

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

### **Nachrichten für Stadt Elsfleth und Umgebung. 1933-1940 1936**

115 (29.9.1936)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-895097](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-895097)

# Nachrichten

## für Stadt Elsfleth und Umgebung



Die Nachrichten erscheinen jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend.  
Im Falle von unverschuldeten Betriebsstörungen besteht kein Anspruch  
auf Lieferung, Nachlieferung der Zeitung oder Rückzahlung  
des Bezugspreises.

Anzeigenannahme bis spätestens Montag, Mittwoch, Freitag,  
vormittags 9 Uhr. Größere Anzeigen am Tage vorher erbeten.  
Bei Konkursverfahren oder Zwangsvergleichen wird etwa bewilligter  
Nachsatz hinfällig.

Abonnementspreis mit der Beilage „Heimat und Welt“ monatlich 1.00 RM ausschließlich Bestellgeld, Einzelpreis 10 Pfsg. **DA VIII 36: 502.** Druck und Verlag: V. Zirk, Elsfleth  
Herausgeber: Hans Zirk, Elsfleth. Grundpreise: Die 46 mm breite Anzeigenzeile 4 Pfsg (nähere Bedingungen in der Anzeigenpreisliste, 3. St. Preisliste Nr. 3 gültig), die 90 mm  
breite Textzeile 20 Pfsg. Verantwortlicher Anzeigenleiter: Hans Zirk, Elsfleth. Für durch Fernsprecher aufzugebene Anzeigen kein Einspruchsrecht. Schließjahr 17

Nr. 115

Elsfleth, Dienstag, den 29. September

1936

### Berufserziehung

#### zum Dienst an der Nation

Eine der größten gegenwärtigen Sorgen der deutschen  
Wirtschaft ist der Facharbeitermangel — aber 50 000 neu  
zu erwerbende jugendliche sind noch ohne  
Berufsaussicht. In allen technischen und gewerblichen Fach-  
berufen kann man immer wieder die Erkenntnis finden,  
daß die zukünftige Wirtschaft im Zeichen der Chemie stehen  
wird; aber die chemische Industrie besitzt den höchsten  
Anspruch an ungelernete Arbeiter. Zu weiter, die in ihr  
tätigen Facharbeiter sind zum größten Teil Mechaniker,  
Schlosser usw. Einen eigentlichen chemischen Facharbeiter,  
einen „Chemieverker“, gibt es noch gar nicht! Von der  
Wirtschaft müssen Hochleistungen gefordert werden;  
aber es fehlt an Landarbeitern!

Solche Beispiele ließen sich nach Belieben vermehren.  
Es zeigen, daß hier etwas nicht stimmt, daß der wert-  
volle Besitz des Volkes, der schaffende Mensch, noch weit-  
gehend ungerichtet oder nicht richtig eingeleitet ist für die  
Arbeit durch die Verknüpfung des neuen Vierjahresplanes  
erfordernden Anforderungen.

Hier zeigt sich die Aufgabe. Der schaffende deutsche  
Mensch muß erzogen werden zur höchsten Leistungsfähig-  
keit im Dienste der Nation. Also Berufserziehung? Ja  
und nein. Ja insofern, als eine Berufserziehung, d. h.  
die Ausbildung des fachlichen Könnens  
und Wissens, selbstverständlich notwendig ist, nein aber  
insofern, als das allein nicht genügt. Das Beste können  
und das größte Wissen sind nichts wert, wenn sie in fal-  
scher Richtung, wissenschaftlich oder unwissenschaftlich,  
eingeleitet werden. Deswegen muß zum Wissen und Können noch  
die geistige Haltung kommen, die den Willen zum  
größten Einsatz bringt, der allein auch den höchsten  
Erfolg verbürgt. Und weiter ist es mit der Berufser-  
ziehung allein deswegen nicht getan, weil die beste  
Berufsbildung zweifelsfrei ist, wenn dem betreffenden  
Arbeiter in seinem Betriebe nicht die Möglichkeit gegeben  
wird, sich voll entfalten zu können. Zur Berufserziehung  
muß also noch die Berufslenkung kommen, und zwar  
eine vorausschauende Berufslenkung, die nicht am  
gegenwärtigen Fleiß, sondern auf mindestens zehn Jahre  
hinausdenkt.

Daraus folgt, daß es sich hier keineswegs um eine  
rein wirtschaftliche Aufgabe handelt, sondern um eine  
ethische. Das wird vielfach bestritten. Die Wirtschaft  
fordert die Erziehung des Nachwuchses als ihr Recht und  
vertritt sich darauf, daß sie allein die sachlichen Vorbedin-  
gungen besäße, um den Erfolg zu garantieren. Das ist  
eine alte, oft gehörte Behauptung. Sie erklärt sich aus  
dem Wesen des „Hammes“, der ungenügende Position  
einnimmt. Wir hören sie beispielsweise häufig aus den  
Mündern der Sports- und Turnvereine, als die Vereinstreue  
des Sports durchgeführt wurde. Man äußerte mit  
geringer Zurückhaltung die Meinung, daß die sportlichen  
Leistungen darunter leiden müßten. Nun, die Olympiade  
im das Gegenteil bewies. An „Rekorden“ fehlte  
es nicht. Während man aber früher häufig die man-  
nliche „Breitenwirkung“ beklagen mußte, ist  
jetzt die deutsche Nation wohl das am vollkämpfigsten in  
ihrer breiten Masse vom Gedanken der Weltbewältigung  
ergriffene Volk der Welt. 800 000 deutsche Männer tragen  
das Sportsabzeichen!

Das sollte den Fachmännern zu denken geben. Aber  
weshalb davon ist durch die Verordnung des Führers  
am 24. Oktober 1934 der DVV, der Auftrag zur Lösung  
dieser Aufgabe gegeben, und sie erhebt infolgedessen auf  
dem Gebiet den Totalitätsanspruch, zumal sie durch die  
Zugehörigkeit des Amtes für Berufserziehung und Betriebs-  
leitung auch den Nachweis bereits erbracht hat, daß sie  
überhaupt in der Lage ist, diese Aufgabe zu lösen, auch  
wenn der sachlichen Seite hin.

Das von Prof. Dr. Arnold geleitete Amt sieht seine  
Aufgabe einmal in der Berufsberatung der Jugendlichen,  
die nicht nach idealtypischen Tests, sondern nach dem sum-  
marischen Beobachtungen in der Arbeit selbst urteilt,  
sondern in der Berufslenkung, die Rücksicht nimmt auf die  
persönliche Wirtschaftsgestaltung und andere Ver-  
hältnisse, die bisher vom Fachlichen aus überhaupt  
nicht in Rechnung gestellt wurden, wie beispielsweise die  
Lebenslage, daß sich in verschiedenen Gauen ganz spezifische  
Berufsbildungsbedingungen zeigen, und schließlich in der eigen-  
tlichen Berufserziehung, wobei das Können im Betrieb,  
das Wissen in Berufs- und Arbeitsbüchern, die Sal-  
bung aber durch DVV, SA, Arbeitsdienst, DVV, kurz  
durch die Partei, gefördert werden sollen. Das Ziel ist,  
den schaffenden deutschen Menschen die ihm auch in seiner Berufs-  
arbeit zu einem Führer für Deutschlands Lebensrecht  
zu werden läßt, die ihn die Entfaltung seiner  
persönlichen Leistungsfähigkeit, seines vollen beruflichen Wis-  
sens und Könnens als selbstverständliche Pflicht gegen die  
Volksgemeinschaft empfinden läßt.

## 1000 Kilometer Reichsautobahn

### Der Führer bei der Eröffnung der Strecke Breslau—Kreibitz

Auf dem schiefen Voden, begelitt in der Geschichte des  
deutschen Reiches, so durch Wabstakt, wo deutsche Wider-  
standskraft den Siegessturm mongolischer Eindringlinge im  
13. Jahrhundert Einhalt gebot, durch Leuten, wo Fried-  
rich der Große unerschlagen in die Geschichte eingegangene  
Siege errang und auch durch Krielowitz, der friedlichen  
Wirkungstätte Wüchers, welche der Führer am Sonntag  
den 1000. fertiggestellten Kilometer der seiner Initiative  
zu verdankenden historischen Tat der Schaffung eines das  
ganze Reich durchziehenden Autostraßennetzes.

Obwohl es unbekannt geblieben war, daß der Führer  
selbst die Uebergabe des 1000. Kilometers auf der schief-  
lichen Teilstrecke vornehmen würde — zu gleicher Stunde  
wurden noch an acht weiteren Baustellen im Reich Teilst-  
stücke dem Verkehr übergeben —, herrschte am Sonntag-  
morgens in Breslau Hochbetrieb, Kolonnen von SA, SS,  
SA, SA und der Technischen Hilfswilke marschierten nach den  
Spalierstellen; bereits um acht Uhr war die Spalierbil-  
dung vom Flughafen bis zur Reichsautobahn vollzogen.  
Währenddessen ergoß sich ein ununterbrochener Strom von  
Autobussen, Personenvagen und Motorrädern hinaus zur  
Reichsautobahn. Aus ganz Schlesien waren Tausende von  
Volksgenossen mit Sonderzügen nach Breslau gekommen,  
um hier Zeugen des großen Tages zu werden.

#### Auf dem Festplatz

Hinter Kletendorff grüßt ein Wald von Fahnen.  
Einige 100 Meter hinter der provisorischen Abzweigstelle  
vom regulären Straßenweg nahmen die geladenen Gäste  
auf der Tribüne Platz. Auf dem Felde jenseits der Gegen-  
fahrbahn hatten die 1500 Arbeiter, die an dem Bauab-  
schnitt Breslau—Kreibitz mitgearbeitet haben, Aufstel-  
lung genommen. Der Raum hinter der Belegschaft des  
Reichsautobahnabschnitts Breslau—Kreibitz war von  
den aus ganz Schlesien herbeigeleiteten Volksgenossen be-  
setzt. Weiter fanden sich die Abordnungen der 15 Obersten  
Bauleitungen des Reichsautobahnnetzes, Beamte, Arbeiter  
und Angehörige, ein, um Zeugen der Uebergabe des  
1000. Kilometers zu sein. Zu gleicher Zeit waren hier  
übrigen Arbeitsamerabern an den verschiedenen Bau-  
strecken zum Gemeinschaftsapfang angetreten.

Gegen 9 Uhr trafen sich am Festplatz die Standbar-  
ten- und Fahnenabordnungen der Gliederungen der We-  
hrmacht ein. Jenseits der Einfahrt zur Reichsautobahn  
hatten 80 Fahrzeuge der Reichsberkefähr-Gesellschaft, 30  
weitere Personkraftwagen, 20 Fahrzeuge des DVV, und ein Ehren-  
sturm des NSKK, Aufstellung genommen, um hinter dem  
Führer und seiner Begleitung und der Belegschaft der  
Reichsautobahn-Teilstrecke Breslau—Kreibitz die Fahrt  
über die neue Straße anzutreten. 100 Meter hinter der  
Rednertribüne spannte sich zwischen zwei Fahnenmasten  
das weiße Band.

#### Die Ankunft des Führers

Auf dem Flughafen hatten Ehrenformationen der  
Reichswehr, der Schutzpolizei und aller Vorkriegsüberlebenden  
Aufstellung genommen. Zum Empfang des Führers hatten  
sich u. a. eingefunden der Gauleiter und Oberpräsident von  
Schlesien, Staatsrat Wagner, der kommandierende Gene-  
ral des VIII. Armeekorps und Befehlshaber im Wehrkreis  
VIII, General der Kavallerie von Kleff, die Führer der  
Gliederungen der Bewegung in Schlesien, der Komman-  
dant der Stellung Breslau und der Kommandeur des Luft-  
garnes mit Begleitung.

Um 9 45 Uhr kehrte vom Kommandoturm des Flug-  
hafens die Streife aus, das Zeichen für die bevorstehende  
Ankunft der Maschine des Führers. In dem Augenblick, in  
dem die D2600 den Boden berührt, fällt das Musikkorps  
der Wehrmacht ein. Der Führer entsteigt als erster der  
Maschine. In seiner Begleitung befinden sich u. a. Ober-  
gruppenführer Bräuner, Reichspräsident Dr. Dietrich und  
Direktor Wehrlein von Daimler-Benz. Nach der Begrüßung  
erklärt der Kommandant von Breslau dem Führer die  
Ehrenformation der Wehrmacht. Dann schreitet der Führer  
die Front der Ehrenformationen ab. Jede einzelne For-  
mation wird ihm gemeldet, jedem der Weibenden drückt  
der Führer fest die Hand. Bevor die Fahrt zur Stadt an-  
getreten wird, nimmt der Führer aus den Händen zweier  
Kinder Blumenkränze entgegen.

#### Empfang im Rathaus

Nur noch 10 Uhr setzt sich die lange Wagenkolonne  
in Bewegung. Der Führer steht, wie immer, neben dem  
Fahrer des Wagens. Wänten und Helmzeile kennzeichnen  
den jenseitigen Standort seines Wagens. Auf dem üblichen  
Wege geht die Fahrt vom Flugplatz zum Ring, wo kurz  
halt gemacht wird, da im Rathaus des Reichsautobahn  
ein Empfang des Führers durch den Oberbürgermeister vor-  
gesehen ist. Bei dem Empfang wird dem Führer eine  
Ehrenkrone überreicht. Als der Führer das Rathaus ver-  
läßt, bricht die Bevölkerung in brausende Beifälle aus.

Auch auf dem Wege nach Kletendorff wird der Führer  
all überall stürmisch begrüßt.

#### Der Festakt

Nachdem der Führer die Rednertribüne bestiegen hat,  
leitet der Gauleiter Wagner den Festakt ein. Nach Worten  
an die Arbeiter der Reichsautobahn umkreist der Gauleiter  
die Bedeutung dieses Werkes für Schlesien. Er nennt die  
Reichsautobahnen ein Zeichen der inneren Bollendung der  
Volkserziehung und zugleich des Ausstiegs des durch die  
Jahrhunderte vererbenden Staates zu einem einheitlichen  
deutschen Reich. In diesen Straßen drückt sich die innere  
völkische Geschlossenheit und Einheitlichkeit der erwachten  
Nation aus. Sie offenbaren zugleich die Schaffenskraft  
und den Willen, auch in die fernere Zukunft hinein das  
Schicksal zu gestalten und zu meistern.

Die Straßen mahnten dort, wo sie die Grenzen des  
Staates erreichten, die anliegenden Wälder, dem deutschen  
Volk die Hand zu geben, um das Werk des Zusammen-  
rückens aller europäischen Völker zu fördern. Die Auto-  
straßen werden.

Dann erstattete der Direktor der Reichsautobahnen,  
Dr. Rudolph, den Rechenschaftsbericht. Er gebachte zu-  
nächst der fünf Arbeitsamerabern, die bei den Bauarbeiten  
für die Reichsautobahnen ein Opfer der Arbeit geworden  
sind und führte dann aus, über die bereits fertiggestellten  
1000 Kilometer hinaus seien mehr als 1500 Kilometer  
Reichsautobahnen im Bau. Die Bauarbeiten seien geleitet  
worden mit 7500 Mann. Während der Hauptbaumonte  
seien im Durchschnitt 120 000 Arbeiter der deutschen Indu-  
strie beschäftigt gewesen, ungerichtet der zahllosen mittel-  
baren Beschäftigten in Steinbrüchen, Gruben usw. Von Be-  
ginn der Arbeit bis heute seien fast 60 Millionen Tage-  
werke geleistet worden. Auf den Baustellen seien an Ge-  
räten eingesetzt gewesen, 160 Betonmischeraggregate, 670  
Zementmaschinen und 420 Vaggon. Ferner seien vorhanden  
3000 Kilometer Baugleise, 23 000 Lokomotiven und 53 000  
Rollwagen. Mit diesem Einsatz seien bearbeitet worden  
280 000 Tonnen Eisen und Stahl und 6,5 Millionen  
Tonnen Beton und Mauerwerk; 175 Millionen Kubikmeter  
Boden seien bewegt worden.

#### Bekenntnis zum Führer

Dann trat ein an der Baustelle Breslau—Kreibitz  
beschäftigter Arbeiter vor das Mikrofon und  
machte sich zum Sprecher der Gefühle und Gedanken seiner  
Arbeitsamerabern. Als er den Führer als den alleinigen  
und eigentlichen Protogebor Deutschlands bezeichnete, wurde  
dieses Bekenntnis von allen Anwesenden mit starkem Bei-  
fall bekräftigt.

#### Generalinspektor Dr. Lodi,

der dann das Wort nahm, führte u. a. aus: „Es sind ge-  
nan drei Jahre, seit Sie, mein Führer, in Frankfurt a. M.  
beim ersten Spanisch zum großen Werk Ihrer Straßen  
den Befehl gegeben haben; das Wort nahm seinen An-  
fang! Und die wieder Jahre vergangen, soll ein Riesen-  
werk zeugen von unserem Willen, unserem Fleiß, unserer  
Fähigkeit und unserer Enstschlußkraft.“

Ein erstes Teilerziel dieses Befehls ist mit dem heuti-  
gen Tage erreicht. In weniger als 900 Arbeitstagen wur-  
den 1000 Kilometer der Straßen des Führers fertig-  
gestellt. Der deutsche Arbeiter auf den Baustellen und in  
den Lieferwerken, der deutsche Beamte und Angestellte im  
Unternehmen „Reichsautobahnen“, die deutsche Bauindu-  
strie, die Baumaterialien- und Bauhilfsindustrie, alle haben  
sich — Ihrem Willen gehorchend, dem Volksganzen dienend  
— zu einer Gemeinschaftsarbeit zusammengeschlossen, deren  
Ergebnis diese tausend Kilometer Straßen sind.“

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen  
erklärte dann überaus eindrucksvoll das bisher geleis-  
tete Werk, wies auf den Segen hin, der von den Straßen  
des Führers ausgegangen ist und rief dabei aus:

„Aus dem tunnervollen, unternehmerten Arbeits-  
lofen der früheren Zeit ist eine stolze, kraftvolle, lei-  
stungsfähige und arbeitsfreundliche Arbeiterkraft ge-  
worden, die sich mit stolz, Reichsautobahnen nennt.“

Weiter schloß Dr. Lodi die starke Vorausnahme der  
bereits dem Verkehr übergebenen Straßen durch die Kraft-  
wagen. In Höhe und Kraft, bei Regen und Schnee habe  
der deutsche Arbeiter Arbeiter ein Kubikmeter geschaf-  
felt, wie es ihm der Führer in Frankfurt a. M. vorge-  
macht habe.

175 Millionen Kubikmeter Boden seien gefördert  
worden, ausreichend genug, einen Kolonnenzug zu füllen,  
der viermal um die Erde reicht. Für jeden dieser Kol-  
onnen aber habe der deutsche Arbeiter 2000 schwere  
Schaufelwürfe tun müssen.

Dr. Lodi schloß dann seine Rede mit den Worten:  
Und wenn heute einige Menschen mit sorgendem Aus-  
druck unten, ja, die Autobahn, aber wo bleiben das Ven-

zin und der Summi, den wir nicht besitzen, so können wir nur sagen: Nach dem Willen des Führers wurden in 900 Arbeitstätten 1000 Kilometer Reichsautobahnen gebaut, obwohl viele nicht daran glauben, nach dem Willen des Führers wird für eine weitere große Zahl von Volksgenossen der Volkswagen entstehen und nach dem Willen des Führers wird der deutsche Kraftfahrer auch das Benzin und den Gummi haben, den er braucht. Die Klein- und der eivig fleischlichen kann unseren Glauben nicht stören, daß wir die vom Führer gesteckten Ziele alle und in höchster Vollendung erreichen.

„Mein Führer! Zu gleicher Zeit, in der hier bei Breslau die Arbeiter dieser Baustelle und die Abordnungen der Arbeiterkameraden aus dem Reich angetreten sind, stehen draußen in allen Gauen die Arbeiter auf ihren Baustellen, haben zum heutigen Tag

### 430 Kilometer Teilstrecken verkehrsbereit

gemacht und warten auf das Wort ihres obersten Bauherrn. Mit dem Dank an alle Arbeiterkameraden und Mitarbeiter in den Betrieben, im Unternehmern, „Reichsautobahnen“, in den beteiligten Industriezweigen und Behörden melde ich die Fertigstellung der ersten tausend Kilometer Ihrer Straßen.

Es sind mit dem heutigen Tag fahrbar:  
Auf der Strecke München—Berlin 121 Kilometer, die ganze Strecke Berlin—Stettin mit 117 Kilometer, zwischen Berlin—Hannover 170, zwischen Bremen—Hamburg 71 Kilometer, im Rheinland 33 Kilometer, die zusammenhängende Strecke Naumburg—Frankfurt—Mannheim—Heidelberg—Bruchsal 156 Kilometer, in Württemberg 21 Kilometer, von München bis zur Alpenstraße 100 Kilometer, in Sachsen 73 Kilometer, in Ostpreußen 35 Kilometer, in Schlesien 103 Kilometer.

Der deutsche Bauarbeiter und seine Kameraden danken Ihnen für die erhaltene Arbeit an einem großen Werk von ewigem Bestand. Mein Führer! Ich bitte Sie, an der Spitze der Arbeiter dieser Baustelle und der Arbeiterabteilungen aus dem ganzen Reich den tausendsten Kilometer als Erster zu befahren.

Während der Generalinspektion für das deutsche Straßennetz sprach, versuchte ein Jungvolkshunde, den Platz vor der Rednertribüne zu überqueren, wurde aber von einem SS-Mann aufgefangen und brach darob in Tränen aus. Der Führer hatte die Szene beobachtet und ließ einen SS-Mann zu dem Jungen hinschicken, um ihn zu trösten und ihm mitzuteilen, daß er bei Schluß der Feierlichkeit zu ihm kommen möge. In der Tat kommt der Junge, nachdem nach der Rede des Führers das Deutschland- und das Gott-Weisel-Lied verklingen sind, zu seinem Ziel. Unter der Anteilnahme aller Anwesenden wird er von dem Führer auf der Tribüne empfangen und mit einem gelinden Badenschein geehrt.

### Als Dr. Todt geendet hätte und der Führer

vor das Mikrofon tritt, brauchen ihm stürmische Heil-Rufe entgegen. Mehrmals werden seine Ausführungen von Beifallsstürmen unterbrochen. Seine Schilderung, welchen Widerständen vor der Machübernahme der Plan eines Baues von Reichsautofahrern begegnet sei, löste große Beifallsrufe aus und beweist erneut, welche große Sinnungsänderung im deutschen Volk vor sich gegangen ist.

Braufende Begeisterung löst die Ankündigung des Führers aus, daß in fünf Jahren die ersten 7000 Kilometer Reichsautobahn fertig und fertig sein werden sowie die weitere Ankündigung, daß in 18 Monaten Deutschland von jedem Winkel zur Benzinzufuhr frei sein werde. Nach den Schlussausführungen des Führers steht stürmischer Beifall ein.

Generalinspektor Dr. Todt schließt den Festakt mit einem Sieg-Heil auf den Führer, in das die riesige Menschenmenge begeistert einstimmt. Das Deutschland- und das Gott-Weisel-Lied bilden den Abschluß des eigentlichen Festaktes, worauf der Führer sich zu den Abordnungen der 15 obersten Bauentwürfen begibt.

Nur mit größter Mühe kann die Absperrung der Volksgenossen zurückhalten. Dennoch sind der Führer und seine Begleitung in kürzester Zeit mitten im größten Gedränge.

Der Führer drückt immer und immer wieder die sich ihm entgegenstreckenden Hände der Arbeiter. Für jeden hat er ein freundliches Wort.

er erkundigt sich nach ihrem Befinden, wo sie herkommen, und läßt sich mit ihnen in Gespräche ein, die nur dadurch abgebrochen werden, daß es die nächstfolgenden Arbeiter nicht erwarten können, ebenfalls vom Führer angesprochen zu werden.

Zwischen den Arbeitern haben sich Jungen und Mädchen durchgedrängt und stehen nun mit einem Male vor dem Führer. Er erblickt sie, zieht sie an sich heran und fragt sie, wo sie herkommen, wo sie herkommen und wie sie fertig gebracht haben, sich durch die Absperrung hindurchzuschlängeln. Liebevoll streichelt er ihre Wangen.

Dann wieder fragt er die Arbeiter, wo sie herkommen. Ein Arbeiter spricht den Führer an und richtet ihm als Stiermörder einen Gruß an. Der Führer ist es würdevoll sich der Führer besonders freut. Aus aller Gauen Deutschlands kommen die Arbeiter. Immer und immer wieder drückt ihm einer der Arbeiter die Hand und spricht ihm im Namen seiner Arbeiterkameraden den heißen Dank für die Arbeitsbeschaffung durch den Bau der Autobahn aus.

Schnur wird auch eine sachliche Besprechung mit einem der Beamten von einer der anderen Baustellen eingeleitet. In jedem Fall ist der Führer von der betreffenden Bauweise unterrichtet, gibt Auskunft er erteilt Ratsschläge. Und dann immer wieder J u g e n d , deutsche Jugend.

Der Führer fällt sogar in schlesischen Dialekt, als ihm ein Pimpf erklärt, daß er aus Breslau sei, und in echtem Schlesiendialekt kommt es aus dem Munde des Führers zurück: „So, aus Breslau bist du.“

„Ein kleines weinendes Mädchen fällt dem Führer auf. Der Führer widmet sich ihm und fragt es, warum es weine. Antworten kann das blondhaarige Geschöpf nicht, so ist es übermannt, vom Führer angesprochen zu werden, der sich danach erkundigt, ob es sich im Gedänge wohl getan habe. Wieder keine Antwort, aber aus dem tränenüberströmten ihr ein freudbegehrtes, lachendes Gesicht geworden!

Dann hat der Führer noch alle Abordnungen der 15 Bauentwürfen begrüßt und fast allen die Hand gedrückt, während die Menge immer wieder in Schreie ausbricht. So kommt die enge Volkserkundung des Führers mit jedem Deutschen, ob Arbeiter, ob Beamter, ob deutsche Jugend, auf das sinnfälligste zum Ausdruck, für diejenigen, die Zeuge hiervon sein konnten, ein unvergeßliches Erlebnis.

Als der Führer seinen Wagen besteigt, brausen erneut „osende Schreie auf. Unter dem Jubel der Zehntausende steht sich die Wagenkolonne in Bewegung und um 12.45 Uhr zerstreut der Wagen des Führers das Band, womit der tausendste Kilometer der Reichsautobahn dem Verkehr freigegeben ist.

### Erste Fahrt über die Autobahn

In vorerst langsamer Fahrt wurde dann zum ersten Male die Reichsautobahn befahren. An der Spitze der Führer mit seiner Begleitung, hinter ihm die Ehrengäste, die Vertreter der Partei, der Wehrmacht, der Behörden usw., denen die Lastkraftwagen mit den beim Bau der Reichsautobahn beschäftigten Arbeitern und die anderen Fahrzeuge folgten. Nach wenigen hundert Metern tauchte die erste Brücke auf und wie diese, so waren auch alle folgenden Brücken mit Fahnenabordnungen der Gliederungen der Bewegung besetzt.

Um 13.30 Uhr ist Kosenbuht erreicht, wo der Führer die Vorbesitzer der ihm folgenden Wagen abnahm. Zu Tausenden hatte sich die Bevölkerung eingefunden, die den Führer jubelnd begrüßte. Als sich die mit Grün geschmückten Lastkraftwagen mit den Arbeiterabordnungen näherten, nahm der Führer in seinem Wagen Aufstellung, und nun fuhr er eine halbe Stunde lang die Wagen an ihm vorbei, besetzt mit freudig erregten Arbeitern, die ihm leuchtendes Auges ihre Divisionen darbrachten. Aus allen Geschlechtern strahlte Freude. Immer wieder ertönten die Heiterkeit.

Dann setzte sich die lange Wagenreihe wieder in Bewegung, um nun in beschleunigtem Tempo die zweite Hälfte der 21 Kilometer langen Strecke zu befahren. Inzwischen hatten sich nun der Anschlussstelle in Siegen in Richtung Breslau in Richtung Frankfurt am Main in Richtung W e h r m a c h t in Bewegung gesetzt, die etwa zehn Kilometer vor Kosenbuht auf der entgegengelegten Seite der Autobahn am Führer vorbeifahren.

In schneller Fahrt wurde nun die Anschlussstelle Sie-

gen erreicht, wo wieder zu Tausenden die Bevölkerung an der Strecke Aufstellung genommen hatte. SS- und Jungvolk begrüßten mit Trommeln und Fanfaren den Führer. Begeistert ertönten die Beifallsrufe der Volksgenossen. Der Führer fuhr dann mit seiner Begleitung nach den letzten Teil der Strecke ab, um dann vom Kaiserwald aus die Rückfahrt anzutreten.

Nach diesen Feierlichkeiten war die Reichsautobahn das Ziel zahlloser Kraftfahrer, die zum ersten Male Gegenüber hatten, die fertiggestellte Teilstrecke in ihrer ganzen Schönheit kennenzulernen.

## Deutschlands Währung ist stabil

### Eine Erklärung des Staatssekretärs Reinhardt

Auf einer Führertragung der SA-Gruppe Berlin-Brandenburg in Königs Wusterhausen gab Staatssekretär SA-Gruppenführer Reinhardt in einem Vortrag einen tiefen Einblick in die Finanzpolitik der Regierung des Dritten Reichs und zeigte dabei die hohen Verdienste die jeder einzelne bis zum letzten Geldebetrag der vom Führer gestellten Aufgaben zu erfüllen hat. Eine der großen Aufgaben, die durchgeführt worden sein müssen, sei die Ausrottung der Inflation. Reinhardt sagte, daß wir nur noch ein halbes Prozent Inflation haben, von denen allerdings 500.000 nur zeitweilig ohne Beschäftigung und im freien Spiel des Marktes ausfallen zur Deckung geradezu notwendig seien. Die anderen 500.000 seien Kräfte, die man eigentlich als nicht mehr voll einsetzbar ansehen könne. Man könne also heute praktisch in Deutschland kaum noch von einer Arbeitslosigkeit sprechen, da man mit einem gewissen Prozentsatz Nichtbeschäftigten immer rechnen müsse.

Staatssekretär Reinhardt zeichnete dann noch ein Bild der finanziellen Gesundheit und nahm schließlich Stellung zu den Abwertungsmaßnahmen der französischen Regierung und ihren Folgen. „Die deutsche Währung“, betonte er, „ist stabil; sie wird unter keinen Umständen abgewertet.“ In Deutschland denkt niemand an veramtungslieferer Stelle an Währungsexperimente, und es wird hier nichts gefürchtet, was das große Aufbauwerk Adolf Hitlers erschüttern könnte.

Der in diesem Jahr vom Führer aufgestellte neue Vierjahresplan werde mit seinen Ergebnissen die neue Welt in Staunen versetzen. Schon jetzt habe man zum Beispiel die Flachserzeugung von 15.000 Tonnen im Jahr auf 40.000 Tonnen erhöht, die Vollerzeugung von 5 v. H. des Gesamtbedarfs im Jahre 1933 auf rund 20 v. H. heute erhöht.

Während man im Jahre 1935 16 Millionen Kilogramm Zellwolle herstellte, steigt die Leistung in diesem Jahr auf 40 bis 50 Millionen Kilogramm, die im nächsten Jahre von den jetzt bestehenden industriellen Einrichtungen sogar auf 70 bis 80 Millionen Kilogramm gesteigert werden kann und soll! Diese gewaltige Aufwertung des deutschen Volkes werde in den kommenden vier Jahren noch ganz andere Ergebnisse aufweisen können.

Staatssekretär Reinhardt schloß mit dem Hinweis, daß Deutschland voller Zuversicht der Zukunft entgegenstehe, kann, wenn alle Volksgenossen und -genossinnen im Rahmen der vom Führer gestellten Aufgaben ihre Pflichten erfüllen.

### Keine einschneidenden Währungsmaßnahmen Italiens

Zu der Abwertung der französischen Franken und von unabhängiger italienischer Seite erklärt, daß einschneidende Maßnahmen Italiens nicht bevorstehen, wenn möglich Erwägungen über die Möglichkeit einer gewissen Angleichung der Lira im Gange seien.

## Befreiung Toledos

### Von den Truppen des Obersten Yague eingetommen

Durch ein geschicktes strategisches Manöver ist es, nach der nationalitären spanischen Rundfunkmeldung, dem Obersten Yague gelungen, nördlich von Toledo über Vargas in das Gebiet der Straße Toledo—Madrid vorzudringen. Diese seltene Umgehung hat den roten Willkür von Toledo den Rückzug nach Madrid abgedrungen. Es steht ihnen nur noch der Rückzug nach Oren offen.

## Zwei Rheinlandmädel

ROMAN VON ANNY v. PANHUIS  
Urheberrechtsschutz: Aufwärts-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 68

Als Bettina das Podium verlassen und der berühmte Holznist wieder da oben stand und wilde Reden aus seiner Geige löste, wie das Lachen von Tausenden aus Streden, hätte sich Hans Syden am liebsten die Ohren zugehalten, damit sie nicht den Nachhall der rheinischen Lieder überhören sollten, der in ihm geblieben. Er wartete etwas nervös auf das zweite und letzte Auftreten Bettinas. Was die Zeit bis dahin ausfüllte, schien ihm die.

Die Lieder, die Bettina und Bettina! Schön passten die zusammen. Immer hatte es noch wie ein Druck auf ihm gelegen das böse Erleben, und jetzt war es ihm, als ob ihm ganz leicht zumute war, zum erstenmal seit langer Zeit, ganz leicht.

Bettina lang wieder und die beschwingenen Melodien ertönten Hans Syden wie die Luft der Heimat am Rhein.

Er schaute Bettina an und schämte sich, daß er ihre Lippen geküßt ohne Liebe, mit der Liebe zu einer Toten im Herzen. Und Bettina hatte ihn geliebt — Bettina, die er jetzt als eine ganz andere vor sich erblickte. Diese Bettina würde er nicht gewagt haben zu küßeln ohne Liebe, nur von einem raschen Frühlingsschneidenden verlost.

Dann war das Konzert aus. Ernst Burger lud ihn ein zu einem leichten Nachhessen und einer flaische Wein. Man fuhr zum Kattsteller, trank dort rheinischen Wein und Ernst Burger schlug vor: „Stoßen wir auf die Sängerin an, ihre Schönheit, ihre Lieder und ihr Lachen haben mich ganz durcheinander gebracht. Zwanzig Jahre hat sie mit weggejungen.“

Hans Syden ließ sein Glas an das des Vesteren anklängen und sagte leise: „Bettina Hochwald kommt aus demselben Städtchen wie ich, sie ist eine Freundin meiner jungen Schwester und lang uns oft etwas vor.“

„Und davon erzählten Sie mir kein Sterbenswörtchen, als ich Sie heute ins Konzert einlud und verrietten davon auch keine Silbe bis jetzt.“ Er sah Hans Syden sharply an. „Na, Farbe bekannt, Gräfin: Da schwebt wohl etwas zwischen Ihnen und der jungen Schönheit?“

Hans Syden lächelte: „Da schwebt nichts, gar nichts.“ „Hätte ich gemut, daß Sie Bettina Hochwald kennen, würde ich Ihnen keine Ruhe gelassen haben, bis Sie mich ihr vorgestellt hätten.“ lächelte Ernst Burger und dann ahnen habe ich und sprachen vom Rheine. Eschen später noch lange bestimmen.

Man trennte sich ziemlich spät, und als Hans Syden sich wieder in seinen beiden Benjoniensimmern im stillen Gärtnerweg befand, schien ihm alles unwirklich, was er erlebt, seit er vor wenigen Stunden hier fortgegangen. Bettina hatte er gesehen, Bettina Hochwald. Als eine andere, eine veränderte, schönere Bettina. Ihr Bild kam jetzt so matt aus seiner Erinnerung, so matt, als schreite sie durch Nebel auf ihn zu. Leuchtend in frischen Lebensfarben aber sah er Bettina, sah ihre Augen leuchten und sah die lächelnden Schwünge Lippen, die er geküßt.

### Einundzwanzigstes Kapitel

#### Romisch Gretel lernt Dr. Diendorf kennen

Die Millionentafel Berlin lebte ihr hartiges Tempo. In den Hauptstraßen drängten sich die Menschen und zogen in endlosem Zuge vorüber an den neuen Schaufenstern, darin Waren aller Art so geschmackvoll und ins Auge fallend wie irgendmöglich ausgestellt waren, um zum Kaufe anzulocken. Dort, wo die Leipziger Straße in den Potsdamer Platz mündet, fanden Blumenverkäufer in Massen. Ein Farbenverkauf von bunten Blumen ergab sich

und Bettina Hochwald meinte lächelnd zu ihrem Begleiter, Konrad Wilderling: „Ich sehe Berlin in Wirklichkeit ganz anders, als ich mir vorgestellt habe. Es war in meiner Vorstellung immer etwas Großes, aber sehr graues, etwas, was einem den Atem nimmt vor Majestätigkeit.“

Aber das ist anders. Es ist auch Fröhlichkeit in der Gasse. Ich höre manchmal so frohes Lachen wie bei uns und die vielen vielen Blumen stücken als Strauß am Herzen Berlins und geben ihm Freude und Heiterkeit. Alles ist so sauber und der Herbsthimmel ist heute zum Beispiel so wunderschön blau, wie dabei bei uns. Was ich bis jetzt von Berlin gesehen, gefällt mir — und ich habe keine Angst mehr vor den Berlinern zu singen.“ Sie gelaubt: „Vor den Berlinern habe ich mich nämlich ziemlich heimlich gefürchtet.“

Er schüttelte fast heftig den Kopf. „Sie brauchen sich vor keinem Rufstimm der Welt zu fürchten, Bettina, Ihre Art, meine Lieder zu singen, ist dazu viel zu eigen.“

Sie gingen nebeneinander her, dem Strudel des Potsdamer Platzes entgegen. Beide waren zum ersten Male in Berlin und machten am Tage ihrer Ankunft einen kleinen Spaziergang. Erst für den nächsten Abend war das Konzert angekindigt.

Bettina machte vor einer Vorfahrtshalle halt und sand ihren Namen darauf. Sie lächelte ihren Begleiter an. „Romisch ist das! Mir erscheint es ganz fantastisch, daß mein Name hier mitten im lauten Berlin gedruckt steht, wo sich so viele berühmte Namen zusammengelunden haben. So viele Theater- und Filmberühmtheiten.“

Bettina ahnte nicht, daß sich die Gräfin Jutta von Syden mit Gretel seit zwei Tagen in Berlin befanden, daß beide viel von ihr sprachen und sich schon Karten für das Konzert bestelligt hatten. Sie ahnte nicht, daß auch Dr. Diendorf sehr viel an sie dachte und das Konzert besuchen wollte. Aber sie fühlte Bangen, als ihr Programmnummer an der Reihe war und fand es mit einem Male ganz toll und unbegreiflich, daß sie es wagen wollte, in Berlin zu singen (Fortsetzung folgt.)

Die endgültige Befreiung Toledos und der helden-  
mütigen Kader, die seit 68 Tagen im Alcazar ein-  
geschlossen sind, ist in kürzester Frist zu erwarten. Der  
überbrückteratter des Lissaboner „Diario de Noticias“  
erhielt aus Caerres, daß die durch ausländische Kund-  
schaften verbreitete Nachricht über die bereits erfolgte  
Einnahme von Toledo und die Befreiung der Kader  
unrichtig sei. Die Truppen des Generals Varela hätten  
sich in dieser Zeit sechshundert Meter vor der Stadtmauer  
von Toledo befunden.

In der Provinz Avila haben die Truppen des Ge-  
nerals Mola La Canada genommen, dem eine besondere  
Bedeutung zukommt, weil es der höchstgelegene Punkt des  
Kampfabstrahmes ist. Die Molen haben hier etwa  
2000 t zu verzeichnen. Der größte Teil der dabei er-  
haltenen Waffen war französischer und tschechischer Her-  
kunft.

Am Frontabschnitt von Cordoba haben die nationalen  
Truppen mit Flugzeugen und Artillerie die Stellungen  
der roten bei Espejo heftig angegriffen. Ohne den An-  
griff abzuwarten, schickten die etwa 100 Mann  
roten Milizen. An Kriegsmaterial erbeuteten die  
nationalistischen Truppen große Mengen an Waffen und  
Munition, acht Geschütze, zahlreiche Maschinengewehre,  
Panzerwagen und drei Hundsfantwagen.

Bei der Reinigungsaktion in der Provinz Badajoz  
wurde die Stadt Azuaga eingenommen, wo man 175 anti-  
republikanische Einwohner auf die grausamste Weise ermordet  
hat. Vielen Mönchen waren Junge und Ohren ab-  
geschnitten worden.

In einer Bekanntmachung der Stadtverwaltung von  
Badajoz wird der Bevölkerung verboten, künftig mehr als  
ein Liter des normalen Wasserbedarfes zu verbrauchen.  
Es fehlt zwar nicht an Wasser, wohl aber habe man  
keine „Mißbräuche“ feststellen können.

Die der Sender Teneriffa mitteilt, ist Toledo in-  
zwischen durch die Kolonne Yague von der roten  
Republikanischen Armee befreit worden.

Bei dem Vormarsch auf Toledo haben die nationalen  
Truppen einen Luftstrom erbeutet, der mit Sonder-  
ausstattungen für Brückenpfehlungen tschechischer Her-  
kunft versehen war.

Regierungsflotte in Lissabon?  
Die Flotte aus Gibraltar berichtet, soll die Flotte der  
nationalistischen Regierung in Lissabon eingetroffen sein.

### Ansturm auf Sachwerte

Die erste Folge der Frankeabwertung.

Gleich nach dem Bekanntwerden des Abwertungs-  
fußes setzte in Paris ein Ansturm auf Sachwerte ein.  
Die Geschäfte waren überfüllt; hellenweise konnten die  
Käufer dem Andrang der Kunden kaum nachhaken.  
Bärenhändler gaben bekannt, daß sie trotz der Ab-  
wertung keine Preisrückgänge verzeichnen würden.  
Auf den großen Boulevards sah man eine lange Reihe  
von Kraftautos, nicht besetzt von laufenden und jungen  
jungem Leuten. Die Anstürmer schwenkten gelbe Fah-  
nen und riefen den zahlreichen Fußgänger zu:  
„Kauf mit uns! Anrecht euch! Man hat uns  
betrogen!“

Die Abwertung gegen die Abwertungsmaßnahmen der  
nationalistischen Regierung. Die Polizei hatte seine Veranlassung einzu-  
leiten.

Das in der Bevölkerung verbreitete Gerücht, daß die  
nationalistische Regierung sich entschlossen haben würden, wird  
im Finanzministerium als unrichtig bezeichnet. Dagegen  
wird es zu, daß Beamte der Devisenabteilung des Finanz-  
ministeriums in den Großbanken bereits Nachforschungen  
über die Vermögensgegenstände anstellen. Das allgemeine Urteil  
ist, daß man von einem solchen überhaup sprechen kann,  
daß sich auf folgende Formel bringen: Der Erfolg der  
Abwertung ist noch in keiner Weise sichergestellt. Selbst  
abhängigere Anhänger der Abwertung weisen darauf  
hin, daß diese Maßnahmen, um wirksam zu sein, eigentlich  
früher hätte durchgeführt werden müssen.

Der frühere Ministerpräsident Flaminio, ein Sach-  
verständiger in finanziellen und währungsrechtlichen Fragen, vertritt  
die Abwertung und sagt ihren sicheren Mißerfolg  
vorher.

Die „Liberté“ läßt Sturm gegen die Volksfront, die  
die Abwertung einer energischen Herbeiführung der Devisen  
erregt. Frankreich lasse sich nach seiner Politik auch  
von der Wirtschaft vom Ausland in Schlepptau nehmen.  
Die Abwertung des Franken sei in aller Stille entgegen  
dem Willen der Regierung vorbereitet worden.  
Der Schaden der großen Waffe der Sparer, der Abwege-  
stimmungsfänger und der ehemaligen Frontkämpfer.  
Das Parlament werde einen der schlimmsten Zusam-  
menbrüche der parlamentarischen Geschichte abzurufen.  
Die „Journal des Débats“ schreibt, die Regierung habe  
den Gegenstand von dem getan, was notwendig war.  
Sechs Monate Volksfrontregierung hätten das Er-  
gebnis sechsjähriger Arbeit zur Erhaltung der Währung  
verwiesen.

### Auch Holland will abwerten

Geldausfuhr verboten.

Die holländische Regierung veröffentlichte nach der  
Einnahme der Schweiz zugunsten einer Angleichung  
des Schweizer Valuta eine amtliche Mitteilung, in der es  
heißt:  
„Nachdem nunmehr Holland das einzige Land der  
Welt geworden ist, das seine Goldparität unverändert  
behalten hat und dadurch in hohem Maße den Druck auf  
die Weltmärkte und auf seinen Goldvorrat zu fühlen  
beginnt, kann die Möglichkeit, die heutige Währungs-  
politik aufrechtzuerhalten, nicht länger als noch vorhan-  
den angesehen werden.  
Um zu verhüten, daß man schließlich gezwungen wer-  
den würde, den Goldstandard preiszugeben, und zwar  
wegen der nicht zu verantwortenden Schwächung des  
Währungsstandes der Niederländischen Bank, hat die Regie-  
rung in voller Übereinstimmung mit der Ansicht der Nie-  
derländischen Bank beschlossen, vom 27. September ab die  
Ausfuhr von Gold zu verbieten, falls diese Ausfuhr nicht  
durch ein amtliches Zertifikat der Nieder-  
ländischen Bank. Des weiteren wird die Effektenbörsen  
geschlossen sein.  
Nächere Mitteilungen über die Absichten der Regie-  
rung werden am Montag, dem 28. September, veröffent-  
licht werden.“



### „Armer Mann bittet um alte Hase“

so hatte es angefangen. Hases Herz ist milde, drum wendet er  
sich um zum Kleiderhändler. Auf seinen Schößen schleicht der  
„Bettler“ hinterher, ritsch-ratsch, ein Knotenstock faust Hase über  
den Kopf. Dann „stümt“ der Räuber schwerbeladen.  
„Haben Sie denn nie gelesen, daß man fremde Leute nicht in die  
Wohnung läßt?“ fragte der Kriminalbeamte, „und daß man alte  
Kleider der NSD. gibt, die alles gerecht verteilt?“  
Nein, das ist ihm neu. Er heißt ja Hase und weiß von nichts...  
Ja — hätte er Zeitung gelesen!

Die warnt befragen: Sieh dich vor, sonst hau'n dich Sommer... Obel

### Die Weierschiffahrt im August 1936

Wasserstand schwankend, aber weiter unbefrie-  
digend. Starke Zunahme der Kali- und Salzanfuhr,  
aber Rückgang der Verschiffungen ins Binnenland.

Im August waren die Wasserverhältnisse der Weser  
wie der Verein zur Wahrung der Weierschiffahrtsinteressen  
berichtet, weiter unbefriedigend. Niederschläge, die im  
2. Monatsdrittel einsetzten, ließen das Wasser wohl an-  
schwellen. Der Scheitel dieser sich schnell wieder verlaufenden  
Welle blieb dabei aber wie in den Vormonaten unter  
der Vollschiffahrtsgrenze. Im weiteren Verlauf des  
Berichtsmonats trat dann noch einmal eine kleine Schwan-  
kung nach oben ein, die ebenfalls nur ein paar Tage  
anhält und der ein stetiger Rückgang folgte. Die durch-  
schnittliche Tauchtiefe auf der Oberweser betrug 1,35 m  
und auf der Mittelweser 1,54 m. Diese Ergebnisse sind  
zwar ein wenig besser als im Vormonat, bedingen aber  
immer noch eine Einschränkung der Ladefähigkeit der Röhre  
auf zwei Drittel.

In der Binnenwasserschiffahrt über die Mittelweser durch  
die Bremer Weierschleufe und über den Küstenkanal durch  
die Oldenburger Schleufe mit Bremen und der übrigen  
Unterweser wurden im August 306 300 t befördert. Das  
sind 24 700 t oder 9 Prozent mehr als im Vormonat. Die  
Zunahme entfiel nur auf den Kaliverkehr, und zwar —  
infolge starker Erhöhung der Kalianfuhr — auf den der  
Mittelweser. Ueber den Küstenkanal ging die Bergfracht  
erheblich zurück, so daß die Ladungsmenge des Juli nicht  
erreicht wurde. Die Kohlenzufuhr auf beiden Wegen  
im August war mit 69 800 t um 2400 t größer, wobei  
den Zuwachs aber nur der Küstenkanal hatte. Ueber die  
Mittelweser wurden bei den schlechten Wasserständen  
weniger gefahren. Von der Gesamtladungsmenge hatte  
die Mittelweser 230 800 t (203 200 t im Juli) und der  
Küstenkanal 75 500 t (78 400 t).

Im einzelnen ist zu berichten: Durch die Bremer  
Weierschleufe trafen im August talwärts 196 800 t ein  
gegen 169 000 t im Vormonat. Der Zuwachs betrug  
mithin 27 800 t oder 16 Prozent. Von ihm entfielen  
zwei Drittel auf Kali und Salz, das in wesentlich größerem  
Umfange herangebracht wurde. Zement sowie Kies und  
Steine nahmen ebenfalls zu. Außerdem waren diesmal  
Ankünfte binnenländischer Getreides zu verzeichnen.  
Stückgut erreichte ungefähr die gleiche Menge. Nur die  
Kohlen gingen um 2800 t zurück. Bergwärts kam der  
Verkehr mit 34 000 t annähernd auf Vormonatshöhe.  
Holz, Getreide, Reis, Mehl und Phosphat waren rück-  
gängig. Durch erhöhte Verschiffungen von Schwefelkies,  
Schrott und Stückgut konnte aber fast ein Ausgleich  
geschaffen werden.

In den ersten 8 Monaten d. J. wurden talwärts  
1 407 000 t befördert. Gegenüber der gleichen Zeit des  
Vorjahres hat die Ladungsmenge damit um 404 700 t  
oder 40 Prozent zugenommen. Die Ursache dieser  
Steigerung ist in erster Linie die stark erhöhte Anfuhr  
von Kies, Sand und Steinen und Zement, die rund  
470 000 t betrug. Daneben kamen aber auch Stückgut  
und Getreide mehr an. Abgenommen haben Kohlen  
(— 58 600 t) und Kali und Salz (— 22 600 t).  
Der Kohlenrückgang ist dadurch bedingt, daß bei schlechtem  
Weserwasserstand wegen der erforderlichen Absicherungen  
in Minden der Weg vom Seegebiet nach der Unter-  
weser über den Küstenkanal bevorzugt wird. Die gesamte  
Kohlenzufuhr — also auf beiden Wegen — betrug 462 000 t  
gegen 309 000 t im Vorjahre, damals ausschließlich über  
die Mittelweser eintreffend. Die Zunahme ist im wesent-  
lichen eine Folge des Mehrbedarfs der Industrie, ins-  
besondere der Bremer Hütte. Diese konnte infolge der  
Wiederannahme des Hüttenbetriebes und des Zement-  
wertes ihren Kohlenbezug verdoppeln. Bergwärts war

der Versand mit 245 100 t um 82 000 t oder ein Viertel  
schwächer, da nur Phosphat und Schwefelkies mehr ver-  
schifft wurden, alle übrigen Güter aber teilweise ganz  
erheblich weniger vertreten waren. Schrott allein ging  
um 21 000 t zurück. Mehl, Getreide, Mineralöl, Stückgut,  
Kohlen und Reis verzeichnet ebenfalls teilweise starke  
Anfälle. Nur Holz hielt sich verhältnismäßig gut.

Durch die Oldenburger Schleufe gingen im August  
70 900 t talwärts oder 2700 t = 4 Prozent mehr als  
im Juli. Kohlen und Stückgut nahmen zu, Kies und  
Schladen dagegen ab. Außerdem fehlten Transporte von  
Getreide und Tonerde ganz. Bergwärts erreichte die  
Ladungsmenge mit 4600 t nicht einmal die Hälfte der  
vormonatlichen. Den Verlust befrachten vornehmlich  
Mehl, das überhaupt nicht verschifft wurde, Getreide und  
Schrott.

Mit dem Vorjahre kann ein Vergleich nicht gegeben  
werden, weil der Küstenkanal damals noch nicht im  
Betrieb war.

### Deutsches Reichsportabzeichen

Zur Aufklärung bringen wir die Bestimmungen über  
den Erwerb des deutschen Reichsportabzeichens. Zunächst  
die Bedingungen.

- Männliche Jugend
- Gruppe I: 300 m Schwimmen oder 15 Min. Strömungsschwimmen.
  - Gruppe II: 1,30 m Hochsprung, 4,50 m Weitsprung oder Grätsche über das 1,10 m hohe Pferd.
  - Gruppe III: 100 m Lauf in 13,6 Sek. oder 1000 m Lauf in 3,30 Min.
  - Gruppe IV: 25 m Speerwurf; 8,75 m Kugelstoß (10 Pf.); Grundstein der Deutschen Lebensrettungs-Gesellschaft; Barrenturnen, Reckturnen, Seegleisung von 30 Sek. Dauer.
  - Gruppe V: 3000 m Lauf in 13 Min., 600 m Schwimmen in 18 Min., 20 Kilometer Radfahren in 55 Min.

- Weibliche Jugend
- Gruppe I: 200 m Schwimmen oder 15 Min. Strömungsschwimmen.
  - Gruppe II: 1,10 m Hochsprung, 3,50 m Weitsprung.
  - Gruppe III: 75 m Lauf 12,4 Sek.
  - Gruppe IV: Schlagballwerfen 35 m, Speerwerfen 18 m, Kugelstoßen (8 Pfund) 6 m, Grundstein der DRL, Barrenübung, Reckübung.
  - Gruppe V: 400 m Schwimmen 18 Min., 15 Kilometer Radfahren 60 Min.

- Männer
- Gruppe I: 300 m Schwimmen in 9 Minuten, 15 Minuten Strömungsschwimmen, Grundstein der DRL.
  - Gruppe II: 1,85 m Hochsprung, 4,75 m Weitsprung, Grätsche über das 1,20 m hohe Pferd.
  - Gruppe III: 100 m Lauf 13,4 Sek., 400 m Lauf 68 Sek., 1500 m Lauf 5 Min. 20 Sek.
  - Gruppe IV: Diskuswerfen 25 m, Speerwerfen 30 m, Kugelstoßen (7 1/4 kg) 8 m, Steinwurf (15 kg) links und rechts zusammen 9 m, Reckturnen, Barrenturnen 100 m Schwimmen 1 Min. 40 Sek., Seegleisigen, Kleintaliber-Schießen, Großkaliber-Schießen.
  - Gruppe V: 10 Kilometer Lauf 50 Min., 25 Kilometer Gepädmarsch 4 Stunden 10 Min., 1000 m Schwimmen 24 Min., 20 Kilometer Radfahren 45 Min.

- Frauen
- Gruppe I: 200 m Schwimmen 7 Min., 15 Minuten Strömungsschwimmen, Grundstein der DRL, 2 Kilometer Schnellgehen 18 Minuten.
  - Gruppe II: 1,10 m Hochsprung, 3,50 m Weitsprung, Fächerflanke über das 1,10 m hohe Pferd.
  - Gruppe III: 75 m Lauf 12 Sek., 100 m 15,5 Sek.
  - Gruppe IV: Speerwerfen 22 m, Diskuswerfen 22 m, Schlagballwerfen 35 m, Kugelstoßen (8 Pfund) 7,25 m, Reckturnen, Barrenturnen, 100 m Schwimmen 2 Min.
  - Gruppe V: 25 Kilometer Gehen 5 Stunden, 2000 m Lauf 12 Min., 1000 m Schwimmen 23 Min., 20 Kilometer Radfahren 60 Min.

Das Reichsportjugendabzeichen kann bis zur  
Vollendung des 18. Lebensjahres erworben werden.  
Das Reichsportabzeichen erwerben Männer vom  
19. bis 32. Lebensjahr in Bronze, vom 33. bis 40.  
Lebensjahr in Silber, vom 41. Lebensjahr an in Gold;  
Frauen vom 19. bis 28. Lebensjahr in Bronze, vom  
29. bis 36. Lebensjahr in Silber, vom 37. Lebensjahr  
an in Gold.

### Aus Nah und Fern

Mitteilungen und Berichte über örtliche Vorkommnisse sind der  
Schriftleitung stets willkommen.

Etsfleth, den 29. September 1936

### Tages-Zeiger

©-Aufgang: 6 Uhr 25 Min. ©-Untergang: 6 Uhr 09 Min.

Schwaffer:  
1.05 Uhr Vorm. — 1.30 Uhr Nachm.  
30. September: 1.50 Uhr Vorm. — 2.00 Uhr Nachm.

\* Von der dritten Reife sind die Dampflogger „Fint“  
mit 586 Kantjes und „Tide“ mit 585 Kantjes und  
von der vierten Reife Motorlogger „Kud“ mit 515  
Kantjes Heringen hier angekommen.  
\* Der Neubau des Kapl. W. Mederer in Etsfleth-  
Lienen konnte bereits am Freitag gerichtet werden.  
\* Der Soldatenbund will auch in Etsfleth  
eine Kameradschaft gründen. In dieser Zeitung ist schon  
auf seine Ziele hingewiesen, die Pflege des soldatischen  
Geistes und der Kameradschaft. Der erste Appell findet  
am Donnerstag bei Geisler statt; alle ehemaligen Soldaten  
des neuen Heeres werden aufgefordert, dazu zu erscheinen.  
Der Beitrag beträgt 50 Pf. monatlich; darin ist der  
Bezug der reich behilderten Bundeszeitung enthalten, die  
zweimal monatlich erscheint. Auf Kameradschaftsabend  
wird das soldatische Zusammengehörigkeitsbewußtsein  
gestärkt. Jeder Soldat, der seit dem 1. Januar 1921  
im Heere gedient oder gelibt hat und in Ehren aus-  
geschieden ist, gehört in den Soldatenbund.  
\* Sportabzeichen. Die Prüflinge, die alle  
Bedingungen erfüllt haben, treffen sich am Mittwoch um  
20 Uhr in der Volksschule. Die Urkundenbesitzer sollen  
ausgefüllt werden. Federhalter und Paßbild mitbringen.

\* Die Gastwirtschaft „Tivoli“ mit Saalbetrieb und den Tivoli-Spielen wurde mit Antritt zum 1. November d. J. an den Gastwirt Georg Ruhlmann, den jetzigen Inhaber der Gastwirtschaft „Lindenhof“, verkauft. Ebenfalls vom 1. November an übernimmt R. Ruhlmann den Betrieb des „Lindenhof“.

\* Nach der im Untergewerbe veröffentlichten Bekanntmachung werden durch Verordnung des Reichsministers der Finanzen mit Wirkung vom 1. November d. J. die Finanzämter Brake und Nordenham aufgehoben. An ihre Stelle tritt ein Finanzamt in Nordenham, dessen Bezirk die Amtsgerichtsbezirke Brake, Wafjadingen und Esfleth umfasst. Bei der Größe des neuen Bezirkes sollen Sprechstunde in Brake, gegebenenfalls auch in anderen Orten, sowie Annahmestellen errichtet werden.

\* Der Reichsluftschutzbund gibt bekannt, daß die Schulung für Luftschutzwarte in den ersten Tagen des Oktober wieder im vollen Umfange aufgenommen wird. Die zu Luftschutzhauseinheiten bestimmten Personen werden für den betreffenden Kursus besonders einberufen. Es sei daran erinnert, daß dem Reichsluftschutzbund als einzige Luftschutzbundorganisation die Schulung der Hauswarte übertragen ist und die Teilnahme an den Kursen für Luftschutzhauseinheiten für diese Personen bestimmten Volksgenossen zur Pflicht gemacht wird. Nur in dringenden Fällen sind für die Teilnahme zum Luftschutzkursen freigegeben. Die Teilnehmer sind bei dem Ortsgruppenführer, Seefahrtsoberlehrer, Schiffskapitän 7, einzureichen. Selbstverständlich können auch nichteinberufene Personen jederzeit an den kostenlosen Luftschutzkursen teilnehmen.

\* Die Sandumsegelung ist die letzte sommerliche Veranstaltung des Segelclubs „Weserstrand“. Sie fand am Sonntag vormittag statt bei südlichen Winden Stärke 3-4 und einer narkotischen, recht unfreundlichen Witterung, die den Anstalt auf der Weser an sich recht unangenehm machte. Deshalb sah man auch die Teilnehmer an der Fahrt in dicke Sweater und wasserdichte Mäntel eingebüllt um 10,05 Uhr vom Start gehen. Bis zur Regelbarte ging es flott gegen den Flußstrom vorm Wind, während dann an der langen Seite des Dreiecks, in der Ostergate, gekreuzt werden mußte bis zum Blömer. Von dort bis zum Ziel hatten die Segler raume Winde. Trotz des niedrigen Wetters kamen aber die Segler wohl durchgefroren, aber mit fröhlicher Stimmung ans Ziel. Die Regattaleitung verkündete das Resultat erst am Abend, wo im Bootshaus auch die Verteilung der wertvollen Ehrenpreise stattfand, und wozu sich zahlreiche weitere Sportfreunde eingefunden hatten. 1. wurde Schminke mit „Gertrud“ mit 2,05,52 Stunden, 2. Jungmann mit Jungmannboot „Wieso?“ des Segelclubs „Weserstrand“ 2,07,30 Stunden und erhielt den 2. Startpreis, 3. Freese mit „Windsbraut II“ 2,07,42 Stunden, 4. Reide mit „Rautgundis“ 2,16,47 Stunden und 5. Ahlborn mit „Räthe“ 2,17,40 Stunden und erhielt außer dem 1. Startpreis einen Trostpreis. Die angegebenen Zeiten sind gerechnet, also nicht die gefegelten Zeiten. Der Wanderpreis des Segelclubs, der 1933 gefestigt und erstmalig in demselben Jahre von R. Sager errungen wurde, ging im zweiten Jahre über an Kapit. Reide und im dritten Jahre an Lotte Sager und nun wiederum an den ersten Sieger der diesjährigen Regatta, Schminke. Die Leitung der Regatta lag wieder in Händen von Herrn. Fein sen. und jun., denen als Start- und Zielrichter zur Seite standen die Kapitäne von Reelen, Müdens und Alöchner.

\* Beim Garamenschiefen des Esflether Schützenvereins am Sonntag errang Schützenbruder Anton Cordes die goldene Medaille und die Schützen Karl Koopmann und Karl Kunft die zweite goldene Krone. Nachdem der Vereinsführer Joh. Möhring in üblicher Weise die nach dem Schießen stattfindende Versammlung eröffnet hatte, gab er die Resultate des Garamenschießens bekannt und wurde dann beschloffen, das diesjährige Schlußschießen in altgewohnter Weise am 25. Oktober abzuhalten. Das Ausschließen der Stadtmeisterschaft, woran sich in diesem Jahre alle den Schießsport betreibenden Formationen, Vereine usw. beteiligen, wurde festgesetzt auf den 18. Oktober. Den Wanderpreis errang im vergangenen Jahre die Sv. Mefere, die ihn also am 18. Oktober zu verteidigen hat. Nach Feststellung vorstehender Punkte schloß der Vereinsführer die Versammlung mit einem dreifachen Sieg-Heil auf unseren Führer.

\* Preisreiten bei Haberjan. Nun ist Esflether Krammarkt aber endgültig vorbei, nachdem am Sonntag noch verschiedene Geschäfte trotz des regnerischen Wetters geöffnet waren. In Haberjans Reitbahn aber hatten sich noch zahlreiche Besucher eingefunden, um dem Preisreiten beizuwohnen, das schon zu wiederholten Malen der Reitbahnbesitzer hier veranstaltete. Ganz besonderen Mut im Reiten zeigten vor allem unsere jungen Mädchen, während die Männer sich zaghaft zeigten, so kam es auch, daß infolge der geringen Beteiligung seitens der Männer nur ein Preis vergeben wurde an Ingenieur Butzela. Von den jungen Mädchen, die ihre Reithunst unter Beweis stellten, erhielt Ilse Petersek den ersten, Alice Hayen den zweiten, Frieda Krufe den dritten und Selma Klüfcher den vierten Preis. Im Bronzreiter der Kinder wurde Hilde Stoffers erste, Siegel Jungmann zweite, Wilma Hamburger dritte und Friedel Hamburger die vierte. Das Preisrichterkollegium setzte sich aus einigen unparteiischen Richtern zusammen, denen es schwer fiel, das richtige Urteil zu fällen, denn allgemein war die Reithunst aller Teilnehmer noch nicht sehr weit gediehen, vielleicht ist es im nächsten Jahre schon besser.

\* 380 Verkehrsunfälle in 3 Monaten. Im Land Oldenburg ereigneten sich im zweiten Vierteljahr 1936 (April bis Juni) nicht weniger als 380 Straßerverkehrsunfälle. Diese Unfälle erforderten an Opfern 18 Tote und 280 Verletzte. An diesen Unfällen waren insgesamt 748 Verkehrsteilnehmer beteiligt, davon 254 Personenkraftwagen, 102 Krafttrader, 120 Fahrräder, 41 Kleinkrafttrader, 2 Schienenfahrzeuge, 109 Viehwagen und Lastkraftwagen, 28 Zugmaschinen, 37 Fußgänger, 29 beladene Fuhrwerke u. a. In 297 Fällen der ins-

## Sonderzug zum Erntedankfest Bückeburg—Hameln 4. Oktober 1936

Aus dem Gau Weser-Ems verkehren am Erntedanktag zum Staatsfeiertag auf dem Bückeburg 11 Sonderzüge mit 75prozentiger Fahrpreisermäßigung = 1 Pfg. pro Kilometer, so daß allen Volksgenossen Gelegenheit gegeben wird, an den Feiertagstagen teilzunehmen.

Die Fahrkarten für die Sonderzüge sind nicht an den Fahrkartenhäkchen der Reichsbahn zu erhalten, sondern nur durch die Rasenleiter der Partei bzw. durch die von diesen eingerichteten Verkaufsstellen, die durch Plakatausgang und Presse bekannt gegeben werden. Die Fahrkarten gelten für Hin- und Rückfahrt nur für die auf der Fahrkarte vermerkten Sonderzüge.

Für die Hin- und Rückfahrt mit fahrplanmäßigen Zügen zu den Sonderzügen genährt die Reichsbahn gegen Vorzeigung der Sonderzugfahrkarte ebenfalls eine Fahrpreisermäßigung von 75 Prozent = 1 Pfg. pro Kilometer auf allen Stationen der Reichsbahn im Umkreise von 100 Kilometern.

Die Sonderzüge werden wagenweise von vorn nach hinten besetzt. Für einwandfreie Abwicklung ist der jeweilige Transportleiter verantwortlich.

Den Anordnungen der Bahnbeamten, des Transportleiters und seines Begleitpersonals ist unbedingt Folge zu leisten. Das Ein- und Aussteigen darf nur auf Anordnung des Transportleiters erfolgen.

Für den Kreis Wesermarsch fährt ein Sonderzug von Wlegen nach Hameln in folgendem Fahrplan:  
Zug Va 323/823 ab Wlegen.

Stationen:	Abfahrt:	Ankunft:	Fahrtpr.
Wlegen	3/10	5/10	
Einswarden	22.11	12.56	5,60
Friedrich-August-Gürtle	23.16	12.51	
Nordenham	23.24	12.44	
Neinensiel	23.33	12.34	
Redentirgen	23.47	12.27	
Südwärden	23.56	12.15	
4. 10.	0.03	12.14	
Golzwarden	0.10	12.08	
Brake	0.18	12.01	5,10
Ritchhammelwarden	0.26	11.55	
Jammelmarden	0.34	11.49	
Esfleth	0.52	11.41	
Berne	1.03	11.31	
Neuenloop	1.11	11.24	
Gude	1.19	11.15	4,60
Grüppenbühren	1.29	11.08	
Schiebrol	1.36	11.01	
Delmenhorst	1.45	10.52	
Heidrug	1.53	10.46	
Fuchting	2.00	10.39	
Bremen	2.10	10.29	
Hameln an	4/10	6.35 ab 5/10 5.50	

Quartiere zur Uebernachtung stehen in gut geheizten Schulräumen zur Verfügung.

gesamt 380 Verkehrsunfälle handelt es sich um Unfallschäden, die beim Kraftfahrzeug oder dessen Führer gelegen haben, 52 für die ein Fahrrad und der Radfahrer ursächlich waren, 17 in denen Fußgänger den Unfall verursachten. In den Fällen, in denen Kraftfahrzeuge oder ihre Führer die Ursachen der Unfälle waren, sind folgende Ursachen im Einzelnen festzustellen: Technische Mängel 13, Nichtbeachten des Verkehrsrechts anderer 88, falsches Einbiegen 29, falsches Überholen 66, nicht Platz machen beim Ausweichen oder Ueberholwerden 13, Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung 6, übermäßige Geschwindigkeit 35, mangelndes Abblenden 4, Nichtbeachten der für die Bahnübergänge geltenden Warnzeichen 1, Fahrer unter Alkoholeinfluss 16, sonstige Ursachen beim Fahrer 26. Die Ursachen beim Fahrrad oder dessen Fahrer 6, beim Fußgänger 17, schlechter Zustand der Fahrbahn 4, Glätte und Schlupferigkeit der Fahrbahn 8, sonstige Ursachen 17, Ursachen nicht festgestellt 21. Von den insgesamt 380 Straßerverkehrsunfällen ereigneten sich 324 im Landesteil Oldenburg und zwar 185 davon in den drei Städten und 139 in den sechs Ämtern, im Landesteil Lüneburg 32 und in Wierfeld 24. In Bahnübergängen ereigneten sich sechs Unfälle, 5 an bestrankten und ein Unfall an einem Bahnübergang mit Warnlicht. Von den getöteten Personen waren 7 Kraftfahrer, 10 Radfahrer, 1 Fußgänger, 16 der getöteten Personen waren über 14 Jahre alt, 2 unter 14 Jahre. Von den Verletzten waren 215 männliche Personen, davon 201 über 14 Jahre alt und 65 weibliche, davon 53 über 14 Jahre alt.

\* 43.450 Ehestandsdarlehen im zweiten Vierteljahr 1936. — Bis jetzt insgesamt 602.149 im zweiten Vierteljahr 1936 wurden im Deutschen Reich auf Grund des Gesetzes zur Förderung der Eheschließungen insgesamt 43.450 Ehestandsdarlehen an neuverheiratete Ehepaare ausgezahlt. In demselben Zeitraum wurden für 47.086 lebendgeborene Kinder Erlasse von Darlehnsbeträgen gewährt. Es wurden 3788 Ehepaare mehr als im zweiten Vierteljahr 1935 (39.662) und 7717 mehr als im ersten Vierteljahr 1936 (35.733) mit Ehestandsdarlehen ausgestattet. Die Zahl der Geburten in mit Darlehen geschlossenen Ehen war um 8730 höher als im zweiten Vierteljahr 1935 (38.356) und um 2358 höher als im ersten Vierteljahr 1936, in dem sie 44.728 betrug. Von August 1933 bis Ende August 1936 sind im Deutschen Reich insgesamt 602.149 Ehestandsdarlehen ausgezahlt worden. Die Gesamtzahl der für lebendgeborene Kinder gewährten Erlasse von Darlehnsbeträgen belief sich in diesem Zeitraum auf 390.445.

\* Altweiber Sommer. An sonnigen Herbsttagen fliegen kleine weiße Fäden durch die Luft, die letzten Erinnerungen des Sommers — Altweiber Sommer nennt man sie. Feine Spinnweben sind es, die der Herbstwind von den Pfanzen losgerissen hat. Das Volk mußte von jeher nicht recht Bescheid damit. Man verfuhrte daher

allerhand Deutungen. Den Kindern erzählte man, daß diese Fäden fleißigen Spinnerinnen fortgeflochten seien. Nach einem anderen Volksglauben läßt Frau Solle diese Sonnenfäden zur Erde fliegen. Auch Marienfäden nennt man den Altweiber Sommer, und manche Sage weiß von ihnen zu berichten. Ein Mädchen soll in den Mond verweht worden sein, weil sie am Sonntag spann. Feine Spinnfäden sind es, die zur Herbstzeit zur Erde niederfliegen. Noch manch rührende Sage behandelt das beliebte Thema, und die Landbevölkerung glaubt vielfach daran, weil sie treulich an dem hängt, was von den Vätern übernommen ist. An die fleißigen Spinnerinnen aber, die wirksamen Urheber, denkt man nicht. Jene benutzen das Gespinnst zur Wanderschaft. Sie legen sich darauf und lassen sich vom Winde weiterrufen. Wollen sie sich irgendwo niederlassen, so wickeln sie den Faden um den Leib und sinken immer tiefer. Unten angelangt, bettet die Spinne den Faden vom Fuße ab, und das Gespinnst fliegt als weißer Faden durch die Luft.

\* Wann muß recht gefahren werden? Nach der maßgebenden Auffassung des Reichsgerichts ist der Kraftfahrer nicht ständig die rechte Seite der Fahrbahn einzuhalten. In der Reichsstraßenverkehrsordnung ist nur das Ausweichen nach rechts ausdrücklich vorgeschrieben, nicht aber, daß stets die rechte Fahrbahnseite eingehalten werden müsse. Vielmehr verlangen die Sicherheit und Wichtigkeit des Verkehrs unter Umständen das Fahren auf der Mitte der Straße. Im allgemeinen ist jedoch zumal nach eingetretener Dunkelheit, bei diesigem Wetter usw. vorzüglich die rechte Straßenseite einzuhalten, wenn ein Ausweichen oder Ueberholwerden erforderlich ist. Sind bereits mehrere Fahrzeuge an einem Kraftfahrzeug vorbeigekommen und nähert sich noch dazu aus entgegengelegter Richtung ein anderer Verkehrsteilnehmer, so muß er auf strenge Einhaltung der rechten Straßenseite bedacht sein, wenn er sich nicht dem Vorwurf der ungebührlichen Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer aussetzen möchte.

\* Grüppenbühren. Bei den Ausschachtungsarbeiten bei der Bodenfrönte „Stedingsehe“ wurde eine Leinwand freigelegt und von den Arbeitern mit ihrem Jubel begrüßt. Das Alter der Leinwand kann auf 3000 Jahre geschätzt werden, somit stammt sie aus der Bronzezeit. Sie ist ein Gefäß der aller einfachsten Form, fast wie ein Schale, ohne besondere Verzierung und Rand. Der Inhalt besteht aus Leinwand und ziemlich starkem Knochenresten. Das ist ein Zeichen, daß sie nicht aus der älteren Bronzezeit stammen kann, denn da würde die Leinwand nicht verbrannt, sondern in Särgen beigelegt. Mit der Bronzezeit begann die Leinwandverbreitung. In der einfacheren Form darf man nicht geschlossen werden, daß die Bewohner auf primitiver Kulturstufe standen. Nein, die Kunst war sehr hoch entwickelt, doch die Leinwand wohnt keinen Wert darauf, ihren Kunstwert durch Töpferwaren zu betätigen, sondern stellten ihre Waffen und Schmuck aus der goldglänzenden Bronze her.

\* Delmenhorst. Ein verheirateter Mann aus dem Bückeburg, der seine Arbeitstätigkeit in der Norddeutschen Woll- und Kammgarnd-Industrie aufsuchen wollte, mußte unterwegs von einem Unwollstein getroffen, so daß er zusammenbrach. Hilfsbereite Kameraden holten eine Stütze herbei, um ihn nach seiner Wohnung zu tragen. Leider wurde dem Weg nach dort ist der Mann an einem Schlaganfall gestorben.

Druck und Verlag: L. Zirt, Esfleth, Hauptstättelung  
Hans Zirt, Esfleth, Verantwortlicher Angelegenheits  
Hans Zirt, Esfleth, Nr. VIII 36: 502  
Zur Zeit ist Preisliste Nr. 3 gültig.

## Öffentliche Bekanntmachung Berordnung über die Neuregelung der örtlichen Zuständigkeit von Finanzämtern im Bezirk des Landesfinanzamts Weser-Ems vom 17. September 1936.

Auf Grund des § 24 Absatz 1 der Reichsabgabenerordnung wird das folgende bestimmt:

1. Die Finanzämter Brake (Oldenburg) und Nordenham werden aufgehoben. An ihrer Stelle wird ein Finanzamt in Nordenham errichtet.
2. Der Bezirk des Finanzamts Nordenham umfasst die Amtsgerichtsbezirke Brake, Wafjadingen und Esfleth.

Diese Berordnung tritt am 1. November 1936 in Kraft.  
Berlin, 17. September 1936

Der Reichsminister der Finanzen  
In Vertretung ges.: Reinhardt.  
Bremen, 27. September 1936

Der Präsident  
des Landesfinanzamts Weser-Ems

Zurück  
Bauschule Rastede  
von C. Rohde  
Vorbereitung auf die Medizin  
prüfung in zwei Semestern  
Programm frei.  
Nützt die Zeit! Sei stets  
Oldenburg i. O.  
zur Insektion bereit!