogen. Angesichts des Umstandes, daß andere Mächte Zerstörer von 1600 bis 2000 Tonnen besäßen, habe die englische Regierung jedoch beschlossen, eine Anzahl größerer Zerstörer zu bauen. Die Verdrängung von 1850 Tonnen entspreche den Bedingungen des Londoner Flottenvertrages.

Der Zulagshaushalt sehe ferner die Erhöhung des Flottenpersonals um 3500 Offiziere und Mannschaften vor. Außerdem habe die gegenwärtige Lage der britischen Flotte im Mittelmeer eine begrenzte Anzahl von Hilfsdampfern für örtliche Verteidigungszwecke erforderlich gemacht. Die Regierung habe daher 20 Hilfsdampfer auf gekauft und sie in die britische Flotte eingegliedert. Eine weitere Maßnahme sei die Bestellung von sechs Motor-torpedobooten. Schließlich habe man Maßnahmen ergriffen, um die angemessene Verteidigung der Flotte im Mittelmeer sicherzustellen.

Der frühere arbeiterparteiliche Marineminister Alexander beantragte eine Herabsetzung des Zulagshaushalts. Er beschuldigte die Regierung, ein großes Rüstungswettrennen zu eröffnen, während sie doch noch eine innere Schuld von acht Milliarden Pfund und einen Schuldenbetrag von 900 Millionen Pfund Sterling an die Vereinigten Staaten zu begleichen habe.

Winston Churchill unterstützte die Verstärkung der Flotte mit energischen Worten; er erklärte, daß jeder Mann, der sich mit der Flotte befaße, sich nach der Befreiung Englands von den „schändlichen und wohnsinnigen Fesseln des Londoner Flottenvertrages“ lehne.

Nachdem der arbeiterparteiliche Gegenantrag auf Herabsetzung mit 288 gegen 95 Stimmen abgelehnt worden war, wurde der Zulagshaushalt für die Flotte angenommen. In gleicher Weise wurden die Zulagshaushalte für die Armee und die Luftflotte in Höhe von 1.850.000 Pfund bzw. 1.811.000 Pfund nach Ablehnung der arbeiterparteilichen Gegenanträge angenommen.

Das Unterhaus vertagte sich kurz vor 1 Uhr morgens.

Abessinien meldet Vorstoß in das Gebiet von Italienisch-Eritrea.

Adis Abeba, 25. Februar.

Der abessinische Heeresbericht meldet, daß an der Nordfront in der Nacht zum 20. Februar eine starke Abtheilung der im Wolait-Gebiet stehenden Truppen einen überraschenden Angriff auf einen starken italienischen Posten bei Om Agar am Grenzfluß Setit in Italienisch-Eritrea unternommen und ein großes Munitions- und Waffenlager in die Luft gesprengt hat. Weiterhin seien vier große Lebensmittellager und andere militärische Anlagen durch Feuer zerstört worden.

Über die Kämpfe an der Abua-Strasse liegen ergänzende Berichte von Ras Imru vor, denen zufolge die Abessinier einige tausend Uniformen und große Mengen von Waffen, Munition und anderem Kriegsmaterial erbeutet haben sollen. Außerdem seien ihnen umfangreiche Lebensmittelvorräte in die Hände gefallen. Bei der Sprengung des italienischen Munitionsdepots sind 50 Mann durch explodierende Bomben zerrissen und etwa 100 verletzt worden.

Aus

Ueberrahme durch Gau

Am Montag

schen Landtrage-
Landesregie-
leiter Dr. Men-
neben den Vertre-
Beamtete und An-
bürgermeister der

Staatsminister
direktor nach Be-
und Reichsstatthal-
und führte dann
der nunmehr fakti-
Es sei ihm ein Be-
Nach der notwendi-
in Lippe aufbau-
Der Staatsminister
Zusammenarbeit
dem Reichsstatthal-
Lippländer Landes-
wieder übergeben
der Führung der
möglich gemeinen.

Anschließend
Dr. Meyer das
schwebenden Staat-
habe ein fester An-
eigener Energie zu
habe sich der Scher-
genheit eingelegt.
Regierung große
nötig gemeinen und
des Staates gefühl-
vollsten Weise aus-
in Berlin zu über-
führte der Reichs-
einem Schreiben an
regierung beauftragt
ganze Kraft
schen Volkes
ihm treu zur Seite
der bisherigen Stell-
leiter Wedder
Lippe vorbildliche
Partei erinnerte
klets ihrer Stellung
Diener des Volkes
dürfte niemals sein.

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Nach einem
Kellertreter des
und überreichte die
der Riede als a-
mäße. Nach dem
Wechsel-Liedes wur-

Der Aufbau der deutschen Kriegsmarine.

Von

Korvettenkapitän (C) Mohr.

In seiner großen Rede vor dem Reichstag am 21. Mai 1935 hat der Führer und Reichkanzler in klaren und eindeutigen Worten das Ausmaß des Aufbaus der neuen deutschen Wehrmacht bekannt gegeben. „Die deutsche Reichsregierung hat damit ihren guten Willen gekennzeichnet, ein unbegrenztes Vertrauen zu vermeiden. Die Begrenzung der deutschen Kriegsmarine liegt mit 35 Prozent der englischen mit noch 15 Prozent unter der Gesamttonnage der französischen Flotte. Diese Forderung ist für Deutschland eine endgültige und bleibende. Deutschland hat weder die Absicht noch die Notwendigkeit oder das Vermögen, in irgendeine neue Flottenrivalität einzutreten.“ (aus der Rede des Führers am 21. Mai 1935).

Das deutsch-englische Flottenabkommen vom 18. Juni 1935 setzte das Stärkeverhältnis von 35:100 zwischen der deutschen Flotte und den Seestreitkräften der Mitglieder der Britischen Commonwealth vertraglich fest. Die theoretische Auswirkung des Abkommens unter Zugrundelegung der „Vertragsstärke“ (Verträge von Washington und London) der Britischen Marine zeigt die nachstehende Übersicht:

Schiffsgattung	England	Deutschland
Schlachtschiffe	525 000 t	183 750 t
Flugzeugträger	135 000 t	47 250 t
Schwere Kreuzer	140 000 t	51 380 t
Leichte Kreuzer	192 000 t	67 270 t
Zerstörer	150 000 t	52 200 t
U-Boote	52 000 t	18 445 t

Bei der augenblicklich gültigen britischen Vertragsstärke von 1 201 700 t darf demnach die Stärke der deutschen Flotte 420 595 t betragen.

Das am 8. Juli bekannt gegebene deutsche Neubauprogramm 1935 enthält:

- 2 Panzerschiffe zu je 26 000 t mit 28 cm-Geschützen
- 2 schwere Kreuzer zu je 10 000 t m. 20,3 cm-Geschützen
- 16 Zerstörer zu je 1625 t mit 12,7 cm-Geschützen
- 20 U-Boote zu je 250 t
- 6 U-Boote zu je 500 t
- 2 U-Boote zu je 750 t

Der Aufbau einer Kriegsmarine geht naturgemäß langsam vor sich. Nicht nur, daß die Bauzeiten moderner Kriegsschiffe zwischen zwei und vier Jahren liegen, sondern auch die Ausbildung der Besatzungen, die Vorbereitung der Spezialpersonal für die Bedienung der Waffen und Maschinen erfordert bei dem heutigen Stand der Technik nicht weniger als ein Jahr. So wird es vielleicht ein Jahrzehnt und länger in Anspruch nehmen, bis die deutsche Kriegsmarine die Vertragsstärke erreicht haben wird. Dennoch läßt sich jetzt schon ungefähr übersehen, wie sich die deutsche Flotte später zusammensetzen wird. Die Zusammensetzung einer jeden Flotte wird durch die Aufgaben bestimmt, die ihr zufallen. Die erste Aufgabe der deutschen Flotte ist der Küstenschutz. Sie soll verhindern, daß unsere Küste an der Nord- und Ostsee zur Einbruchsstelle für feindliche Land- und Luftstreitkräfte wird. Als weitere Aufgabe kommt der Schutz der eigenen Seeverbindungen hinzu. Gerade diese Aufgabe bedingt Seestreitkräfte, die nach Zahl und Zusammensetzung stark genug sein müssen, feindliche Gegenmaßnahmen abzuwehren.

Das Großkampfschiff: Trotz der stürmischen Entwicklung der Luftwaffe besteht auch heute noch der Kern einer jeden Flotte aus Großkampfschiffen, deren Größe zwischen 30 000 und 42 000 t schwankt. Englands Bemühungen, auf vertraglichem Wege das Displacement zu verringern, muß als endgültig gescheitert angesehen werden, nachdem sowohl Italien als auch Frankreich mit dem Bau von 35 000 t-Schiffen begonnen haben. Auch die Vereinigten Staaten betrachten 35 000 t als die Mindestgröße ihrer zukünftigen Schlachtschiffe. Die schwere Artillerie der Großkampfschiffe der großen Seemächte beträgt 38 bis 40,6 cm. — Die deutschen Neubauten — zwei Panzerschiffe von je 26 000 t und mit 28 cm-Geschützen — bleiben somit weit unter dem für diese Klasse bei den übrigen Seemächten üblichen Displacement, und auch in der Bewaffnung hat Deutschland sich Beschränkungen auferlegt, die klar den defensiven Charakter der deutschen Aufrüstung zur See erkennen lassen. Die Hauptarmierung soll aus neun 28 cm-Geschützen bestehen. Das eine Schiff, „Ersatz „Delfin“ wird bei den deutschen Werken in Kiel, das zweite, „Ersatz „Elaf“ auf der Marinewerft Wilhelmshaven gebaut. Da die Anforderungen, die heute an die Geschwindigkeit der Großkampfschiffe gestellt werden, ständig steigen (der französische Schlachtschiff „Danton“ wird 30 km laufen), ist anzunehmen, daß die beiden deutschen Panzerschiffe eine Geschwindigkeit von etwa 28 km erhalten werden. Maschinen- und Kesselanlagen werden die Erfahrungen der letzten Jahre berücksichtigen.

Der Flugzeugträger: Der Flugzeugträger ist eine Schiffsgattung, die Deutschland bisher nicht besessen hat. Vor dem Kriege unbekannt, erlebte er die Anfänge seiner Entwicklung im Kriege, um nach dem Kriege in den Marinen aller großen Seemächte ein wichtiger Bestandteil der Seestreitkräfte zu werden. Er wurde zunächst ein sehr großes Schiff, wie zum Beispiel die amerikanischen Flugzeugträger „Lexington“ und „Saratoga“, die bei einem Displacement von 36 000 t 34 km liefen und imstande waren, 135 Flugzeuge zu tragen. Später ging die Entwicklung den umgekehrten Weg, und die Neubauten in England, den Vereinigten Staaten und Japan sind Schiffe von 10 bis 20 000 t. Einzigartig in der Seeflugzeug-Ritterwelt befinden:

	fertig	in Bau bzw. bestellt
England	8	1 (15–20 000 t)
Vereinigte Staaten	5	3 (20 000 t)
Japan	6	2 zu je 10 000 t
Frankreich	2	—
Italien	1	—

Die Pläne für einen deutschen Flugzeugträger sind in Vorbereitung.

Dividenden und soziale Leistungen in der Brauindustrie.

Die Hochflut der Berichte der Aktiengesellschaften der deutschen Brauindustrie ist vorüber. Nahezu vier Fünftel aller Aktiengesellschaften haben ihre Berichte und ihre Bilanzen schon vorgelegt. So schweigen die einzelnen Berichte über die Lage der deutschen Brauindustrie, so laut sprechen alle Berichte zusammen. Die Sprache ist aber nicht auf eine Tonart abgestimmt, sondern manche strahlen Töne hören die Harmonie des Vorgetragenen.

Zwischen 6 Proz. und 28 Proz. mehr.

Trotz mancher gegenteiligen Behauptungen, die bisher noch immer ohne Beweis geübt sind, kann die Brauindustrie mit dem abgelaufenen Braujahr 1934/35 recht zufrieden sein. Der gesamte Bierausstoß hat sich mit 38,04 Millionen Hektolitern, nämlich um 6,5 Proz. gegenüber dem Vorjahre, erhöht. Bei weitem den meisten aller Brauereien ist dieser Satz erreicht worden. Über dem Reichsdurchschnitt lag der Ausstoß dabei in neun Landesfinanzamtsbezirken, darunter waren die für den Standort der Brauereien wichtigen Bezirke Düsseldorf, Magdeburg, München, Nürnberg und Stuttgart. In den Bezirken, Würzburg und noch vier anderen blieb er jedoch unter 2 Proz. unter dem Reichsdurchschnitt zurück. Dabei war der Unterschied innerhalb der einzelnen Bezirke wiederum recht groß. Er schwankte bei einzelnen Brauereien zwischen 6 Proz. unter dem Abstoß des Braujahres 1933/34 und einer Steigerung bis zu 28 Proz.

Mit der allgemeinen Steigerung ist die Leistungsfähigkeit der deutschen Brauindustrie wohl zu annähernd 60 Proz. ausgenutzt worden. Dieser Satz ist nur ein Richtmaß, denn die Schätzungen über die Leistungsfähigkeit schwanken zwischen 65 Mill. Hektolitern und 85 Millionen Hektolitern. Schon im vorigen Jahre, als die Ausnutzung etwa 50 Proz. betrug, schloßen nach den Feststellungen des Statistischen Reichsamtes 164 Aktiengesellschaften mit einem Betriebsergebnis ab und 136 verteilten eine Dividende. Dies bedeutete gegenüber dem Braujahr 1932/33 eine ganz erhebliche Verbesserung, denn damals erhielten nur 139 Gesellschaften einen Betriebsergebnis, aus dem nur 115 eine Dividende verteilten. Bei diesem muß beachtet werden, daß für das Braujahr 1933/34 die Dividenden aller Aktiengesellschaften von 3,09 Proz. auf nahezu drei Viertel überstieg. Für das Braujahr 1934/35 ergibt eine Untersuchung von 121 Brauereien eine Dividendenverteilung von 5,95 Proz. Der Weg der Brauereidividenden ging also von 4,71 Proz. im Braujahr 1932/33 über 5,05 im Braujahr 1933/34 zu 5,95 Proz. im jetzt abgelaufenen Braujahr.

Die Sonderstellung der bayerischen Brauereien.

Eine Sonderstellung nehmen dabei die bayerischen Brauereien ein. In ihren Berichten schlägt sich die Wirkung der Bierpreissteigerung um 4 M je Hektoliter nieder, wozu die Brauereien 3 M übernehmen mußten. Sie alle finden recht scharfe Worte für die Behauptung der Einseitigkeit dieser Preissteigerung auf den Abstoß. Die Zahlen reden aber eine andere Sprache, vor allem die Angaben der beiden Landesfinanzämter Nürnberg und München. In ihrem Bereich liegt der Abstoßzuwachs mit 8,2 Proz. bzw. 8,4 Proz. recht erheblich über dem Reichsdurchschnitt. Der Fremdenverkehr kann von dieser Steigerung nur eine Spitze gebracht haben und ihre Größe ist hauptsächlich von dem Preise recht maßgeblich beeinflusst worden. Besonders scharf hat aber die Preissteigerung den Abstoßkampf der bayerischen Brauereien in den nicht-bayerischen Gebieten sowohl untereinander als auch mit den anderen bayerischen Brauereien beeinflusst. Die mittel-deutschen und bayerischen Brauereien führen in ihren Berichten über den Umfang und die Form dieses Wettbewerbs kühne Kämpfe.

Die Bilanzen der bayerischen Brauereien haben ein besonderes Gewicht. Ihr auffälliger Zug ist die Dividendenverteilung bei einigen Brauereien. Kennzeichnend dafür sind der Löwenbräu in München mit seiner Dividendenverteilung von 10 Proz. auf 9 Proz. und der Ledererbräu, Nürnberg, der seine Dividende von 14 Proz. auf 12 Proz. verringert hat. Trotzdem liegen aber die Dividenden der bayerischen Brauereien noch immer um ein halbes Prozent über dem Durchschnitt. Die Löhne haben sich in ihrem Gewicht als Kostenteil noch weiter vermindert. Von einigen Ausnahmen abgesehen, haben sie sich nicht verändert. Wo sie sich aber verändert haben, überwiegt die Senkung der Ausgaben für Löhne und Gehälter. Eine solche Senkung hat z. B. beim Löwenbräu und dem Paulanerbräu in München und bei der Tucher'schen Brauerei in Nürnberg stattgefunden. Mit denselben oder gar mit verringerten Löhnen ist ein höherer Ausstoß erzielt worden. Je Hektoliter Ausstoß hat also die Lohnkosten gesunken. Auf den gesteigerten Wettbewerb bedeutet das fast Anzeichen der Dürftigkeit und Hypothekforderungen hin. Bei den großen Brauereien hat sich

Flottenkreuzer: Der Flottenkreuzer mit seinen scharf umrissenen Aufgaben ist in den meisten großen Marinen ein Schiff von 10 000 Tonnen mit einer Bewaffnung von 20,3 cm-Geschützen. Er braucht diese Größe und Bewaffnung, um nötigenfalls die Aufklärung für das Gros der Flotte erzwingen und als Rückhalt für die Flugzeugträger, die kleinen Kreuzer und Zerstörer dienen zu können. England besitzt 19 dieser schweren Kreuzer, die Vereinigten Staaten 10 (+ 3 in Bau), Japan 12, Italien und Frankreich je 2. Die beiden im deutschen Bauprogramm 1935 erwähnten schweren Kreuzer sind bei den Deutschen Werken, Kiel und Blohm u. Voß, Hamburg in Bau. Sie werden mit 20,3 cm-Geschützen erhalten.

Zerstörer und U-Boote: Die deutsche Flotte besaß Anfang 1935 lediglich 12 Torpedobootsflottille von 600 Tonnen Größe, die sogenannte Möbe-Klasse. Erst jetzt geht sie auf den Bau von Zerstörern über, deren Anzahl jedoch weit hinter der der übrigen Seemächte zurückbleibt. — Hinsichtlich der U-Boote beschränkt sich die deutsche Marine auf Fahrzeuge, die bei den Marinen der übrigen Seemächte als „Küstenboote“ bezeichnet werden. Die im Bauprogramm erwähnten 12 Zerstörer zu je 1625 Tonnen werden fünf 12,7 cm-Geschützen und acht 53,3 cm-Torpedorohre erhalten. Sie werden bei den Deutschen Werken Kiel, der Germania-Werft, Kiel, der Deschimag, Bremen und der Blohm u. Voß, Hamburg gebaut. Von den U-Booten sind die 250-Tonnen-Boote bei den Deutschen Werken und der Germania-Werft Kiel gebaut worden. Die beiden 750-Tonnen-Boote und vier der 500-Tonnen-Boote sind an die Deschimag, Bremen, die beiden reiflichen 500-Tonnen-Boote an die Germania-Werft, Kiel, vergeben worden.

Ueber die voraussichtliche Ausnutzung der Verdrängung sind nur Mutmaßungen möglich. Für Großkampfschiffe liegen 183 750 Tonnen zur Verfügung, von denen, da die drei Panzerschiffe mit zusammen 52 000 Tonnen auf diese Tonnage angerechnet werden, 131 750 Tonnen verbleiben. Es läßt sich somit eine Tonnage für fünf Panzerschiffe von je 26 000 Tonnen zur Verfügung stellen.

dieses Konto der Wirtschaften um sehr ansehnliche Beträge erhöht. An der Spitze steht hier wiederum der Löwenbräu. Ihm folgen der Paulanerbräu, die Tucher'sche Brauerei und der Reichelbräu in Rulmbach, um einige besonders auffallende Beispiele herauszunehmen.

Ein Kapitel von Dividenden und Krediten.

Stark unter dem Einfluß des Wettbewerbs der bayerischen Brauereien haben die Gorkauer Societätsbrauerei und Kadeberger Exportbrauerei gestanden. Sie haben beide ihre Dividenden gesenkt. Dieser Dividendenrückgang steht aber sehr viel stärker Dividendensteigerungen gegenüber. An der Spitze steht hier die Aktienbrauerei mit einer Erhöhung von 10 Proz. auf 15 Proz. Aber die folgenden Brauereien stehen dem wenig nach, wie eine Gegenüberstellung zeigt. Unter 90 Brauereien haben 37, also über ein Drittel, entweder ihre Dividenden erhöht oder die Dividendenzahlung wieder aufgenommen. Die Erhöhungen schwanken zwischen 1 und 2 Proz., so bei der Elbischloßbrauerei, dem Brauhaus Ravensburg, der Essener Aktien Brauerei, der Heilighaus Brauerei, der Bavarica Brauerei Hamburg, der Hoefel Brauerei Düsseldorf, der Germania Brauerei Wiesbaden und der Dortmunder Stiftsbrauerei. Die Dortmunder Ritter Brauerei hat gleich mit einem Satz von 5 Proz. und die Brauerei Cluj Heilbronn mit 3 Proz. die Dividendenzahlung aufgenommen. Damit wird die Zahl der dividendenlosen Brauereien immer kleiner, während sich die Zahl der dividendenhaltenden Brauereien in der Richtung der höheren Dividenden dauernd vergrößert.

Die Wirtschaften zeigen in ihren allgemeinen Konten das gleiche Bild wie schon im letzten Jahre. Gemäß der Tendenz zur Kapitalanbahnung haben sich die Wirtschaften weiter erhöht. Auch die Barmittel sind wieder angestiegen, jedoch schon viele Brauereien am Ende des vergangenen Braujahres den größten Teil ihres Kassekassenbestandes an Gekörte und Hopfen für das jetzt laufende Braujahr schon eingekauft hatten. Die angesammelten Kapitalien haben in ihrem Drängen nach Anlage zu einem sehr großen Teile in Darlehen an Wirtse ihre Verwendung gefunden. Die Schätzung der Wirtschaften für alle Aktiengesellschaften unter den Brauereien liegt bei über einer halben Milliarde Mark. Diese Summe hat sich im letzten Braujahr wiederum erhöht. So ist bei Schulteis dieses Konto von 12,9 Mill. M auf 14,7 Mill. M, bei Dietrich Düsseldorf von 0,61 Mill. M auf 1,41 Mill. M, bei Wüller Eberfeld von 3,56 Mill. M auf 3,84 Mill. M, gestiegen, um einige beachtenswerte Beispiele zu nennen. Diese Art des Wettbewerbs, die zu einer schmerzhaften Art ausgearbeitet war, ist nach der neuen Wettbewerbsregelung nicht mehr möglich. Die Werbung neuer Kunden durch Kreditvermittlung ist verboten. Da auch die Preisbildung geregelt werden soll, wird bald auch in der Brauwirtschaft eine Marktordnung erfolgen.

Gesellschaft wenig bedacht.

Aus 55 Geschäftsberichten haben wir vier Gruppen gebildet. Die erste Gruppe besteht aus 6 Gesellschaften, die in ihren Berichten gegen bindende gesetzliche Vorschriften verstoßen. Die zweite, größte Gruppe wird von 21 Gesellschaften gebildet, in deren Berichten sich kein einziger Satz über die Gesellschaft oder eine Zurechnung an die Betriebsangehörigen, abgesehen von Vorhand und Aufschicht, befindet. Die dritte Gruppe besteht aus 11 Gesellschaften. Die Unternehmen dieser Gruppe machen nur kurze Angaben über Zurechnungen an Unterführungs- und Pensionen. Der vierten Gruppe gehören die verbleibenden 17 Gesellschaften. Sie pflegen so etwas wie eine soziale Berichterstattung. Wichtige Angaben, aus denen man ein Bild über das soziale Leben des Unternehmens erhält, machen aber von ihnen nur 5 Unternehmen.

Das allgemeine Bild ist also nicht sehr erfreulich, und eine nähere Betrachtung der einzelnen Gruppen trägt wenig dazu bei, diesen Eindruck zu verbessern. Eine Sonderstellung innerhalb der Sozialbilanz der Brauwirtschaft nehmen nur einige Gesellschaften ein, z. B. der Münchener Löwenbräu, die Berliner Rindl Brauerei, die Kadeberger Exportbrauerei, der Hofbräu Bräu in München und der Reichelbräu in Rulmbach. Sie alle haben den Alters- und Unterführungsstufen ihrer Angestellten und Arbeiter zum Teil recht namhafte Zuwendungen gemacht oder sie beim Berliner Rindl am Gewinn beteiligt. Es handelt sich dabei um Beträge die in die Hunderttausende von Mark gehen. Das allgemeine Bild gibt aber gemessen an der Lohnsumme nur einen Anteil der freiwilligen sozialen Leistungen von knapp 1 Proz. Zum Vergleich sei bemerkt, daß der Durchschnittsatz in der verarbeitenden Industrie bei 3 Proz. liegt.

Verfügung. — Die Flugzeugträgertonnage (47 250 Tonnen) würde den Bau von etwa 3 bis 4 kleinen Flugzeugträgern gestatten, die Tonnage für schwere Kreuzer (ca. 50 000 Tonnen) den von fünf 10 000-Tonnen-Kreuzern. Bei den leichten Kreuzern sind 35 400 Tonnen bereits ausgenutzt durch die vorhandenen K-Kreuzer und Kreuzer „Emden“. Der Rest von 21 870 Tonnen erlaubt den Bau von drei leichten Kreuzern der sogenannten V-Klasse.

Die Zusammenfassung der Flotte:

Panzerschiff „Admiral Graf Spee“, Flottenflaggschiff, Flottenchef Admiral Forster.

Panzerschiffe: Deutschland (Flaggschiff des Vizeflottenchefs der Linienchiffe Konteradmiral Carl), „Admiral Scheer“, „Admiral Graf Spee“, (Schleswig-Holstein) wird (später Schulschiff).

Kreuzer: „Königsberg“ (Flaggschiff des Vizeflottenchefs der Aufklärungsflotte, Konteradmiral Boehm), „Zelazig“, „Königsberg“ (später Artillerie-Schulschiff) und Linienchiff „Schlesien“, „Karlsruhe“ und „Emden“ (Schulschiffe im Ausland).

Dem Vizeflottenchef der Aufklärungsflotte unterstehen ferner: Der „F. d. L.“ (Führer der Torpedobootsflottille) mit 1. Torpedobootsflottille, von denen zwei in Wilhelmshaven und zwei in Swinemünde stationiert sind, die 1. Schnellbootsflottille mit Flottentender „Angtau“, der „F. d. M.“ (Führer der Minenjägerverbände) Kapitän zur See Ramien mit der 1. Minenbootsflottille, der 1. und 2. Geleitflottille und der 1. Räumbootsflottille und der „F. d. U.“ (Führer der Unterseeboote) Kapitän zur See Dönitz mit der 1. U-Bootsflottille („Flottille Weddigen“) zu der die Bildung des 2. U-Bootsflottille tritt.

Nach Durchführung des Aufbauprogramms wird die deutsche Kriegsmarine einen Zuwachs an Schiffsmaterial erhalten, der es ihr ermöglicht, ihren Aufgaben gerecht zu werden. Sie wird Deutschland endlich dasjenige Maß von Sicherheit geben, das es für keine bisher kühnste Seegrenze und für die Ueberwindung seiner Zufahrtsstraßen benötigt.

Der Offiziersnachwuchs der Luftwaffe.

Im Zeichen der wiedergewonnenen Wehrfreiheit ist Deutschland dabei, wieder eine Luftwaffe aufzubauen, die seinen Luftraum gegen jede feindliche Bedrohung zu schützen in der Lage ist. Die Bedeutung, die man heute der Luftwaffe im Kriege beimisst, geht schon daraus hervor, daß alle militärisch bedeutsamen Staaten, insbesondere die Großstaaten, zur Luft stärker rüsten als auf anderen Gebieten. Für Deutschland, das infolge seiner ungünstigen geographischen Lage von allen Seiten durch fremde Luftmächte bedroht werden kann, besteht daher in erhöhtem Maße die Notwendigkeit einer starken Luftwaffe.

Für den Wiederaufbau der Luftwaffe ist es erforderlich, daß die deutsche Jugend, die von ihren Idealen getrieben zu dem neuen Wehrmachtteil drängt, den Weg dorthin in die verschiedenen Laufbahnen findet. Im folgenden sollen daher einige Hinweise für diejenigen jungen Leute gegeben werden, die die Offizierslaufbahn der Luftwaffe einschlagen wollen.

Wie kaum ein anderer erfordert dieser Beruf den Einfluß der ganzen Persönlichkeit und die Bereitschaft, im nationalsozialistischen Staat unter Zurücklegung des eigenen Ichs dem Ganzen zu dienen. Im Kampf mit den Elementen, in den hohen Anforderungen des täglichen Dienstes, bei der steten geistigen Weiterarbeit, die durch die Entwicklung der Technik erforderlich ist, gilt es seinen Mann zu stehen. Eine solche Aufgabe hat die gesunde deutsche Jugend schon immer gereizt, und sie wird ihr, nachdem der Wehrgedanke im Dritten Reich wieder Gemeingut des ganzen Volkes geworden ist, erst recht gewachsen zeigen.

Die Ausbildung des Fahnenjüngers bis zur Beförderung zum Offizier dauert zur Zeit zwei Jahre. Sie gliedert sich in eine militärische Grundausbildung, eine fliegerische Ausbildung und einen Kriegsschulengang, der mit der Offiziersprüfung abschließt. Nach zwei Jahren und bestandener Offiziersprüfung erfolgt die Beförderung zum Offizier. Damit hat der junge Offizier einen Lebensberuf erreicht, der ihn unabhängig macht und ihm nach Maßgabe seiner Leistungen den Weg zu den höchsten Dienststellen öffnet.

Der Offizier der Luftwaffe wird im allgemeinen mit 28–30 Jahren zum Hauptmann und mit 35 bis 37 Jahren zum Major befördert.

Diejenigen jungen Leute, welche diesen Beruf ergreifen wollen, haben folgendes zu beachten: Die Bestimmungen für die Einstellung am 1. April 1936 sind abgeschlossen. Als nächster Einstellungstermin kommt der 1. April 1937 in Frage. Meldungen hierzu sind bis spätestens 31. März 1936 einzureichen und zwar von Anwärtern für die Fliegerprüfung an die Annahmestelle für Fliegeroffiziersanwärter Berlin W. 62, Budapesterstraße 10, von Anwärtern für die Flakartillerie an den Kommandeur der Flakabteilung, bei welcher der Bewerber eingestellt zu werden wünscht, von Anwärtern für die Luftnachrichtentruppe an das Kommando der Luftnachrichtentruppe, Halle a. S. Jeder der Gelüste eingereicht werden, desto schneller werden sie in Bearbeitung genommen.

Zur Einstellung als Fahnenjunker ist der Besitz des Reifezeugnisses einer höheren Lehrrichtungsanstalt, Militärauglichkeit und volles Sehvermögen erforderlich. Am Einstellungstage darf das Alter von 24 Jahren nicht überschritten sein. Nichtabiturienten können nach einjähriger Dienstzeit in die Offizierslaufbahn als Fahnenjunker übernommen werden, wenn sie sich als Soldaten besondere Bewährtheit haben und die Gewähr bieten, auch ohne Abbruch ihrer wissenschaftlichen Vorbildung durch eine Reifeprüfung vollwertige Offiziere zu werden. Sie dürfen am 1. April des Jahres in dem ihre Übernahme als Fahnenjunker erfolgt, nicht älter als 22 Jahre sein.

Wertblätter, welche die genauen Einstellungsbedingungen und ausführliche Anweisung zur Einreichung der Gelüste enthalten, können bei den obengenannten Meldestellen angefordert werden.

Fahnenjunker im Sanitäts- und Veterinärkorps.

Im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der Wehrmacht ist auch die Zahl der Stellen für Sanitäts- und Veterinäroffiziere im Heer vermehrt worden. Der Wunsch von jungen Leuten, als Fahnenjunker in das Sanitäts- oder Veterinärkorps einzutreten, zu werden, kann daher heute leichter Erfüllung finden als im 100 000-Mann-Heer. Ebenso sind die Beförderungsvoraussetzungen wesentlich günstiger. Voraussetzung für die Annahme als Fahnenjunker im Sanitäts- oder Veterinärkorps ist allerdings nach wie vor, daß der Bewerber den Anforderungen, die in charakteristischer geistiger und körperlicher Hinsicht an einen künftigen Sanitäts- oder Veterinäroffizier gestellt werden müssen, in jeder Beziehung entspricht. Die Laufbahn im Sanitäts- oder Veterinärkorps eignet sich vor allem für Abiturienten, die neben innerer Neigung zum Soldatenberuf besonders wissenschaftliches Interesse haben. In der Verbindung von praktischem Truppendienst und einem vielseitigen Studium liegt ein besonderer Reiz. Da die Annahme als Fahnenjunker im Sanitäts- oder Veterinärkorps nur vom 1. Januar bis 31. März des Jahres erfolgt, das die Einstellung voraussetzt, müssen sich Unterprimaner, die sich für eine der beiden Laufbahnen entscheiden möchten, baldmöglichst melden. Bewerbungsgesuche für Fahnenjunker im Sanitätskorps oder im Veterinärkorps des nächsten Wehrkreiskommandos, für Fahnenjunker im Veterinärkorps an den Wehrkreisveterinär des nächsten Wehrkreiskommandos zu richten. Bei den genannten Dienststellen sind auch Wertblätter über die Sanitäts- und Veterinäroffiziers-Laufbahn zu erhalten, sie geben über alle Annahmeverhältnisse, sowie über die Ausbildung nach erfolgter Annahme als Fahnenjunker erschöpfende Auskunft.

Ausschließlichkeit der Mitgliedschaft der DAF.

DAB Berlin, 25. Februar.

Das Präsidium der DAF, der Adjutant Dr. von Teil mit: Es besteht erneut Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß Mitglieder anderweitiger Berufs- und Standesorganisationen, insbesondere auch von konfessionellen Arbeiter- und Gewerkschaften, nicht Mitglieder der Deutschen Arbeitsfront sein können. Wo Doppelmithgliedschaft zur DAF in einem der oben genannten Vereine besteht, ist die Mitgliedschaft der DAF sofort zu lösen. Begründung: Das Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit will die Betriebsgemeinschaft gestalten. Dies wird nicht erreicht, wenn durch anderweitige Standes- und Berufsorganisationen, insbesondere konfessionelle Arbeiter- und Gewerkschaften (die, wie beobachtet wurde, schon wieder Sammelbecken für die ehemaligen Gewerkschaftsführer bilden) die Betriebsgemeinschaft aufgespalten wird. Gerade auch die Aufspaltung nach Konfessionen ist für eine Betriebsgemeinschaft widersinnig. Eine derartige Aufspaltung muß auf die Dauer zu Zwietracht in den Betrieben führen und steht damit dem Sinne des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit sowie dem Aufbau und Sinn der DAF entgegen. Alle Andeutungen und Meldungen von intersektueller Seite, daß die Anordnung im Verhandlungswege aufgehoben wäre oder würde, sind unmaß.



Gene Anholter

Nummer 57

Blut

Minij Persö Der Sta Ak

Die aktiviti Heer und Marin berungen erhoben ha gaben Kabinets und di flüssen jeder Art frei der Parteien hingiele in Tokio einen U m Erfolg und endgültig



Minij

abschlen läßt. Gewisse über einen großen V dern die Führ wollen durchgreifende Angriff nehmen. Sie Wirtschaft, Beileitun rechte Verteilung der für die arbeitende Be ist, eine starke au Spitze eines geschlosse

Das japanische R genden am tlichen Mittwoch:

1. die Residenz d präsident Ota
2. die Wohnung Saito, Naoh
3. die Wohnung hungswelens e ebenfalle sofor
4. Der frühere vermis
5. Bei einem An Hofmarschalls verlegt
6. Finanzminister Wohnung ver

Die Zeitung Die jungen Offiziere letzte überlebende M alten Minister, die R Parteien beileitig politisch schwerer Zei ihren wollten. I ihr Vorgehen die Ger len, um den S Staatsform zu j

Der Hergang

Die Nachricht von Ministerpräsidenten ministers Takahashi Kriegsministerium her angegeben wird, und in einer in Singaporon nischen Auswärtigen gang der blutigen Er gende Einzelheiten vo Der Handreich w des Mittwoch durchge