

Größter Appell der Auslandsdeutschen

Das Programm in Erlangen
Drahtbericht unserer Berliner Schriftleitung

Berlin, 27. August. Als Auftakt zum Reichsparteitag findet, wie wir bereits berichteten, in der Zeit vom 2. bis 7. September in Erlangen die vierte Reichstagung der Auslandsdeutschen statt. Die Bedeutung dieser Tagung ist im vergangenen Jahre durch die Anwesenheit des Führers besonders unterstrichen worden. In der Zwischenzeit sind jedoch Ereignisse eingetreten, die gerade die Auslandsorganisation in der Öffentlichkeit des Interesses gerückt hat. Die Ereignisse werden auch der diesjährigen Tagung der Auslandsdeutschen ihr Gepräge geben.

Nach den vorliegenden Anmeldungen ist mit einer Teilnehmerzahl von 3000 bis 4000 einschließlich der Auslandsdeutschen SS- und SA-Gruppe zu rechnen. Die Tagung wird daher auch rein zahlenmäßig die größte



bisher dagewesene Zusammenkunft darstellen. Während bei allen früheren Veranstaltungen, etwa der Tagung des Reichsausschusses der Auslandsdeutschen, die Teilnehmer durch verbindende kleine Abordnungen vertreten war, werden sich in Erlangen tatsächlich fast nur Volksgenossen und Parteigenossen, die im Ausland ihren Wohnsitz haben oder als Geschäftler ständig fern der Heimat leben, treffen.

Neben das Programm der Tagung stehen bisher folgende Einzelheiten fest: am 2. September werden die Sonberträge mit den auslandsdeutschen Teilnehmern und Geschäftlern in Erlangen eintreffen und durch Gauleiter Höfle begrüßt werden. Am Abend findet ein Festspiel im Schlossgarten zu Erlangen statt. Am folgenden Tage wird die Tagung mit einer feierlichen Kundgebung, auf der u. a. der Oberbürgermeister der Stadt Erlangen und Gauleiter Höfle sprechen, eröffnet werden. Anschließend an die Eröffnungsfestung findet eine feierliche Kranzniederlegung auf dem Ehrenfriedhof und am Gefallenen-Denkmal statt.

Der nächste Tag ist der praktische Parteiarbeit mit Vorträgen von Reichsleiter Buch und Amtsträgern der Auslandsorganisation gewidmet. Am Abend des 4. September werden SA-Gruppen der Auslandsdeutschen im Schlossgarten ihr Können zeigen. Auch am 5. September finden wieder Arbeitsstagungen der Auslandsorganisation statt.

Der größte Appell der Auslandsdeutschen findet am 7. September mit einem allgemeinen Kameradschaftsabend seinen Höhepunkt.

Kein „Protest“ aus Paris

Frankreich sieht Zwecklosigkeit ein - Die belgische und italienische Presse erkennt die deutschen Maßnahmen an
Drahtberichte unserer Korrespondenten

Paris, 27. August. Das erste Land, das sich praktisch mit den Auswirkungen der Einführung der zweijährigen Dienstpflicht in Deutschland beschäftigt, ist Frankreich. Wie wir aus Paris erfahren, soll Ministerpräsident Blum bereits eine Unterredung mit dem französischen Generalkonsul General G. G. in Paris gehabt haben. Auch soll der sogenannte „Sonderausschuss“ zusammengetreten sein. Die drei Minister für Landesverteidigung und die General- bzw. Admiralschefs der drei Waffen angehören.

Wie unser Korrespondent weiter erzählt, soll man innerhalb der französischen Regierung dem Gedanken eines diplomatischen „Protestes“ unverzüglich haben fallen lassen, da diese Vorstellungen durch die folgenden Ereignisse allzu oft ins Lächerliche gezogen worden seien. Es sei weiterhin möglich sich noch auf die Bestimmungen des Versailler Vertrags, die Schriftl. zu berufen.

Es scheint also in den französischen Regierungskreisen sich die Auffassung durchgedrungen, daß Deutschland tatsächlich durch seine Wiedereinführung eines zwingenden Wehrgesetzes und der diplomatische Proteste auf Grund eines Vertrags Papier unter den Nennwert gesunken sind.

Die belgische Presse beurteilt die durch die deutschen Beschlüsse gestiftete Situation äußerst ruhig. Von vornehmen und freundlichen Kommentaren verwendet einflussreichen Blättern, deren deutschfeindliche Einstellung unaussprechlich zu sein scheint, abgesehen, darf man feststellen, daß der Schritt Deutschlands und vor allem die Gründe, die

diesen Schritt veranlaßt haben, weitgehendes Verständnis finden, wobei es besonders bemerkenswert ist, daß solche verständnisvollen Stimmen selbst in solchen Blättern zu finden sind, die noch bis vor kurzem die deutsche Politik abgelehnt haben.

Eine belgische Zeitung schreibt u. a. wörtlich:

„Wir Belgier wollen keinen Kommunismus und wir werden im Falle neuer Schwierigkeiten Frankreich nur dann folgen, wenn es sich gegen den Kommunismus und gegen die Sowjets wendet. Für den Erfolg der Annahme der Resolution, des Kommunismus, wird Belgien nicht marschieren und sollte es auch eine Zehnjahrsfrist abgelehnt werden.“

Die italienische Presse des gestrigen Tages unterteilt immer deutlicher die Berechtigung der neuen Maßnahmen des Führers und läßt sich in äußerst deutlichen Warnungen an Frankreich aus. So schreibt der „Popolo di Roma“:

„Die Warnung des Führers ist klar genug, und es ist nicht notwendig, die öffentliche Meinung verstanden zu werden. Man möge sagen: Frankreich habe einen Weg eingeschlagen, auf dem es nicht weitergehen dürfe. Man dürfe nicht zulassen, daß ein Kulturstaat wie Frankreich, der bis vor kurzem zu den Hauptträgern der Kultur des Abendlandes gehörte, Verrat an dieser Sendung übe und sich unter allerlei Mißverständnissen zu einem Faktor der Annäherung und zum Verbündeten der Besatzung mache. Man möge hoffen, daß diese Warnung nicht ins Leere fällt.“

Was geschah in Breda?

Manifest der 4. Internationale - Plumpse Ablenkungsmanöver
Drahtbericht unseres Korrespondenten

Amsterdam, 27. August. Das Sekretariat der 4. Internationale (Trotski) in Bern veröffentlicht ein Manifest über die kommunistische Geheimtätigkeit in Breda, über die wir bereits mehrfach berichteten, und die als ein Ablenkungsmanöver gewertet wird. In dem Manifest heißt es: „Daß die Konferenz der Vertreter der 4. Internationale vereinigt und ihre besondere Aufmerksamkeit den Vorgängen in Spanien, Frankreich und Belgien zuwenden habe. Die Haltung der Sozialisten und Kommunisten in diesen Staaten beweise, daß der Kapitalismus und die Bourgeoisie sich der 2. und 3. Internationale bedienen. Nur die 4. Internationale sei die einzig wahre revolutionäre Partei.“ Das Manifest der 4. Internationale erklärt sich zum Erfolg jedes Volksfrontbündnisses.

Hierzu schreibt das „Dagblad van Noord-Brabant“, daß damals die aufsehenerregenden Enthüllungen über die Konferenz in Breda druckten: „Wir stellen fest, daß an kommunistischen Verführung von Breda sowohl Anhänger der 3. als auch der 4. Internationale beteiligt waren und daß die Initiative zu dieser Konferenz von der Komintern ausgegangen ist. Sowohl der Präsident der 4. Internationale, Trotzki, als auch der Haupt der 3. Internationale, Stalin, erklärten damals, als die alarmierenden Meldungen über Breda durch die Weltpresse kamen, mit Nachdruck, daß ihnen nicht das Geringste über die Konferenz von Breda bekannt sei. Mit einem Male erklärt jetzt das Sekretariat der 4. Internationale in Bern, daß die Verführung von Breda auf ihre Initiative erfolgt ist.“

Und das Motiv? Stalin hat in Moskau ein Projekt eingeleitet, um die Aufmerksamkeit der Welt von der geheimen Zusammenarbeit der 3. und 4. Internationale abzulenken! Die gleiche Taktik schlägt die 4. Internationale ein, indem sie erklärt, daß die Verführung von Breda eigentlich gegen Stalin gerichtet sei.“

nischen Verführung von Breda sowohl Anhänger der 3. als auch der 4. Internationale beteiligt waren und daß die Initiative zu dieser Konferenz von der Komintern ausgegangen ist. Sowohl der Präsident der 4. Internationale, Trotzki, als auch der Haupt der 3. Internationale, Stalin, erklärten damals, als die alarmierenden Meldungen über Breda durch die Weltpresse kamen, mit Nachdruck, daß ihnen nicht das Geringste über die Konferenz von Breda bekannt sei. Mit einem Male erklärt jetzt das Sekretariat der 4. Internationale in Bern, daß die Verführung von Breda auf ihre Initiative erfolgt ist.“

Und das Motiv? Stalin hat in Moskau ein Projekt eingeleitet, um die Aufmerksamkeit der Welt von der geheimen Zusammenarbeit der 3. und 4. Internationale abzulenken! Die gleiche Taktik schlägt die 4. Internationale ein, indem sie erklärt, daß die Verführung von Breda eigentlich gegen Stalin gerichtet sei.“

„Weißfront 1936“

Eine rheinische Kunstausstellung

Mit der großen Kunstausstellung „Weißfront 1936 - Freie Kunst im neuen Staat“, die in Essen eröffnet worden ist, wird eine im Rheinland seit langem lebendige Lebenskraft wieder aufgenommen. Das Schaffen der rheinischen Künstlerkraft spiegelt vor dem Kreise bereits den „Sonderbund“, später fiel diese Aufgabe der „Rheinischen Sezession“ zu, und nun hat die „Weißfront“ die neue, nationalsozialistisch ausgerichtete Kunst um sich gefaltet und in höchst beachtlicher Weise herausgestellt.

Die „Front“ ist diesmal bedeutend verbreitert, sie reicht von Hamburg über Hannover und Kassel nach Münster und Essen, aber auch von Weimar über Düsseldorf den ganzen Rhein hinauf bis Frankfurt und Darmstadt. Es sind entsprechend viele Kunstwerke zu sehen, rund 500 von 170 Malern und 40 Bildhauern. Da die Zahl der Künstler, die von jedem Einzelnen kommen, diesmal nicht beschränkt worden ist, ergibt sich eine für Wertungen günstige Lebenskraft. Man gewinnt den Eindruck, daß die alte Akademiediktat Düsseldorf noch immer eine führende Stellung im Rheinland innehat. Vor allem die jüngeren Künstler Düsseldorf, darunter Pöhl, Pieper und Meyers halten ein achtbares Niveau.

Als Schrittmacher der Monumentalkunst, wie sie heute wieder gesucht wird, steht Börschweiler noch immer oben und ihm ist deshalb ein großer Raum gewidmet. Auf seinen Spuren bemerkt man Campendonk, aus Wiesbaden. Aufsehen erregen die beiden Wandbilderarbeiten von Talaga, Schreiber und Wendt, die für Salomon bestimmt sind und einen dekorativen Wandstil neuer Art vorbereiten. Eingehend verdienen Eißner und Thämer mehr in Dekoration. Weiter vorziehen die Arbeiten von Scharf und Bernede. Bei den Hamburgern, auch bei den Kesselerlern bemerkt man noch einen gewissen Ein-

fluß von Mund, dem großen Wegweiser der Jahrhundertwende. Das durch Mund angegriffene Problem führt die drängenden Kräfte immer wieder weg von dem platten Naturalismus und geläutert die Mitte der Malerei, die die absoluten Formen der Sinnbilder ausdrückt. Die Maler Bargner, Klus, Hartmann vertreten Hamburg recht einflussvoll. Hier Kallert merkt man sich die Namen Verloh, Schulz und Runge. Hinter den Franzosen interessieren vor allem Diehl, Bergenhahn und Höhl. Die Weiffalten drücken viel gute Ueberlieferung aus: Brün, Höfner und Burschholz bezeichnen dort eine beachtliche graphische Leistung.

Unter den Bildhauern ragt vor allem Brün aus. Er hat mit seinen Plastiken hervor. Archaisch mutet die Arbeit von Blumenhals an. Auch Kallert wandelt auf diesen Pfaden. Während man Eißner, Bergenhahn, Schulz und Runge hinter den Franzosen interessiert vor allem Diehl, Bergenhahn und Höhl. Die Weiffalten drücken viel gute Ueberlieferung aus: Brün, Höfner und Burschholz bezeichnen dort eine beachtliche graphische Leistung.

Naturforscher und Ärzte tagen

300 Vorträge vom 20. bis 23. September

Die Gesellschaft Deutscher Naturforscher und Ärzte hat zur 94. Versammlung, die unter der Schirmherrschaft des Reichsstatthalters Martin Wirthmann stehen wird, eingeladen. Es ist das vierte Mal, daß die deutschen Naturforscher und Ärzte in der Landeshauptstadt Sachsen, Dresden, das seit länger als einem Jahrhundert als Pfingstfest naturwissenschaftlich-medicinischer Fortbildung und Wandlung und durch eine Reihe naturwissenschaftlicher Großunternehmen in aller Welt bekannt ist, sich versammeln werden. Wie alle deutschen Naturforscher- und Ärzteversammlungen wird auch die Dresdener Tagung unter dem Motto stehen: „Im Dienst am Volk für deutsche Wissenschaft in der Welt!“ Nach dem vorge-

sehen Programm vertritt die Zusammenkunft eine einzigartige wissenschaftliche Tagung zu werden. In den Hauptvorträgen und Zusammenfassungen der Fachabteilungen sind unter anderem die Fragen der Naturwissenschaft und Heilkunde vorgehen. Die Tagung, die von dem umgestalteten Gedanken in der deutschen Heilkunde Zeugnis ablegen wird, lebt unter Leitung des ersten Vorkämpfers der Gesellschaft, Staatsrat Professor Dr. Sauerbruch.

Eines der ältesten Wiener Theater, die „Neue Wiener Bühne“, wurde zur Zwangsversteigerung ausgeschrieben. Das Theater wurde im Jahre 1866 gegründet. Damals war der berühmte Operntenormale Müller der Generalintendant an diesem Theater und der österreichische Volksdichter Angenbruber der Hausdichter.

Im Leipziger Operntheater kommt die neue Operette „Der Prinz von Ahlie“ zur Aufführung. Das Libretto schrieb der Generalintendant der Leipziger Staatsoper Oster Walle, die Musik der frühere Direktor des Ansbacher Musikvereins Rudolf Rattning. — Walter Erich Schäfers Kuppel „Die Reise nach Paris“ wird im Leipziger Schauspielhaus aufgeführt.

Die Ausstellung „Große Deutsche in Wissenschaften ihrer Zeit“ im Berliner Kongresspalast wurde in den ersten drei Wochen des Monats August von rund 23.000 Personen besucht und ist damit die bestbesuchte Museumsausstellung seit vielen Jahren. Diese Schau, in der die Selbstbiografie Dürers aus Paris und Münchens, das Bildnis Karls V. von Tizian aus München, Fernes, das Bildnis Kaiser Wilhelms I. aus dem Reich des ehemaligen Kaiserhofes und das Bildnis Marlene von Richthofens aus dem Reich des Ministerpräsidenten Göring, am meisten bewundert werden, bleibt noch vier Wochen bis zum 8. bis 18. Uhr geöffnet.

Stuttgart - Stadt der Auslandsdeutschen

Drahtbericht unseres Korrespondenten

Stuttgart, 27. August. Am Rahmen der Eröffnungsfest der Ausstellung „Ehrenmal der deutschen Leistung im Ausland“, des ersten Volksmuseums der Auslandsdeutschen, wird heute Gauleiter Murr der Stadt Stuttgart im Namen des Führers feierlich den Ehrennamen „Stadt der Auslandsdeutschen“ verliehen. Gleichzeitig wird Gauleiter Höfle die Ehrenpatronat für die Stadt Stuttgart übernehmen.

Damit ist Stuttgart die dritte deutsche Stadt neben München, der Stadt der Bewegung, und Nürnberg, der Stadt der Reichsparteitag, die einen derartigen Ehrentitel erhalten. Bekanntlich ist Stuttgart in den letzten Jahren immer mehr zu einem Mittelpunkt des Auslandsdeutschen geworden. Zahlreiche Organisationen, die sich mit den auslandsdeutschen Fragen beschäftigen haben, haben hier ihren Sitz. So ist die deutsche Auslandsarbeit in dieser Stadt mehr und mehr konzentriert. Gleichzeitig bedeutet die Namensgebung aber auch eine Ehrung für das Auslandsdeutstum selbst, das sich hier eine wahre Heimat finden soll.

Parteilämliche Tätigkeit von Beamten

Drahtbericht unserer Berliner Schriftleitung

Berlin, 27. August. Ueber das dienstliche Verhältnis eines Beamten, der gleichzeitig eine parteilämliche Tätigkeit ausübt, ist jetzt ein neues Reichsinnenministerium und dem Leiter der Parteiorganisation des Führers eine neue Regelung getroffen worden.

Nach der Beamtenordnung ist der Beamte bestaunlich nicht nur für sein dienstliches Verhalten sondern auch für das Verhalten, das sich vom Standpunkt der Behörde aus gesehen als außerdienstliches darstellt, seinem Dienstverhältnis verantwortlich. In der Beurteilung wird nicht wieder die Tätigkeit mit dem Stand, die politische Partei sind, ein Verhalten im Rahmen ihrer parteilämlichen Tätigkeit hinsichtlich grundsätzlich nicht als „außerdienstliches Verhalten“ in diesem Sinne gewertet werden. Falls dieser Art Verhalten gegen die Beamtenpflichten zu beanstanden sind, so hat sie zunächst jedoch von dienstlichen Maßnahmen nach dem Beamten abzusehen.

Es muß vielmehr über den Fall direkt dem Innenminister berichtet werden, der selbst wieder die Tätigkeit mit dem Stand, der Leiter der Parteiorganisation des Führers wird sich in diesem Falle direkt an die oberste Dienstbehörde des Beamten, dessen dienstliche Tätigkeit beanstanden wird, wenden.

Auch Japan wird gemeldet: Nach neuen amtlichen Berichten über die Schäden der Unwetterkatastrophe in Koxe vor letzter Woche beträgt die Zahl der Toten 14, die Zahl der Verletzten die ebenfalls als tot gelten müssen, 156 und die Zahl der Verwundeten 563. Es wurden 32.000 Säugler gerettet oder beschützt. Ueber 100 Schiffe sind gesunken oder getrandert.

Kampf dem Riß im Fremdenverkehr

Reisenden-Unterstützung auf der Leipziger Messe

Auf der Leipziger Herbstmesse, die vom 20. August bis zum 3. September stattfindet, wird die Reichskammer der Bildenden Künste mit einer Reisenden-Unterstützung beauftragt. Die in dieser Messe Reisenden-Unterstützung leisten soll, wie Reisenden-Unterstützung sein müssen, um deutschen Reisenden und Brautraum über zu machen. Anzuführen an die dem geschäftsführenden Präsidenten des Reichsausschusses für Fremdenverkehr, Staatsminister a. D. H. Eiser, kürzlich erschienenen Ministerien und Bestimmung des verfassungsmäßigen und Bestimmung der Bildenden Künste die Erzeugung, Verbreitung und Vermittlung des Abzuges von Reisenden, Fremdenverkehrsamt und dergleichen als eine lauterpflichtige Tätigkeit erklärt. Gleichzeitig wird angeordnet, daß sich alle öffentlichen und natürlichen Personen, die auf diesem Gebiet tätig sind, über den aufstehenden Bericht bis zum 1. Oktober 1936 anmelden und gleichzeitig ein Verzeichnis der einschlägigen, von den Anmeldepflichtigen genehmigten, verbreiteten oder vermittelten Gegenstände beizubringen haben. Damit wird ein allgemeiner Genehmigungsanspruch für Erzeugung, Verbreitung und Vermittlung des Abzuges von Reisenden durchgesetzt, der in absehbarer Zeit einer Beteiligung aller Reisenden-Unterstützungen führen wird.

Das jüdische Volksbildungsministerium hat durch eine Verordnung die jüdischen Institute in Leipzig und Dresden in den Reichsausschuss für Reichsbildung umgewandelt. Um den Ausbildungsengang der Volkshochschulen und Volkshochschulzweigen zu vereinheitlichen.

Neues Heim der Arbeitsgauführung in Halle

Vom 1. Oktober kehrt der Gaustab des Arbeitsganes nach Halle zurück - Der Gauumzug zieht in Gimritz ein Wie das Stadtgut für die Arbeitsgauführung neu eingerichtet wird

In wenigen Wochen wird die Gaustadt Halle wieder Sitz der Arbeitsgauführung sein; nachdem der Gaustab des Arbeitsganes XIV seit drei Jahren in Merseburg gelegen hat, siedelt er wieder nach Halle über. In dieser Zeit hat er eine gewaltige Entwicklung hinter sich gebracht, im Frühjahr 1933 stand den Arbeitsdienstführern in den Räumen der Gauleitung der NSDAP ein Raum zur Verfügung, heute ist ein ganzer Gebäudekomplex für die Arbeitsgauführung notwendig geworden.

Das alte Stadtgut draußen auf der Nachhagen-Anlei erhebt sich auf einem der schönsten Flecken Erde, die wir in Halle haben. An der Saale gelegen, spiegeln sich die Bauwerke des Gutes im Wasser, seine Gärten reichen bis zum linken Ufer hinab. In einem herrlichen Tal, durch das man durch einen schön gewölbten Torbogen tritt, liegt eine Mühle, drüber plätschert das Wasser über ein Wehr, das fünf Schönheiten, an denen schon viele nachgegangen sind. Die Stelle hier wird nun bald schmücken, die Behaultheit wird aufgehoben werden. In diesen Tagen werden Herrenhaus, Ställe und Speicher, Bauwerke, die schon seit Jahrhunderten hier stehen, umgebaut, sie erhalten eine neue Bestimmung, ein neuer Abschnitt beginnt in der Geschichte des Gutshofes.

Ein Streit vor 700 Jahren

Und wie ist diese romantische Geschichte des Gutes auf der Nachhagen-Anlei! Es war ein Mönchs-gut, die alte Mühle stand schon vor 800 Jahren. Die Klosterbrüder kamen sie bei den zahlreichen Arbeitsveränderungen, die die Saale brachte, trocken liegen nicht erziehen, da legte man im Jahre 1172 eine Mühle an, die die Stadt mit dem damaligen Kornmarkt versorgte. Es sind jetzt 700 Jahre her, als zwischen den Komplizen und Augustinern wegen des Stauerrechts bei Gimritz Streit ausbrach. Die Augustiner, denen die Mühle gehörte, mußten sich gegen die Tempel wehren, deren Mäher und Schiffer durch den Streit überfordert wurden. Das sind geschichtliche Erinnerungen, nicht besonders wichtig, aber lebt das Mühlenrecht bis heute noch vorhanden, die haben den Stellen, können zu ihm hinüber und helfen das Wasser in der Sonne über sich abtropfen lassen.

Eine abwechslungsreiche Geschichte

In früheren Zeiten brauchten für das Gut nicht selten ähnliche Zwischenfälle, sie mögen der Grund dafür sein, daß seine Geschichte zersplittert ist.



Schlosslicher Winkel im alten Gutshof

schön und verworren genug ist. Die Klosterbrüder überließen im Jahre 1540 ihre Besitzung der Stadt Halle, fast 300 Jahre hindurch blieb die Stadt Eigentümers. 1816 kam das Gaugebiet bei der neuen Einteilung des Regierungsbezirks auch politisch zum Stadtgebiet. Es war kein gutes Geschäft, als Halle 1816 seine Erdenstücke 1821 an einen

Pächter verkaufte, schon 1889 mußte die Stadt das Gut gegen den hohen Preis von einer Million Mark zurückkaufen. Die räumlich großzügigen Bauanlagen des alten Gutshofes werden nun umgebaut, um den Gaustab aufzunehmen. In dem Herrenhaus kommt das Dienstant unter, hier

nimmt auch der Oberarbeitsführer Wohnung. Ein langausgestrecktes Gebäude, das in seinem Inneren durchgehende Schöne alle Räume aufweist, wird in 40 Räume aufgeteilt, die für das Verwaltungsamt bestimmt sind. Im Dachstuhl dieses Bauwerks werden für die zahlreichen hier tätigen Arbeitsmänner



Mit dem Gaustab marschieren der Gauumzug des Reichsarbeitsdienstes in Gimritz ein

Lebensquell des Ganes Halle-Merseburg

Wasserwirtschaftliche Sonderbeilage der „Mitteldeutschen National-Zeitung“

In Dresden beginnt heute der Elbe-Schiffahrtstag 1936 auf dem die vielen Fragen der Zusammenarbeit zwischen Schiffahrt, Eisenbahn und Kraftwagen im Vordergrund der Erörterungen stehen. Diese Tagung hat für unsere Heimatgau Halle-Merseburg insofern eine besondere Bedeutung, als nach Vollendung des Mittelkanals Halle durch den Südfißel mit den großen Wasserstraßen des Reiches verbunden sein wird. In noch größerem Maße als heute wird der Gau Halle-Merseburg Mittelpunkt des Verkehrs werden, erschließt doch der Südfißel des

Kanals das engere mitteldeutsche Industriegebiet bis Leipzig. In einer heute erscheinenden wasserwirtschaftlichen Sonderbeilage der „Mitteldeutschen National-Zeitung“ werden alle auf diese Weise an unseren Gau neu herantretenden Fragen behandelt. Die Probleme der Zusammenarbeit von Schiffahrt, Schiene und Kraftwagen erhalten hier neben den Fragen der Wasserwirtschaft des Ganes Halle-Merseburg eine grundlegende Würdigung, die unseren Lesern einen weitreichenden Überblick der verkehrswirtschaftlichen Fragen ermöglicht.

*Von mitteldeutscher Bauartbauern soll
spannen Wasserwirtschaftliche Ziele möglich über
ein atzgegründet Wasserführung, das ständig
andere sein. Für bedruckene Bücher möglich
mit der Führung unserer Konstruktionsauftrag
Neben Punkt
Lange Aufsatzem Einbürger bedarf die Teile
als Aufgabebildung, damit diese Wasserführung
in auf stärkstem Maße bezogen beitragen
kann, die mitteldeutscher Bauartbauern zu führen
* Ich begreife es nicht, daß in der Öffentlichkeit
Nicht der Konstruktionsauftrag sind die Aufbaumaterialien.
Nicht für diese Fragen immer noch stehen ge
wacht sind und nicht sind.*

*W. G. G. G.
Arbeitsgane*



Das Herrenhaus wird Sitz des Gauarbeitsführers

Tages- und Schlafräume eingerichtet. Die große Küche kommt in dem Gebäude mit dem Uhrwerk unter, in dem früheren Verwaltungsbau wird die Kantine eingerichtet. In anderen Gebäuden werden Räume für Unterricht, Turnen, für die Kammer und den Wirtschaftsbetrieb bekommen, die Baulaststellen erhalten in ihrem Inneren und später auch außen ein vollkommen neues Gesicht.

Entwicklung der Arbeitsgauführung

Die Arbeitsgauführung befindet sich seit drei Jahren in Merseburg, dorthin siedelte sie im Frühjahr 1933 über. Seit diesem ersten Umzug hat sie eine gewaltige Entwicklung genommen. Die ersten Arbeitsdienstführer, der Gaustab also, besuchten einen einzigen Raum, der sich in der Gauleitung der NSDAP befand. Es waren vier Männer, die hier zuerst tätig waren, um dem Gedanken des Arbeitsdienstes in unserem Gaugebiet Bahn zu brechen; wenn heute 6000 Arbeitsmänner in unserem Gau stehen, dann ist das ihrer Arbeit und den Bemühungen von Gauarbeitsführer Simon zu verdanken, der mit ihnen einst von hier ausging. Die seit 1933 in Merseburg von der Arbeitsgauführung eingenommene Unterkunft muß jetzt den in Merseburg liegenden Einheiten des Reichsarbeitsdienstes zur Verfügung gestellt werden. Als sich der Gaustab nun nach einem neuen Heim umsieht, lag die Rückkehr nach der Gaustadt Halle nahe.

Gaustab an der Arbeit

Einmal waren es vier Männer, die hier zuerst Arbeit für den Arbeitsdienst leisteten, heute umfaßt der Gaustab des Arbeitsganes XIV weit über hundert Köpfe, ihm unterstehen 40 Abteilungen in den sechs im Gaugebiet liegenden Gruppen. Der Gaustab gliedert sich heute in die Gauführung und Dienstleiter, ferner in die einzelnen Hauptabteilungen, denen Verwaltung, Planung, Lebenserziehung, staatspolitischer Unterricht, Verpflegung, Heilendienst und Regional unterliegen. Ein großer Apparat ist hier tätig, um eine straffe und zielbewußte Führung des Arbeitsganes zu gewährleisten. Wenn der Gaustab in einigen Wochen umzieht, wird auch der Gauumzug in Halle seinen Einzug halten, der die halleschen Mäher beim „Tag des Arbeitsdienstes“ so zu begeistern vermag, mit ihm kommt auch ein aus 16 Spielleuten bestehender Spielmannszug nach Gimritz. Das alte Stadtgut dort draußen wird eines Tages unter Trommelwirbel zu neuem Leben erwachen. rs.

Dank des Arbeitsdienstes

An die Volksgenossen der Gaustadt Halle
In den „Tagen des Arbeitsdienstes“ haben die Arbeitsmänner des Arbeitsganes XIV in der Gaustadt Halle eine überaus herzliche Aufnahme gefunden. Ich möchte hiermit noch einmal allen Volksgenossen im Namen der Arbeitsmänner herzlich danken. Das Band enger Verbundenheit zwischen Arbeitsmännern und Volksgenossen der Stadt wird auch in Zukunft unzerbrechlich bleiben.
Der Führer des Arbeitsganes XIV
Simon, Oberarbeitsführer.

Die neuen Straßenbauten

In ausführlichen Aufträgen ist von uns in der letzten Zeit auf den Ausbau der Straßen im halleschen Stadtgebiet hingewirkt worden. Während der letzten Augustwoche werden nun nachstehende Straßenbauten oder Straßenausbesserungen durchgeführt.
Ausbau wird die Saalwerderstraße zwischen Janke- und Marktstraße, in der Boelckestraße wird der Fußgänger- und Radfahrweg herabgestellt, Gängebahnen hergestellt werden in der Dittmann-Güterstraße und der Jepselstraße. In der Schmeckstraße gehen Gleisausbesserungen vor sich, hier werden auch die Zugen im Pfalter veranlassen, eine Ausbesserung des Pfalters im Gleisbereich erfolgt in der Lortstraße. Gas- und Wasserstrangverlegungen kann man augenblicklich in der Schlosserstraße, der Tholudstraße und in der Siedlung Klemmstraße beobachten. Steingegöße fanale entstehen in der Lortstraße und im Siedlungsgebiet südlich der Dieffertwegstraße.



Das Volk ist Träger der Wirtschaft

Prinzipien der politischen Ordnung garantieren den Wirtschaftsaufbau

In der letzten Zeit sind die Erörterungen über die Fragen der Wirtschaftsorganisation und den Ausbau der wirtschaftlichen Selbstverwaltung stark in Fluß gekommen.

Wir müssen aber mit einer anderen Einstellung an die Dinge der Wirtschaft herantreten. Die Partei ist der Träger der Wirtschaft als gesamte öffentliche Sache.

Völkische Wirtschaft

Wenn der Führer in der gesamten Staatspolitik das politische Moment in den Vordergrund stellt, so ist es eine Selbstverständlichkeit, daß die Prinzipien der politischen Ordnung und die Grundzüge des neuen Wirtschaftsaufbaues sein müssen.

Es kann daher im Staat der politischen Totalität keine Eigenständigkeit der Wirtschaft im Sinne einer selbstherrlichen Freiheit geben.

Organische Gemeinschaftsordnung

Die nationalsozialistische Weltanschauung ist auch Wirtschaftsgrundlage und soll die Wirtschaft diesen Lebenszielen folgen lassen.

mitverantwortlich gemacht werden und an der Gestaltung des Lebens und zungunäufig an der Sicherung des Arbeitsfriedens beratend eingeschaltet werden.

Primat der Menschführung

Die Deutsche Arbeitsfront als verlängertes Arm der Partei und Volksträger der politischen Totalität auf dem Gebiet des sozialwirtschaftlichen Lebens verlangt das Primat der Menschführung.

Annahmen für die Durchführung der Bewirtschaftung der Maßnahmen reif sind. Die Arbeitsausfälle und Kammern als überbetriebliche Organe der sozialen Selbstverantwortung verbinden die Männer der Sozialpolitik und der Wirtschaftspolitik.

Wir können also sagen, daß das Volkeneinzelne bedingte soziale Situationspolitik hinausgehen und die großen Lebensprobleme des schaffenden Volkes erfolgreich in Angriff genommen werden.

Die Wirtschaft des Gaues

Anhaltische Kohlenwerke

Die Anhaltische Kohlenwerke AG, Halle (S.), legen ihren Bericht über das Geschäftsjahr 1935 vor.

Der Aufsichtsrat des Kohlenfeldes Weisenfeld hat über das Geschäftsjahr 1935 einen Bericht vorgelegt.

Table with 2 columns: Item, 1935, 1934. Rows include production and sales figures.

Im Durchschnitt wurden 8215 Gefäßglasmitgliebereinheiten hergestellt. An der Braunkohle-Produktion beteiligte sich die Gesellschaft mit 345000 Reichsmark.

Werschen-Weißföhrer Braunkohlen

Angleich mit dem Geschäftsbericht der Anhaltischen Kohlenwerke AG, legt die Werschen-Weißföhrer Braunkohlen AG, Halle (S.), ihren Bericht über das Geschäftsjahr 1935 vor.

Der Betriebsrat hat sich im Rahmen des Sozialstaatsgesetzes gegenüber dem gleichen Vorstand des Konzerns etwas erwidert.

Table with 2 columns: Item, April/Dez., April/Dez. Rows include production and sales figures.

Es werden im Durchschnitt 2814 Gefäßglasmitgliebereinheiten hergestellt. Die Bilanz ergibt nach Übernahme von Abschreibungen in Höhe von 1,76 Mill. RM.

Wer stellt die meisten Prüflinge?



Während 1934 nur rund 10.500 Prüflinge bei den Industrie- und Handelskammern gezählt wurden, waren es 1935 - Ostern und Herbst zusammengefaßt - schon 23.200.

Börsen und Märkte vom 26. August

Berliner Effektenbörse: Befestigt. Die Werte eröffneten in weiter befestigter Haltung, obwohl nach dem letzten Ausschreibungslauf ein gewisses Nachlassen zu verzeichnen war.

Table with multiple columns: Land- und Stadtschaften, Industrie-Aktien, Amilicher Verkehr, Berliner Devisenkurse, Mitteldeutsche Börse (Leipzig), Frei-Verkehr, Banken. Lists various stocks and their prices.

Table with multiple columns: Reichsbank-Diskont, Steuerzuschüsse, Bank-Aktien, Verkehrsverle, Kreditinstituten und Körperschaften. Lists various financial instruments and their values.

Neugierige Kraken und verliebte Polypen:

Abenteurer des Meeresgrundes

Schöne Unterwasserlandschaften des Ozeans - Entdeckungsfahrten eines Tiefseetauchers

Paris, 27. August. Dr. Bernad Bernard, einer der berühmtesten Taucher des Ozeans, der man den Abenteurer des Meeresgrundes nennt, wird er mit einem großen Aufsehen erwartet. Der Taucher, der in 1900 Meter Tiefe eine Expedition unternahm, erzielte erstmals sein Ziel, indem er den Meeresgrund von den tiefen unterirdischen Expeditionen antrat.

„Man stellt es sich in der Regel sehr einfach vor“, berichtet Dr. Bernard, „mit einem Taucherganz auf dem Meeresgrund zu landen. Der Taucher geht in einem Taucherganz, einem sogenannten Staphander, unter Wasser zu bewegen, ist schwerer als fliegen oder Autofahren. Der Wasserdruck ist eine furchtbare Plage. Man ist in einer Tiefe von 1000 Metern beispielsweise ein einziger Wassertröpfchen eines hohleren Tauchers. Man muß es erst lernen, den Staphander, der im Inneren des Taucherganzes genau so stark wie der Wasserdruck ist, auszubalancieren. Erst wenn Luft und Wasserdruck gleich stark sind, verliert die schwere Ausstattung ihr Gewicht. Der Taucher wird federleicht und kann wie ein Unterwasserballon leicht auf und absteigen, um an irgendeiner beliebigen Stelle Halt zu machen, wobei ein geringes Luftschubgewicht, um vier bis fünf Meter in die Höhe zu steigen.“

Die große Gefahr, der ein Taucher stets ausgesetzt ist, liegt, wie Dr. Bernard sagt, darin, daß er das Ventil, durch das der verbrauchte Luft aus dem Taucherganz entweicht, um frischer Luft nach zu machen, nicht richtig bedient. Dieses Ventil, das alle 3 Sekunden durch eine Kopfbewegung oder Kinnbewegung in Tätigkeit gesetzt wird, ist ungeheuer empfindlich. Wenn der Taucher veranlaßt wird, die Luft abzugeben oder mehr nachzuholen, genügt ein unvorsichtiger Griff, um es plötzlich nach oben. Es sind Fälle bekannt, in denen ein Anfänger in voller Ausrüstung drei Meter aus dem Wasser herausgeschleudert wurde und wieder in die Tiefe sank, dem Tode preisgegeben, ehe man ihn retten konnte.

Es bedarf monatelanger Übung, um sich mit dem Staphander in Tiefen von 40 und 50 Meter vorzunehmen.

Das Paradies unter dem Meeresspiegel

„Wer das Geheimnis des Staphanders beherrscht“, erzählt Dr. Bernard, „der dringt in eine unbekante Wunderwelt ein, in eine Welt der Farben und Gattungsformen, in der absolute Stille herrscht. Das Wasser nimmt eine unmaßstäbliche Färbung an: violettgrün, blau und malachitgrün. Die Fische der Tiefe sind neugierig und sorglos. Sie schwimmen an das Glas des Helms heran, schauen hinein, um dann leicht umhinstehen und wieder weiter vorzudringen. Die Tiere, die auf dem Boden liegen, Quallen, Tintenfische und dergleichen, fliehen dagegen, wenn sich der Kupferstiefel nähert. Stundenlang geht man auf bunten Abhängen unter wüsten Meeres- und Seemonnen auf einem seltsam violetten Boden. Die schönsten Unterwasserlandschaften fand ich im Golf von Araba, am Meeresgrund gleich beim Äquator und am Rande Karibik, wo sich sonderbare Unterwasserwälder befinden. Es gibt keine Landschaft auf der Erde, die sich an Schönheit mit diesen Paradiesen vergleichen läßt.“

Aber gerade in diesen Märchenländern lauert ein Feind, den auch der mutigste Taucher fürchtet. Dr. Bernard, der sich durch die Gefahr, daß der gefährliche Polyp den Taucher durchaus nicht angreift, um ihn zu töten. Die Tiere sind lediglich von einer unangenehmen Nahrung befallen. Es ist schon oft vorgekommen, daß ein Taucher von einem Polypen an den Beinen gepackt und so Boden gezogen wurde. Darum gibt jeder Spaziergänger auf dem Meeresgrund auch sofort das Zeichen zum Höchlichen, wenn sich ein Ungeheuer nähert, das man in tropischen Gewässern, wo es heller ist, allförmig schon von weitem sieht. Am Felsen von Saint Paul im Atlantischen Ozean wurde ein Polyp angehängt, der im Durchmesser 18 Meter maß!

Was geht nun in der Tiefe vor? „So bis 70 Meter tief hört die Unterwasservegetation auf“, berichtet Dr. Bernard. „25 Meter unter Wasser könnte man noch eine Zeitung lesen. Geht man tiefer hinunter, verlieren die Sonnenstrahlen schnell an Kraft. Von 250 Metern an verflucht die Welt des Lichts. Nichts ist mehr zu sehen, als ein fürchterlicher schwarzer Abgrund, in dem die Temperatur niemals von 0 Grad absinkt. Mit Sonden ist man schon in die tiefsten Abgründe gedrungen, hat aber nie etwas anderes gesehen, als Wasser und häufiger-tropischen Schlamm. Wir haben heute bis zu 6000 Meter tief in den Ozean verdrungen. Aber kein Beobachter wurde heraufgebracht. Das will jedoch nichts bedeuten, da das Verdrängen zu lange dauert und die Schwämme schließlich Zeit haben, sich in Sicherheit zu bringen.“

Liebestragedien in 1000 Meter Tiefe

Ozeanographische Forschungen haben eine ganze Reihe von unbekanntem Tiefseefischen aus Tageslicht gebracht, die außerordentlich fein, jedoch von bizarrster Form und Farbe

waren. Einige Mitglieder dieser Tiefseeflauna haben merkwürdige Augen, andere besitzen ungeheuer große Durchgänge oder haben feine Mäuler, die mindestens die Hälfte des ganzen Körpers ausmachen. Den Rekord hält in dieser Hinsicht ein Tiefseefisch namens Curypharura, dessen Maul den Durchmesser jedesmal so lang ist wie sein Kopf. Während man in Tiefen, die ein Taucher noch begehen kann, millionenfaches Leben findet, nimmt man an, daß unterhalb der 6000 Metergrenze jedes Leben erloschen ist. Freilich ist man in diese angeblich

Robinsonaden werden Mode

Schöne Inseln zu vermieten

„Inselmakler“ im Vermietungsbüro macht Offerten

London, 27. August. Mancher wird vielleicht das Ansitzen, das man in englischen Blättern mitunter lesen kann, „Schöne Inseln zu vermieten“, mehrere günstige Objekte in bester Lage“, für einen Scherz gehalten haben. Aber dieses Angebot ist durchaus ernst gemeint. Es gibt in Genua ein eigenes Vermietungsbüro für „Inselvermietung“, das sich gerade in letzter Zeit eines erstaunlich großen Kundentrafik erfreut.

Rund um England gibt es etwa 5500 Inseln in den verschiedensten Größen. Nur ein kleiner Teil ist bewohnt. Diese Gütchen, die teilweise heute noch Besitz sind, zu einem großen Teil aber Privatleuten gehören, haben Jahrzehnte lang in einem Dornröschenschlaf gelegen. Erst in letzter Zeit sind die sogenannten „Robinsonaden“ in Mode gekommen. Seit Dr. Ritter als erster moderner Robinson sich auf den Galapagosinseln niederließ, sind in England zahlreiche Familien auf den Einfall gekommen, sich eine der Küste nahegelegene Insel zu mieten oder zu kaufen, um dort, fern vom Weltverkehr ein behagliches Dasein zu führen. Meistlich spricht aus dieser regen Nachfrage eine gewisse Unzufriedenheit mit den Einrichtungen der heutigen Welt“, erklärt der „Inselmakler“ Grainger. „Mit jedem Jahr steigt die Zahl der Menschen, die sich auf eine kleine Insel an der englischen Küste zurückziehen, von Jahr zu Jahr. Selbstersucht hat die Seebäder und die Dürftigkeit von Irland.“

Freilich muß man allen jenen, die die Abfahrt haben, als moderner Robinson zu leben, von Anfang an eine Million rauben. Das Insel-Leben ist eine höchst komplizierte Sache.

Millionärin mit rätselhafter Schwermut

Die Blume hat nur ein kurzes Leben

Ein-40-Millionen-Dollar-Leben aus den Einheitspreisgeschäften

Paris, 27. August. An der Riviera hat man sich damit abgefunden, daß der englische König seine Ferien nicht in Cannes verbringt. An Wohlstand Edward VIII. ist die Königin der Schönen Barbara Sutton, Erprinzessin Widians, verheiratete Gräfin Haugwitz-Remontow, die rechte Erbin der Welt, die auch in ihrer zweiten Ehe noch immer von der rätselhaften Schwermut

besessene Zone auch mit Nehen noch nie vorzuziehen.

Eines der furchtbarsten Schicksale, die sich auf dem Meeresgrund ereignen, soll, wie Dr. Bernard erklärt, der Lebenskampf der Kraken und Polypen sein, der sich zur Paarungssaison in einer Tiefe von 1000 Metern abspielt. Die männlichen Ungeheuer liefern sich um die Weibchen regelrechte Schlachten, wobei sie sich gegenseitig mit ihren Saugnapfen das Fleisch herausreißen und sich mit ihren Armen durcheinanderringeln und Knoten bilden.

Robinsonaden werden Mode

Schöne Inseln zu vermieten

„Inselmakler“ im Vermietungsbüro macht Offerten

An der englischen Küste wachsend einem die Früchte keineswegs in den Mund, nur allem kommt man nicht ohne ein Motorboot aus, das die „Inselmakler“ mit den wichtigsten Nahrungsmitteln und sonstigen Gebrauchsartikeln regelmäßig versorgt. Zwar gibt es ständige Geschäftsleute, die bereits zu zahlreichen der bewohnten Inseln einen regelmäßigen Zustellendienst eingerichtet haben, aber auch dann sollen die Dinge, die man braucht, natürlich viel mehr, als auf dem Festland.

Die Mietpreise schwanken zwischen 60 und 500 Mark monatlich. Es kommt darauf an, ob es sich um einen „Dauermieter“ handelt oder um jemanden, der nur die Freuden des Sommers auf einem Inseln genießen will. Ferner ist zwischen einer sogenannten „Einjahresmiete“ und einem Urlaub zu unterscheiden, auf dem sich mehrere Familien anheften können. Eine große Rolle spielt beim Preis auch die Entfernung von der nächsten Siedlung und die Zufahrtsmöglichkeiten für ein Motorboot. Es gibt Inseln, die lausigen „unvermietbar“ und unerschwinglich sind, weil die ihnen notwendigen Helfer die Passage erschweren oder bei schlechtem Wetter unmöglich machen. Nach den Angaben des Agenten können es sich nur reiche Leute leisten, auf einer Insel zu wohnen denn das Lebensjahr kostet etwa das Doppelte, als auf dem Festland, zumal man ja manchmal gezwungen ist, einen Handwerker oder einen Arzt zu Schiff herbeizuholen zu lassen. Wenn man jedoch das nötige Kleingeld hat, kann man durchaus ein recht behagliches und ungetrübtes Robinson-Dasein an der Küste von England führen.

Tennisbälle im Flugzeug

Talisman, Hilfsmittel oder Geschäft, das ist die Frage, die man an den amerikanischen Piloten Harry Richmond, der übrigens auch Besitzer eines Nachholkassens ist, richten muß. Wir berichteten schon kürzlich über seinen geplanten Ozeanflug und über die Absicht, Tischtennisbälle mitzunehmen. Nun ist es also so weit. Der Transatlantiker hat seinen Flug begonnen. Hier verstaubt der Pilot die Tennisbälle in der Tragdecke. Jetzt aber, so wird gesagt, soll die Zelluloidbälle die Schwimmfähigkeit des Flugzeuges erhöhen. Seltsame Idee. Ob die erste Version über die Mitnahme der Bälle nicht doch richtiger ist. Danach sollten sie in der Allen Welt



Harry Richmond

Eisenbahnzug durchfährt Bahnhofsrand

Tischschloßartige Soldaten verlegt

Brag, 27. August. Die Morgenblätter berichten von einem Unglück auf der Station Dpatomich bei Königgrätz. Beim Verlassen von Güterwagen haben die Wagen über den Wechthof hinaus und durch den Bahnhofsrand eines Lagerhauses, in dem zu der Zeit gerade Soldaten des Infanterieregiments Nr. 42 aus Tschernowitz untergebracht waren. Vier Soldaten wurden dabei verletzt und durch den Bahnhofsrand in den Lagerhaus hineingeworfen. Eine Anzahl der Soldaten waren mit leichten Verletzungen davon.

Großfeuer in Lübeck

Schloßschloß eingestürzt

Lübeck, 27. August. In der Nacht zum Mittwoch brach ein furchtbares Feuer aus. Durch Explosion eines Bomben wurde die Lübeckische Schloßstraße durch Explosion ein Haus, der sich rasch ausbreitete und auf die benachbarten Lagerhäuser übergieng. Nach Stundenlanger Arbeit gelang es den Wehrern, das Feuer einzudämmen. Das Schloßschloß wurde vollständig eingestürzt.

Bier Kinder erkrankt

Bahnunfall Anfall unmaßlicher Mutter

Stuttgart, 27. August. Wir aus Deutschland (Oberhessen) gemeldet wird, ereignete sich dort eine furchtbare Familienkatastrophe. In einem Unfall geistiger Unmündigkeit erkrankte die Ehefrau Therese Matzner aus Uelau ihre vier Kinder im Alter von 1 bis 5½ Jahren in einem Bienenstock. Die Frau war zunächst die drei älteren Kinder im Alter von 2 bis 5 Jahren einzuholen den 2 Meter tiefen Schacht. Dann präparierte sie mit ihrem einjährigen Kind Rent auf dem Arm nach. Die Gießerdarstellung bekam sich jedoch und arbeitete sich mit dem Kleinen, das jedoch bereits tot war, wieder heraus. Sie fiel auf den Scheunenboden, wo sie lebend, ihr totes Kind auf dem Arm, von ihrem Mann aufgefunden wurde. Nachbarsleute bemühten sich zunächst um die noch im Schacht befindlichen Kinder. Die Wiederbelebungsversuche waren jedoch vergeblich. Das älteste Kind, ein achtjähriges Mädchen, befand sich zur Zeit der Schreckensstunde in der Schule. Die Frau wurde einer Heilanstalt zugeführt.

Mönchsrepublik scheidet aus

Die Mönchsrepublik auf dem Berg Athos, einer der eigenartigen Staaten in Europa, scheidet langsam aus. Dieser „Staat“ wurde 1835 gegründet. Während der türkischen Herrschaft wurde die Mönchsrepublik vollständig unterworfen und konnte ihre Autonomie beibehalten. Nach dem zweiten Balkankrieg wurde jedoch die Selbstständigkeit über den Berg Athos, den „Heiligen Berg“, der orthodoxen Regierung übertragen, doch ist die rechtliche Selbstständigkeit der Mönchsrepublik unbedingt notwendigen außerordentlich hohen Summen zur Verfügung zu stellen.

deswegen noch längst nicht glücklich sein. Barbara Sutton, die rechte Erbin der Welt, die auch in ihrer zweiten Ehe noch immer von der rätselhaften Schwermut besessene Zone auch mit Nehen noch nie vorzuziehen.

Man nennt die heutige Gräfin Haugwitz-Remontow in USA die „Erbin Sutton und John“, denn ihr Vater, Franklin Sutton, hat sich seine Vermögen mit dem Verkauf von Wasser verdient, als auf dem Festland. Als die ungewöhnlich schöne Barbara 1930 als Siebzehnjährige zum erstenmal in die Gesellschaft eingeführt wurde, die Sanderson in Constantinopel in New York lebte, in jenem Monat, ihrem Herrn Papa alle 120.000 Dollar - ein sich alle Welt um ihre Bekanntheit. Man machte förmlich Jagd auf sie. In Barcelona lernte Barbara den amerikanischen Baron Alexis Merezis kennen, in den sie sich auf den ersten Blick verliebte. Er läßt sich Barbara's wesen, heiratete sie. Aber die Ehe mit dem „Prinzen Merezis“ macht Barbara nicht glücklich. Nicht einmal auf der Hochzeitsreise in den Fernen Osten lag sie ihre Schwermut ab. Staunend vermerkt die Welt vier Jahre später, daß sich die beiden getrennt haben. Am 20. März 1935 wird im Scheidungsprotokoll Merezis im Staatsverdienst die Trennung der Ehe vollzogen. Im nächsten Tag verheiratete sich die Exprinzessin mit dem Grafen Haugwitz-Remontow.

Graf Remontow ist der Vorfahr einer untern dänischen Familie. Auch er vermochte die Trauer aus dem Gefäß der schmerzhaften Millionärin nicht zu verbannen. Still und einsam sitzt die „Königin der Salons“ in ihrem Appartements im nördlichen Hotel von Paris, umgeben von Freundschaft und Freundschaft. Sie weigert sich mit ihrem Mann ein paar Worte Telegramme mit dem Namen aus aller Welt treffen. Sie, Barbara Sutton, leidet an Schmutz. Sie trägt das schönste Bekleidungsstück der Welt. Durch Radio können werden künstliche Pflanzen bestellt, Barbara aber sieht am Spiegel und singt das schmerzliche Lied, dessen Text sie selbst rechte hat. Es lautet in der Uebersetzung:

Ich pflicke das Leben wie eine rote Blume.
Die Blume hat nur ein kurzes Leben...
Sie erfüllt dein Haar mit ihrem Duft...
Wie könnt' ich mir einen schöneren Tod vorstellen,
Als ganz nahe an deinem totenfarbenen Dorn?

signiert werden, um später als Andenken verkauft zu werden

Lebensquell unseres Gaues

Die Wasserwirtschaft zwischen SAALE und ELBE

SONDERBEILAGE DER MITTELDEUTSCHEN NATIONALZEITUNG ZUM ELBE-SCHIFFAHRTSTAG 1936

Elbe-Schiffahrtstag 1936

Der heute in Dresden beginnende Elbe-Schiffahrtstag 1936 hat Fragen der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel und der Ausfuhrförderung in den Vordergrund seiner Erörterungen gestellt und damit zwei Probleme aufgegriffen, die für die deutsche Nationalwirtschaft und auch für unseren Heimatgau von hervorragender Bedeutung sind. Ein Wirtschaftsgebiet wie das des Gaues Halle-Merseburg mit seiner intensiven Landwirtschaft, seinen reichen Bodenschätzen, seiner dichten industriellen Besiedelung und weiterverzweigten Handelsbeziehungen ist in einer Zeit, die aus innen- und außenpolitischen Gründen die größtmögliche Selbstversorgung in der Ernährung und Rohstoffwirtschaft und die Förderung der Ausfuhr zu einem dringenden Gebot macht, verpflichtet, dem Ausbau des Verkehrswesens besondere Beachtung zu schenken.

Während der Gau im Eisenbahn-, Kraftwagen- und Luftverkehr bereits über die besten Verbindungen verfügt, liegt er heute gleichsam noch am Rande des deutschen Wasserstraßennetzes, weil er von der Elbe als der großen mitteldeutschen Wasserstraße nur in seinen östlichen Teilen berührt wird, und weil der Ausbau der Saale, die seine landwirtschaftlich fruchtbaren Teile und das Kerngebiet unseres mitteldeutschen Industriezentrums durchfließt, nach jahrzehntelangen vergeblichen Bemühungen erst von der nationalsozialistischen Regierung wirklich in Angriff genommen wurde. Für den Bau ist deshalb der Ausbau der Saale zu einer leistungsfähigen Wasserstraße und die Förderung der Saaleschiffahrt von vordringlichem Interesse.

Ich begrüße aus diesem Grunde die diesjährige Elbe-Schiffahrtstagung und verbinde mit den besten Wünschen für ihr erfolgreiches Gelingen die Hoffnung, daß auf ihr auch die Saale und die Saaleschiffahrt die ihnen zukommende Beachtung finden mögen.

Reinhold
Gauleiter

Industriebezirke steigt, desto mehr tritt auch die Zubringerfunktion der Saale zur Elbe in Erscheinung.

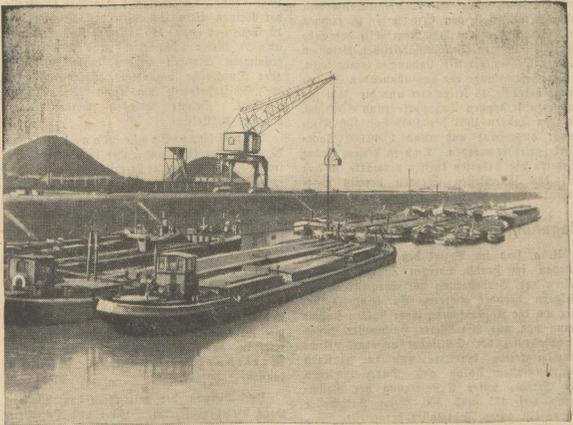
Am Interesse des Ausbaues von West-Ost-Verbindungen besteht in Mitteldeutschland seit langem weiterhin der Plan des Baues eines Elbe-Oder-Kanals, dem der Verkehr über den Elster-Saale-Kanal und ein neues Verbindungsstück über Eilenburg bis zur Elbe angegliedert würde und der eine Verbindung von Mitteldeutschland bis in das Grenzland Schlesiens schaffen würde.

Für die Volkswirtschaft bedeuten Wasserstraßenbauten Arbeitsmangel, die erhöhten volkswirtschaftliche Produktivität, die bereits in der Lande zum Ausdruck kommt, daß man die Ergebnisse allein aus dem Mittel- und Ostland für die deutsche Wirtschaft auf jährlich rd. 70 Mill. M. an Beförderungskosten

schätzt. Jede Wasserstraßenplanung aber wird, wenn sie ihr wirtschaftliches Ziel erreichen will, den Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln bei ihren Vorhaben in Rechnung stellen müssen. Die Tarifpolitik aller Verkehrsmittel muß auf die jeweiligen besonderen Aufgaben und die großen wirtschaftspolitischen Zielsetzungen abgestimmt sein. Das Wettbewerbsverhältnis zwischen Schiff, Schiene und dem neuesten Verkehrsmittel, dem Auto, bedarf heute einer neuen Grundlage. Deshalb wird auch der deutsche Binnen-Schiffahrtstag in diesem Jahr gerade sich mit diesen Fragen besonders zu beschäftigen haben.

Das Wasser tritt uns aber nicht nur in der Wasserstraße als Ausgang einer unerläßlichen Entzweiung, sondern es ist im Brauch eines unserer großen Industrie zu einem unerläßlichen Exportdornis industrieller Erzeugung und

Das Gesicht des Binnenhafens



Unser Bild zeigt einen Teil der Anlagen von Halle-Lothna. Dieser Hafen unseres Gaues wird nach der Fertigstellung des Mittellandkanals zu beachtlicher Bedeutung für die Wirtschaft des engen mitteldeutschen Industriezentrums emporwachsen

Die große Tagung der deutschen Binnen-Schiffahrt in Dresden in der Zeit vom 27.-29. August dieses Jahres lenkt die Aufmerksamkeit auf einen Landstrich, der nur allzu oft entweder überhaupt vergessen oder aber in dem ganzen Umfang seiner Bedeutung nicht erkannt wird. Kürzlich schrieb in einer Betrachtung über einen deutschen Strom Hanns Christoph Kaerger, daß das Wasser das ewige Leben der Erde und der Menschen ist und darum derjenige, der unser deutsches Vaterland erleben wolle, an die westlichen Ströme als unergänzbare Lebensquelle treten müsse.

Wichtig gehört zur modernen Kulturlandschaft die Bewirtschaftung des Wassers. Wie sich alle einstmals freien Naturgüter, nicht es nicht mehr in unbegrenztem Umfang und in dem gewöhnlichen Zustand zur Verfügung, alle Maßnahmen, die in den Dienst dieser Wasserbewirtschaftung treten, greifen tief in die Raumgestaltung ein und sind zumeist auch die Generationen bestimmt und damit Gegenstände reichhaltiger Planung im Gesamtplan eines Volkes. Andererseits sind alle feststehenden, handhabe- und verkehrsplanerischen Pläne in ihrer Durchführung abhängig von dem Fortschreiten der entsprechenden maschinenwirtschaftlichen Voraussetzungen. Die gesamte deutsche Raumordnung steht in einem engen Zusammenhang mit den mannigfachen Problemen des Wasserhaushaltes unserer Gaue.

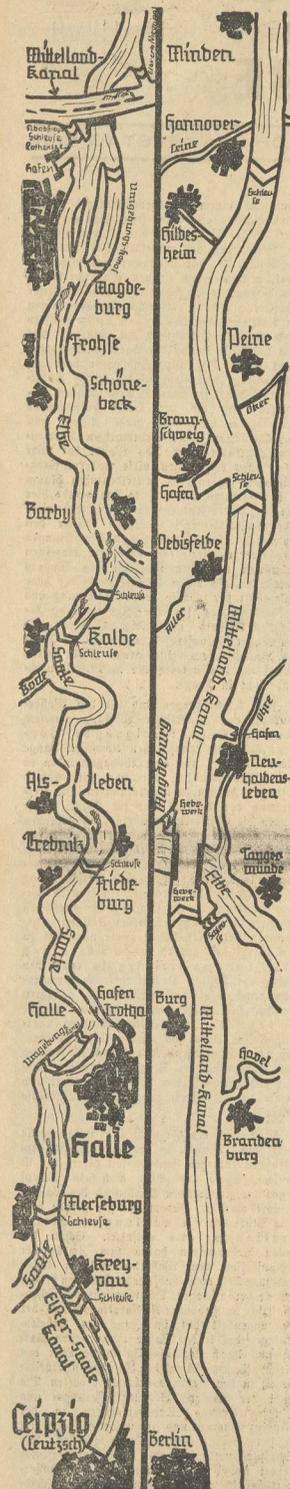
Wenn von Wasserwirtschaft gesprochen wird, denkt man zuerst an die großen deutschen Wasserstraßen, also an die Tagung der Wasserstraßen für den Verkehr. Es haben die Führer der Wasserwirtschaft eine gewaltige Kraft in der Entwicklung des Wasserstraßenbaues entfaltet. So wird der Ausbau der Wasserstraßenwirtschaft des Dritten Reiches anderen Epochen ihres Ausbaues nicht nachsehen. Davon legt das großzügige Arbeitsprogramm auf diesem Gebiet von 1934 Zeugnis ab. Gerade der mitteldeutsche Raum bestimmt die sich auf diesem Gebiet entwickelnde Tätigkeit zu vergrößern. Der schon unter dem Namen Kurflüsse geplante Bau des Mittellandkanals, der den industriellen Westen mit dem landwirtschaftlichen Osten verbinden soll, wird nunmehr im Frühjahr 1938 dem Verkehr übergeben werden können, nach dem Reich bei der Verteilung der für die Kanalbauten eingesetzten Mittel besonders Gewicht auf die Schaffung dieser West-Ost-Verbindung gelegt hat. In diesem Wasser-Elbe-Kanal haben wir für Mitteldeutschland das erste große Wasserstraßenproblem zu lösen, denn seine Fertigstellung wird bedeutsame wirtschaftsstrukturelle Veränderungen zur Folge haben. Sie zeigt sich deutlich die Notwendigkeit der Planung für große Leistungen. Denn schon heute sehen wir die Entwicklung der nachbarlichen Magdeburg auf industriellem Gebiet ausgerichtet auf die Verkehrsmöglichkeiten, die dieser Kanal eröffnen wird. Standortplanung also steht in enger Verbindung mit der Wasserstraßenplanung. Es besteht darüber kein Zweifel mehr, daß das Beispiel Magdeburg zeigt, eine Wasserstraße das Standortklima einer Stadt oder Landschaft grundlegend beeinflussen kann. Es liegt nun nicht im Interesse einer guten Durchstrukturierung unseres größeren mitteldeutschen Raumes, etwa ein einheitliches industrielles Schwerpunkt zu schaffen und wehrpolitischen Nachteilen an einem Punkt — in diesem Fall an dem Elbabschnitt — zu schaffen, und deshalb hat man über dem Mittellandkanal auch den sogenannten Südfügel nicht vergessen, der den Anschluß Leipzigs an das große Wasserstraßennetz vorzieht. Auch dieser Wunsch der alten Reichsstadt reicht bis in das 17. Jahrhundert zurück, jedoch immer wieder sind die Pläne gescheitert, bis nunmehr im Reichel Adolf Hitler die Arbeiten auch hier in Angriff genommen werden konnten, die sich so weit auf den ebenfalls 1938 fertiggestellten Bau eines Elster-Saale-Kanals, als auch auf den Ausbau der Saale und ihrer Schlingen für den Verkehr bis zu Tausend-Tonnen-Schiffen (1938 bis zu 600 Tonnen) beziehen. Auch im Wasserstraßen hat ja die Aufgabe, auf dem Wege über eine großzügige Planung die Landstrichen zu erschließen, die im Gesamtgebiet der Verkehrsplanung bisher benachteiligt waren. Auch aber ist für die künftige Wasserstraße unerlässlich das gewaltige Gebiet, Schwanberg-Barby umgeben wird. Hier wird der Südfügel fließen. Je stärker sich das industrielle Gewicht des engen mitteldeutschen

damit zu einem standortbildenden Faktor ersten Ranges gemorden. Hier zeigt ein Beispiel in aller Deutlichkeit, von welchem Gewicht die Versorgung der mitteldeutschen Industrie mit Wasser ist: das Brauereiwasser entnimmt der Saale mittels eines eigenen Wasserwerkes je Stunde rund 24000 Kubikmeter Wasser. Dieser industrielle Bedarf entspricht also demjenigen der Reichshauptstadt. Ein Teil dieses Wassers wird verbraucht, während ein anderer Teil nach der Verwendung der Saale wieder zugeleitet wird. Die für Kühlzwecke benötigte Wassermenge von etwa 80 bis 90000 Kubikmeter Wasser je Stunde wird dadurch gewonnen, daß die der Saale entnommene Wassermenge über eine große Anzahl von Rückfuhrtürmen einer mehrmaligen Verwendung zugeführt wird. Das Wasser hat nicht zuletzt dazu beigetragen, viele moderne Großindustrien im engen mitteldeutschen Raum zu konzentrieren, andererseits sind gerade hier viele besondere Anlagen für die innerbetriebliche Wasserwirtschaft zu finden. Außer den genannten Rückfuhrtürmen sind Einrichtungen entwickelt worden, die die von einzelnen Industrien verlangte Qualität des Wassers sicherstellen. So macht beispielsweise der hohe Salzgehalt der Saale eine Reinigung und Entsüßung des für die Reflektierung benötigten Wassers notwendig. Während also das Wasser für unsere Erzeugung in der Form des Brauwassers eine große Rolle spielt, kommt es als Energiequelle in Mitteldeutschland nicht in Frage.

Zwei Ergebenheiten sind für den Wasserhaushalt von gefährlicher Wirkung gewesen. Einmal die Verunreinigung der Bortflur durch die industriellen Abwässer. Lange haben Fabriken und auch Wohngebiete als selbstverständlich betrachtet, ihre Abfallstoffe den Flüssen zu überantworten. Die Verschmutzung der Bortflur war die Folge. Heute können die Schwierigkeiten einer ungeschicklichen Abführung als technisch überwinden angesehen werden. Eine Wasserwirtschaftsplanung hat daher die Aufgabe, den Schutz der Wassergewinnungsgebiete gegen eine Verschmutzung zu übernehmen, die gerade im engen Mitteldeutschland infolge der Enge der heimischen Industrie einen unerträglichen Umfang angenommen hat. Hier heißt heute noch viel zu tun übrig. Zum andern hat die Abzehrung des Grundwasserpiegels durch den Abbau der Braunkohle vielerorts eine Entzweiung des landwirtschaftlich genutzten Bodens zur Folge gehabt, die uns gerade im Kampf um eine Selbstversorgung unerwünscht ist. Dabei soll nicht verkannt werden, daß der Braunkohleabbau durch die Hebung und Abführung der Bergbauwässer die Bortflur mit gut gefülltem Wasser anreichert und damit zur Selbstreinigung der Wasserläufe beiträgt.

Nicht nur als Freund und Lebensquelle tritt das Wasser in der Landschaft dem Menschen entgegen, sondern seit alters her ist zwischen Saale und Elbe auch ein Kampf gegen die zerstörenden Wirkungen des Wassers geführt worden. Darum hat sich gerade hier eine Blüte der Entwicklung des Meliorationswesens entfaltet. Schon die ersten Hohenzollern haben zum Zwecke der Kolonisation den Wasserbau pflegen lassen und zum Teil auch landvermehe Kräfte zu diesem Zwecke herangezogen. Das vorliegende genossenschaftlich aufgebaute Meliorationswesen der Vergangenheit hat im Zuge des Arbeitseinsatzes der letzten Jahre einen neuen Aufschwung durch staatliche Initiative über den Reichsarbeitsdienst und den öffentlichen Arbeitseinsatz in den Notstandsarbeiten erhalten. Die Zahl der Wasser-, Bodenverbesserungs- und Flußregulierungs-Genossenschaften in der Provinz Sachsen und in unserem Gaugebiet ist heute verhältnismäßig groß geworden. Die Schaffung naturnäherer oder künstlicher Flußläufe gehört ebenso zu den Aufgaben der wasserwirtschaftlichen Melioration, als die ungeschickliche Ableitung des Hochwassers, das Streben nach hinterziehender Bewässerung und die Unterhaltung der verschiedensten Einrichtungen zum Zwecke der Bodenverbesserung, wie der Dräns (gedeckt verlegte Rohrleitungen, die ohne Landverluft entwässern) und Schöpfwerke zum Zwecke künstlicher Bewässerung. Seit jeher waren besondere Meliorationsgebiete unserer engeren Heimat die Niederflurgebiete der Schwarzen Elster in den Kreisen Torgau, Liebenwerda und Schmewitz, der Mulde in den Kreisen Delitzsch, Bitterfeld und Torgau und der Nebenflüsse der Saale, insbesondere der Anfrut und der Weihen Elster mit ihren Nebenflüssen. Auch heute liegt hier noch ein Arbeitsvorrat von erheblichem Ausmaß, der

Der Mittellandkanal Südfügel- und Gesamtlauf



Links: Der sogenannte Südfügel des Mittellandkanals. Der Ausbau dieses Teiles geschieht durch die Schiffharnachung der Saale für 1000-Tonnen-Schiffe und Regelungsarbeiten der Elbe. — Rechts: Der eigentliche Mittellandkanal, der bei Minden beginnt und bis Braunschweig bereits fertiggestellt ist. Der Ausbau des letzten Teilsabschnittes wird bis zum Jahre 1938 vollendet sein, so daß dann diese Wasserstraße, deren Anlage schon der Große Kurfürst geplant hat, den Westen und Osten des Reiches verbindet

für die Arbeitseinsparung stets eine willkommenen Reserve darstellt. Langst hat die Planung des Reichsarbeitsdienstes die Produktivität dieser wasserwirtschaftlichen Bodenverbesserungsarbeiten vor Augen geführt. Es sind allerdings Aufgaben, die im öffentlichen Bestraungsaum anfallen, weil sie sich nur auf lange Sicht als wirtschaftlich erweisen. Aber an einer wasserwirtschaftlichen Produktivität ist heute nicht mehr zu zweifeln, wo es gilt, den letzten Quadratmeter deutschen Boden zur Höchstleistung zu bringen.

Eine besondere Rolle spielt in der Wasserwirtschaft einer Landschaft die Trink-

wassererzeugung. Mit dem Wachsen der Bevölkerung steigt bald das sich früher noch selbstreinigende Flußwasser nicht mehr aus. Mehr und mehr ist daher das Grundwasser in den Dienst dieser Aufgabe getreten, nachdem auch das Flußwasser für den menschlichen Genuß infolge der Verschmutzung unbrauchbar geworden war. Welche technischen Leistungen heute gerade auf diesem Gebiet zu vollbringen sind, geht daraus hervor, daß beispielsweise Bremen seinen zehnjährigen Wasserbedarf mittels einer 200-Kilometer-Linie aus dem Harz deckt. Die industrielle Konzentration im engeren Mitteldeutschland erfordert

heute schon umfangreiche Planungen, zumal genügende Grundwassererschließung verhältnismäßig selten und im übrigen auch nicht alle Grundwasser für Trinkzwecke verwendbar sind.

Für den Wasserhaushalt ist entscheidend das Vorhandensein von größeren Flüssen. Man wird nicht verfehlen, die Lage in der Regenfallperiode des Harzes durch die noch vorhandenen Waldbestände etwas gemildert worden ist. Wir haben heute in den West ein Beispiel dafür, wie ein überaus reiches Land durch Ausbaur an dem Wasserstraßen „Rhein“ in seinen wirtschaftlichen Grundlagen Jahr für Jahr mehr gefährdet wird. Die einst fruchtbare Präfektur der Vereinigten Staaten, West Virginia, ist heute ein Wüsteland. In den letzten Jahren verlor dort über die Hälfte der Bevölkerung. Die amerikanische Farmer verlieren das Gut. Wir sind leicht geneigt, die Meldungen über die Hühnerfliegen mit ihrer großen Zahl von Todesopfern als Uebertriebung zu bezeichnen, und doch sind sie die natürliche und katastrophale Folge der Wasserarmut der Staaten, die im letzten Jahrzehnt fast alle drei Jahre eine Dürre zu verzeichnen hatten, nimmere aber unter einer anhaltenden Trockenheit leiden, die in diesem Jahr schon die Hälfte des Sommerertrages anbaues der USA vernichtet hat. Werden nicht von der Technik Mittel dieser Vermittlung entgegengesetzt und durch eine umfangreiche Aufforstung Wasserreservoirs geschaffen, so gehen die USA einem trübenden Schicksal entgegen. Die besondere Sozialität mit der heute in Deutschland die Landwirtschaft gestützt wird, ist also vom Standpunkt des Wasserwirtschaftlers besonders zu begründen.

Mitteldeutsche Wasserstraßen

Von Elbstrombaudirektor Dr. Ing. Walter Pökel, Magdeburg

Die aufstrebende Industrie im mitteldeutschen Raume lenkt die Aufmerksamkeit der beteiligten Kreise in steigendem Maße auf den Fortgang der Bauarbeiten an den mitteldeutschen Wasserstraßen. Leistungsfähige Wasserwege sind in diesem Gebiet Voraussetzung dafür, daß die vorhandenen und neu entstehenden Unternehmungen beim Bezug der Rohstoffe und Verfrachten des Absatzes sich wirtschaftlich fortentwickeln können. In Erkenntnis dieser Notwendigkeiten und zur Erleichterung des gesamten Güterverkehrs hat die Reichsregierung umfassende Maßnahmen ergriffen. Sie bestehen in der Durchführung der Niedrigwasserregelung der Elbe und der beschleunigten Fertigstellung des Mittellandkanals nebst des an ihn anschließenden sogenannten Südfügelis.

den Führung erhebliche Fortschritte aufweist. Der Stromlauf wird hier verlegt und erhält eine flache Krümmung mit einem Verbleib, die eine gleichmäßige Stromführung und eine ausreichende Vertiefung des Fahrwasseres bewirken sollen. Die Bauarbeiten werden im Laufe dieses Jahres fertiggestellt sein.

Auch im Bezirk des Wasserbauamts Magdeburg sind wesentliche Stromverbesserungen vorgenommen worden. Die Saaleumündung wurde zur Verbesserung der Streichlinienführung um 80 Meter frömmel verlegt und die anschließende Stromtrasse unter Vergrößerung der Strombreite von 170 auf 190 Metern nach einer stetigen Krümmung ausgeglatzt.

Von neu begonnenen Bauten im Bezirk Mittelland sind besonders diejenigen auf der Strecke Elbe-Klein-Wege zu erwähnen, wo der Strom auf einer 4,5 Kilometer langen Strecke fast geradlinig verläuft und größtenteils Hindernissen ausgesetzt ist. Durch Verengung der Streichlinie unter entsprechender Einschränkung der Strombreite soll das Fahrwasser verbessert werden. Bemerkenswert ist hier die Anwendung besonderer Bühnenformen, die sogenannten Haken- und Hammerbühnen, die zugleich der Erhaltung der für die Fischerei wertvollen Bühnenformen dienen.

Besondere Bedeutung kommt dem Niedrigwasserbau der Elbe im Hinblick auf die demnächstige Hebung der Wasserkraft im Mittellandkanal zu, der den Güterverkehr zwischen der westlichen und östlichen Gebiete unseres deutschen Vaterlandes in weitgehendem Maße erleichtern wird. Bis Braunschweig ist der Kanal bereits im Betrieb, und auf der Kanalstrecke zwischen Braunschweig und Magdeburg sind die Arbeiten bis auf die im Bau befindliche Schleuse bei Allerbittel und das Schiffschleusenwerk Rethen bis zu fertig gestellt. Mit dem Bau der über die Elbe bei Hohenmarke führenden Kanalstrecke, der nimmere bald begonnen werden soll, wird dann die Umwidmung des West-Elbe-Verkehrs sichergestellt.

Am Mittelandkanal schließt bei Magdeburg der Südfügel an. Er besteht aus drei Teilstrecken: der Elbe von Magdeburg bis zur Saaleumündung, der kanalisierten Saale von ihrer Mündung bis Krippau und dem Elbe-Saale-Kanal. Krippau-Pöppel.

Ausbau der Saale

Der Ausbau der Saale für das Schiff von 1000 Tonnen Tragfähigkeit erfordert an Stelle der kleinen alten Schleusen den Neubau von 10 Schleusen von 105 Meter Kammerlänge und 20 Meter Stützweite. Alle zu kurz gekürzten Streden werden durch Abflößen oder Durchstöße begnadigt. Hierdurch wird der Schiffsahrtsweg um rund 27 Kilometer verkürzt. Seichte Streden werden durch Dämme vertieft.

Der Elbe-Saale-Kanal ist rund 20 Kilometer lang und endet in einem Hafen im Westen der Stadt Leipzig. Sein Wasserstand liegt rund 22 Meter über dem Meeresspiegel. Dieser Höhenunterschied wird durch eine in der Nähe der Abzweigung des Kanals aus der Saale zu erbauende Schleusentreppe überwunden, die aus zwei Schleusen von je rund 11 Meter Gefälle besteht.

Auch auf dieser Wasserstraße werden die Bauarbeiten gut gefördert. Nach Fertigstellung des Südfügelis wird die Schiffsahrt mit Fahrzeugen bis 1000 Tonnen Tragfähigkeit in das Industriegebiet von Halle, Merseburg und Leipzig vordringen können.

Der Ausbau der mitteldeutschen Wasserwege bietet Schiffsahrt, Handel und Industrie neue große Entwicklungsmöglichkeiten, die der gesamten deutschen Volkswirtschaft zum Segen werden. Zugleich liefern sie mit ihren teils gewaltigen und neuartigen Bauwerken kostvolle Wahrzeichen deutscher Ingenieurleistungen.

Der Elbstrom

Das Ziel des Ausbaus der Elbe besteht darin, den Schiffen bei niedrigen Wasserständen oberhalb der Saaleumündung eine Mindesttiefe von 1,10 Meter zu sichern, während auf dem unterhalb anschließenden Elbelauf einer Fahrwasserstiefe von 1,25 Meter, die bis zur Flußgrenze allmählich auf 1,40 Meter zunimmt, erreicht werden soll. Eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit des Stromes ist durch die Abgabe von Zuschußwasser aus Speicherdämmen und Anlagen vorgesehen. Bei Pirna wird ein Speicherdamm von rund 128 Millionen m³ Kubinhalt angelegt werden. Durch Einpumpen der Flußwasserfluten wird es gefüllt, und bei niedrigen Wasserständen fließen die aufgespeicherten Wassermengen der Elbe wieder zu. Dadurch wird eine Aufhöhung des Wasserpiegels von Pirna bis zur Saaleumündung um rund 0,30 Meter herbeigeführt, so daß auf dieser Stromtrasse in Zukunft eine Mindestfahrwasserstiefe von 1,40 Meter vorhanden sein wird.

Die Saale-Talsperren

Die beiden Talsperren in der oberen Saale, von denen die erste, die Heiliosperre, seit 1932 bereits fertig, die zweite, die Hohenzollersperre, im Bau ist, besitzen eine Fassungsvermögen von etwa 40 Millionen m³. Durch Zuschußwasserabgabe aus beiden Sperrdämmen wird der Wasserpegel der getragenen Elbe unterhalb der Saaleumündung bis zu 0,45 Meter aufgehöhht. Da der Strom nach der Windung zu breiter wird und ein Teil des Zuschußwassers verfließt und verdunstet, nimmt die Aufhöhung bis zur Flußgrenze allmählich auf 0,90 Meter ab, so daß nach Beendigung des Stromausbaues und Inbetriebnahme der zweiten Saale-Talsperre auf der Elbestrecke von der Saaleumündung bis zur Flußgrenze mit einer Mindesttiefe von 1,70 Meter zu rechnen ist. Sie genügt, um dem Regelschiff der Elbe unterhalb der Saaleumündung die Fahrt mit 1/4 Ladung zu ermöglichen. Die Gesamtlänge der auszubauenden Stromtrasse beträgt 518 Kilometer und die Zahl der dabei zu leistenden Tagemerte rund 8.000.000. In den Jahren 1933 bis 1935 sind 136 Kilometer ausgebaut und rund 1.340.000 Tagemerte geleistet worden. Auch in diesem Jahre schreiten die Arbeiten kräftig vorwärts, so daß auf den schiefsten Strecken bereits weitgehende Verbesserungen eingetretten sind.

Regelungsarbeiten

U. a. sind im Bezirk des Wasserbauamts Targau im Herbst vorigen Jahres die Arbeiten zur Verbesserung der Stromtrasse bei Bergern beendet worden. Es handelte sich hier um die Abschwächung einer starken Krümmung von nur 290 Meter Bahnmessler, deren Durchführung der Schiffsahrt außerordentliche Schwierigkeiten bereite und zu häufigen Schiffsunfällen Anlaß gab. Durch Verlegen des Stroms unter Erweiterung der Krümmung auf 475 und 500 Meter Bahnmessler wurde ein gutes Fahrwasser hergestellt.

Weiterhin wurde der Ausbau der etwa 3 Kilometer oberhalb Mittelsber gelegen den Stromtrasse bei Hohbort in Angriff genommen, wo der Strom anstehend geradlinig verläuft und infolge seiner unzureichenden

Dr. Walter Trautmann

des natürlichen Gefalles erreicht werden. Außerdem genutzte technische Aufbauten, denn es galt hier, Wege bis zu 40 Kilometer zurückzuführen, wobei auf einen Kilometer nur ein Gefälle von 20 Zentimeter kam. Nur durch genaueste Berechnungen und feinste Messungen war es möglich, diese Aufgabe durchzuführen. Dabei waren allerhand Gefahren und Schwierigkeiten zu überwinden, Zücker mit Hilfe von Hochleistungen zu unterhalten, um das Wasser weiterleiten zu können. Kleine Straßen und Eisenbahnen müßten die Hauptleistungen durchgeföhrt werden, zum Teil im Einschnitt und z. T. in hoch aufgetragenen Schienen. Der größte Zuleiter hat eine Sohlenbreite von zwei Metern. Um die Landwirtschaft nicht zu schädigen, wurden Wege, Gräben und Grenzsteine benutzt. Dabei war immer dafür zu sorgen, daß die Zuleiter auf dem Wasserlauf über oder auf der Höhe der Schiene entlang geführt wurden, damit nicht aus der natürlichen Fall des Geländes zur Wasserabgabe genutzt werden konnte.

40 000 Meter Rohre

Von den Hauptzuleitern zweigen nun kleinere Zuleiter bis zu den kleinsten Betriebsgräben ab, die nur noch eine Sohlenbreite von 30 Zentimeter haben und nun die einzelnen Flächen versorgen. Auf diese Weise sind über Hunderte von Kilometern hergeföhrt und wie die einzelnen Gebiete fertig wurden, in Betrieb genommen. Das erste Wasser konnte bereits im Juni 1934 in die Verwertungsgebiete geföhrt werden. Die Arbeiten waren überwiegend Erdbarbeiten und deshalb besonders geeignet, erwerbslose Volksgenossen aus den verschiedensten Berufen zu beschäftigen. Da an vielen Stellen Hochleistungen verwendet werden mußten — insgesamt wurden 40 000 Meter Rohre verbaut — wurde im Falle selbst an der Mäule eine Paritätskammer errichtet, die auch ihrerseits wieder ihre Arbeitsträfte aus den einheimischen Erwerbslosen entnahm. Sie steht heute noch und liefert Rohre für die Reichsautobahn und für zahlreiche Stadtkanalisationen Mitteldeutschlands und beschäftigt ständig 75 Volksgenossen.

Die Wirkung

Wenn man davon ausgeht, daß natürlicherweise der tierische Dünger auf den Äcker geföhrt und große Mengen solcher Düngestoffe in den Städten anfallen, so ist es kein Wunder, daß die häßlichen Abwässer gerade die Stoffe überwiegend enthalten, die dem Pflanzenwachstum als nützlicher Dünger dienen. So enthält auch das Abwasser vom Schlachthaus auf einem Kubikmeter 80 Gramm Stickstoff, 60 Gramm Kalzium und 20 Gramm Phosphorsäure, also die wichtigsten Pflanzendüngstoffe — dagegen so gut wie keine pflanzenschädlichen Substanzen. Dazu kommen noch eine Reihe von Nebenabfällen und Reststoffe, die ebenfalls für das Pflanzenwachstum nötig sind. Und endlich darf nicht vergessen werden, daß Wasser selbst in der wichtigste Wachstumsfaktor für das Pflanzenleben überhaupt ist. Das ist im höchsten Grade im Sommer, wenn es im Regenschatten des Sommers

Regen und die durchschnittliche jährliche Niederschlagsmenge erheblich unter dem normalen Wasserbedarf der Pflanzen liegt. Es ist eine Willkür für sich, in welchen Mengen das Abwasser den einzelnen Kulturen zuzuföhren ist. Das richtet sich nach den Pflanzenarten, nach den Böden und nach einer Reihe anderer Faktoren. Und es muß ständig an einer Auswertung der auf diesem Gebiet gemachten Erfahrungen gearbeitet werden. Gehört es aber, den Pflanzen diejenigen Mengen von Abwasserzehrstoffen zuzuföhren, die ihnen am zuträglichsten sind, so muß auch das Wachstum der Pflanzen sich dafür dankbar erweisen. Es gilt hier die Vorurteile zu beseitigen, die gegen die landwirtschaftliche Verwertung früher immer wieder geltend gemacht wurden und die auch heute noch zu hören sind, wenn nicht nach dem Grundgesetz verfahren wird: So viel Wasser und

nur soviel Wasser den Pflanzen zu geben, als für ihre beste Entwicklung nötig ist. Diesen Grundgesetz lichte die Volkstüchtige Wasserwertungsanstalt zu verwirklichen. Sie schneidet zunächst die Verletzung von Getreide grundföhlig aus, weil sie nicht zweckmäßig ist.

Berieselung von Grünland

Den Schwerpunkt legt sie auf die Berieselung von Grünland mit Wasser. Im Verhältnis zu dem großen Viehbestand des Reiches sind nur zu wenig Weiden und Wiesenflächen vorhanden. Das Vieh mußte mit Kraftfutter versorgt werden, das zum großen Teil vom Ausland eingeföhrt wird. Die Aufzucht war schwierig, die Viehsterblichkeit groß.

Wer heute das Rieselfeld bereist, findet überall neu entstandene Viehweiden an

Stellen, an denen früher Ackerbau betrieben wurde. Das Vieh steht Tag und Nacht auf den Weiden. In diesem Frühjahr konnte es schon im März angetrieben werden. Es findet bis spät in den Herbst reichliche und gesunde eiweißhaltige Nahrung. Und auch für den Winter ist Vorjorge getroffen, daß genügend gelundes Mähfutter zur Verfügung steht. Das Vieh ist gesund, hat hohe und fettreiche Milchträge, die gute und schmackhafte Butter ergeben.

Mit gutem Erfolg werden Rüben, Kartoffeln und andere Hackfrüchte bewässert. Besondere Bedeutung hat die Berieselung für den Zwischenfruchtbau, der in unserem Gebiet, immer in Frage gestellt war und nur selten glückte, weil in den Sommermonaten gewöhnlich zu wenig Niederschläge fallen. Wer heute rieseln kann, kann mit sicheren und hohen Erträgen rechnen.

Die Saale grüßt den Elbe-Schiffahrtstag

Halle und das mitteldeutsche Industriegebiet im engeren Sinne haben an dem Elbe-Schiffahrtstag 1936 ein ganz besonderes Interesse. Die Fragen der Zusammenarbeit zwischen Binnenschiffahrt, Eisenbahn und Kraftwagen bewegen nicht nur die Verkehrskreise weit über das Elbegebiet hinaus, sondern sind auch von maßgeblicher Bedeutung für uns an der Saale, erhoffen wir doch von der Erörterung der mitteldeutschen Verkehrsverflechtung und Ausfuhrförderung durch die Wasserstraße eine Klarlegung der Bedeutung unserer heimischen Wasserstraße.

Wie die Elbe, so hat auch die Saale, der große Zubringer auf dem linken Ufer, ihre Sorgen. An dem allgemeinen Aufschwung unseres Gebietes hat die Schiffahrt der Saale nicht den erhofften Anteil nehmen können. Es ist müßig, in die Vergangenheit zu schauen und die Gründe hierfür, soweit sie in der Vergangenheit liegen, näher aufzuzeigen.

Wir an der Saale begrüßen den Ausbau dieser allen Zubringerstraße zum Elbestrom und damit zu dem uns allen gemeinsamen Ausfallort Hamburg deshalb, weil dadurch den gleichen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten Rechnung getragen wird, die in Dresden für das Gebiet des Freistaates Sachsen im besonderen erörtert werden: Der Förderung der Ausfuhr im Sinne einer Senkung der Geselungskosten für ein weites Hinterland, das von der Mittelelbe niemals oder nur ungenügend erfaßt werden kann. Wir begrüßen den endlichen Anschluß unseres Gebietes an alle vier deutschen Ströme nach der Fertigstellung des Mittelkanals, weil wir im Sinne der Politik des Führers und seiner verantwortlichen Ratgeber das Deutsche Reich als eine Verkehrseinheit ansehen. Als Verkehrstreibende und Verkehrspfleger eines Gebietes, dessen Wirtschaftskraft selbst in der bedeutsamsten Weise auf der Dichte seines Verkehrsnetzes, insonderheit der Eisenbahn beruht, hoffen wir endlich, daß die Tagung die Frage der Zusammenarbeit der drei großen Verkehrsträger talkräftig fördern möchte.

Halle, der natürliche Mittelpunkt des Gaus Halle-Merseburg, darf von sich behaupten, daß es in der rückliegenden Zeit durch mannigfache Einsatzbereitschaft auf dem Gebiete der Verkehrsförderung bewiesen hat, mit welchem Geist man hier schaffen soll. Mit dieser Einstellung hat unsere Stadt dem Luftverkehr den Weg über Mitteldeutschland bereitet, an der Reichsautobahnplanung mitgearbeitet und zur Verbesserung der mitteldeutschen Hafenwirtschaft im Sinne einer modernen und großzügigen Raumordnung durch Errichtung des Hafens Halle-Trotha wesentlich beigetragen.

Aus diesem Grunde heraus nehmen die verkehrstreibenden öffentlichen und privaten Kreise des heimischen Wirtschaftsgebietes an dem Schiffahrtstag des Elbegebietes lebendigen und erfolgswünschen Anteil. Sie hoffen, daß diese Tagung im Zeichen der vom ganzen deutschen Volke getragenen Aufbaupolitik des Führers Adolf Hitler stehen möge, die von jedem einzelnen, an welcher Stelle er auch steht, vollsten Einsatz seiner ganzen Persönlichkeit verlangt.

C. J. Mahnungaergem.

Mitteldeutsche Landesbank Siliiale Halle

Leipziger Straße 2

Öffentlich-rechtliche Bank

Einlagen zur täglichen Verfügung — Depositen-Einlagen — An- und Verkauf von Wertpapieren, Wechseln und Devisen — Ueberweisungs- und Scheckverkehr — Wohnungsbauförderung

Garantie-Vereband

Provinzialverband von Sachsen — Sparkassen- und Giroverband für Provinz Sachsen, Thüringen und Anhalt

Öffnung von Privat- und Geschäftskonten

Annahme von Mündelgeldern — Nachtresor steht kostenlos zur Verfügung — Vermietung von Schließfächern

Halle-Trotha

der neuzeitliche und guteingerichtete Binnenhafen am Südfügel des Mittellandkanals

Regelmäßiger Eil- und Schlepp-Verkehr

nach Hamburg, Berlin, Stettin, Breslau, Cosel und Zwischenplätzen

Industriegelände

Mitteldeutsche Hafn A.-G., Halle (Saale)

Ruf.-Nr. 27381

ERNST WOLTER

Tief- und Wasserbau

Saalekles-Baggerunternehmen
Spezialität: Hafenausbaggerung

Ruf. Könnern 224 Helben-Saale b. Könnern

Wer seinen Namen bekannt machen und für seine Erzeugnisse ständigen Absatz sichern will, nehme für seine Werbung die „Mitteldeutsche National-Zeitung“

Friedrich Römer

Tiefbau-Unternehmen

Ausführung sämtlicher ins Fachschlagenden Arbeiten
Ruf. 210 Eilenburg

Elbestrom und Saalefluß

Im Gau der Mitte / Von Dr. Hermann Neumeyer, Halle

Im Felde der künftigen Veränderungen des mitteldeutschen Wirtschaftskreises ist mir gut daran, den Fragen der Binnenschifffahrt in der Deutscher Reichsregierung eine umfassende und auf einen größeren Bereich gerichtete Anteilnahme zuzuwenden als es vielleicht bisher im Gau der Mitte war. Der Elbeschiffahrtstag in der Hauptstadt unseres Nachbarlandes gibt mit seinen bemerkenswerten Fragestellungen hierzu den besten Anlaß.

Das Gesicht des Gaues

Unser Gau reicht in der Westrichtung von der fruchtbarsten Goldenen Aue, die unter den Toren Nordhausens beginnt, den schönen Ostharzbergen rund um Stolberg und über dem Salfetal bis in den breiten Graben der Schwarzen Elster, der zwischen dem Nordwall der Mark Meißen und dem Elbrand der mit Kiefern besetzten Hügelketten der Niederlausitz in die weite niederfließende Elbe übergeht. Im Süden grenzen die Abdrachlinien der Schmelde und Finne den Gau nach Thüringen ab, greift die Grenze über das Tal der Weißen und Elster bis über Naumburg und Zeitz hinaus, während sie sich im Norden weit in den Hainich hinein bis hinter die Tore von Treuenbrietzen und Niederhagen zieht. Eifrige Verkehrsorganisierer haben wohl in den Zeiten der früheren Kämpfe den Deutscher Reichsregierung die vielfachste Form des Gaues zum Anlaß der Kritik genommen. Weisheit und Mannigfaltigkeit ist aber von jeher ein Kennzeichen insbesondere der mitteldeutschen Landschaft gewesen.

Die wirtschaftliche Eigenart des Gaues beruht auf zwei Eigenschaften, die sich beide wiederum einander bedingen. Innerhalb der deutschen Nationalwirtschaft ist unser Gau eines der wichtigsten Kohle- und landwirtschaftlichen Ackerbaugebiete, gekennzeichnet durch intensive Getreide- und Industriezucht, eine weit verzweigte Nahrungsmittelindustrie, durch den Braunkohlenbergbau, die chemische, Steinzeug- und Kalkindustrie sowie eine hochentwickelte Metallindustrie. Die zweite Besonderheit des Gaues ist seine zentrale verkehrswirtschaftliche Stellung. Diese gründet sich einerseits auf den Verkehrsverbindungen des Kohlehandels, zum anderen auf seiner Stellung als Durchgangs- und Kreuzungsgebiet für den nationalen und internationalen Verkehr.

Auch an der deutschen Binnenschifffahrt hat unser Gau Anteil. Der kommende Anstieg des Elbegebietes an das West- und

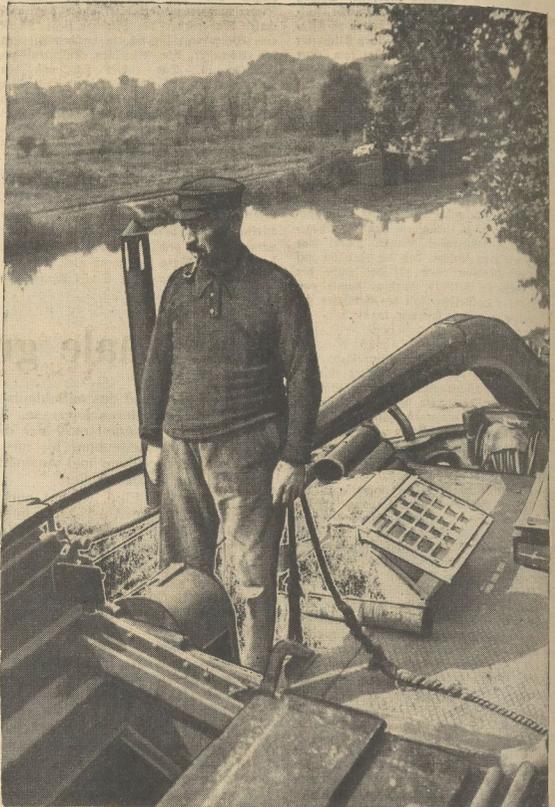
Rheingebiet durch den Mittellandkanal, die Regulierung des Niedrigwassers der Elbe und die künftige Verbesserung des Saalelaufes werden auch der Binnenschifffahrt des Elbe- und Saalegebietes und somit des Gaues, dessen Schiffer vor allem in Mühlberg an der Elbe und in Alsleben und Muerena an der Saale beheimatet sind, neue Aufgaben stellen.

Die landschaftliche, wasserwirtschaftliche und verkehrsmäßige Stellung der Elbe und Saale im Gau zeichnet sich durch große Verschiedenheit aus. Der geschichtlich bedeutendere und eigenartigere Flußlauf ist die Saale. Sie war Tausenderte lang die Kampf- und Kulturgrenze zwischen den Germanen und den nachgedrungenen Slaven. Der Reichtum der Saale an Burgen und an Baudenkmälern legt davon herabes Zeugnis ab. Die Elbe war in diesem Sinne in ihrem Mittel- und Oberlauf eigentlich niemals Grenze. Mit Bezug auf die Wasserwirtschaft lehrt uns ein Blick auf die Karte, daß die Elbe gleichsam im Durchgangsvorteil die Osthälfte des Gaues durchfließt. Im Gau mündet nur die Schwarze Elster in die Elbe, während die Mulde mündung außerhalb des Gaues liegt. Die Saale hingegen ist der große Hauptwasserläufer unter- und oberhalb Halles. Gleichzeitig durchfließt sie die typischen mitteldeutschen Kohlegebiete und schießt sich dadurch auf natürliche Weise an das deutsche Wasserstraßennetz an.

Die drei Verkehrsträger

Die wichtigsten Häfen im Gau sind Halle (am 1. März) mit rund 280 000 Tonnen Umschlag (1933). Biebereich mit 113 000 Tonnen, Torgau mit rund 80 000 Tonnen und Wittenberg mit rund 38 000 Tonnen (Umschlag 1934 bei den drei letztgenannten Häfen). Die Bedeutung des Hafens Biebereich beruht ähnlich wie die Bemburgs auf den Industrien, die ihren Standort in den westlichen Vororten Wittenbergs haben. Für die Binnenschifffahrt handelt es sich hierbei um ein Fragegebiet, das den Vorteil der Gleichmäßigkeit, allerdings auch den Nachteil weitgehender Leerfracht hat. Wittenberg und Torgau sind Umschlagplätze für den eigenen Bedarf und den eines begrenzten Hinterlandes.

Halles Bedeutung beruht darauf, daß es Mittelpunkt eines Getreideüberschussgebietes und Vorort eines vielfältigen Kohle- und Verbrauchsgebietes ist und außerdem über gute Landverkehrswege ins Einzugsgebiet seiner Häfen verfügt.



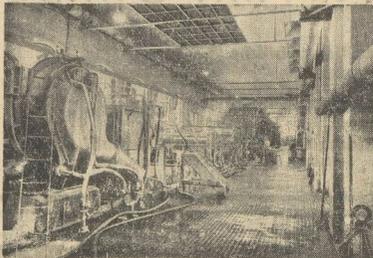
Ein Saale-Schiff. Der Kapitän mit sein Mann
Aufnahme: M. B. Bitterfeld

Der Gau Halle-Merseburg gehört mit zu den wichtigsten deutschen Eisenbahnbezirken. Die besondere Bedeutung der Eisenbahn wird aus natürlichen Gründen bleiben. Die allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen erfordern es jedoch, daß auch die Binnenschifffahrt bei einer großen Zahl selbständiger Unter-

nehmer aller Größenklassen Nahrung und Brot gibt, gleichfalls an der allgemeinen Wirtschaftsbelebung teilnimmt. Es ist verständlich, daß sich alle drei Verkehrsträger, Eisenbahn, Kraftwagen und Binnenschifffahrt nach Kräften um einen möglichst großen Anteil an den angebotenen Beförderungsmengen bemühen.

Ammendorfer Papierfabrik, Ammendorf (Saalkreis)

Drahtanschrift:
Papierfabrik Ammendorf Saalkreis
Fernsprecher: 219 und 291



4 Papiermaschinen
600 Angestellte und Arbeiter

Erzeugnisse:

Satiertes Tiefdruckpapier
Illustrationsdruckpapier
Feinste Offsetdruckpapiere
Werk- und Reklamedruckpapiere
Zeitungsdruckpapier
Kartons bis 350 g/qm
Schreibpapiere, Streichpapiere und Kartons
Kunstdruckrohmaterial
Tapetenpapier und Prägelapeten
Holzfreie Spezialpapiere
in Rollen und Formaten

Kabelarmstücke nach den Vorschriften der Deutschen Reichspost

Betonrohre aller Lichtweiten

Kanalabdeckplatten

Klärgruben

bewährter Systeme
liefert pünktlich und preiswert

Betonwerk Remberg GmbH.

Geschäftsleitung Bitterfeld, Fernruf 9070 — 9071

Rhederei der Saale-Schiffer

Aktien-Gesellschaft
Gegründet 1899

Regelmäßiger Güterverkehr zwischen Halle-Hamburg

Halle (Saale)

Hafenstraße 20a
Fernruf 257 25 und 257 26

Hamburg I

Marschländerstraße 11
Fernruf 323 630 und 323 631

Beachtet die Industrieanlagen der Lutherstadt Wittenberg (Elbe)
Auskunft: Rathaus Liegenschaftsverwaltung

Beilage: „Die Braune Elbe“ G. m. b. H., Hauptgeschäftsstelle: Dr. Walter Traumann, Verantwortlicher Schriftleiter: Dipl.-Kaufmann Erwin Koh. Verantwortlich für Anzeigen: Alf Gehlan. Druck: Walter Kersten, sämtlich in Halle (S.).

Am Kleinen Bleiloch

Interessanter Besuch der gigantischen Talsperre im Flußgebiet der oberen Saale

meter den größten Talsperren in Deutschland hat — ohne Nebenflüsse 28 km — und daß die Talsperre bei Höhenweite mit einem Fallungsvermögen von 175 Mill. cbm die größte Spermauer Deutschlands haben wird. Hierbei soll auch erwähnt werden, daß der Bau der schon fertigen Saale-Talsperre 43 Mill. RM. kostete.

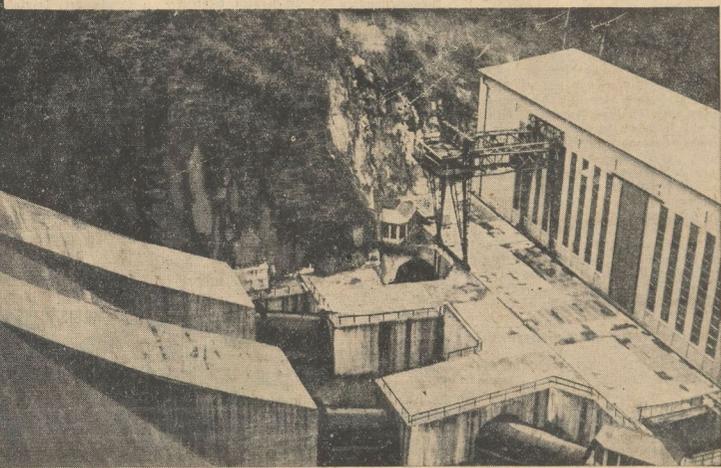
Eine neue Schönheit breitet dann aber ihren Mantel aus. Wir sehen es, als wir an den Ufern des Staules entlang fahren. Zwischen hohen Tannen gibt plötzlich ein Einschnitt den Blick auf den See frei. Silberhell glänzt die Seefläche, auf der flinte Boote dahin eilen. Da liegt bei Saalburg sogar eine schöne Badeanstalt und da das Wasser im See sehr hoch gefaßt ist, liegt sie jetzt auch mittig am Wasser. Drüben aber, am jenseitigen Ufer, leuchten die blauen, hellen Häuser einer Siedlung. In ihr wohnen all die Menschen, deren Häuser und Gehöfte in dem Talsperrengebiet untergegangen sind. Sie haben da eine neue schöne Heimstätte gefunden.

Gehöfte, Siedlungen und Betriebe sind in dem See untergegangen, eine verlorene Landschaft schließt unter dem glatten Wasserpiegel. Wir fahren die neuen glatten Straßen dahin, 20 Kilometer lang sind diese neuen Straßen, die für den allgemeinen Verkehr gesperrt sind, die mit der Saale-Talsperre gebaut wurden. Schon sind wir am Wärrterhaus vorüber und

haben in all dieser Feuchte und Kühle ein gewisses unbehagliches Gefühl bei dem Gedanken, daß wenige Schritte von uns entfernt 225 Millionen Kubikmeter Wasser gegen diese Mauer, in der wir uns befinden, drücken.

Am Krafthaus erfahren wir, daß die beiden Maschinenjense 40 000 Kilowatt leisten können, daß die mittlere Jahresleistung rund 40 000 000 Kilowattstunden beträgt und daß die beiden Turbinenräume einen Hüben Durchmesser von je 9,5 Meter haben. Die große äußere Maschinenhalle verblüßt uns aber weniger als der Gedanke, wie hat man diese riesigen Maschinen hier in die Tiefe gebracht, hat doch allein die Welle eines Maschinenlagers bei einer Länge von 12 Meter und 60 Zentimeter Durchmesser ein Gewicht von 65 000 Kilogramm. Gewaltige Krananlagen außerhalb des Krafthauses — und grandioser Schräglift am Bergeshang geben uns dann Aufschluß.

Wir hatten dem Umpannwerk noch einen kurzen Besuch ab, der Station, die den Strom



Hinter der gewaltigen Sperrmauer, die ein riesiger Betonklötz von 180 000 Kubikmeter ist, liegt der Stausee. 65 Meter ist diese bogenförmig geschwungene Sperrmauer, die eine Sohlenbreite von 47 Meter und eine Kronenbreite von 7,29 Meter hat, hoch. Die Kronenlänge beträgt 205 Meter. Dieses wahrhaft gigantische Bauwerk hält den Stausee, der bis zu 225 Millionen Kubikmeter Wasser fassen kann. Druckrohre, die am Einlauf einen Durchmesser von 6 Meter und am Auslauf von 4,80 Meter haben, führen das Wasser ins Kraftwerk. (Aufn.: M. H. B. B. B. B.)

Als im November 1890 ein gewaltiges Hochwasser das Stromgebiet der Saale überflutete und einen enormen Schaden anrichtete, wurde zum ersten Male der Plan gefaßt, im Flußgebiet der oberen Saale eine Talsperre zu errichten. Aber erst im Jahre 1905 wurde nach wiederholten Schadenhochwässern, vielfachen Planungen und langen Beratungen der Talsperrenbau begonnen.

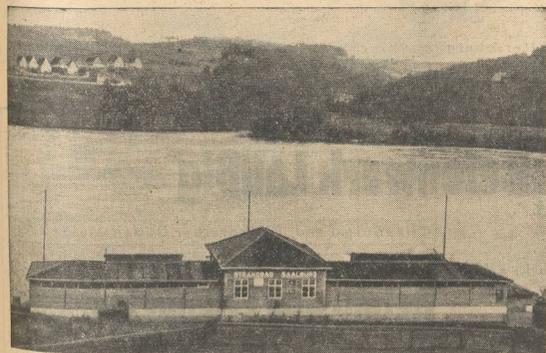
haupt. Weber im Waldheingebirge, wo unsere Saale entspringt, noch im weiten Flußtal zwischen Saalfeld und Lamburg, aber gar am unteren Saalelauf hat der Fluß soviel Eigenart und Weichheit wie in dem Gebiet zwischen Blankenburg und Saalfeld. Zwischen waldreichen Höhen windet sich das Flüsschen dahin, sucht sich im tiefen Tal seinen Weg. Tief eingeschnitten liegen die

haften unmittelbar an der Sperrmauer. Blau und glatt ist die Straße, die auf der Mauer zum jenseitigen Ufer führt.

Wir steigen in die Tiefe hinunter, machen aber auf halbem Wege halt und betreten durch eine kleine Tür die Kontrollgänge der gewaltigen Sperrmauer. Da hören wir dann, daß die Sperrmauer sieben Fugen hat und wir sehen die fingerbreiten künstlichen Risse, die notwendig sind, da die Betonmassen ständig arbeiten. Wir sehen die Schächte, durch die die Mauer immer wieder kontrolliert wird und

an die Verbrauchsorte sendet, und betrachten dann von der Höhe des Bleiberges die ganze Anlage. Es ist ein schönes friedliches Bild. Die Natur hat dieses gigantische Werk von Menschenhand freundlich aufgenommen. Dennoch aber sind wir verwundert und bleiben im Bann unseres Staunens. Wir hätten unserer Saale niemals diesen gewaltigen See und diesen Weg durch das Kraftwerk zugebraut.

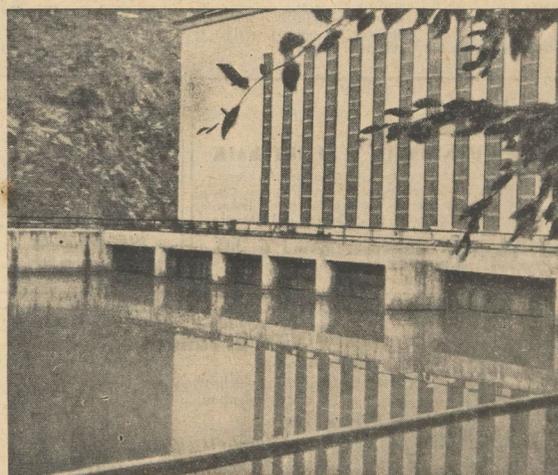
Ulf Dietrich



An dem Stausee liegt auch eine Badeanstalt. Wenn dieser riesige See, der ohne Nebenflüsse eine Länge von 28 Kilometer hat, große Wassermengen abgeben muß, dann liegt die Badeanstalt im Trockenen, so weit treten die Ufer zurück.

Dabei wurde der Bau des Mittellandkanals beschäftigt und auch der erste Entwurf für eine zweite Talsperre aufgestellt. Die Saale-Talsperre am Kleinen Bleiloch und der jetzt in Angriff genommene Talsperrenbau bei Höhenweite gehören zu einem Hauptplan, der wasserwirtschaftliche und landwirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen hat und gleichzeitig einen sicheren Hochwasserstand garantiert. Dabei ist besonders interessant, daß die Bleiloch-Talsperre mit einem Fallungsvermögen von 225 Millionen Kubit-

meter den größten Talsperren in Deutschland hat — ohne Nebenflüsse 28 km — und daß die Talsperre bei Höhenweite mit einem Fallungsvermögen von 175 Mill. cbm die größte Spermauer Deutschlands haben wird. Hierbei soll auch erwähnt werden, daß der Bau der schon fertigen Saale-Talsperre 43 Mill. RM. kostete.



Die ganze Talsperrenanlage, das zeigt deutlich dieses Bild des Krafthauses, der Blick vom Ausgleichbecken zum Werk, verwascht von Jahr zu Jahr mehr und mehr mit der Natur. Man könnte von romantischer Schönheit der Technik sprechen, in Wahrheit aber muß auch die tollkühnste Konstruktion die Naturgesetze respektieren.



Ströme unter der Erde

Die Bedeutung des Waldes für die Wasserwirtschaft

Es stellt eine unbefreitbare Tatsache dar: Die Zivillisation, die Entrobbung der Wälder und menschliche Siedlungsformen, vor allem in den alphabetisierten Großstädten, haben den natürlichen Wasserhaushalt der Erde gewaltig beeinflusst. Seine planvolle Bewirtschaftung ist deshalb notwendig geworden, und da die wirtschaftliche Struktur einer Landschaft entscheidend durch das Wasser in allen seinen Erscheinungsarten beeinflusst wird, sind den Faktoren besondere Aufmerksamkeit zu widmen, die den ursprünglichen Kreislauf dieses Lebenselementes fördern. Denn wir erfahren es immer wieder, daß sich jeder Eingriff in die Natur rächt, sofern es nicht der Mensch versteht, einen Ausgleich für seine gewiß als zweckmäßig erkannten, aber den natürlichen Gesetzen entgegenstehenden Maßnahmen herzustellen. Und eben die Planung im weitesten Sinne dient letzten Endes dieser Aufgabe.

Die Wichtigkeit des Waldes

Manches Beispiel aus der Geschichte der Völker beweist es, von welcher grundsätzlichen Wichtigkeit der Wald für den Wasserhaushalt ist. Denken wir nur an die verheerenden Folgen der Entwaldung in Spanien, dem südl. Frankreich, Griechenland und Nordamerika, die entweder ein vollständiges Dehland mit absolutem Wassermangel, oder aber eine ausgeprägte Steppenlandschaft verursachte. Gleich nun, ob der Wald mittelbar oder unmittelbar diese Veränderungen beeinflusst hat, es kann jedenfalls durchaus keinem Zweifel unterliegen, daß ihm eine umfassende Bedeutung für die Fruchtbarkeit weiter Striche beigemessen ist. Denn in außerordentlichem Umfang hängt die Intensität der Verdunstung, der Niederschläge und des Grundwasserherkommens vom Waldbestande ab.

Bedeutung des Grundwassers

Vornehmlich darf das Grundwasser als volkswirtschaftlich wichtig betrachtet werden, da es sowohl dem menschlichen als auch dem industriellen Verbrauch dient und sein Strom ein Regulator der Wasserführung der Flüsse ist. Es vermag sich aber nur dort zu bilden, wo an der Oberfläche wasserdurchlässiges Gestein liegt, das in einer gewissen Tiefe von einer Schicht unterlagert wird, die ein Durchfließen des eindringenden Wassers nicht gestattet. Der Boden des Waldes ist nun porös und also im allgemeinen weitaus für die Feuchtigkeit aufnahmefähig, während etwa die Steppe ein nichtdurchlässiges Erdreich besitzt, das die Niederschläge zum Abfließen in Abflüssen zwingt, die damit allmählich die fruchtbarere Krume fortgewaschen.

So beruht der günstige Einfluss des Waldes auf den Grundwasserhaushalt vorwiegend in der beachtlichen Porosität und Durchlässigkeit seines Bodens. Das sich in diesen Schichten bildende Grundwasser fließt nun unterirdisch, in nicht selten mächtigen Strömen, unendlich langsam fort, löst Quellen entstehen und mündet in die Flüsse.

Doch nicht alles Wasser, das in den Boden gelangt, sammelt sich tief unterhalb der Erdoberfläche. Vielmehr bleibt ein beachtlicher Teil des Leben spendenden Elementes in den Schichten haften, die den Pflanzenwurzeln er-

reichbar sind und dient, wie es auch für das Grundwasser selbst oft zutrifft, dem biologischen Wachstum. Ein anderer Teil verdunstet und erzeugt damit neue Niederschläge.

Nordamerikanische Sandstürme

Es bedarf keiner Frage, daß eine Rodung des Waldes, wenn sie auf weite Landstrecken hin betrieben wird, schwerwiegende Folgen im Hinblick auf die natürliche Wassererzeugung zeitigen muß. Eine Dede oder Steppe entsteht, sobald das Grundwasser verfliegt und ein weiterer Zutritt nicht gewährleistet ist. Die Bodenkraume trocknet zu Sand aus, der leicht durch den Wind fortgeweht wird und so auch erklärt sich die in den letzten Jahren zu beachtende Erscheinung der amerikanischen Sandstürme, die bedeutende Katastrophen verursacht haben. Weiter führt die unersichtliche Entwaldung, insbesondere der Berge, Überschwemmungen des fruchtbarsten Erdreiches von den Höhen und Gehängen durch Regengüsse, Abbruchungen, die das Talgebirge mit

Ries oder Sand überbeden, und einen hart wechselnden Wasserabfluß von den Höhen herbei, so daß heftige Überflutungen der Täler mit gänzlicher Trockenheit wechseln.

Ein wichtiger Faktor für das Bild einer Landschaft darf in dem Grundwasserflüßigen Ansehen bis zu großen Tiefen von 70 Meter und mehr schwanken kann. Soweit das Grundwasser den Wurzeln der Bäume oder Pflanzen erreichbar ist, wirkt sich eine Senkung seine Spiegel, die durch Wasserabzugungen nahe der großen Städte durch den Bergbau und Meliorationen stattfindet, sehr schädlich aus. Der Waldbestand stirbt und die sich mehrende Wasserarmut zieht für die Landwirtschaft erhebliche Benachteiligungen nach sich.

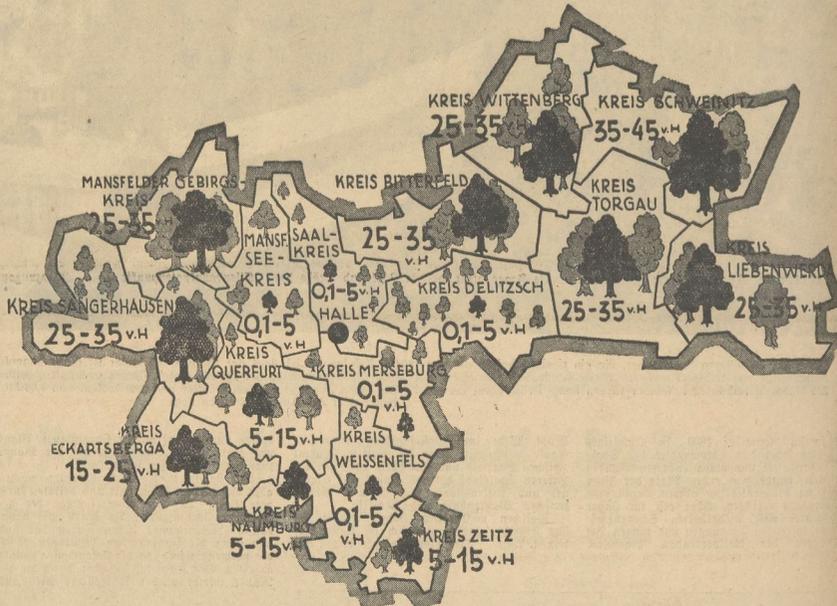
Somit nun die großen Städte vom Grundwasser in ihrem Verbrauch gehen, kann tatsächlich in einem Aufbau, der vielleicht selbst in der Trinkwassererzeugung einmal noch schwere Folgen haben wird, geproben werden. Denn das Gebiet der Städte ist im

allgemeinen als regenunabhängig anzuprehen, so daß dem Abfließen von Grundwasser kein atmosphärisch bedingter Zufluß entgegensteht. Der Ionk in das Erdreich bringende Niederschlag findet jetzt seine Ableitung in die Vorfluter. Wehlich geht auch der Regen auf den weiten Strecken der alphabetisierten Landstrichen dem Grundwasserhaushalt verloren.

Damit ergeben sich für die wasserwirtschaftliche Planung in dieser Hinsicht bedeutsame Aufgaben. Es wird vor allem dem wirtschäftlichen Holzschlag entgegenzutreten sein und überdies das Meliorationswesen einer sorgfältigen Prüfung in seiner Wirkung auf den Wasserhaushalt bedürfen. Soweit die Städte Grundwasser verbrauchen, muß auf geeignete Vorkehrungen Bedacht genommen werden, die ein schließliches Verfließen der unterirdischen Ansammlung vermeiden.

Erwin Koch

Die Verteilung des Waldes in unserem Gau



Die Verteilung des Waldes im Gau Halle-Merseburg erreicht in einer Anzahl von Kreisen die Reichsdurchschnittsziffer, die 27,19 v. H. beträgt. In den Kreisen Schweinitz und Liebenwerda wird diese Zahl sogar überschritten. In der engeren Umgebung von Halle nähert sich jedoch der Waldbestand der niedrigsten Reichsziffer (0,01 v. H.)

Gezeichnet: Wenz

KALK
BAUSTUCKENKALK • ZEMENTKALK
 treibend und nichttreibend, in Säcken, liefert in hervorragender Güte von seinen Werken: Ernleben, Förderstedt, Gaensejurl, Glöhe b. Förderstedt, Hohen-erleben, Könnern a. d. S., Querfurt und Schraplau
Kalkverband Mitteldeutschland GmbH.
 Magdeburg, Letternstr. 1 - Ruf 31145

Wie das Herz, einem Pumpwerk gleich, dem Körper unablässig frisches Blut zuführt und ihn immer von neuem anreibt zu lebensfrohem Schaffen, so durchpulst das nationale, sozialistische Gedankengetriebe
MNS
 den Volks- und Wirtschaftskörper im mitteldeutschen Industriegebiet
Mitteldeutsche National-Zeitung

Betonwerk Laußig
 Eilenburg-Land, Fernsprecher Düben/Mulde 226
 liefert
Beton- und Eisenbetonrohre
 aus
Schleuder-Rüffel- und Beton Stampf-
 für Kanalisationen, Be- und Entwässerungsanlagen, Dücker- und Druckrohrleitungen. Spez.: Rohre für Abwasserwertungsanlagen. Ständiges umfangreiches Lager. Projektbearbeitung.

Mulde Kies u. Sandwerk G.m.b.H.
 Laußig (Eilenburg-Land) Fernruf: Düben 227
 Alle behördlich vorgeschriebenen Körnungen für Beton und Straßenbau
Filterkies
Gleisbettungskies
Gartenkies
 Hoher Quarzgehalt, bestes Bindevermögen bei sparsamem Verbrauch von Zement — höchste Druckfestigkeiten
 Gleisandruck

Tausend-Tonnen auf der Saale

Die Bedeutung des Südflügelbaues des Mittellandkanals

Der heute die Saale von der Mündung in die Elbe an flussaufwärts führt, stellt immer wieder auf Bauebenen von zum Teil gewaltigem Ausmaß, an denen der Fluß reguliert oder wie zum Beispiel in Bernburg oder Rothenburg, neue große Schleusen gebaut werden. Es sind dies Arbeiten für den Ausbau der Saale zum Südflügel, deren Durchführung als Teil des Mittellandkanals von der nationalsozialistischen Regierung energisch in Angriff genommen wurde und nun seiner baldigen Vollendung entgegensteht, nachdem er vorher lange unritorniert und der Bau dafür über ein Jahrzehnt verzögert worden ist.

Ausbau der Saale

Nach der Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums vom Jahre 1928 umfaßt der Südflügel den Ausbau der Elbe von Kiegnipp bis zur Saalemündung, die Kanalisierung der Saale, den Elber-Saale-Kanal und die Saaleinselungen. Da der Ausbau der Elbschleife neuerdings in das Programm für die Niedrigwasser-Regulierung der Elbe einbezogen ist, versteht man mit Recht im allgemeinen unter dem Südflügel in erster Linie den Ausbau der Saale für 1000-Tonnen-Schiffe und den Elber-Saale-Kanal. Vorhanden ist hier nur zur Zeit nur der für 450-Tonnen-Schiffe befahrbare Teil der Saale bis Halle. Der Saaleerwerb und das Einzugsschiff der Saale als Schiffsfahrstraße bildet daher die wesentliche Grundlage für den späteren Verkehr auf dem Südflügel.

Als Verkehrsstraße hat die Saale schon seit unendlichen Zeiten gedient. Größeren Aufschwung nahm die Saaleschiffahrt jedoch erst, als nach 1870 die Saale reguliert und bis Halle für 450-Tonnen-Schiffe befahrbar wurde. Wenig später erfolgte die Einführung der Dampfschiffahrt und der Zulammenfügung eines Teiles der Saaleschiffahrt zur Rodewitz der Saaleschiffahrt, die nach heute Schleusen- und Elberverkehr zwischen Hamburg und Halle unterhält. Außerdem fahren auf der Saale die Neue Deutsche-Schiffahrt-Elbe-Schiffahrt A. G. und seit 1929 die Schiffschiffahrt-Dampfer-Compagnie-Berliner-Flod A. G. Die nicht der Reederei angehörenden Saaleschiffahrt sind zu einem gemeinsamen schiffahrtlichen Verband zur gemeinsamen

Wahrung ihrer Interessen und gemeinsamen Geschäftsvereinbarungen zusammengeschlossen.

Der einzige eigentliche Hafen an der Saale ist Halle, während sich flussaufwärts nur minder wichtige, meistens von den Gemeinden ausgebaute Bösch- und Ladeplätze befinden. Als die wichtigsten sind zu nennen: Salz- münde, Wettin, Alstedde, Bernburg, Kleinburg, Calbe.

Diese Verkehrsverbindungen erfahren durch den Kanalbau und die Elberregulierung tiefgreifende Veränderungen sowohl in rein verkehrstechnischer als auch wirtschaftlicher Hinsicht. Der Ausbau der Saale für 1000-Tonnen-Schiffe erfüllt ein schon lange vorhandenes dringendes Bedürfnis, das denen am Südflügel liegenden Wirtschaftskreisen endlich gleiche Schiffsverkehrsbedingungen einräumt wie dem Elbegebiet.

Talsperre

Der Erfolg der kaufmännischen Schleusen, die zum Teil aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts stammen, besteht in häufiger Verkehrsbehinderung und wird zusammen mit den Saalestalsperren, von denen die Weiße-Sperre bereits im Jahre 1935 durch Abgabe von Zuschußkapital erheblich zur Verbesserung des Wasserlaufes beigetragen hat und zusammen mit der Vertiefung der Saale und der Niedrigwasser-Regulierung der Elbe eine größere Gleichmäßigkeit der Wasserstände und damit eine größere Stetigkeit der Schiffsverkehrsverhältnisse und der Frachten gewährleisten. Zu diesen schiffahrtstechnischen Verbesserungen kommt auf wirtschaftlichem Gebiet in erster Linie die neue Wasserführung mit Weischedelsland durch den Mittellandkanal und die Verlängerung des Schiffsahrtsweges nach Süden in das Kerngebiet der Braunkohle und der chemischen Industrie und von dort nach Westen bis Leipzig. Die verbesserte und für das Standschiffahrt befähigte Talsperre Wasserstraße kommt somit einem erheblich größeren Wirtschaftsgebiet zu gute unter gleichzeitiger Ausdehnung des Wasseranflusses an ein anderes Wirtschaftsgebiet, mit dem bereits jetzt sehr starker Güterausgleich besteht.

Aus dem Anwachsen der Verkehrs- und der Umschlagsmengen erwachsen neue Aufgaben für die Hafenpolitik im Südflügel, und es wird die Frage auftauchen, ob die Zahl und Größe der

vorhandenen Umschlagsmöglichkeiten den kommenden Anforderungen genügen wird oder ob neue Anlagen bzw. eine Erweiterung der vorhandenen erforderlich ist.

Sieht man wieder von der Elbstrecke ab, die verkehrswirtschaftlich zum eigentlichen Elbegebiet gehört und mit Halle reichlich versehen ist, so kann für die rd. 77 Kilometer lange Strecke von der Saalemündung bis Halle die Notwendigkeit neuer Hafenanlagen von vornherein verneint werden, weil in diesem Gebiet die Landwirtschaft vorherrschend ist und für die Verladung von Getreide und anderen landwirtschaftlichen Produkten die vorhandenen Bestellen ausreichen und größere Hafenanlagen nicht erforderlich sind.

Das Bedürfnis nach Hafenanlagen mit Kränen, Lagerhäusern, Bahnen und Straßenanschlüssen legt daher erst dort ein, wo neben der Verladung von Massengütern, die ohne große Vorrichtungen durch Kräfte erfolgen kann, Umschlags- und Lagermöglichkeiten für Stückgüter in größeren Mengen erforderlich werden und wo auch Massengüter geladert werden müssen. Diese Voraussetzungen sind in erster Linie in Großstädten und in Industriezentren, im vorliegenden Falle also erst auf der letzten Strecke des Südflügels von Halle bis Leipzig gegeben, wo die Wasserstraße in das eigentliche mitteldeutsche Industriegebiet hineinragt, das um die großen mitteldeutschen Braunkohlenorkommen im Geleitral und bei Zeitz und Meuselwitz herum liegt.

Hafenpolitik am Südflügel

Der Hauptumschlag am Südflügel wird sich also auf dieser verhältnismäßig kurzen Kanalstrecke von nur rund 45 Kilometer zusammenbringen. Da die Hafenanlagen in Halle, von denen der Trothaer Hafen erst in den Jahren 1929-1931 erbaut ist, heute bei weitem noch nicht ausgenutzt sind, weil bei ihrem Bau der mit der Fertigstellung des Südflügels zu erwartende und während des Baues reichlich hochgeschätzte Mehrverkehr bereits berücksichtigt worden ist, wird Halle ohne Schwierigkeiten den Hauptteil des Verkehrs zu bewältigen in der Lage sein, Halle wird auch als Zentrum des Industriegebietes der gegebenen Umschlagsplan für diesen Verkehr sein, zumal es einer der wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte und Kreuzungspunkte

großer Fernverkehrsstraßen und Autobahnen ist, also für das umliegende Wirtschaftsgebiet die beste Umschlags- und Abfuhrmöglichkeit bietet. Dazu kommt ein Hafen in Leipzig, der am Endpunkt des Kanals seine Berechtigung nicht abgetreten werden kann, zumal Leipzig als Messe- und Industriestadt einen sehr starken Eigenverkehr hat. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die Entfernung zwischen diesen beiden Häfen mit nur rund 45 Kilometern außerordentlich gering ist und daß der Hafen Leipzig bei seiner kurzen Entfernung zu den flächigen Elbeshäden Dresden und Riesa sehr stark in deren Interessenphäre hineingreifen wird und dies sogar mit, wenn der Leipziger Hafen über den Kanalverlauf hinaus zu einem Umschlagshafen größerer Größe ausgebaut werden soll. Es besteht also die Gefahr, daß bei dieser kurzen Wasserstrecke sich ähnliche Schwierigkeiten ergeben, wie sie sich schon am Rhein gezeigt haben, wo der flächige Ausbau neuer Häfen zu einem stark liegenden ganz erheblicher öffentlicher Kapitalien des Landes, der Gemeinden und auch der Reichsbahn geführt haben. Es sind gerade deshalb vom Rhein her Stimmen laut geworden, wonach die in den letzten drei Jahrzehnten fast zum Grundgesetz gewordene Methode, daß man einen im Oberlauf des Stromes neu errichteten Hafen sofort zum Umschlagshafen, der einen beträchtlichen Verkehr mit einem großen Hinterlande zu bewältigen habe, ausbauen, ihn also mit entsprechenden Eisenbahnen und Verladeanlagen, sowie mit Lagerhäusern und Lagerhallen ausstattet müsse, verhängnisvolle Fehlerfälle enthält.

Bei der geschilderten Sachlage erscheint es notwendig, diese Überlegungen auch für das Südflügelgebiet anzustellen. Das gilt unbedingt für alle Pläne, die für die Neuregelung des Verkehrs im mitteldeutschen Industriegebiet etwa zwischen Halle und Leipzig bestehen, da der Kanal knapp 15 Kilometer südlich von Halle endet und die geringe Frachtdifferenz auf dieser kurzen Strecke, die sich auch nur in wenigen Richtungen auswirkt, für die Verlagerung keine so nennenswerte Vorteile bringt, daß daraus die Umverteilung erheblicher öffentlicher Gelder, wie neue Hafenanlagen, die stets erforderlich, gerechtfertigt werden könnten. Das heißt sich natürlich nicht auf die Anlage etwaiger Werksdämme, wie sie vor allem für das Leunaewerk und unter Umständen auch für die Braunkohle wegen ihrer günstigen Lage zum Kanal in Frage kommen könnten. Aber gerade die Wahrscheinlichkeit, daß beträchtliche Häfen entstehen werden, spricht gegen die Anlage weiterer öffentlicher Umschlagshäfen, weil diesen dadurch die Gütermengen dieser Industrie entgehen.

Dr. Kleinschmidt, Halle

Schlesische Dampfer-Compagnie - Berliner Lloyd A.-G.

Zweigniederlassung Halle-Trotha, Hafen Fernruf 22601 und 22621

Telegramme: Eildampfer

Schnellste, regelmäßige Eilverkehre mit unseren modernen Eilmotorschiffen nach den Stationen Hamburg, Berlin, Magdeburg, Breslau, Stettin (Ostseeplätze) und Zwischenstationen

Übernahme von Massengütern aller Art von u. nach allen Richtungen zu billigsten Tagesfrachten

Opel

Liefer- und Lastwagen

sind

stabil - leistungsfähig - betriebsbillig

Opel-Autohaus

Kühn G. m. b. H.

Merseburger Straße 40

Speditions-Verein

Mitteldeutsche Hafen- u. Lagerhaus-Aktiengesellschaft Halle (S.), Hafenstraße 8-21, Ruf: 25700, 25701, 26576

betreibt den

Hafen Halle (Saale)

Günstigster Umschlagsplatz für Mitteldeutschland

Regelmäßiger Eilschiffverkehr nach allen See- und Binnenhäfen

Kleinbahnen im Gau Halle-Merseburg

sowie sie dem Einflusse des Herrn Oberpräsidenten (Verwaltung des Provinzialverbandes) unterstehen

Was muß der Verfrachter vom Expressgut im Wechselverkehr Reichsbahn/Kleinbahn wissen?

Ist Ihnen schon bekannt, daß Sie Ihre Waren und Pakete außerordentlich **billig, schnell und bequem**

als Expressgut mit der Eisenbahn überallhin befördern können? Eine durchgehende Abfertigung ist aber nicht nur nach Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn, sondern auch nach allen Bahnhöfen von Kleinbahnen möglich.

Die schnellste Verbindung nach jedem beliebigen Bahnhof in Deutschland zeigt Ihnen das Kursbuch / Sofort nach Auflieferung wird das Gut bei schonendster Behandlung mit dem nächsten und schnellsten Zuge dem Bestimmungsort zugeführt und dem Empfänger sofort zur Verfügung gestellt

Expressgut reist deshalb ebenso schnell oder noch schneller als Sie bei besonders reisten Frachtsätzen / Für frische Beeren, frisches Obst, frisches Gemüse aller Art und frische Speiseplättchen, was einheimischen Ursprungs sind, wird nur die halbe Fracht erhoben

Tag und Nacht (auch an Sonn- und Festtagen) nehmen die Abfertigungsstellen die Sendungen mit einer einfachen Expressgütkarte nach allen deutschen Reichsbahnhöfen und Kleinbahnhöfen an

Höchste Sicherheit bietet Ihnen für Ihre Sendungen die weitgehende Haftung der Eisenbahn

Überzeugen Sie sich bitte von dieser günstigen Beförderungsart / Alle Dienststellen der Reichsbahn und alle Dienststellen folgender Kleinbahnen stehen Ihnen auf Wunsch mit weiteren Auskünften gern zur Verfügung

Prettin-Annaburger Kleinbahn
Delitzscher Kleinbahn
Kyffhäuser Kleinbahn
Kleinbahn Bergwitz-Kemberg
Kleinbahn Schilddau-Mockrehna

Kleinbahn Wallwitz-Wettin
Kleinbahn Bebitz-Alsleben
Kleinbahn Könnern-Rothenburg
Kleinbahn Burxdorf-Mühlberg

Fette Weiden durch Abwässer

Die Berieselung im Kreise Delitzsch - Selbst Unland wurde fruchtbar

Von Landrat Meister, Delitzsch

Wir sind im Erntemonat, der Bauer fährt hochbeladene Wagen in die Scheunen. Die Dreifurche brummt, alle Hände rühren sich auf dem Felde und auf dem Hofe, um die Nahrung für Mensch und Vieh für das kommende Jahr zu bergen und zu sichern. Und wenn der Wind über die Stoppeln geht und der Flug die Scholle geräuschelt, fährt der Bauer den Dünger vom Hofe aufs Feld und bereitet es für die neue Saat. So ergänzen sich Acker und Viehstall. Was die Pflanze auf dem Acker hervorbringt, nützen Mensch und Vieh, und der Dünger, den der Viehstall abwirft, kommt auf den Acker und dient wiederum der Pflanze zum Aufbau. So ist es auf dem Lande. So war es in einfachsten Verhältnissen in den kleinen Städten mit Ackerbürgern. Das weite Bachland der Städte unterbrach diesen Kreislauf. Zwar brachte der Bauer auch jetzt die Nahrungsmittel für Mensch und Vieh in die Stadt, aber das, was Mensch und Tier ausscheiden, kam nicht mehr auf den Acker, sondern wurde in Kanalisationen in die Flüsse geleitet. Der natürliche Kreislauf war unterbrochen.

Natürliche Nutzung

Mit ungeheuren Wassermengen speien die großen Städte all das, was die Pflanzen brauchen können, in die Flüsse aus und verdrängen das Wasser der Flüsse, schaden der Fischzucht. Die verschlammten Flüsse verdrängen Wasserpotenz und Sauerstoff und hindern, daß Mensch und Tier sie nutzen, wie die Natur in ihrem Kreislauf es will. Weiterher muß Trinkwasser herangeführt werden. Industrie und Gewerbe brauchen große Anlagen zur Wasserförderung und Reinigung. Was die Flüsse nicht hergeben, muß künstlich aus dem Grundwasser gewonnen werden.

Je dichter die Menschen zusammen wohnen, je mehr Werte überall entstehen, je mehr der Mensch die Schätze des Bodens zu nutzen versteht, desto größer wird das Unheil. Was die Dichter an unfernen viel behungenen Stromerpielen, ist nicht mehr, was es noch vor 100 Jahren war. Es gilt neu zu schaffen, was die Natur in ihrem Kreislauf will. Gerade in unserem Lebensunterpflanzten Gau muß es gelingen, den Flüssen ihre natürliche Reinheit wieder zu geben und dem Acker wieder zuzuführen, was ihm entzogen wurde.

Das Beispiel von Delitzsch

Nicht künstliche Klärung mit großen Kosten, die Werte vernichtet, sondern natürliche Klärung muß das Ziel sein. Im kleinen wurde es begonnen am Lober, der die Abwässer aus der Kreisstadt Delitzsch und anderen Orten bis Bitterfeld führte. Je fester dort die Industrie wurde, desto größer die Klagen über die Verschmutzungen durch den verunreinigten Lober. Weil die Kreisstadt Delitzsch die Kosten für eine moderne Kläranlage nicht tragen konnte, entschloß man sich, ihr Abwasser überhaupt nicht mehr in den Lober zu leiten, sondern der Landwirtschaft zuzuführen und es auf geeigneten Flächen auf die billige und zweckmäßigste Weise zu berieseln. Eine kleine Genossenschaft, die zwischen der Stadt und den fortgeschrittenen Bauern und Landwirten in Schenkenberg unter-

halb von Delitzsch gegründet wurde, nahm die gesamten Abwässer auf und bewirkte mit einem Schläge, daß der Lober wieder klar und sauber floß, daß die Klagen aus Bitterfeld aufhörten und daß auf Ländereien, die bis dahin nur kümmerliche Kartoffeln und Roggen ernten trugen, ein üppiges Wachstum entstand. Grünland wechselt mit Rüben und Gemüseländern, auf denen heute über 40 verschiedene Kulturen gebaut werden.

Leipzig schließt sich an

Wie hier im kleinen, so lag das Problem im großen bei der Stadt Leipzig. Seit Jahrzehnten klagt man in der Elster- und Pequeape über die Verschmutzung dieser

flüsse nur auf kurze Strecken vor Fühlins zu behahren. Das Beispiel von Delitzsch gab der Stadt Veranlassung, im großen eine ähnliche Lösung zu suchen, wie es im kleinen in Delitzsch geschehen war. 1931 wurden die Verhandlungen zur Lösung dieses Problems eingeleitet. Mehrere Projekte tauchten auf und wurden geprüft und erörtert, bis sich die Stadt entschloß, ein Projekt zu verfolgen, das zunächst die Hälfte ihrer Abwässer auf weiten Flächen des Kreises Delitzsch zur Berieselung bringen sollte.

Der weite Raum zwischen Delitzsch, Eilenburg und Döben erschien am geeignetsten, weil er ein fast gleichmäßiges Gefälle von Süden nach Norden in der

maßgebender Beteiligung der Fraktion der SED die Arbeit geleistet wurde, dem Delitzscher Projekt die Zustimmung zu geben. Die Vorbereitungen zur Bildung einer großen Genossenschaft gegen sich bis in das Jahr 1933. Gleichzeitig wurde in dieser Zeit das Projekt soweit ausgearbeitet, daß die Genossenschaft auf Grund dieses Projektes gegründet werden konnte. Und als am 26. Mai 1933 die Gründungsversammlung im „Schützenhof“ in Delitzsch stattfand, zu der 1800 Bauern und Landwirte eingeladen waren, und an der wiederum maßgebende Männer der Partei neben den Vertretern der Regierung und der Landesbauernvereine teilnahmen, da stimmte die große Versammlung einstimmig der Bildung der Genossenschaft zu, in der Erkenntnis, daß einmal der Versuch gemacht werden mußte, im großen die Berieselung der fließenden Abwässer für die Landwirtschaft zu verwirklichen.

Es war die Zeit unserer härtesten Arbeitslosigkeit, und das Projekt bot Arbeitsmöglichkeiten für Tausende und verpraß großen Nutzen für die Stadt Leipzig, für die Reinigung der Flüsse und für die Landwirtschaft. Letzten Endes war es eine Frage der Volkswirtschaft überhaupt. Denn wenn die Möglichkeit besteht, auch die Verunreinigung der Flüsse und der Verdrängung der Sauerstoffstoffe des Abwassers damit die landwirtschaftliche Erzeugung zu steigern und zu sichern, so dürfte zur Entlastung unserer Nahrungsmittel auf diese Möglichkeit nicht verzichtet werden.

Riesenspumpen und -leitungen

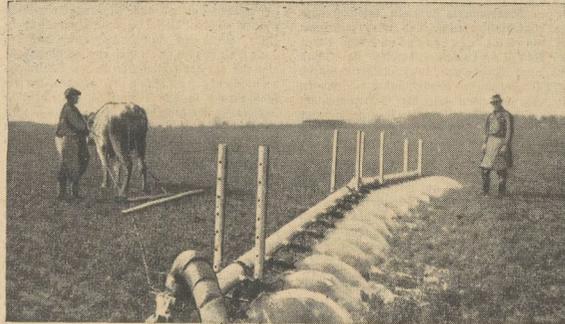
Um das Abwasser von Leipzig aus der Kanalisation in das Delitzscher Berieselungsgebiet zu leiten, bedurfte es einer Pumpen- und Leitungsanlage, die hinsichtlich 4 1/2 Kilometer im Berieselungsgebiet fördern konnte. Die Delitzscher Erfahrungen hatten gezeigt, daß eine großmechanische Reinigung voll ausreicht, um dies zu erreichen, und daß es — entgegen allen bisherigen Annahmen — nicht nötig war, den Schlamm aus der Abwässer vorher abzuschleiden. Die riesigen Pumpen wiesen wie ein großes Räderwerk und zerklüfteten den Schlamm derart, daß er am Auslauf der Leitung nicht mehr in Erscheinung tritt.

Bis zu dem Berieselungsgebiet mußte das Wasser auf eine Entfernung von 13 1/2 Kilometer weiter geleitet und um 38 Meter hochgepumpt werden. Hierzu war eine Rohrleitung mit einem Durchmesser von 1,10 Meter erforderlich. Die Leitung zieht sich unterirdisch durch die nördlichen Vorstädte von Leipzig und steigt dann unter landwirtschaftlich genutzten Flächen bis zu zwei großen Abflüssen empor. Auf Spezialwagen mußten die schweren 18 Meter langen schweren Rohrstücke in das Gelände gefahren und in der Baugrube verankert werden.

Dieses gewaltige Werk wurde in einem halben Jahr verwirklicht und gab Hunderten von Volksgenossen Arbeit und Brot.

Das Grabennetz

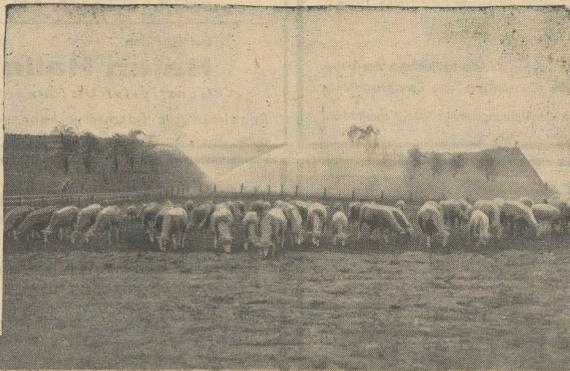
Anschließend war auch mit dem Bau des Grabennetzes begonnen worden. Vier große Hauptleitungen mußten das Wasser aufnehmen — nämlich bis zu 90 000 Kubikmeter — und so in die einzelnen Berieselungsgebiete leiten, daß jede beteiligte Fläche unter Ausnutzung



Eine Teilanlage der Delitzscher Abwässerungsverwertung. Die Berieselung mit einem Röhrenverrieselungsgerät befindet sich im Gange (Aufnahmen (4): Stein)

Wasserläufe; bis weit in die Saale wirtschaften sie sich aus. Unzulänglich waren in Leipzig selbst die Verhältnisse der Stadtentwässerung. Fäkalwagen passierten die Messestadt, Hausgruben sollten verhindern, daß die wenig Wasser führenden Vorfluter allzusehr überlastet wurden. Je mehr die Stadt wuchs, desto unhaltbarer wurden die Zustände. Mit großem Kostenaufwand mußten riesige Mengen Chlor den Abwässern zugeführt werden, um

allgemeinen Richtung der vorhandenen Wasserfluter aufzuweichen. Und so trat das Kreisbauamt in Delitzsch mit den Gemeinden in diesem Räume in Verbindung. Immer weiter setzte sich die Erkenntnis durch, daß es sich lohnen müßte, den in Delitzsch und Schenkenberg begonnenen Weg auch hier zu gehen. Es war im Jahre 1932, also noch vor der Machtergreifung und unter der Herrschaft der Stadtparlamente, als in Leipzig unter



Unsere Bilder zeigen die fetten Weiden im Kreise Delitzsch, wie sie durch die Delitzscher Abwässerungsverwertung erzielt werden. Im Hintergrund der Schafherde eine Beregnungsanlage

Silberstreif am Horizont:

Wie wird das Wetter im Herbst?

Sind die Sonnenflecke an dem schlechten Sommer schuld?

Der Sommer 1936 ist ein ausgeprägter Regenommer gewesen und stand in seinem Wetterverlauf im schärfsten Gegensatz zu den Sommern der letzten Jahre...

Die meteorologische Wissenschaft ist noch zu jung und mit den veränderten atmosphärischen Verhältnissen im Erdraum zu wenig vertraut...

gleich im Aufbruch schon Ausfälle, indem in dieser Hinsicht die Zunahme der Geste nicht in dem Maße erfolgte, wie sie für gewöhnlich zu erwarten ist...

Wie gewöhnlich in Regenommern, war der Aufenthalt im Innern des Landes angenehmer als an der See...

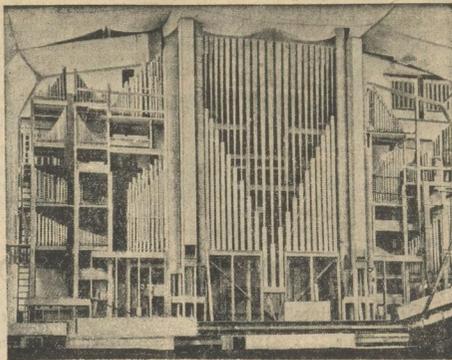
Ganz allgemein stellte man allerdings dem Sommer 1936 keine günstigen Wetterbedingungen entgegen...

„Ständige Tendenz zu Regen...“

Das charakteristische Merkmal der Sommermitteilung dieses Jahres war die dauernde Neigung zu Regen...

An der See: Windstärke 9

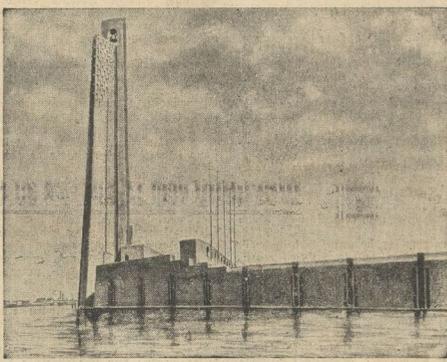
Entsprechend diesen Erscheinungen haben die Seebäder im Durchschnitt die meisten Ausfälle...



Die größte Orgel Europas mit über 16000 Pfeifen ist, wie wir berichteten, in der Nürnberger Kongreßhalle aufgestellt worden...

licht nicht mehr als 200 Meter über dem Meeresspiegel lagen. Hier kam es zu manchem sonnigen Tag...

Infolge des ozeanischen Charakters unseres deutschen Klimas ist unser Sommerwetter durchaus nicht günstig beschaffen...



In Wesermünde wird demnächst der Grundstein zu diesem Ehrenmal für die 2300 Seelente gelegt...

SCHWARZFAHRT ins Glück

Roman von Hugo Maria Kitz

22. Fortsetzung. Er wachte, plötzlich zu erwachen aus einem tiefen Traum: nichts war wahr, alles nur geahnt...

dem Stuhl, hieß die Hände auf den Knien und blinzelte hart auf den Boden...

Rudi blinzelte auf Hannes Schulte hinab und erwartete eine Antwort, aber es kam keine...

Schram's Puddingpulver allgemein gelobt!



Bilder vom Tage

Wiedersehen mit Nürnberg

Gang durch stille Straßen - Noch fast zwei Wochen...
Wieder im Bann der einzigartigen Stadt



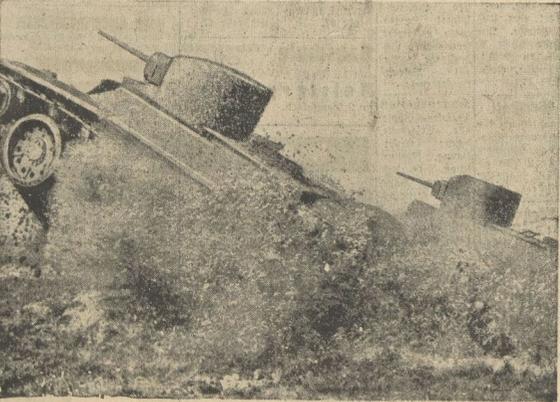
in der Reihe der Ausschreitungen in Spanien gegen alles, was an das Christentum erinnert, ist jetzt auch die berühmte Christusstatue auf dem Cerr de Los Angeles in Madrid durch Angehörige der roten Miliz zerstört worden. Rote Miliz-Soldaten schossen mit ihren Gewehren auf die Statue (oben), bis nur noch Trümmer am Fuße des Denkmals von dem weltberühmten Standbild zeugten (unten).

Kunz.: Associated Press (A.)



Blick auf Toledo mit dem brennenden Alcazar, in dem sich schon seit Wochen nationale spanische Truppen und Einwohner von Toledo, gegen eine rote Uebermacht verteidigen.

Kunz.: Preff-Bild-Zentrale (A.)



Ein Bild von den Übungen einer Tankabteilung der Roten Armee. Neben den waltenden und schwimmenden verfügt die russische Tankwaffe auch über springende Tanks.

Kunz.: Preffpost (A.)

Eine lange Fahrt — fast zu lange für jemand, der sich auf etwas freut. Schon donnerst der Zug durchs fränkische Land. Da geht es vorbei an Erlangen bald ist Püritz erreicht. Minuten nur noch... Eine große, dunkle Halle — ein leichtes Zittern und Schütteln durchdringt den Zug... „Nürnberg“ ruft jemand ganz ernstlich über den Bahnhof. Das Gepäck greifen und raus.

Nürnberg!
Was umschließt dieser Name nicht alles für den Nationalsozialisten! Hier liegt, wieweit in seinem Klang an Freude und Hoffen, Stolz und Begeisterung. Erinnerungen flürzen in unzähligen Bildern auf einen ein, wenn man den ersten Schritt in diese Stadt der Reichsparteitage tut.

Heute aber ist sie so anders, diese heilige Stadt. Kein Brausen, keine Kommandos hallen über den Bahnhofsvorplatz, keine

Marchmusik erfüllt die Luft — nur das leise Kreischen der Straßenbahnen und gleichmäßiger Stadtkampanen löst ans Ohr. Wo sind die Fahnen und Standarten, wo ist die große weiße Holtribüne, wo der hohe Strohmännchen gang? Noch sind es ja fast zwei Wochen bis zum 8. September...

Man erkennt die Stadt zuerst fast nicht wieder, weil ihr Gruß heute so anders, so lauthell, so hell ist. Für einen Nationalsozialisten, der an mehreren Parteitageen hier im Branden der Majen und des Jubels über Wipfels- und Kopfeinsparter marschierte, gehört zum Begriff der Stadt Nürnberg der März braune Kolonnen, gekleidet in roten aus allen Hältern, Girlanden, Triumpfbögen, gehört das unbeschreibliche Bild der in Rot und Grün getauchten Galen, gehört diese einpartige Stimmung der allumfassenden Kameradschaft — die Stimmung Reichsparteitage.

Das Nürnberg unserer Parteitage

Mich trieb es in die Stadt, wo die Türme und Giebel wie alte Bekannte heruntergrüßen, hin zu jener Straße, die man all die Jahre entlang marschierte, mit dem einen oder anderen Führer vorbei zu defilieren. Nicht alle Straßen sind es mehr, es ging zu oft — ich bin planlos um die Gassen.

Hier muß es aber gemeldet sein, wo jene kleinen Stadtkirchen die Fensterfronten schmücken. Da, das ist doch jene Gasse, wo uns verehrten Marschierenden schon zweimal laufende blonde Mädchen und Mädchen zuwinkten... hier wieder ist die Straße mit den Kerkerfenstern, die von oben bis unten mit kleinen Gittern bedeckt waren. Hier wieder standen wir, standen, standen und ließen uns das gereichte Zitronenwasser schmecken.

Eine Gasse — noch eine und dann stehen ich, erfüllt von Erinnerungen, auf der Pleißerbrücke, die sich im frühen Morgen über die Pleiß fließt. Rechts die Mäuermauer, dahinter das Spital, und unter mir das gelbe, trübe Wasser. Hier auf der Brücke sah man beim großen März noch einmal seinen Platz, prüft nochmal die Uniform, richtet sich aus, blickt in seinen Hut... da vor uns, über den marschierenden Mann, taucht die Burg auf, und dann ist Deutschlands schönster Markt erreicht.

Erinnerst du dich noch des Jubels, weißt du noch, wie der Führer freundlich lächelnd grüßte und gerade die ins Auge sah? Da, da war alles vergessen an Müde und Ermüdung, an Strapazen des langen Marsches. Ein Leuchten ging dir über das Gesicht, Stolz erfüllte dich — du darfst einer von den Tausenden des Reichsparteitages sein, die dem Führer in die Augen schauen...

Monate liegen demüthigen. Noch stehen auf dem Adolf-Hitler-Platz die Parteifrauen unter riesigen Felten und halten Obst und Gemüse fest, am „Schönen Brunnen“ spielen Kinder, und die Frauenzüge läßt ihr Schreien erklingen; mir lobt, sie mit die Engländer begrüßen, die gerade den heißen Wagen vor mir entleeren. Der Olympiawimmel zielt die Autos — jeden Ausländer von den Olympischen Spielen werden ihre Schichten bis in die alte Reichstadt, sie werden in ihrer Ausweisung auch den Reichsparteitag 1936 mit besonderer Kraft erfüllen.

In jedem Jahr zeigt sich Nürnberg uns anders, in jedem Jahr feiert man aber wieder ein Fest. Zwar ist dieses herrliche Meisterwerk mittelalterlicher Städtebau-

kunst kaum noch so schön, aber immer wieder findet man neue Bauwerke, die von alten Lieberleuten zum neu sich Nürnberg die große Bedeutung herstellen. Mit die schönen Parteitaghäuser im Zentrum der Stadt entleerte man ihres wilmehimischen Behanges, auf daß die wirklich edle Kunst zu den Menschen der Zukunft sprechen möge — und Nürnberg hat uns in unzähligen Jahren sagen von deutschem Geist und deutschem Können.

1927 — 1929 — 1933 — 1934 — 1935 — 1936 sind Jahreszahlen, die mit der Geschichte des Reichsparteitages verbunden sind, und die den Schicksal der Nation mit Nürnberg und dem Völkergemeinschaft verbunden sind als Wegweiser zu einer neuen Zukunft. In jedem Jahr fahren nun Hunderttausende von deutschem Volk zum Reichsparteitag, auf daß sie gekürt, mit neuem Mut, neuer Kraft und Zuversicht nach den Tagen der Wismut und Kongresse ihre Arbeit im großen Alltag aufnehmen können.

Nürnberg, in dem Göttern und Heute vereint sind, wird einer Schöpfung die deutsche Kraft und deutsche Stärke und deutschen Glaubens, ist einfach nicht mehr zu trennen von der Idee Adolf Hitlers. Eine Stadt wurde zu einem lebenden Teil der Nation, Nationalsozialismus und soll kommenden Generationen einmal das sein, was Bismarck für Preußen war.

Jucht, Härte, Gehorsam, Pflicht, Opfer, Treue, Wille zur Tat und Glaube an den Sieg sind das Geheimnis preußischen Aufstieges gewesen.

Jucht, Härte, Gehorsam, Pflicht, Opfer, Treue, Wille zur Tat und Glaube an den Sieg wurden von Adolf Hitler den jungen Formationen innerlich als unerwählter Geheiß des Denkens und Handelns.

Nürnberg kommt die nationalsozialistische Schwaugemeinschaft in der Führer und Treue, Pflicht und Form, Pflicht und Treue, Wille zu einer unerschütterlichen Einheit verbunden sind, zusammen, sich Rechenschaft zu geben über das alte Jahr und dem Führer neue Kräfte für die kommenden Monate entgegenzunehmen.

So werden wir Nationalsozialisten auch im Jahr der Olympischen Spiele hinter unterliegenden Namen und Standarten der deutschen Revolution zum Reichsparteitag nach Nürnberg marschieren, wie immer zum Einzug bereit, im Herzen des Reichstages.

Wer auf die nationalsozialistische Fahne schaut, weiß, daß er nur noch Deutschland gehört.

Gert Sachs.

Achtung, Nürnbergfahrer!

Verkehrsbeschränkungen während des Reichsparteitages

Nürnberg, 27. August. Die Organisationsleitung des Reichsparteitages 1936 gibt folgende Anordnung der Polizeidirektion Nürnberg-Zürich bekannt:

Der zu erwartende Reiseverkehr während des Reichsparteitages 1936 macht Verkehrsbeschränkungen für das Stadtgebiet von Nürnberg unbedingten notwendig.

Sperrezeit, Sperrgebiet

Die Verkehrsperre dauert vom Mittwoch, dem 9. 9. 1936, bis Dienstag, dem 15. 9. 1936, 2 Uhr. Das Sperrgebiet umfaßt den größten Teil der Stadt Nürnberg. Es ist umgrenzt im Westen durch den Ludwigskanal und die Ringbahn, im Norden durch die Ringbahn, im Osten durch die Krommen-Teutoburger-Bismarckstraße und die Ringbahn, im Süden durch die Ringbahn und den Hauptbahnhof. Während der Sperrzeit darf kein Fahrzeug in das Sperrgebiet einfahren oder im Sperrgebiet verkehren. Der Fernverkehr wird ungeleitet. An den Einreisungen von Nürnberg sind Partylöcher eingerichtet, wohin alle Fahrzeuge vertrieben werden.

Ausnahmen von der Sperrzeit

Täglich von 22 bis 10 Uhr dürfen Transporte aller Art mit Kraftfahrzeugen, Fuß-

wagen und Handwagen ohne besonderen Ausweis durchgeführt werden. Der Personenverkehr mit Kraftwagen ohne Ausweis ist tagsüber von 24-8 Uhr gestattet. Während dieser Zeit ist Fahrzeugen, die das polizeiliche Kennzeichen HN... tragen, auch die Einfahrt in das Stadtgebiet gestattet.

Am übrigen dürfen im Sperrgebiet nur solche Fahrzeuge verkehren, die besondere Genehmigungen besitzen. Die Fahrzeugbesitzer werden nur in beschränkter Zahl und nur von der Organisationsleitung des Reichsparteitages ausgesandt.

Radfahrverkehr

Der Radfahrverkehr zwischen Wohnung und Arbeitsstätte ist gestattet. Die Radfahrer müssen jedoch einen besonderen Durchfahrtsausweis besitzen. Der Zeitpunkt der Abgabe dieser Ausweise wird nach Mitteilung Radfahrer dürfen auch mit Ausweis die Altstadt, die Ringstraßen einschließlich der am Ring gelegenen Wäse und das Stadtgebiet nicht befahren. Nur solche Radfahrer, die eine besondere Genehmigung besitzen, dürfen auch nur in der Zeit von 22-10 Uhr, die Altstadt befahren. Sie dürfen aber die Ringstraßen nicht befahren, sondern nur über Kreuzungen.



Mitteldeutsche National-Zeitung

Neue Sonderbeilage
Zum Elbe-Schiffahrtstag 1936

Ausgabe Halle

Großangriff in Nordspanien

Sturm der Nationalisten auf Irun und San Sebastian - Ziel ist die Sperrung der französischen Grenze für rote Waffentransporte - Flucht des Präsidenten Azana?

Drahtbericht unseres Korrespondenten

Hendaia, 27. August. Die nationalitischen Truppen des Generals Mola haben am Mittwoch mit dem Großangriff auf die verzeifelt von den Notas verteidigten Städte Irun und San Sebastian an der Nordküste begonnen. Dieser Ansturm der Nationalisten wird von starken Artillerie- und Fliegerkräften sowie Tanks unterstützt. Man will endgültig mit der Eroberung dieser beiden schwer umkämpften Städte die spanisch-französische Grenze in die Hand bekommen, um weitere Waffentransporte für die Notas aus Frankreich zu unterbinden. Erst dann dürfte mit dem eigentlichen Sturm auf Madrid zu rechnen sein.

Von den Bergzügen jenseits der spanischen Grenze beobachtet unter Korrespondent die Schlacht in allen Einzelheiten. Der erste Angriff der nationalitischen Truppen richtete sich gegen einen roten Panzerzug, der aus seinen Maschinengewehren Kartentonnen auf Kartentonnen auf die Angreifer abfeuerte. In den Knäuten des Maschinengewehrfeuers richtete sich das Dröhnen der Flugzeugmotoren und der Granateneinschläge in den Weibern, die die Notas vor Irun in gute natürliche Deckung eingebaut hatten. Die nationalitischen Kolonnen begannen den Vorstoß nach Westen umgarn 8 Uhr. Die Verteidiger antworteten sofort mit Flugzeugangriffen. Nachdem das Infanteriefeuer schon seit Tagen anbauerte, regte in den frühen Morgenstunden heftiges Schützentruppen der nationalitischen Batterien, die Mola den Befehl zum Kampf gegen Irun gegeben hatte. Man konnte Tanks sich langsam gegen die Gasse vorziehen sehen, auf denen der rote Panzerzug fuhr. Wirkungslos hallte das Maschinengewehrfeuer an den Tanks ab.

In Schwarmlinie krochen die nationalitischen Truppen im Schuß der Tanks und Panzerminen über das Ufer. Dann überlegten die Batterien der Nationalisten, die nur etwa einen Kilometer hinter der Infanterie in Stellung fanden, Granaten gegen den roten Panzerzug und die Beschießungswerte von Irun zu schleudern. Die rote Verteidigung hatte gegen die Tanks und Panzerwagen Minenperlen errichtet. Sie verzögerten den Ansturm jedoch nur um kurze Zeit. Schwarmartig verließen die Tankmannschaften das gepanzerter Ansturm und setzten unter heftigem Feuer die Tanks sicher durch die Stadt.

Diesem Angriff hielt der rote Zug nicht stand. Der letzte Dampf auf und sog nach Irun zurück. Eine zweite engere Minenperle hielt den letzten Vorstoß der nationalitischen Truppen kurz vor Irun auf. Hinter dieser Perle hatten die roten Verteidiger ein Spreitzfeuer gelegt. Der Nachmittag wurde von dem roten Panzerzug vor der Stadt von nationalitischen Regierungstruppen zu säubern. Die nationalitischen Kolonnen bewiesen überall teilweise Überlegenheit und warfen die roten Weibchen auf die Stadt zurück.

Über 2000 dieser roten Weibchen sind auf über 1000 Meter umnähig machte und der starke Bombenbeschuß besonders die Fliegeraktivität bezeugen, hatten die Luftstreitkräfte der Militärgruppe nach den ganzen Vormittag über das rote Gebiet mit zahlreichen Bomben belegt.

In den Mittagsstunden schienen größere Panzerangriffe zu haben, was aus dem Geräusch und dem meistentig gräberischen Bomben zu erkennen ist, deren Entfernung nahe der französischen Grenze liegen. In der Morgens stürten die Häuser von dem Erzittern und das unangenehme Klagen der Weibchen beunruhigt die Einwohnerheit,

die fürchtet, daß sich eines dieser Flugzeuge bei der nächsten Sicht irren und Bomben auf französisches Gebiet fallen lassen könnte. Die französische Polizei hat alle Sicherheitsmaßnahmen ergriffen, um den Übertritt benachbarter Banden nach Frankreich zu verhindern.

in Spanien, Spanisch-Marokko, auf den Kanarischen Inseln und den Kanarischen Inseln als unter Blockade befindlich erklärt und fremden Handelschiffen unter Schutzwarnung den Zutritt verweigert, unter keinen Umständen anerkennen könne. Bei allem Verständnis für die gegenwärtige Lage müsse die amerikanische Regierung betonen, daß nach fester völkerrechtlicher Übung eine Blockade tatsächlich und wirksam durchgeführt sein müsse, um der blockierenden Nation ein Anrecht auf die Vernichtung fremder Schiffe zu geben.

USA verwahrt sich gegen die Notas

Scharfe Note an Madrid wegen der Blockade Washington, 27. August. Die amerikanische Regierung hat durch ihren Gesandten in Madrid, Regierung eine scharfe Note überreichen lassen. In ihr wird auf das Bestimmteste erklärt, daß Amerika den Schritt, durch den die marxistische Regierung alle Häfen

von den Marxisten erobert worden. Radio Sevilla erklärte, daß Präsident Azana in Madrid verlassen und sich nach Valencia begeben habe, da er seine Tätigkeit mehr läßt, das anarchistische Chaos in Madrid einzudämmen.

Unsere Schiffe in Spanien

Anerkennung für die heimkehrenden Streitkräfte Berlin, 27. August. Die zur Abholung in die spanischen Gewässer entsandten Schiffe haben den Dienst übernommen. Der Kreuzer „Eisprinz“ und die Torpedobote „Wolf“ und „Jaguar“ befinden sich in den nordspanischen Häfen Portugalete und Santander; der Kreuzer „Münchberg“ mit dem Besatzungsleiter der Luftfahrtruppenteile, Admiral Böhm, an Bord, hat in Alicante das Panzerschiff „Admiral Scheer“ abgelöst. Das Panzerschiff „Graf Spee“ und die Torpedobote „Greif“ und „Falk“ liegen im Hafen von Almeria, das Torpedoboot „Kondor“ weiter in Barcelona und das Torpedoboot „Möwe“ in Alicante.

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Generaladmiral Raeder, hat gefehrt den aus den spanischen Gewässern heimkehrenden deutschen Seestreitkräfte seine besondere Anerkennung ausgesprochen.

an gefallen?

er Wasser erhalten
des Korrespondenten

in Spanien, Spanisch-Marokko, auf den Kanarischen Inseln und den Kanarischen Inseln als unter Blockade befindlich erklärt und fremden Handelschiffen unter Schutzwarnung den Zutritt verweigert, unter keinen Umständen anerkennen könne. Bei allem Verständnis für die gegenwärtige Lage müsse die amerikanische Regierung betonen, daß nach fester völkerrechtlicher Übung eine Blockade tatsächlich und wirksam durchgeführt sein müsse, um der blockierenden Nation ein Anrecht auf die Vernichtung fremder Schiffe zu geben.

Gestern ist in Zweibrücken in der Pfalz Ernst Manderfeld hingerichtet worden, der wegen Mordes zum Tode verurteilt worden war. Manderfeld hat im Frühjahr 1935 seine Ehefrau vergiftet, so daß sie nach qualvollem Siechtum starb. Die Tat hat er bestritten, um seine Geliebte betrauen zu können.

Die französischen Talbot-Automobilewerke, die in einer Pariser Werkstatt liegen, sollten nach zweimonatiger Ferienszeit ihren Betrieb wieder aufnehmen. Die Werkleitung hat jedoch ihren taubend Irrebeherrn mitgeteilt, daß sie nicht in der Lage sei, die neuen französischen Talbot-Autos zu fragen und daher den Betrieb nicht wieder aufnehmen könne.

Bessere Fleischverförgung im Herbst

Drahtbericht unserer Berliner Schriftleitung Berlin, 27. August. Die Wünsche der Verbraucher in der Verförgung mit Fleisch nach bestimmten Fleischsorten können zur Zeit nicht voll befriedigt werden.

Zwar ist unter Schweinebestand um 2 Millionen Stück, das sind etwa 9 Prozent, größer als im Vorjahre, es fehlen jedoch gegenwärtig noch schlachtreife Schweine, da es im Wirtschaftsjahr 1935/36 nicht möglich war, wie in den Vorjahren, durch Einfuhren aus dem Ausland das knappe Futtermittel zu ergänzen. Durch das ungünstige Wetter ist die Ernte verzögert worden und dadurch fand der Landwirtschaft in diesem Jahr neues Schweinefleisch später als üblich zur Verfügung. Es kann jedoch ab Oktober mit einer wesentlichen Zunahme der Schweineanlieferungen gerechnet werden, da der Bestand an Schweinen vollkommen ausreichend ist und die Futterernte im ganzen gesehen gut ausfallen wird.

Bis zu diesem Zeitpunkt wird die Hauptvereinigung der deutschen Viehwirtschaft für eine möglichst gleichmäßige Verteilung der nordspanischen Schweine Sorge tragen durch Festlegung der Kontingentierung der Schlachtungen von 30 auf 70 a. S. Von der Reichsstelle für Tiere und tierische Erzeugnisse werden im übrigen für Verförgung der Hauptverbraucherplätze Schweine eingeführt und außerdem Schweine eingeleitet, die auf Grund der sorgfältig abgeschlossenen Schweinerverträge zur Verförgung stehen.

Durch den Weidetrieb wird die Rindfleischverförgung eine Erleichterung erfahren, da der sehr gute Stand der Weiden zu einer hohen Ausnutzung der Tiere führt. Da gegenwärtig Obst und Gemüse reichlich zu haben sind, wird die zur Zeit erforderliche mäßige Einschränkung des Fleischverbrauchs ohne Schwierigkeit möglich sein, besonders, da auch die Bevölkerung nach mehr zum Verzehr von Fischfleisch übergehen kann.

1000-Mark-Sperre aufgehoben

Die deutsch-österreichischen Vereinbarungen. Berlin, 27. August. Die am 12. August verapbarten Vereinbarungen zwischen dem Deutschen Reich und Österreich über die Regelung verschiedener Fragen des Reiseverkehrs und Zahlungsverkehrs sind vom österreichischen Generalen Herrn Zaunisch und vom Ministerialdirektor im Auswärtigen Amt Herrn Ritter sowie von den beiden Delegationsführern unterzeichnet worden.

Ferner wurde ein Abkommen über Passvereiichtungen im Kleinen Grenzverkehr unterzeichnet. Die bisherigen Reisevereiichtungen zwischen Deutschland und Österreich treten am 28. August außer Kraft.

Das Abkommen über die Zahlungsvereiichtungen im Warenverkehr zwischen dem Deutschen Reich und dem Bundesstaat Österreich (deutsch-österreichischen Bezahlungsabkommen), das Abkommen über den Reiseverkehr aus dem Deutschen Reich nach Österreich (Reisevereiichtungsabkommen), das Abkommen über Reisevereiichtungen im Kleinen Grenzverkehr und das Reiseabkommen über die Aufhebung der 1000-Mark-Sperre werden wir morgen veröffentlicht.

Zuwachs der AdZ-Flotte

Drahtbericht unserer Berliner Schriftleitung Motorschiff „Admiral“ für Helgolanderreisen Berlin, 27. August. Die AdZ-Flotte wird ein neues Schiff bekommen. Das auf der Memeler Schiffswerft erbaute Motorschiff „Admiral“ wird vom 29. August ab der AdZ-Kreis durch Freude zur Verfügung stehen.

Das Motorschiff besitzt eine Geschwindigkeit von 15 Knoten und ist mit vorbildlichen Ausstattungs- und Besatzungsgeräten versehen. Mit dieser Neuzugabe wird die Hamburger Helgolanderflotte erheblich vergrößert.



Vertical text on the left margin, likely a table of contents or index.