

## Für eilige Leser

\* Außenminister Bed ist am Freitag aus Brüssel nach Warschau zurückgekehrt. Für Mitte März wird nunmehr der Gegenbesuch des belgischen Ministerpräsidenten und Außenministers van Zeeland in Warschau erwartet. Wie verlautet, soll der 18. März für diesen Besuch in Aussicht genommen sein.

\* Der österreichische Botschafter Starhemberg ist vom italienischen Regierungschef empfangen worden.

\* Sieben Mitglieder des Abgeordnetenhauses von Libanon überreichten dem französischen Oberkommissar von Syrien, de Martel, und dem Staatspräsidenten von Libanon eine Denkschrift, in der sie den Abschluß eines Staatsvertrages zwischen Frankreich und der Republik Libanon und die Anerkennung der Vollautonomie fordern sowie die Mitgliedschaft Libanons im Völkerbund.

ters bzw. der M.-Anwärterin, für D3, mindestens zwei und höchstens sechs Monate, für M. drei Monate.

Bei der Zuteilung zu einer Einheit wird auf eine altersmäßig möglichst ausgeglichene Zusammensetzung dieser Einheit geachtet.

Es soll damit der Grundstein zu einem jahrgangsweisen Aufbau des Deutschen Jungvolks gelegt werden. Vom Tag des Probendienstes an beginnt der Dienst der neuereitenden Jungen und Mädchen, deren Pünktlichkeit, geistige und körperliche Reife während der Probendienstzeit besonders überprüft wird. Während der Probendienstzeit hat der bzw. die Neueitrende jeden Dienst mitzumachen, wobei nur Krankheit als Entschuldigung gelten kann.

Diese Probendienstzeit setzt sich aus wöchentlich einem Heimmachmittag, monatlich in der Regel zwei Fahrten, sowie aus monatlich zwei Appellen der D3-Anwärter, bzw. sechswöchentlich einem Appell der M.-Anwärterinnen zusammen. Die HJ-Verficherung gilt bereits während der Probendienstzeit.

Während der Probendienstzeit werden die D3-Anwärter und Jungmädchen-Anwärterinnen ärztlich auf ihre Eignung untersucht. Die endgültige Aufnahme kann nur erfolgen, wenn das Tauglichkeitszeugnis des zuständigen Arztes vorliegt.

Nach bestandener Pimpfenprobe dürfen in das D3 nur die Jungen aufgenommen werden, die im Gesundheitspaß den Vermerk „tauglich“ oder „bedingt tauglich“ haben. Bei der ärztlichen Untersuchung können Jungen des Jahrganges 1926 aus gesundheitlichen Gründen (körperliche Schwäche usw.) auf ein Jahr vom Eintritt in das D3 durch Vorbruch bei farteimäßiger Erfassung zurückgestellt werden. Die ärztliche Untersuchung der M.-Anwärterinnen geschieht entsprechend der der D3-Anwärter. Eine Zurückstellung der Mädchen des Jahrganges 1926 aus gesundheitlichen Gründen kann ebenfalls wie bei den Jungen erfolgen.

Aufnahmegebühren und Beiträge werden bei Beginn und während der Probendienstzeit nicht erhoben. Erst von dem Zeitpunkt der Aufnahme an gelten uneingeschränkt die seitens des Verwaltungsamtes der Reichsjugendführung festgesetzten Bestimmungen einschließlich der Bestimmungen über Erleichterung der Beitragszahlung. Die geldliche Frage wird bei der Probeaufnahme bzw. Aufnahme in das D3 und die M. unter keinen Umständen als Hindernisgrund auftreten.

Während der Probendienstzeit ist der Pimpf- und das Jungmädchen berechtigt, den Dienstanzug des D3, bzw. die Bundestracht der M. zu tragen, wobei der Pimpf diesen jedoch ohne Fahrtenmesser, HJ-Abzeichen und Schulterstreifen trägt, bis er hierzu auf Grund der abgelegten Pimpfenprobe berechtigt ist. Bedürftige werden mit Hilfe der Nationalsozialistischen Volkswohlfahrt eingekleidet. Hierzu erlassen die Gebiete und Obergauen im Einvernehmen mit dem Organisationsamt weitere Bestimmungen.

Nach Ableistung der Probendienstzeit werden die D3-Anwärter und M.-Anwärterinnen feierlich in das D3, bzw. die M. aufgenommen. Die in das Deutsche Jungvolk und die Jungmädchenstaffel aufgenommenen Jungen und Mädchen bilden jahrgangsweise Einheiten, so daß z. B. zukünftig alle zehn- und Elfjährigen eines Ortes oder Stadtteiles in einer Einheit zusammengefaßt werden. Unmittelbar nach der Aufnahme beginnt der regelmäßige Dienst der Pimpfe und Jungmädchen, und damit ihr Weg durch die Schule der Nation.

## Stellt Lehrlinge ein!

**Aufruf an alle Betriebsführer und Lehrmeister.**

Getragen von der Erkenntnis der Bedeutung einer geregelten Berufsarbeit für die deutsche Jugend, die Ostern 1936 die Schule verläßt, und erwachsen aus der Sorge für die Sicherstellung eines ausreichenden und leistungsfähigen Nachwuchses für die deutsche Volkswirtschaft, haben die zuständigen Reichsministerien sowie der Leiter der Deutschen Arbeitsfront, der Reichsjugendführer und der Präsident der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung folgenden Aufruf erlassen:

„Auch in diesem Jahre möchten die Ostern zur Schulentlassung kommenden Jugendlichen pünktlich am 1. April ihre berufliche Ausbildung beginnen. Viele wollen später als tüchtige Facharbeiter, Gesellen oder Meister in Handwerk und Industrie tätig sein, viele wollen im Handel und in der Verwaltung von privaten und öffentlichen Betrieben arbeiten, viele auch die Hand an den Pflug legen.

Alle wollen sie einmal als Arbeiter der Stirn oder der Faust ihrem Volke dienen. Alle wünschen daher nichts sehnlicher als Lehrstellen und Ausbildungsplätze, in denen sie sich auf diese Arbeit für Staat, Volk und Wirtschaft vorbereiten können.

Soll dieses gesunde Drängen der deutschen Jugend nach beruflicher Ausbildung nicht vergeblich sein, dann ist es notwendig, daß Betriebsführer, Lehrmeister und die verantwortlichen Stellen der öffentlichen Verwaltung alle geeigneten Lehrstellen und Ausbildungsplätze verfügbar machen und sie schnellstens den Berufsberatungsstellen der Arbeitsämter melden. Dann ist zu hoffen, daß jeder Jugendliche den ersehnten Lehrplatz findet, und daß für jeden Beruf und jeden Betrieb der notwendige und geeignete Nachwuchs sichergestellt wird.

Im Zusammenwirken der Arbeitsämter mit Eltern, Schule und Arzt, mit Hitler-Jugend, Deutscher Arbeitsfront, mit Vertretern der Berufe und Betriebe ist durch Monate hin eine gewaltige vorbereitende Arbeit geleistet worden. Trotzdem ist der Bedarf an Lehrstellen noch nicht gedeckt.

An die gesamte deutsche Wirtschaft, an die Bauernschaft und die maßgebenden Behörden wenden wir uns daher mit der Aufforderung, auch auf diesem Gebiete ihre Pflicht zu tun.“

# Gegenseitiges Vertrauen

### Englische Wirtschaftsvertreter in Berlin

Berlin, 7. März.

Am 6. März besuchte der Vizepräsident der Internationalen Handelskammer, Lord Riverdale of Sheffield, mit mehreren Vertretern des britischen Wirtschaftslebens die Deutsche Gruppe der Internationalen Handelskammer. Lord Riverdale, der frühere Sir Arthur Balfour, ist in der Internationalen Handelskammer ein unermüdlicher Vorkämpfer für einen freieren Warenaustausch unter den Völkern und für die Beseitigung der vielen Handelshemmnisse.

Das Präsidium der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer veranstaltete zu Ehren der englischen Gäste einen Empfang, an dem auch die Reichsminister Freiherr von Neurath und Reichsbankpräsident Dr. Schacht teilnahmen.

**Reichsbankpräsident Dr. Schacht**

führte in einer Ansprache aus, wie wichtig es sei, wenn führende Geschäftsleute aus den verschiedenen Ländern zur vertrauensvollen Aussprache zusammenkämen. Er habe den dringenden Wunsch, daß die wirtschaftlichen Beziehungen der Völker geordnet würden. Nur dadurch sei es möglich, den Wohlstand der Nationen zu fördern. Er begrüße es, daß in der Internationalen Handelskammer die Geschäftsleute der Welt offen und in gegenseitigem Vertrauen zusammenarbeiten. Die Internationale Handelskammer habe in der Vergangenheit das große Verdienst gehabt, daß sie Freundschaft und Vertrauen unter den Kaufleuten gefördert und aufrecht erhalten habe. Er hoffe, daß das durch diese Zusammenarbeit entstandene Vertrauensverhältnis sich auch auf die Zusammenarbeit der Völker ausdehnen möge. Er bat die anwesenden Vertreter der Internationalen Handelskammer, in diesem Geiste weiter zu arbeiten und nicht müde zu werden. Dr. Schacht wies auch auf den 1937 in Berlin stattfindenden Kongreß der Internationalen Handelskammer hin. Deutschland freue sich, wenn zahlreiche ausländische Freunde zum Besuch nach hier kämen.

## Englands Luftaufrüstung

### Verdoppelung des Haushalts der Luftwaffe.

London, 7. März.

Als letzter der drei Wehrhaushalte wurde der Voranschlag des Finanzjahres 1936 für die englischen Luftstreitkräfte bekanntgegeben. Die hierfür in Aussicht genommenen Ausgaben belaufen sich ausschließlich der auf Grund des Weißbuches noch zu erwartenden Nachtragshaushalte auf insgesamt 43,5 Millionen Pfund, was gegenüber dem Vorjahre einer Erhöhung um über 14,3 Millionen Pfund entspricht. In dieser Ziffer sind rund 3 Millionen Pfund für die Marine-Luftwaffe enthalten.

Wenn man bedenkt, daß der Haushaltsplan des Vorjahres sich ursprünglich auf rund 23,8 Millionen Pfund belief, da die im Mai beschlossenen Luftaufrüstungsmassnahmen durch Nachtragshaushalte gedeckt wurden, so stellt der neue Voranschlag fast eine Verdoppelung dar.

Die Stärke der Luftstreitkräfte beträgt 50 000 Mann (Erhöhung rund 5000 Mann). Nach Durchführung des im

vorigen Mai beschlossenen Aufrüstungsprogramms sowie der im Weißbuch enthaltenen Vorschläge werden die englischen Luftstreitkräfte im Heimatgebiet 129 Geschwader von insgesamt 1750 Frontflugzeugen umfassen. Die entsprechenden Ziffern waren am 1. April 1935 53 Geschwader mit insgesamt 580 Frontflugzeugen.

## Einigung im Unterausschuß der Flottenkonferenz

London. Der Unterausschuß der Flottenkonferenz für qualitative Fragen einigte sich am Freitag auf eine Formel für die Schlachtschiffe und für die Zone zwischen Kreuzer und Schlachtschiff, innerhalb der keine Neubauten erfolgen sollen. Die italienische Abordnung machte gewisse Vorbehalte.

Dieser Vereinbarung zufolge sollen die Großkampfschiffe auf 35 000 Tonnen mit 14-jährigen Geschüssen begrenzt werden, vorausgesetzt, daß alle Unterzeichner des Washingtoner Vertrages bis Ende dieses Jahres sich mit diesen Ziffern einverstanden erklären.

Die Frage der Schlachtschiffbegrenzung soll im Jahre 1940 neu erwogen werden. Die Zone, in der keine Neubauten erfolgen sollen, wird zwischen der Höchstgrenze für Kreuzer (8000 Tonnen) und der unteren Grenze für Schlachtschiffe (17 500 Tonnen) liegen. Der Unterausschuß, der am Montag wieder zusammentreten wird, wird nunmehr seinen Bericht zur Weiterleitung an den Hauptausschuß der Konferenz vervollständigen.

## Amerikanische Flottenabordnung verschiebt Heimreise

London. Im Hinblick auf die auf der Flottenkonferenz erzielten Fortschritte hat die amerikanische Abordnung, die ursprünglich am 12. März zurückreisen wollte, ihre Abfahrt verschoben.

Nach Ansicht von Press Association sei es allerdings nicht wahrscheinlich, daß bereits in der kommenden Woche mit der Beendigung der Konferenzarbeiten durch den Abschluß eines Vertrages gerechnet werden könne, doch dürfe dies voraussichtlich in verhältnismäßig kurzer Zeit der Fall sein.

## Japans Militär lehnt ab

### Auch Hirotas Kabinettsbildung gescheitert.

Tokio, 7. März.

Die Bemühungen Hirotas zur Bildung eines Kabinetts sind als gescheitert anzusehen, da die Armee die Mitarbeit verweigert. General Terauchi hat die Übernahme des Kriegsministeriums abgelehnt. Er begründet seinen Entschluß damit, daß er nach seinen Besprechungen mit den zuständigen Männern der Armee in der Zusammenlegung des geplanten Kabinetts keine Erneuerung der Staatspolitik sehen könne, wie sie von der Armee gefordert werde.

Wie die Agentur Domei berichtet, sieht die Armee im neuen Kabinetts keine starke einheitliche Regierung. Die neuen Minister werden als „Überbleibsel überlebter Anschauungen“ bezeichnet, mit denen man Krisenzeiten nicht überwinden könne. Da somit die Bedingungen Terauchis unerfüllt geblieben seien, habe er ablehnen müssen. Besonders habe die geplante Befehlsgebung des Innenministeriums mit Kawasakis, der Parteipolitiker sei und der Minseito angehöre, Anstoß bei der Armee erregt.

# Zulassungsfahrt des „L3 129“

Friedrichshafen, 7. März. Das neue Luftschiff „L3 129“ unternahm am Donnerstag seine dritte Fahrt, die behördliche Zulassungsfahrt. Das Luftschiff stand wieder unter der Führung von Dr. Eckener. Die Zulassungsprüfung wurde von den Mitgliedern der Prüfungsstelle für Luftfahrzeuge im Reichsluftfahrtministerium, an ihrer Spitze Oberstleutnant Breithaupt, abgenommen. An Bord befanden sich nach nahezu 100 Berlinern, darunter wieder sämtliche Luftschiffpiloten, Ingenieure und das ganze Personal. Wiederum wurden alle technischen, meteorologischen und physikalischen Versuche wie Steuereigenschaften, Peilungen, Wind- und Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen, ferner auch die Neufonstruktion der Landeräder erneut durchgeprüft.

Das Luftschiff ist nach etwa 3 1/2 stündiger Fahrt auf dem Wertgelände glatt gelandet. Die Landung erfolgte bei strömendem Regen. Es war ein phantastischer Anblick, als das Luftschiff durch die Regenwolkenwand durchstieß und wie ein Nebelgeipenst plötzlich über dem Wertgelände erschien.

## Probeflüge hochbefriedigend ausgefallen

**Das Urteil Dr. Eckeners**

In majestätischer Ruhe liegt das Luftschiff „L3 129“ wieder in der Halle. Auf seinen Probeflügen hat es seine Manövrierfähigkeit bewiesen. Die Abnahmekommission ist hochbefriedigt gewesen. Erst für Mitte nächster Woche ist die nächste Probefahrt angesetzt; möglicherweise wird es schon die große Deutschlandfahrt sein, auf der das stolze Luftschiff unzähligen Volksgenossen gezeigt werden soll.

Anschließend an die Zulassungsfahrt gewährte Dr. Eckener dem nach Friedrichshafen entsandten Vertreter des DNB eine Unterredung.

Auf die Frage, wie er die drei Probefahrten beurteile, erklärte Dr. Eckener mit höchster Befriedigung: „Sie sind über alle Erwartungen gut ausgefallen. Das neue Schiff ist viel ruhiger, seine Motore arbeiten wesentlich geräuschloser als bei irgendeinem anderen Schiff. Seine Vibration ist kaum zu bemerken, nicht einmal in den Teilen, die den Maschinen am nächsten liegen, also auch nicht in den Maschinengehäusen. Besonders bemerkenswert ist, wie ruhig und sogar ohne Vibration während der Fahrt die Stabilisierungsfächer liegen, was insofern hauptsächlich erziehllich ist, als sie hinten am Schiff die am meisten beanspruchten Teile sind.“

„Was halten Sie, Herr Dr. Eckener, von der Bezeichnung „fliegendes Hotel“?“

„Ich möchte dazu feststellen, daß auch die Passagierräume nicht mehr von zu starken Geräuschen und Erschütterungen erfaßt werden. Sie sind außerordentlich ruhig, viel ruhiger als der beste Schlaftwagen.“ Ich lächelte hinzu. „Abgesehen von der fast absoluten Geräuschlosigkeit aber ist besonders hervorzuheben sowohl die

ruhige Lage in der Luft als auch die hervorragende Steuerfähigkeit des Schiffes.“

„Hatten Sie bereits Gelegenheit, das Luftschiff bei ausgesprochen böigem Wetter auszuprobieren?“

Dr. Eckener meinte hierzu, daß das Wetter während der letzten Tage nicht gerade schön gewesen sei. „Wir hatten für kurze Zeit mit einigen Böen zu tun. Ein ausgesprochen böiges Wetter mit starker Turbulenz der Luft war jedoch nicht vorhanden; diese Probe aufs Exempel wird das Schiff noch zu bestehen haben.“

Ueber die Geschwindigkeit befragt, betonte Dr. Eckener unter anderem: „Die Geschwindigkeit scheint sehr gut zu sein. Genaue Zahlen hierüber möchte ich noch nicht bekanntgeben, da noch nicht festgestellt, ob die Instrumente bis zur letzten Erprobung eingestrichelt sind. Jedenfalls ist die Geschwindigkeit wesentlich höher, als wir erwartet haben. Während zwanzig Minuten Fahrtdauer wurde heute die Geschwindigkeitshöhe gemessen, die ungefähr bei achtunddreißig Sekundenmeter liegen dürfte.“

Zum Schluß teilte Dr. Eckener noch schmunzelnd mit, daß er heute als blinder Passagier die Fahrt mitgemacht habe und sich erst nach einer Stunde zur allgemeinen Ueberprüfung in der Führergondel gezeigt habe.

Direktor Kapitän Lehmann erklärte, daß die Navigation fabelhaft geklappt habe und er mit ihr sehr zufrieden sei; auch die Abnahmekommission sei von dem heutigen Tag hochbefriedigt. Im übrigen seien am Freitag keine neuen Probefahrten veranstaltet, sondern nur die Exerzitien der ersten Fahrten für die Abnahmekommission durchgeführt worden. Das Luftschiff habe zwischen Konstanz und Friedrichshafen gekreuzt und sei über die Bodenseegegend nicht hinausgekommen. Während des größten Teiles der Fahrt habe Regen vorgeherrschet.

Endlich stellte Diplomingenieur Knut Eckener, der Leiter der Montageabteilung des Luftschiffbaues, mi Begeisterung fest: Dieses Luftschiff „L3 129“ ist das beste Schiff, das wir jemals in den Fingern gehabt haben. Die Fahrt war trotz des Regens fabelhaft.

## Beisetzung der Großfürstin Kyrril

Die Beisetzung der in Amorbach verstorbenen Großfürstin Kyrril von Rußland erfolgte in der Familiengruft des herzoglichen Hauses Sachsen-Coburg und Gotha. Großfürst Kyrril, der mit den anderen Familienmitgliedern der Verstorbenen aus Saint-Briac gekommen war, verweilte am Sarge seiner Gattin. Die Trauerfeier selbst fand in der Kapelle des Mausoleums statt. Der Geistliche der russischen Kirche in Wiesbaden leitete die Feier, die umrahmt war von Gesängen des russischen Kirchenchores in Wiesbaden. Nach dem Trauergottesdienst wurde der reich mit Blumen und Kränzen geschmückte Sarg in der linken Bestattungshalle beigelegt, wo bereits die Eltern und der Bruder der Fürstin ruhen. An der Feier nahmen zahlreiche in- und ausländische Fürstlichkeiten teil.