

Der Ostpreußische

Reiseführer

Das Reiseland Ostpreußen

Aus dem Inhalt:

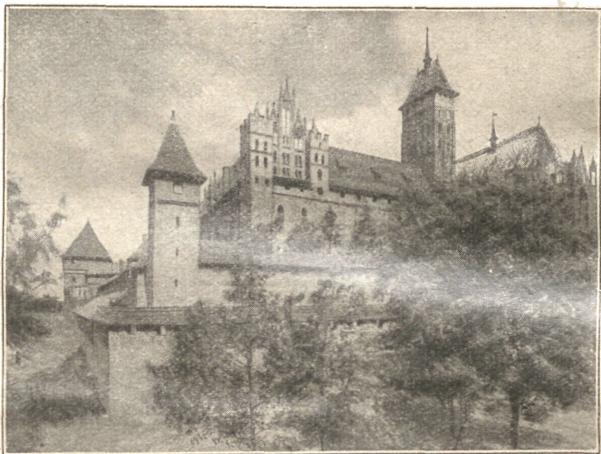
- Das Reiseland Ostpreußen
 Von Agnes Miegel
- Ostpreußens Fremdenverkehr
 Von Landeshauptmann Dr. jur. Blunk
- Die ostpreußische Verkehrslage
 Von Otto Weber-Krohse
- Der Kraftpostverkehr in Ostpreußen
 Von Reichspostdirektions-Präsidenten Pg. Nutrum
- Seedienst Ostpreußen
 Von Oberregierungsrat Dr. Bodo Ebhardt
- „Tannenberg“, der neue Schnelldampfer des Seedienst
 Ostpreußen
 Von Oberregierungsrat Dr. Bodo Ebhardt
- Schule, Elternhaus und Fremdenverkehr
 Von Direktor Paul Kefels
- Schülerreisen als Erziehungs- und Bildungsmittel
 Von Studienrat Dr. Martin Boldt
- Ostropa 1935 — Königsberg Pr.
 Von Prof. P. Heinke



Das Reifelnd Ostpreußen / Von Agnes Miegel.

Das Weichselland

Wenn du nach Ostland fährst wie deine und unsere Vordäter, dann grüßt dich als erste an der Schwelle Ostpreußens die Marienburg. Schon von der Nogatbrücke, über die der lange Zug fährt, der dich von der Weichselbrücke bei Dirschau durch das fruchtbarste ostdeutsche Bauernland, das Werder, trug, siehst du über dem breiten, heute leeren Strom den riesigen roten Backsteinbau, mit dem funkelnden Dach des Hochschlosses. Keine andere



Die Marienburg

Burganlage Deutschlands läßt sich an Größe, an Schönheit, an geschichtlicher Bedeutung mit dieser Burg, dem Hochmeisteritz des Deutschen Ordens vergleichen, der von der Weichsel her dieses stärkste deutsche Grenzland germanischer Kultur mit seinem Schwert und seiner weisen Führung dem deutschen Bauern und Bürger zurückgewann. Weichselaufwärts von der blühenden Laubengangstadt Marienburg dehnen sich Wiesen und Kornfelder, — Land, das deutscher Pflug und Spaten in siebenhundertjähriger Arbeit der Urgewalt des Wassers abrang und es mit mühsam gebautem, sorgsam bewachtem Weichsel schirmte. Weit über ihn, über deutsches und verlorenes Land, über unsern einzigen Zugang zum Strom blickt das mächtig in diesem Boden verankerte Ordenschloß von Marienwerder.

Frische Nehrung und Haffküste

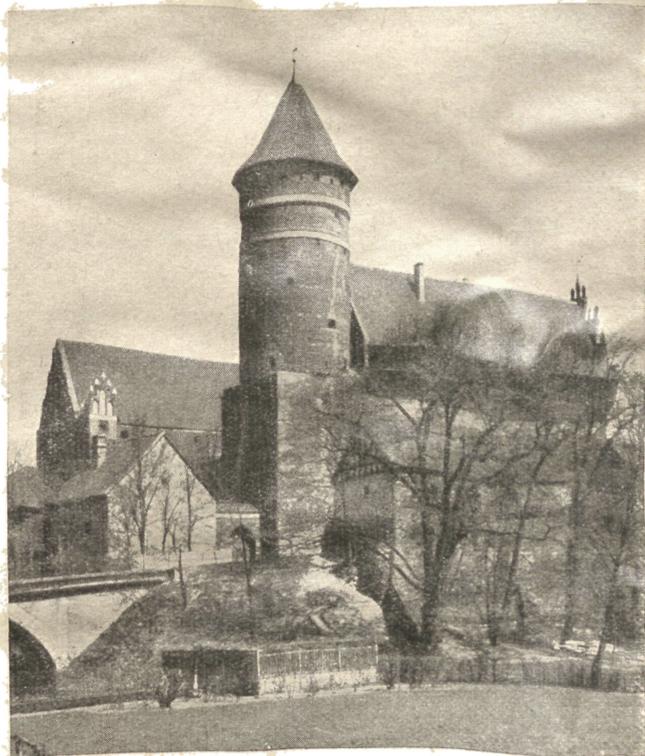
Elbing ist die zweitgrößte Stadt Ostpreußens und die älteste. Das niederdeutsch rührige Schiffsbauerkind des Deutschen Ordens und der Lübischen Hanse, das getreu Lübisches Recht und Bauart bewahrte in hohem Giebelhaus, bewahrte auch stolze Erinnerung an seine Ahnin Truso, die uralte Handelsstadt am heut verschifften Draußensee, wo die Drachenboote der Nordmänner mit Goten und später Litthen — Pruzzen Handel trieben. Der Wasserweg zum Haff führte einst wie heut vorbei an blühender Stadt und hämmernder Werft, an fachwerkbuntem Bauernhaus und weiten Wiesen. Das Tief zerschneidet den waldigen Dünenzug der Frischen Nehrung damals, wo heute der reizende, kiefernnumrauschte Badeort Rahlberg-Viep liegt. Gleich blieb der weite Blick über die Ostsee, gleich der unvergleichlich liebliche zu dem Höhenzug drüben, dem Obstgarten Ostpreußens, wo die lichten Buchenwälder und Birkenalleen von Succase und Cadinen leuchten und die Haffuferbahn am Löpferort Tolkemit vorbei nach Frauenburg führt, dessen Dom turm- und türmchengekrönt mit funkelnden Dächern festlich über der Stadt liegt, wie zu Zeiten seines Domherrn Kopernikus. Weit übers Haff bis zum Seekanal schwingt das mächtige Geläut des Braunsberger Domturmes vorbei an der Ruine Balga, die wie Lochstädt drüben Schlüsselburg der Pregelmündung war, deren Pflichten heut die Vorkenstadt Pillau am Tief ausübt, an deren Mole die weißen schönen Schiffe des Seedienstes Ostpreußens anlegen.

Das Oberland

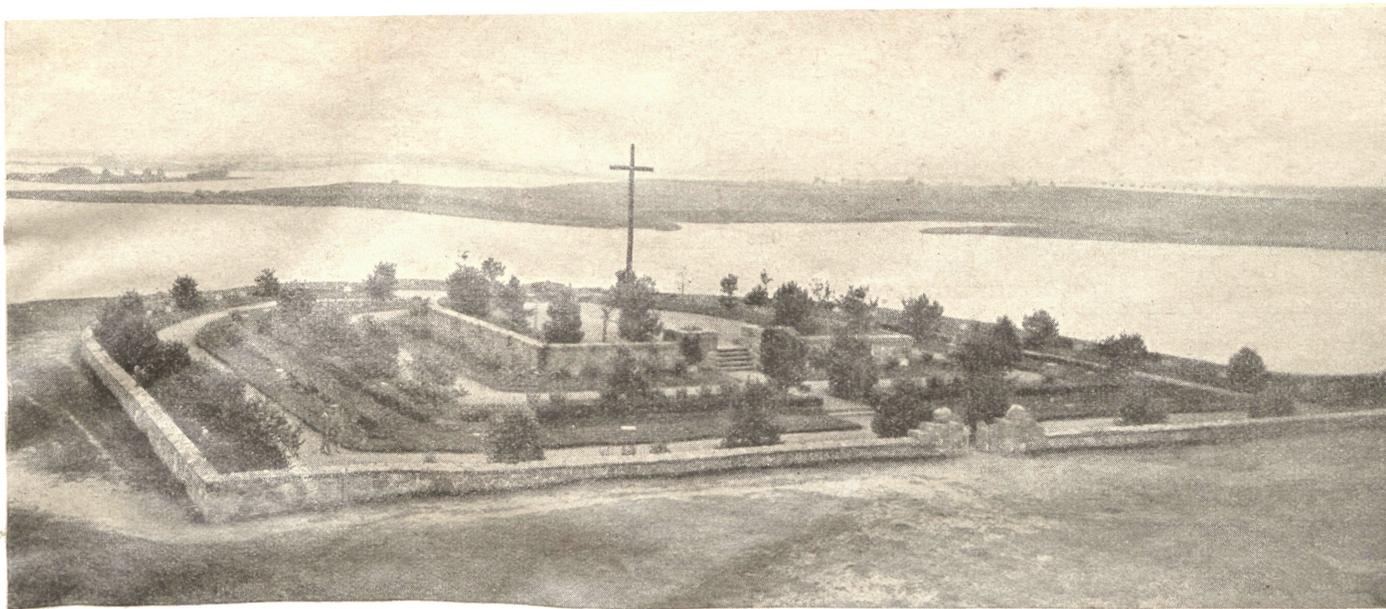
Der Wasserweg der bunten Paddelboote, die von Elbing durch den Oberländischen Kanal nach Osterode am Drewenzsee gleiten, folgt dem uralten Bernsteinweg östlicher Händler, den über waldigen Hügellamm und Knüppeldamm im Moor die mächtigsten Ostgermanenstämme, südwärts von hier abwandernd, zogen. Durch das Wildvogelreich des verkrautenden Draußensees, an sprosser-durchflungnem Gutsgarten, an fleißigen Sägmühen, an den Laubenhäusern der Dorfgehöfte gleitet das Boot vorbei durchs grüne Oberland. Ueber blühenden Schwertkitten am Ufer dunkeln die alten Linden der Heerstraße, die Napoleons Armee und Hindenburgs graues Heer zogen. Kleine Ordensstädte mit wehrhaften Wällen und Burgkirchen stehn auf den Hügeln, Fohlgärten, Herdetränke und endlose Roggenschläge wechseln mit stillen Seerosenflächen und lichten Buchenwäldern. Ueber den Schienenweg der „Geneigten Ebenen“, die ein Ostpreuße erfand, um die Seen des alten Hoderlandes mit denen Masurens zu verbinden, geht es südwärts an den Kiefern des Thardener Sees entlang, deren Holz im Ausland berühmt ist, zu den schönen Städten und Schlössern unten um Deutsch-Eylau, wo auch Neudeck liegt, Stammhaus und Sterbehaus Hindenburgs.

Das Ermland

Wohlhabend durch die treue Erdverbundenheit seiner frommen Kinder und ihren zähen Fleiß dehnt sich das Ermland von Frauenburg bis zur prächtigen barocken Wallfahrtskirche von Heiligelinde bei Rößel, von Bartenstein, das schöne Hügeltal der raschen Alle aufwärts bis zu Allenstein, der festlich prächtigen, lebhaften Stadt um die große rote Ordensburg. Im Dialekt und der Bauweise seiner reichen Dörfer und Städte mit den Laubengängen ist diese Tochtergründung der fränkischen Siedler aus Schlesien ebenso wie in der Lieblichkeit ihrer Hügellandschaft nachbarlich dem Oberland verwandt. Sein Herz ist Heilsberg, dessen Bischofsitz mit dem unvergleichlichen Remter heute neu zu edler Schönheit erwacht. Wildig wie dieses Siedel, dessen deutsches Kapitel in schwersten Kriegsnotén treu zu deutscher Art und Sache stand, sind die Ordensburgen von Allenstein und Rößel, überall zeigen die Heimatmuseen darin von der werkfrohen Tüchtigkeit des lebensvollen Stammes.



Allensteiner Schloß

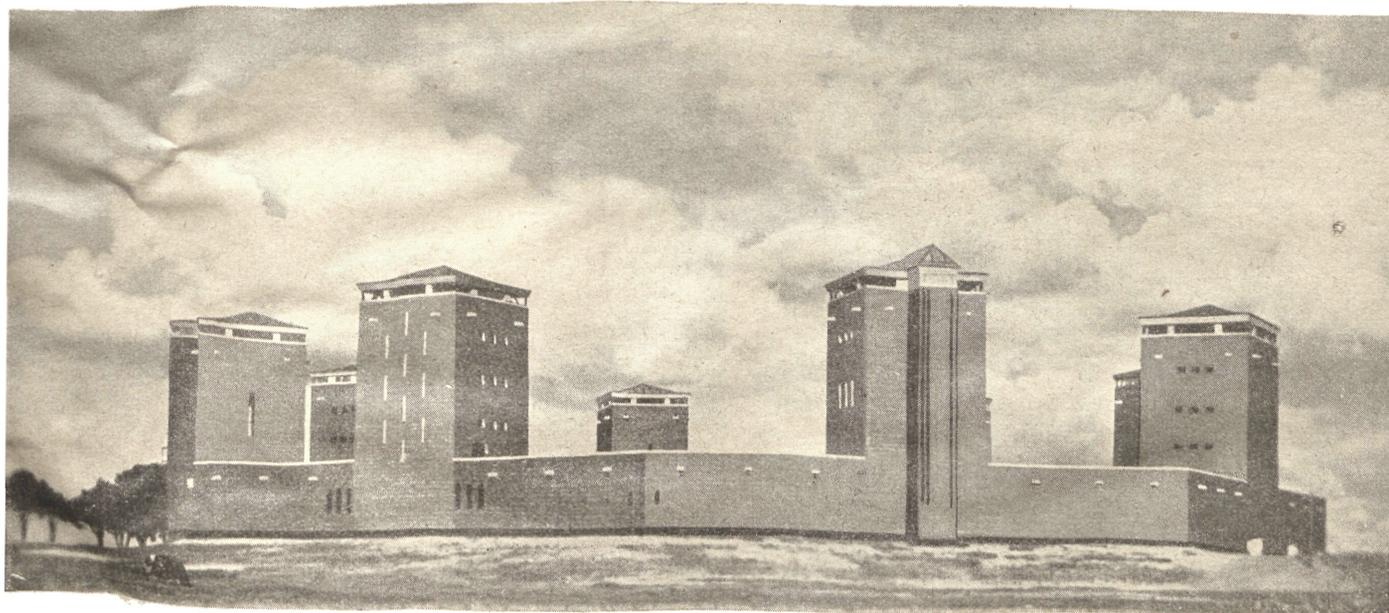


Heldenfriedhof am Schwenzaitsee

Masuren

Masuren — mit den langgezogenen Wällen seiner Moränenkuppen, mit den weiten Seeflächen, mit der dunklen Unendlichkeit seiner Waldheiden liegt es schirmend um den Süden und Südosten Ostpreußens. Von all den umkämpften Feldern des Grenzlandes hat kein Boden so viel Blut getrunken wie dieser. Gegen alle Stämme des Ostens hat hier der Deutsche, der Germanie, von je gekämpft. Ein Heldensang deutscher Tapferkeit sind die hohen Kreuze der Heldenfriedhöfe vom Schwenzaitsee bis Frögenau. Ein Ehrenkranz, stehn sie um das mächtige Turmmal von Tannenbergs, wo der reißige Heerführer, der Sohn und Befreier dieses Landes schweigend zur Ruhe getragen wurde. Aber keine Kriegsnot, keine Bauernnot hat je die Lebenskraft, die zukunftsgewisse Gläubigkeit dieses Stammes gebrochen, nicht von erstandenem Hof, aus neuer Herrschaft zur Erntezeit, wenn die goldenen Hocken der Hüggelfelder überm See eingefahren sind, das frohe Lied des „Blon“. Der Masure ist der sangesfroheste der gern jingenden Ostpreußen, mit vielen schönen Volksliedern bewahrt er getreu Vortäterbrauch, Holzbau und Webart. Bewahrt eine durch nichts erstickte Lebensfreude, so wie das Wappen der wiedererstandenen See- und Inselstadt Lyck das silberne Kreuz vom Halschmuck der Stomandstochter bewahrt, den hier der Boden wiedergab. Prachtliebend, tapfer, der Pferdezuucht und Falkenbeize kundig war das

Herzogshaus der Sudauer und ihr Volk. Noch heute blüht hier, wie in ganz Ostpreußen, die Pferdezuucht, Hof an Hof zeigt es. Ueberall in dem schönen Land an den Seebuchten liegen die Herbergen für die wandernde Jugend, liegen neue hübsche, neuzeitliche Gaststätten in den Städten und an den Seen. Nicht neben dem menschenquirlenden Leben der bunten Terrassen von Rudczanny glänzt der Inselrieden des Niedersees, fließt nigenstill und klar die schöne Krutinna. Weiße Dampfer, bunte Boote, Fischertähne, weiße Segeljachten geben der Seenlandschaft mit ihrer starken, nordischen Farbigkeit den Hauch ständiger Festlichkeit. Unvergeßlich bleibt die Erinnerung an einen lichten Mitsommerabend, lindenduftend, am Seglerhafen von Löhen. Unvergeßlich ein frostklarer, funkelnder Wintermorgen dort oder bei Jägerhöhe-Angerburg, wenn die Segelschlitten übers Eis gleiten, von den schimmernden Hängen aus dem Urwald die Schneeschuhläufer sausen. Unvergeßlich aber auch die stille Predigt der Ruhmeshalle in der Feste Boyen, der Verteidigerin Löhens. Und immer wieder unvergeßlich über allem Ernst, über der immer gegenwärtigen großen Vergangenheit dieses Landes, in das wie ein Glockenton die Erinnerung an den Tag der Abstimmung schwingt, — seine strahlende Lebensfreude, die kindlich heitere, die sich an den irdischen Gaben erfreut, vom berühmten Schwarzbrot bis zu all den guten Dingen, die die Bauernwagen mit den flinken



Das Tannenbergs-National-Denkmal

Pferdchen zu den riesigen Marktplätzen — der von Treuburg ist der größte — bringen, bis zu der geräucherteren Maräne, der Berühmtheit Nisolsaisens!

Königsberg und Umgebung

Königsberg. Haupt- und Residenzstadt nennt sie sich — und welche Stadt täte das mit solchem Recht wie sie, das Ordenskind, Herz und Haupt ihres Ostlandes, gewappnete Wächterin von Hafen und Pregelmündung, Schirmherrin der Gaue Samland und Natangen? Mit der Wucht ihres grauen Ordenschlosses, das wie eine Schatzkammer die alte Krönungskirche der Preußenkönige, die reichen Sammlungen birgt (und die berühmteste Weinstube des Ostens, das „Blutgericht“), liegt sie über den Hügeln der alten Stadt, die längst den Ring ihrer Wälle sprengte. Zu ihren Füßen, dicht neben dem Marktlärm der alten Inselstadt, in der Stille des Hofes der alten Universität, ruht Immanuel Kant — er, dem sie groß genug war, an ihr die Welt zu erkennen. In dem roten Dom schlafen die Gründer und Lenker der Stadt, der heute so mächtig wieder erblühenden. Noch lebt am alten Hafen die Vorväterwelt der schönen Fachwerkspeicher — aber es lebt die neue zukunftsgewisse Zeit in den weiten Anlagen des neuen Hafens, in dem Doppelring der Grünanlagen, in den festlich schönen Neubauten darin, in dem Kranz neuzeitlicher Stadtrand siedlungen, mit dem Königsberg und seine nie ganz dem Acker entfremdete Siedlerbevölkerung bis in die Felderfrieden draußen wächst. Man muß die Stadt sehen zu ihrer hohen Zeit, der Dismesse im Spätsommer, dann fühlt auch der Fremde, wie sie so ganz Mittelpunkt dieses Grenz- und Bauernlandes ist, wenn alt und jung sich dort drängt, um die Heerschau zu sehen von Gewerbe und



Am Niedersee

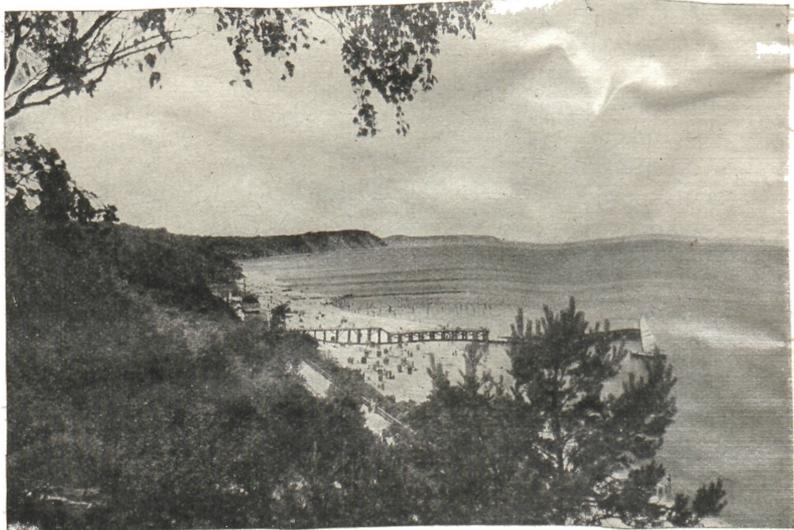
Handwerk, die berühmten Herdbuchtiere und noch berühmteren Pferde — und wenn dazu, boden- und arbeitsbegierig, wie die Menschen, die großen Maschinen lärmten. Wenn es da zu laut wird, der findet überall ganz nahe schönste stille Wanderwege, Wiesen und Teiche, findet die lieblichsten alten Ordenskirchen in stillen Dörfern und kleinen Städten, pregelab und -auf, wie Königsbergs Künstler sie immer wieder gemalt haben.

Das Samland

Der Königsberger wäre nicht halb so lebensfroh ohne sein Samland! Diesen mächtigen Block fruchtbarer Ackererde und grüner Waldhügel zwischen den Dünenketten der beiden Haffe, diesen alten Wikingerfriedhof und Bernsteinkasturm, diese Korn- und Obstkammer, diesen Bauernhof und Fischhafen, der seinen Markt unerschöpflich mit allem Guten versorgt, von der Milch der schwarzbunten Herden bis zur braunen Räucherflunder. Der für ihn die große Sommerstube, der Badeteich und die Sandtaule bleibt, zu der man zu Fuß, zu Wagen, zu Rad, zu Auto, sogar mit Boot und Dampfer strebt; aber am liebsten doch im vollgepfropften Zug vom hellen Bäderbahnhof am Adolf-Hitler-Platz! An dem fast immer von weißer Brandung umbrausten Strand, dessen Bühnen wieder den weißen Sandstrand anhäufen, hat jeder seinen Lieblingsort. Ein Teil schwört auf das liebliche Neuhäuser mit dem Haffblick von Burg Hochstadt und der Nähe Pillaus. Andere lieben stille Fischerdörfer beim Bernsteinwerk von Palmnicken oder beim Blinkfeuer von Brüsterort — die meisten wählen einen der schönen Badeorte



Königsberg Pr.: Blick auf den Dom



Ostseebad Rauschen

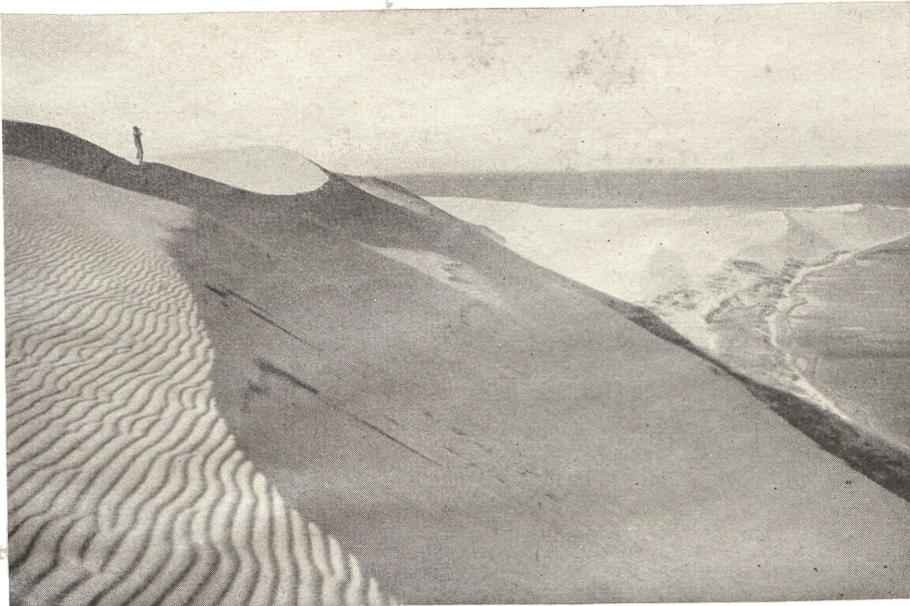
des Steilstrandes mit seinen Schluchten — die drei Kuhren, Georgenswalde und das große Rauschen. Einige aber bleiben aus alter Gewohnheit Cranz treu, das heut fast zum Vorort Königsbergs wurde, neben dessen ganz großstädtischem Leben an der langen Uferpromenade, wo die Fahnen des neuen Reiches weit über die weiße Küste und das nordisch-blaue Meer leuchten, gleich hinter dem Dünenwald der verwunschene Urwald beginnt, der noch ebenso unberührt ist, wie an dem Tag, als hier das erste Drachenboot auf den Strand lief. Wer aber das Land der See vorzieht, der findet im Samland und in der Nähe des Galtgarben und Hegebergs die aller schönsten Wege — nicht nur im Sommer, sondern auch im eisigen Winter!

Kurische Nehrung

Wenn ein deutsches Kind jenseits der Weichsel auch sonst nichts von den Schönheiten Ostpreußens weiß — einen Namen kennt es doch: Kurische Nehrung! Und mit Recht, — denn jeder Deutsche soll dies einzige Stück Welt einmal sehen! Nirgends sonst an einer unserer Küsten — auch nicht in den schönen Dünen der Nordsee — gibt es eine Morgen- und Abendwanderung wie die über den Kamm der Hochdünen! Es ist nicht Wüste — es ist die Großartigkeit der Einsamkeit, es ist unvergleichliche Farbenpiel flimmernden Sandes zwischen grünblauer schäumender See und silberblauem Haff mit dem perlmutternen Wolkenzug darüber. Es ist Tod und Schweigen dicht neben einem Paradiesesraum, funkelnd von Pappelblättern, rot von Thymian, mit säulenden Kiefernwäldern, die seltenste Blumen bewachen, mit süßlichen Stranddisteln, mit Dornbüschen und Ellern, aus denen der Elch äugt, so wie drüben am grünen Wiesenufer des Haffs aus dem Erlenforst. Es ist ein Reichthum an seltensten Vögeln, unablässig über den wolkenigen Himmel treibend im Herbst und Frühling — denn das störcheumkreiste Rossitten ist Vogelwarte, ist der Raftort aller nordischen Wandervögel — es ist zu Recht auch das Lager der Segelflieger. ~~Rossitten ist wie~~ Wasser-
kuppe ein Zauberwort für das junge Deutschland, so wie Nidden das der Maler ist. Von dem Hang der Sturzdüne, über dem das Flugzeug breitflügelig und glänzend in das lichte Blau schwebt, jauchzt grüßend die Lebensfreude, der Zukunftsglaube, der Tatendrang einer neuen Generation im jauchenden Seewind über Düne und Dorf, über das Haff zu den breiten Fischerbooten mit den geschweiften bunten Wimpeln empor zu Wolkenzug und Seeadler hoch in der klaren Luft über der Nehrung!

Memelniederung und Moosbruch

Alle kennen die Kurische Nehrung — wer kennt ihr grünes Gegenüber, die Memelniederung? Wer kennt die eigenartigste aller östlichen Flusslandschaften, wer kennt das Große Moosbruch und seine Birken? Wer glitt schon auf einem der großen Segelfähne durch die Erlenforsten, in denen der Elch wohnt, wer wanderte den Deich entlang, stundenlang im süßen Duft der großen Heuhaufen auf den endlosen Wiesen? Wer setzte mit dem Wagen auf der kleinen Fähre über den breiten tiefen Flußarm, um dann mit hundert andern Wagen und einer unendlichen Menschenmenge auf einem der Marktplätze zu landen — nicht Dorf, nicht Stadt — in dem Herbstgeruch der blanken roten Zwiebeln, die aus den Weidenkörben der Frauchen und von allen Rähnen leuchten? Wer sah im Vorbeigleiten vom Segelfahn auf „der Reise nach Tilsit“ die stille weiße Salzburger Kirche am Ufer, und die kienduftenden Holzpläze von Splitter? Es ist ein freudiger Weg durch Tilsits schöne breite Straßen auf die Kirche mit dem kugelgeschmückten Turm zu. Es ist ein herzbelebend trauriger Blick, der von der Luisebrücke über die breite blühende Memel zu dem abgetrennten Land am Ufer drüben — fruchtbar wie diese ganze Niederung, durch die man nach dem Pregelgau zurückfährt, immer an blühenden Kirchdörfern, an behäbigen Höfen mit weiten Scheunen und Ställen, an riesigen schwarz-weißen Herden und braunen Pferden vorbei, durch die grünen Wiesen an der Inster nach Insterburg. Wer's mit der alten Geschichte und Kunst hält,

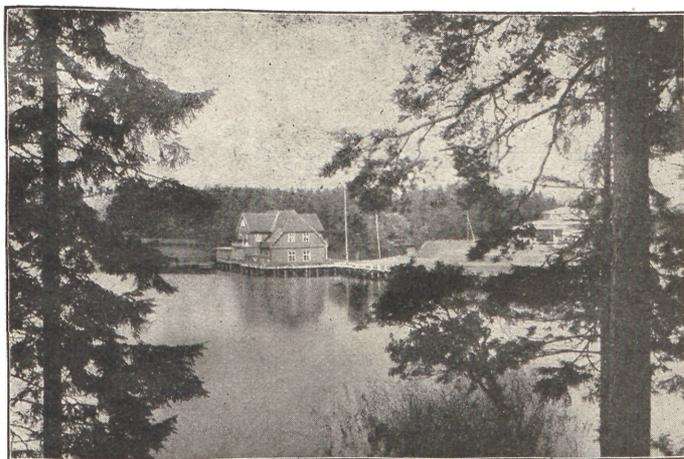


Kurische Nehrung

dem sei dort ein Besuch in den Sammlungen der alten Ordensburg ans Herz gelegt und das Pestbild in der Lutherkirche. Wer's mit dem lebendigen Leben hält, der fahre an einem Rennntag zum Ostpreußischen Turnierplatz in den Angerappwiesen. Aber beiden sei ein Besuch im Dessauer Hof geraten — und ein Gedenken an den 12. September 1914!

Die Rominter Heide

Sie ist keine Heide, die Rominter Heide, sondern wie alle ihres Namens in Ostdeutschland, ein wohlgehegtes Waldgebiet. Sehr hoch sind ihre Schluchten, unten fließt die Rominte sprudelnd wie ein Bergbach, aus weiter Wiesenlichtung tritt in der Dämmerung das Rotwild. Früher war dieses Jagdgebiet dem Wanderer kaum erschlossen, heute machen es hübsche Gasthäuser möglich, hier im herbstbunten Hochwald, in Ostpreußens schönster Zeit, die Hirsche schreien zu hören oder im Winter an glitzerndem Frosttag auf lustiger Schneeschuhfahrt eine Wildfütterung zu erleben. Schön ist es, von diesen Hügeln weiter zu wandern bis zu den Seesker Höhen, Goldap zu besichtigen, das neu aufgebaute, oder den schönen Park von Beynühren zu besuchen und die Kunstschätze des Schlosses. Ueberall in den Wiesen weiden hier schönste Pferde. Ueberall mahnen neue Gehöfte und stille Kriegergräber an die Kriegszeit, an die Kämpfe um Gumbinnen. Ueberausend schön ist die vielverkannte Stadt, die Mustergründung des Vaters Ostpreußens, Friedrich Wilhelm I., der hier überall die vertriebenen Salzburger ansiedelte. Aber das schönste ist und bleibt für den Ostpreußen ein Besuch in Trakehnen — Trakehnen, dessen edle Pferde den Ruhm des Geftüts und ostpreußischer Pferdezuucht über alle Turnierplätze trugen — und über alle Ferne, wo Deutsche im Kriege kämpften!



Rominter Heide, Kurhaus Marinowo

Danzig

Wer auf dem Landweg zu uns nach Ostpreußen kommt, der sollte auf dem Seeweg heimkehren, aber nicht ohne über Ostsee oder übers Frische Haff unsere Schwesterstadt Danzig zu besuchen! Neben den allbekanntesten Berühmtheiten der immer wieder überwältigend schönen Stadt, ihren Kirchen, ihren Beischlaggassen und Speichern, ihren schönen Badeorten und der Waldoper in Zoppot seien jedem ihre stilleren Schönheiten ans Herz gelegt, sehenswert neben jenen sind die Grabmäler der alten Kaufmannsgeschlechter in St. Marien neben dem Jüngsten Gericht. Da sind niederdeutsch trauliche Gäßchen mit Holzstegen überm Mühlbach, hohe Bürgerhäuser wie in Nürnberg, da ist der lichterfunkelnde Nachtblick vom Raninchenberg über die Hügelstadt. Da sind diese Hügel selbst mit Allen und Schluchten, mit neuen Siedlungen und dem Tierpark von Freudental, der an die Ueberlieferung der Pelonker Höfe anknüpft, die wie Oliva edelste deutsche Gartenkunst sind. Da sind im Heimatmuseum des Olivaer Schloßchens die Register des Klosters mit den urdeutschen

Mönchsamen und in den Dorffirchen des Werders die Bänke mit den Hofmarken der deutschen Bauerngeschlechter, die hier so lange wie jene sitzen und beichten.

Das Memelgebiet

Keiner, der zu uns kommt, sollte es unterlassen, mit einem der weißen Dampfer über das Kurische Haff zu fahren bis ins Memelgebiet. Das herrliche Nidden allein, das liebliche Schwarzort mit seinen Reiberbergen und Waldtälern, mit dem wundervollen Blick übers Haff mit dem grünen Landjaum gehören zu den schönsten Bädern der Ostseeküste. Kein Deutscher sollte sagen, daß er nicht Memel kennt, die alte Burg des Ordens an der „Mimale“, die Vaterstadt des deutschen Dichters Simon Dach, den letzten Zufluchtsort der Königin Luise, Memel mit dem schönen Hafen, dessen Bild sich unvergeßlich einprägt. Auf der Rückfahrt sei es geraten, Hendekrug, den Geburtsort Sudermanns, zu besuchen und die Kirche mit dem schönen Wandgemälde, die nie verzagender deutscher Glaube in schwerster Zeit erbaute.

Ostpreußens Fremdenverkehr

Von Landeshauptmann Dr. jur. Blunk, Vorsitzendem des Landesverkehrsverbandes Ost- und Westpreußen.

Das alte Preußenland ist dank dem Nationalsozialismus in den Mittelpunkt der deutschen Politik gerückt. Der Führer hat den Blick des Volkes endlich wieder nach dem Osten gerichtet. So ist der Wunsch zahlreicher Volksgenossen im Reich lebendig geworden, diese Provinz hoch oben im deutschen Nordosten, das vom Mutterland abgeschnürte Ostpreußen, einmal aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Ostpreußen wurde zu einem bevorzugten deutschen Reiseland.

Die Zunahme des ostpreußischen Fremdenverkehrs zahlenmäßig zu erfassen, ist nicht leicht, da es früher versäumt worden ist, eine ordentliche Fremdenverkehrsstatistik Ostpreußens aufzustellen. Dieser Mangel wird jetzt jedoch durch das Statistische Amt der Provinzialverwaltung wettgemacht. Die so beschafften statistischen Unterlagen reden schon heute eine deutliche Sprache. Es sei nur festgestellt, daß der Seedienst Ostpreußen im Jahre 1921 38 000 Personen beförderte, 71 000 im Jahre 1933 und gar 110 426 im verfloßenen Jahre. Ebenso eindrucksvoll ist die Zahl der Uebernachtungen in den ostpreußischen Jugendherbergen. Während Ostpreußens Jugendherbergen 1926 nur 43 000 Uebernachtungen zählten, verzeichneten sie im Jahre 1933 schon 107 000, im verfloßenen Jahr jedoch 156 000 Uebernachtungen. Schon diese Gegenüberstellung zeigt, daß der ostpreußische Fremdenverkehr während des letzten Jahres um 50 Prozent zugenommen, daß er im Laufe weniger Jahre sich verdoppelt und verdreifacht hat.

Was will das für die Wirtschaft der Provinz bedeuten? Bergegenwärtigen wir uns, daß das deutsche Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe, auf dessen Schultern das Hauptgewicht des Fremdenverkehrs liegt, mit einem Anlagekapital von 4 Milliarden Mark an dritter Stelle aller deutschen Wirtschaftsgruppen steht, daß sein Umsatz mit über 4 Milliarden Mark im Jahre 1934 rund 9 Prozent des gesamten Volkseinkommens ausmacht, daß in seinen 250 000 Betrieben fast 800 000 Menschen Beschäftigung finden. Denken wir weiter daran, daß der größte Teil der Einnahmen des Gaststätten- und Beherbergungsgewerbes anderen Berufsgruppen zufließt, den Fleischern, den Bäckern, den Lebensmittelhändlern, den Brauereien, Zigarrenfabriken, Wäsche- und Ausstattungsgeeschäften usw., daß (von der Eisenbahn völlig abgesehen) das gesamte Transportgewerbe — Straßenbahn, Schifffahrt, Luftfahrt, Kraftwagenhaltung usw. — zu einem großen Teil vom Fremdenverkehr lebt. Dann erst wird uns die Bedeutung jener Zahlen klar, die den Umfang der gewerbsmäßigen Fremdenbeherbergung angeben. Die ostpreußische Statistik zeigt uns, daß im Jahre 1934 über 330 000 Fremde rund eine Million Nächte in den ostpreußischen Gasthäusern und Hotels gewohnt haben. Dazu kommen die Uebernachtungen in den Jugendherbergen, die gerade in Ostpreußen zahlreichen Verwandtenbesuche, die „Kraft durch Freude“-Urlauber, die Ostpreußen aufsuchen. Man schätzt daher ziemlich sicher, wenn man den Geldumsatz des ostpreußischen Fremden-

verkehrs im Jahre 1934 mit etwa 12 Millionen Mark annimmt.

Einer meiner Mitarbeiter hat kürzlich die Bedeutung dieser Summe durch einen Vergleich recht anschaulich gemacht: Von sachverständiger Seite ist der Jahreswert des gesamten ostpreußischen Fischfangs mit 11,4 Millionen Mark angegeben worden mit dem Hinweis darauf, daß 18 Prozent der ostpreußischen Bodenfläche für die Fischerei genutzt werden. Es ergibt sich also: Der ostpreußische Fremdenverkehr hat bereits heute dieselbe Bedeutung, wie Ostpreußens Hochsee-, Küsten-, Binnen-, Fluß- und Teichfischerei zusammen genommen.

Nicht minder wichtig als dieser wirtschaftliche Wert des Fremdenverkehrs ist seine nationalpolitische Bedeutung. Ueber alle Grenzen hinweg knüpft gerade der Fremdenverkehr unzählige neue Fäden zwischen unserer abgetrennten Provinz und dem Mutterland. Hunderttausende von Volksgenossen kommen alljährlich zu uns, ihre Verbundenheit mit uns zu bekunden. Der Fremdenverkehrstrom stärkt die deutsche Kultur auch der entlegensten Grenzgebiete unserer Provinz und hilft ihnen im Kampf um die Erhaltung ihres Deutschtums.

Am höchsten ist der ideelle Wert zu veranschlagen, den der Fremdenverkehr für jeden Bewohner unserer Provinz ausmacht. Es ist wahrlich noch nicht lange her, da man „draußen“ über die „eiskalte Heimat“ die Nase rümpfte, Ostpreußen als kulturlos verschrie, unsere Provinz als ein Land bezeichnete, in dem sich die Füchse gute Nacht sagten, die Welt mit Brettern zugenagelt sei. Nun kommen sie, die einstigen Besserwisser, zu Hunderttausenden zu uns, sehen voll Staunen die Wunder unserer Landschaft, die Behaglichkeit unserer Städte, den Segen unserer Felder, den Impuls wagemutigen Aufbaus, den kernigen ostpreußischen Menschen. Das Staunen weicht der Bewunderung. Ostpreußen hat nun wieder Geltung im Reich und in der Welt. Stolz darf sein, wer Ostpreußen seine Heimat nennen kann, wer hier leben und arbeiten darf.

Nunmehr kommt es darauf an, Ostpreußens Fremdenverkehr auch auf die Dauer zu stützen. Das Reisejahr 1935 wird den Beweis erbringen müssen, ob dieser Versuch gelingt. Denn die diesjährige Reisezeit wird eine bedeutende Steigerung des Fremdenverkehrs, selbst dem verfloßenen Rekordjahr gegenüber, bringen.

Gleich zu Pfingsten kommen mit dem BDA nicht weniger als 50 000 Volksgenossen aus allen Teilen des Reiches zu uns. Die Deutsche Reichsbahn läßt zehn Verwaltungs-sonderzüge aus den verschiedensten Gebieten des Reiches nach Ostpreußen fahren (gegenüber nur vier im vergangenen). Die NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“, die im vorigen Jahr erstmalig vier Sonderzüge nach Ostpreußen verkehren ließ, wird in diesem Jahr sogar

18 Sonderzüge mit „R. d. F.“-Urlaubern zu uns bringen. Eine ganze Reihe großer Verbände hält ihre Tagungen in Ostpreußen ab: Die Hafenbautechnische Gesellschaft, das Deutsche Möbeltransport-Gewerbe, der Deutsche Verein der Gas- und Wasserfachmänner, der Verein Deutscher Chemiker, der Reichsverband des Deutschen Stellmacher- und Wagenbauerhandwerks, die Deutsche Statistische Gesellschaft usw. Ostpreußen wird internationale Veranstaltungen sehen, wie die Ostropa, die osteuropäische Briefmarkenausstellung, internationale Rennen und Reitturniere in Insterburg und Trakehnen. Die Indienstellung des neuen großen Schiffes des „Seedienst Ostpreußen“, des Dampfers „Tannenbergs“, wird weiter einen verstärkten Verkehr nach Ostpreußen bringen. Die neuen internationalen Schiffsverbindungen zwischen Ostpreußen und Schweden bzw. zwischen Ostpreußen und Finnland rücken unsere Provinz auch unmittelbar in den großen inter-

nationalen Reiseverkehr mit den Ostseestaaten. Denkt man weiter an die außerordentlichen Fahrpreisverbilligungen durch die Ostpreußen-Rückfahrkarte und den Seedienst Ostpreußen, dann kann es nicht zweifelhaft sein, daß der ostpreußische Fremdenverkehr erst am Anfang seiner Entwicklung steht, daß also die Wirtschaft Ostpreußens, wie wir eingangs sahen, auch weiterhin eine beträchtliche Stärkung gerade durch den Fremdenverkehr erwarten darf. An uns liegt es, die Hunderttausende von Fremden, die zu uns kommen werden, nicht zu enttäuschen. Wir wollen sie aufnehmen als unsere gern gesehenen Gäste, auf daß sie daheim künden von der Schönheit unseres Heimatlandes, von der geraden und ehrlichen Gesinnung der Ostpreußen, von der Gastfreundschaft unserer Provinz. So soll und wird eine festgefügte Brücke geschlagen werden zwischen unserm Grenzland und dem weiten deutschen Vaterland.

Die ostpreußische Verkehrslage

Von Otto Weber-Krohje, Königsberg Pr.

Es heißt Eulen nach Athen tragen, wenn man darauf hinweisen wollte, daß die Verträge von 1919 Ostpreußen vor allem auf verkehrspolitischen Gebiet Wunden geschlagen haben wie wohl noch niemals einem anderen Lande oder Landesteil zuvor. Es heißt auch Eulen nach Athen tragen, wenn man darauf hinweisen wollte, daß die deutsch-polnische Ausgleichspolitik, so nützlich und begrüßenswert sie an sich ist, diese einzig dastehende verkehrspolitische Benachteiligung Ostpreußens aus Versailles noch nicht hat ausgleichen können. Zwar ist Ostpreußen im Transitverkehr manches anerkennenswerte Entgegenkommen gezeigt worden, aber die entscheidenden Schädigungen hat man doch nicht beseitigen können: noch ist die Münsterwalder Brücke, über die einst eine der wesentlichsten deutschen Fernverbindungen in den Osten ging und die überhaupt die größte Flußbrücke des kaiserlichen Deutschlands war, abgebrochen und zerstört, noch gehen rings um Ostpreußen abgerissene Gleisanlagen und verschüttete Verkehrsstraßen. Die Entfernung von Marienwerder nach Graudenz beträgt beispielsweise nur wenig über 30 Kilometer, und doch ist die Bahnverbindung auf dieser Strecke immer noch unterbrochen, um nur eins von vielen Beispielen zu nehmen. Oder um ein anderes, sehr kraßes Beispiel zu nehmen: Noch immer bestehen die unglaublich erschwerenden Bestimmungen über den ostpreußischen „Zugang“ zur Weichsel, noch immer ist der einzige sogenannte Zugang bei Kurzebrack illusorisch, noch immer befindet sich auch die ostpreußische Seite des Weichseldeliches in polnischer Hand. So ließen sich sehr viele Einzelheiten aufzählen, deren jede einen Gesprächsgegenstand der deutsch-polnischen Friedenspolitik bilden könnte und hoffentlich dereinst auch bilden wird.

Auch in anderen Hinsichten ist Ostpreußen als Landschaft und Raum verkehrspolitisch ganz außerordentlich benachteiligt. Einst war Ostpreußen das Hauptdurchgangsland zwischen den Hauptstädten des Deutschen und des Russischen Reiches. Aber Petersburg ist längst von der Rolle als russische Hauptstadt entthront, und wenn auch die neugeschaffenen Randstaaten des Ostseeraum in mancher Hinsicht beleben, so ist doch speziell Litauen nicht gerade als sehr verkehrsförderndes Nachbarland für Ostpreußen anzuspprechen. Es braucht im Rahmen dieses Aufzuges ja wohl nicht erst darauf hingewiesen zu werden, was Ostpreußen, und vor allem Königsberg, als Umschlagsplatz gegenüber der Vorkriegszeit eingebüßt hat. Noch nie in ihrer Geschichte hat die Provinz Ostpreußen sich auf Klagen beschränkt. Heute hat das Dritte Reich, vor allem auch auf agrarpolitischen Gebiet, die wirtschaftliche Atemnot, unter der Ostpreußen vor wenigen Jahren fast erstickt wäre, sehr wesentlich behoben, heute hat der Nationalsozialismus in Ostpreußen den Willen zur Selbsthilfe auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens wachgerufen.

Dazu gehört in erster Linie das verkehrspolitische Gebiet. Es wäre natürlich ein Trugschluß, anzunehmen, daß seewärtige Verbindungen jemals imstande sein könnten, Ostpreußen das zu ersetzen, was es an Landerbindungen verloren hat. Trotzdem muß das, was auf dem Gebiet des Seeverkehrs geleistet ist, mit in erster Linie erwähnt werden, wenn man von ostpreußischer und deutscher Selbsthilfe spricht. Dank der Initiative des Reichsverkehrsmini-

steriums und aller mit ihm auf diesem Gebiet zusammenarbeitenden Stellen, zu denen wir nicht zuletzt die seit 1933 auch in Ostpreußen durch ein Kontor vertretene „Nordische Gesellschaft“ rechnen können, hat der „Seedienst Ostpreußen“ die Beziehungen zwischen der abgeschnittenen Provinz und dem übrigen Reichsgebiet ganz außerordentlich intensiviert. Man möge bedenken, was es bedeutet, wenn der „Seedienst Ostpreußen“ allein während des Jahres 1934 rund 110 000 Personen nach Ostpreußen befördert hat. Während des Jahres 1935 wird auch hier ein weiterer Ausbau einsehen: im März ist in Stettin in Gegenwart der Oberpräsidenten und Gauleiter von Ostpreußen und Pommern das dritte große Seedienstschiff, die „Tannenbergs“, vom Stapel gelaufen. Wir können nur die Hoffnung aussprechen, daß der Seedienst, der eine ebenso schöne wie billige Gelegenheit darstellt, das wunderschöne Ostpreußen kennenzulernen, während des Jahres 1935 von allen nur irgend in Frage kommenden Stellen in jeder erdenklichen Weise propagiert wird.

Ein weiteres Gebiet der ostpreußischen Selbsthilfe ist vor allem die „Deutsche Ostmesse“ gewesen, die im Jahre 1934 mit zirka 125 000 Besuchern einen Rekord aufgestellt hat, und die vor allem durch die Beteiligung polnischer Käufer und Interessenten auch politisch zu einem sehr wertvollen Aktivum geworden ist. In der Organisation der Deutschen Ostmesse verkörpert sich treffend die Vorstellung Ostpreußen als des großen Schnittpunktes der gesamten Wirtschaftsbeziehungen des Nahen Ostens. Es wäre sehr wünschenswert, wenn im Laufe der Zeit auch die verkehrspolitischen Beziehungen dieser Tatsache mehr und mehr Rechnung tragen wollten und könnten. Wir denken hier vor allem an eine Verbesserung und einen Ausbau der Verkehrsverbindungen zwischen Warschau und Königsberg, zwischen denen sich seit Beginn der zwischen Adolf Hitler und Marschall Pilsudski beschlossenen Ausgleichspolitik die Beziehungen bereits erfreulich belebt haben.

Es ist seit dem 30. Januar 1933 unendlich viel für Ostpreußen getan — verkehrspolitisch vor allem durch den großen, auch Ostpreußen berührenden Arbeitsvorgang der Reichsautobahnen. Es bleibt im Rahmen der weitgreifenden Pläne, die unser Nationalsozialismus sich gesteckt hat, noch vieles zu tun. Dabei soll an dieser Stelle gesagt sein, daß jede Tagung und jeder Kongreß, die im Jahre 1935 nach Ostpreußen gelegt werden, neben der Werbung für die Provinz und neben dem materiellen Erfolg, der dabei noch stets für die Veranstalter selbst herausgekommen ist, schließlich auch der verkehrspolitischen Erschließung und Aktivierung Ostpreußens zugute kommen. Im Rahmen dieser Anerkennung mag besonders dankbar des Reichsnährstandes gedacht werden, der im Frühsommer des Jahres 1935 durch die Abhaltung des ostpreußischen Bauernthings die Bedeutung der Agrarprovinz des preußischen Ostens wieder einmal dem ganzen Reich deutlich machen wird. Das gleiche gilt vom Volksbund für Deutschland im Ausland, der sich erfreulicherweise entschlossen hat, seine diesjährige Reichstagung zu Pfingsten nach Königsberg zu verlegen, von der Idee des Leiters der Ostmesse, der eine große Weltausstellung aller Briefmarkensammler, die Ostropa, nach Königsberg organisiert hat, und schließlich vor allem von der 23.

Deutschen Ostmesse, die vom 18. bis 21. August 1935 in Königsberg stattfinden wird.

Geopolitisch gesehen, ist Ostpreußen Schnitt- und Sammelpunkt großer verkehrspolitischer Linien, von denen die eine aus dem niederländisch-westniederländischen Raum durch die norddeutsche Tiefebene über Ostpreußen ins Baltikum und nach Rußland geht, die zweite aus Süddeutschland über den böhmischen Raum, über Prag und Breslau und Warschau nach Königsberg und von dort nach dem Baltikum weist, von denen die dritte aus Galizien und Kongresspolen über Ostpreußen in den Ostseekreislängert und die vierte den alten Verkehrsgedanken der Verbindung von Schwarzem Meer und Memel—Düna-Landschaft wieder

in irgendeiner Form aktivieren könnte. Einige dieser Linien sind verwischt, so ist z. B. die Kohlenmagistrale Oberschlesiens—Odin-gen eigentlich ein verkehrspolitischer Fehler gewesen, weil sie das eigentliche Mittelpolen, das seit Jahrhunderten über Ostpreußen mit dem Ostseeraum in Verbindung gestanden hat, außen vor läßt. Je stärker die alten natürlichen Verkehrslinien der Vorposten- und Brückenlandschaft Ostpreußen, die alles andere als eine Insel ist, wieder deutlich gemacht werden, um so wirkungsvoller wird der gesamte Raum des Nahen Ostens seine Interessen in Europa vertreten können, um so nachhaltiger werden sich auch die mächtigen friedlichen Arbeitsenergien des Dritten Reiches dem großen Gesamtraum des Ostens mitteilen.

Der Kraftpostverkehr in Ostpreußen

Von Reichspostdirektions-Präsidenten Pg. A u t r u m, Königsberg i. Pr.

Wer sich mit der Frage des Kraftpostverkehrs in Ostpreußen befaßt, der muß zunächst einen Blick auf die Landkarte werfen. Er wird dann erkennen, daß das Verkehrsnetz in unserer Provinz ein durchaus anderes Gesicht trägt als dasjenige in zahlreichen anderen Landschaften unseres Vaterlandes. Neben der Großstadt Königsberg (Pr.) mit einer Einwohnerzahl von rd. 316 000 Köpfen weisen mehr als 50 000 Einwohner nur noch die aufstrebende Stadt Elbing (72 400 Einwohner) und die unmittelbar am Memelstrom gelegene Grenzstadt Tilsit (57 300 Einwohner) auf. 2 333 301 Einwohner wohnen auf einem Flächenraum von 36 991 Quadratkilometer, d. h. 63,1 Einwohner je Quadratkilometer gegenüber einem Reichsdurchschnitt von 140,3 Einwohnern je Quadratkilometer. Der Charakter der Provinz ist vorwiegend ländlich. Die Hauptgrundlage der wirtschaftlichen Betätigung bildet die Landwirtschaft. Dieser Wirtschaftsstruktur hatte sich in der Vorkriegszeit das Verkehrsnetz in organischer Entwicklung angepaßt. Der Personen- und Güterbeförderung diente ein nur weitmaschig angelegtes Eisenbahnnetz. Stundenlange Wege zu Fuß, mit Fahrrad oder mit Pferdefuhrwerk mußten von den Landbewohnern zurückgelegt werden, um die nächste Stadt zu erreichen. Infolge der verhältnismäßig geringen Anzahl von Eisenbahnschienenwegen vollzog sich auch der Güterumschlag nur langsam. Das galt auch für den Postpaketverkehr.

Als der Versailler Vertrag durch die gewaltsame räumliche Abtrennung Ostpreußens vom Mutterlande unserer Provinz den Atem raubte und das große Sterben einst blühender Gewerbe-zweige immer größeren Umfang annahm, zeigte sich, wie unentbehrlich gut durchgebildete, auf neuzeitlicher Höhe stehende Verkehrseinrichtungen zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines geordneten Wirtschaftslebens sind. Die Deutsche Reichspost, von jeher bestrebt, dem Fortschritt zu dienen, ging daran, in Ergänzung des nicht allzu dichten Eisenbahnschienennetzes das flache Land, insbesondere die abgelegenen Gebiete, durch die Kraftpost zu erschließen. Die ersten Kraftposten entstanden im Jahre 1923/24. Besonderer Wert wurde bei dem Aufbau des Kraftpostnetzes, das bis jetzt bereits auf 78 Linien angewachsen ist, auf die Berücksichtigung der Grenzgebiete gelegt. So verläuft rund die Hälfte aller Linie in diesen Gegenden, um gerade den ärmeren Volksgenossen auf dem Lande billige und bequeme Gelegenheit zum Besuch der nächstgelegenen Marktflecken, zum Absatz ihrer Erzeugnisse usw. zu verschaffen. Besonders ist auch an die Ausgestaltung der Verkehrsverbindungen nach dem von der Mutter Deutschland abgetrennten Danzig gedacht worden. Von Marienburg und Elbing verkehren dreimal täglich unsere Kraftomnibusse und tragen dazu bei, daß der Reiseverkehr zwischen Ostpreußen und Danzig sich ohne die Erfüllung der lästigen Formalitäten (Paß usw.) abwickeln kann.

Ostpreußen ist das Land der Wälder und Seen. Seine ungezählten Schönheiten der Natur waren im Innern unseres Vaterlandes lange unbekannt. Erst der NS-Staat hat unserem schon aufgegebenen und vergessenen schönen Grenzland wieder neues Leben gegeben und es im Rahmen unseres Volkes auf den Platz gestellt, der ihm aus politischen, kulturellen und wirtschaftlichen Gründen zukommt. Dank einer groß angelegten Werbung ist der

Reiseverkehr nach und in unserer Heimat aus dem Reich und auch aus dem Ausland bis zu einer außerordentlich erfreulichen Höhe ständig angewachsen. Ostpreußen erhält unablässig neue Kraftzufuhr aus dem Mutterlande, es steht plötzlich im Blickpunkt des Reiches, es ist das Reiseziel zahlloser deutscher Volksgenossen geworden. So ist das Band der Volks- und Blutsgemeinschaft über die räumliche Trennung hinweg zwischen Ostpreußen und dem Reich unzertrennbar geknüpft. An der Erreichung dieses Zieles haben unsere Kraftposten wesentlichen Anteil. In Ergänzung der Eisenbahnschienenwege führen ihre Linien in die schönsten Gegenden der Provinz. Die Rominter Heide, unser Maßuren mit den unendlichen Wäldern und Seen sind durch die Errichtung von Kraftpostlinien erst dem Reiseverkehr in bequemer Weise erschlossen worden. Im letzten Jahr sind mit den Kraftposten bei einer Streckenlänge der Linien von rund 1850 Kilometer und einer Gesamtjahresleistung von 2 650 000 Kilometer mehr als 1 Million Personen befördert worden. Die große Bedeutung der Kraftposten für unsere Provinz ist aus diesen Zahlen ohne weiteres zu erkennen.

Von besonderer Wichtigkeit für die Stärkung unserer Provinz ist auch die Verbesserung der Postzustellung auf dem flachen Lande. 1928 wurde damit begonnen, die Botenposten und Pferdefuhrwerke durch Kraftposten zu ersetzen, um eine Vermehrung und Beschleunigung in der Beförderung und Zustellung der Post zu erreichen und überall eine reibende Paketzuführung oder Paketabfertigung zu sichern. Auch ist durch die Errichtung zahlreicher kleiner Postanstalten (Poststellen) in Landorten an den Landkraftpostlinien die Einlieferung von Postsendungen bequemer und billiger gestaltet worden. Da die Landkraftposten auch Personen in beschränkter Anzahl befördern, steht den Landbewohnern ein bequemes und schnelles Verkehrsmittel neu zur Verfügung. Daß die beiden ostpreußischen Reichspostdirektionen sich die Fürsorge für das flache Land besonders haben angelegen sein lassen, beweist die schnelle Aufwärtsentwicklung der Landpostverkräftung. Während am 31. März 1929 nur drei Leitpostämter mit sechs Landkraftposten und einer Streckenlänge von 388 Kilometer vorhanden waren, waren es am 31. Dezember 1934 bereits 31 Leitpostämter mit 68 Landkraftposten und einer Streckenlänge von 3816 Kilometer. Augenblicklich ist die Landpostverkräftung etwa zur Hälfte durchgeführt. Durch die Landkraftposten werden acht Postämter, elf Zweigpostämter, 194 Postagenturen und 557 Poststellen oder rund 484 000 Landbewohner mit Post versorgt. Die Post hat aber auch an die Städte gedacht. Die mit Pferden betriebenen Ortsfuhrbetriebe werden allmählich auf den schnelleren Kraftwagen umgestellt. In 14 größeren und kleineren Städten ist das bereits geschehen. In der Großstadt Königsberg ist der elektrische Kraftfahrbetrieb eingeführt. Aber nicht nur im Postbetrieb wird der Kraftwagen zur besseren Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse so weit wie irgend möglich eingesetzt, sondern auch in dem weiten Gebiet des Telegraphendienstes, bei der Pflege der technischen Einrichtungen, zur Störungsbeseitigung und zur schnelleren Erledigung sonstiger Aufgaben ist er unentbehrlich, soll die Post den an sie herantretenden Ansprüchen gewachsen sein. Das Unabhängigsein von den öffentlichen Verkehrsmitteln ist für die unverzügerte Durchführung

der Arbeiten unerlässlich. Das gilt besonders für unsere Provinz mit dem weitmaschigen Schienennetz. Im Telegraphenbaudienst sind sämtliche Bautrupps mit Lastkraftwagenzügen ausgerüstet. Daneben sind Personenkraftwagen für Leitung und Beaufsichtigung dieses Dienstzweiges und für andere damit zusammenhängende Aufgaben eingesetzt. Der Einsatz von Kraftwagen besonderer Art, der sogenannten Kabelaufwäger, ist mit der Einrichtung der neuzeitlichen Wählerbetriebe notwendig geworden. Infolge der schnell fortschreitenden Entwicklung der telegraphentechnischen Einrichtungen (Selbstanschlußämter, Ueberweilungsferrämter usw.) mußten auch die telegraphentechnischen Grundlagen auf diesem Gebiet neu gestaltet werden. Zur Pflege und Ueberwachung der empfindlichen technischen Apparate sind 20 Ueberwachungsbezirke eingerichtet. Die Einrichtung von Störbezirken (bis jetzt 38) dient der beschleunigten und gesicherten Beseitigung von Störungen in den technischen Anlagen. Die mit den Aufgaben dieser beiden Dienstzweige betrauten Beamten sind gleichfalls mit

Kraftwagen ausgerüstet. Damit sind auch die früheren Zeitverluste durch Warten auf Zuganschlüsse weggefallen. Auch im Rundfunkentstörungsdienst der Deutschen Reichspost ist der Kraftwagen bereits unentbehrlich geworden. Um diesen wichtigen Dienstzweig, „Die Entstörung des Deutschen Rundfunks“, beweglicher zu gestalten, erhalten die Bezirks-Rundfunk-Entstörungsstellen zur schnelleren Abwicklung ihrer Dienstgeschäfte Kraftwagen, die eine vortreffliche technische Ausrüstung zum Auffinden der Störquellen mit sich führen.

Der Einsatz des Kraftwagens trägt wesentlich dazu bei, die Leistungskraft der Deutschen Reichspost zu erhöhen. Höchste Leistungsfähigkeit aller Einrichtungen der Deutschen Reichspost zum Nutzen unserer — in einzigartiger Sonderlage sich befindenden — Provinz war immer Inhalt und Ziel der Arbeit der beiden ostpreussischen Reichspostdirektionen — so wird es auch künftig bleiben!

Seedienst Ostpreußen / Von Oberregierungsrat Dr. Bodo Ehardt, Berlin.

Beim Inkrafttreten des „Vertrags von Versailles“ wurde der Seedienst Ostpreußen auf Anregung des Königsberger Schiffahrtfachmanns Konsul Haslinger geschaffen. Mit Küstenschiffen der Sapag, wie sie Deutschland damals nur hatte, wurde täglich zwischen Swinemünde und Pillau gefahren. Gleichzeitig wurde auf Vorschlag des Norddeutschen Lloyds in Danzig ein Dienst Swinemünde—Zoppot—Danzig eröffnet. Mancherlei Grenzschwierigkeiten sicherten beiden Wegen auch in der schlechten Jahreszeit einen gewissen Verkehr. Der erste Sommer brachte die großen Volksabstimmungen in Ostpreußen. Die Abstimmungswilligen mußten zum großen Teil über See befördert werden. Der Deutsche Schutzbund und die Reichsbahn haben sich bei der Lösung dieser unauflösbaren Transportaufgabe (157 000 Menschen in drei Wochen) gewaltige Verdienste erworben.

Es kam die Inflation; Geldnot brachte den Danziger Dienst zum Erliegen. Der Seedienst wurde mit den inzwischen freigegebenen guten Schiffern der Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft Bräunlich und der Sapag unter Einbeziehung von Zoppot nur noch zweimal wöchentlich betrieben. Eine Zukunft der Verbindung schien zweifelhaft.

Da bewährte sich die innere Kraft des Seeweges! Obwohl der Reiseverkehr allgemein schwach war, fanden die Schiffe guten Zuspruch. Man beobachtete einen hohen Anteil der Frauen und Kinder: Es war ein Erholungsreiseweg von selbst entstanden!

Die Jahre 1924/25 waren — dem Außenstehenden unsichtbar — angefüllt mit schwierigen Vorarbeiten für die Fortbildung der Linie: Das Reichsverkehrsministerium stellte den Gedanken heraus, den Dienst mit zwei reichseigenen Schiffen durch den Norddeutschen Lloyd und Bräunlich betreiben zu lassen. 1926 liefen „Hansestadt Danzig“ und „Preußen“ vom Stapel und gingen in die Fahrt: „Hansestadt Danzig“ am 13. Juli, „Preußen“ am 1. September. Der Fahrplan war umgestellt, die Hauptreisemündung kam darin zum Ausdruck, daß Sonnabends von Swinemünde gefahren wurde: Aus dem Umgehungsweg von Ostpreußen ins Reich war ein Besuchweg nach Danzig und Ostpreußen geworden. Die Schönheit der Seereise kam auf den neuen Schiffen zur vollen Wirkung.

1927 brachte einen entscheidenden Schritt: beide Schiffe, von denen ursprünglich immer eins in Reserve liegen sollte, fuhren gleichzeitig. Zunächst nur ein Versuch, ebenso die Ausdehnung des Verkehrs den ganzen Sommer hindurch. Die Zusammenarbeit mit der Reichsbahn wurde ständig verbessert, besonders auf dem Tarifgebiet und hinsichtlich der innerostpreussischen Zuganschlüsse. Die Rückfahrkarte wurde eingeführt und erfreute sich bald großer Beliebtheit. Verkehrsringe um die beiden Nehrungen wurden eingerichtet. Der Jugendgruppentarif mit 75 Prozent Fahrpreiser-

mäßigung gab den Ostfahrten der deutschen Jugend einen gewaltigen Auftrieb; hatte doch die Jugend früher als andere Kreise erkannt, was seit 1933 Gemeingut Ostpreußens und fast ganz Deutschlands ist: daß Ostpreußen nicht sterbendes Land ist, sondern eine der größten Zukunftsaufgaben unseres Volkes!

Die Entwicklung ging weiter. Jährlich warb ein Seedienstschiff in Libau mit Erfolg für die Ostmesse. Nach einem Versuch 1932 wurde Travemünde von 1933 ab in den Seedienst einbezogen. Auch Warnemünde und Binz wurden zum ersten Male angelaufen.

Die nationalsozialistische Erhebung brachte dem Travemünder Verkehr einen überwältigenden Erfolg: nur mit Mühe war der Verkehr zu schaffen. So wurde Dampfer „Lannenberg“ in Bau gegeben, bis zu seiner Fertigstellung aber der Sapag-Dampfer „Kaiser“ gechartert. 1934 brachte fast den doppelten Verkehr von 1932. Einige Fahrten wurden bis nach Kiel durchgeführt. Die Organisation lief sich ein, die Beförderung der Massen gelang im wesentlichen reibungslos. Der Bahnseetarif befriedigte den Verkehr von Reichsbahn und Seedienst gleichmäßig. Die Werbung für den ostpreussischen Herbst wurde durch Fahrten bis Ende Oktober unterstützt. 110 000 Fahrgäste waren das Jahresergebnis.

1935 bringt einen ähnlichen Fahrplan, aber Kiel wird von Swinemünde aus unmittelbar angelaufen. Die Kieler Woche und die BNA-Lagung in Königsberg versprechen starken Verkehr. In den schönen ostpreussischen Herbst aber werden die Besucher mit der großen „Lannenberg“ fahren. Autobeförderung und bewußte Einstellung auf Jugend- und Radfahrer Massen werden dem Verkehr ein besonderes Gesicht geben.

Mit Erwartung, aber auch im Bewußtsein schwerer Verantwortung geht der Seedienst Ostpreußen in das neue Betriebsjahr. Was bisher erreicht wurde, ist der selbstlosen Zusammenarbeit der Behörden und Reedereien mit Ostpreußen und Danzig und der ideochen Mitarbeiter der Hafenverwaltungen und Verkehrsverbände an der ganzen Ostsee von der Trave bis an die Nordmark hinein zu verdanken.

Diese Arbeit wird mit neuem Schwung fortgeführt werden. Der Dampfer „Ostpreußen“ (Gribel-Stettin) wird eine Verbindung mit Finnland herstellen. Eine schwedische Linie wird wieder Pillau anlaufen. Sapag und Seedienst haben zusammen einen durchgehenden Tarif von London nach Zoppot und Pillau eingerichtet:

Von allen Seiten hat Ostpreußen die Möglichkeit, deutsche und fremde Besucher heranzuziehen. Möge das Fremdenverkehrsgewerbe in Ostpreußen und Danzig die Stunde (nicht ausnutzen! sondern) nutzen und durch Entgegenkommen, bescheidene Forderungen und erstklassigen Dienst am Kunden helfen, auf die Dauer Ostpreußen in die erste Reihe der Reiseziele in Deutschland zu stellen!

„Tannenberg“ der neue Schnelldampfer des Seedienst Ostpreußen

Von Oberregierungsrat Dr. Bodo Ehardt, Berlin.

Der Schnelldampfer für den Seedienst Ostpreußen, der im März 1935 in Stettin auf den Oderwerken vom Stapel lief und den Namen „Tannenberg“ erhielt, wird auf Grund der Erfahrungen mit den Motorschnellschiffen „Hansestadt Danzig“ und „Preußen“ gebaut, um die großen Fahrgastmengen, die seit der nationalsozialistischen Erhebung in den deutschen Osten strömen, in angenehmster Form zu befördern. Das Schiff soll auf etwa 2000 Fahrgäste vermessen werden und — unter teilweiser Anrechnung auf diese Fahrgäste — bis zu 100 Kraftwagen und bis zu 1000 Fahrräder tragen.

In diesen Angaben kommt zum Ausdruck, daß der Reiseverkehr im deutschen Osten nicht nur eine Bleibe-, sondern in der Hauptsache ein Rundreise- und Wanderverkehr ist. In Ostpreußen und Danzig mit dem angrenzenden Memelgebiet (Kurische Nehrung!) gibt es so unendlich viel zu sehen, daß kaum ein Besucher damit zufrieden ist, die ganzen Ferien an ein und demselben Fleck zu sitzen; vielmehr hat die Masse der Besucher den Wunsch, neben der Seeküste auch die unendlichen Wälder und Seengebiete Masuriens und des Elbinger Oberlandes, neben den Hafenstädten und den ehrwürdigen Kirchen und Siebeln von Danzig die herben und strengen, so echt preußischen Ordensbauten kennenzulernen. Es wird auch kaum ein Besucher von dort heimkehren, ohne neben der Freude an der schönen Landschaft in seinem politischen Empfinden durch die großen geschichtlichen Erinnerungen und durch den Eindruck eines wartenden und zukunfts-trächtigen Landes stark berührt zu sein.

So waren die Schiffs- und Maschinenbauer bei der Projektierung des Dampfers vor Aufgaben gestellt, wie sie zum Teil noch nie auf einem Schiff gelöst worden sind. Die Kraftwagenhallen sollen je nach dem Verkehr dazu dienen, ausgerüstet mit leicht aufstellbaren kasernenmäßigen Kojen, Jugendwanderer in großen Massen für billiges Geld zu beherbergen. So mußte für dieses Schiff, um die Autodünste zu vertreiben, ein besonderer Lüftungsmechanismus geschaffen werden.

Die Kraftwagen zu verladen, sie in den Hallen auf Drehscheiben zu drehen und auf ihren Platz zu verholten, ja sie im Fahrstuhl ein bis zwei Stockwerke tiefer zu befördern, ist eine besondere Aufgabe; wer einmal eine größere Anzahl Fahrräder schnell zu verstauen hatte, wird die Größe auch dieser Aufgabe kennen.

So war es willkommen, daß durch neuzeitliche Gestaltung der Maschinenanlage wesentlich mehr Platz für Fahrgäste und Ladung gewonnen wurde, als dies auf „Hansestadt Danzig“ und „Preußen“ bei dem Stande der Technik von 1926 möglich gewesen war. Diesen Ansprüchen entspricht die Wagner-Hochdruckdampfmaschine, von der hier erstmalig eine Ausführung dem Betrieb übergeben wird.

Die dadurch gewonnenen Räume und ersparten Gewichte haben es möglich gemacht, mit einem Fahrzeug auszukommen, das noch in den Häfen der Ostsee und sogar an der Landungsbrücke von Zoppot anlegen kann. Es wird etwa 130 Meter lang, 15,50 Meter breit sein und mit 4,50 Metern Tiefe immerhin 0,50 Meter tiefer gehen als „Hansestadt Danzig“ und „Preußen“. Der Raumgehalt dürfte einiges über 4000 BRM. liegen, gegen etwa 2500 To. bei den Motorschnellschiffen.

Die hier angegebenen, für die Ostsee schon erheblichen Abmessungen geben die Möglichkeit, den ganzen Kammerblock, wie bei den bisherigen Schiffen im zweiten Deck untergebracht, im Achter-

schiff völlig geschlossen zu halten. Der Anteil von Außenkammern wird bedeutend höher. Es werden 60 einfache, aber freundliche und behagliche Kammern mit fließendem Wasser geschaffen, in denen je zwei Betten eingebaut werden. Das Hauptdeck wird die geschilderten Räume für Jugendliche und Kraftwagen enthalten. Außerhalb der Räume läuft rings um das ganze Schiff ein breites und infolge seiner Höhe luftiges Promenadendeck. Auf diesem Deck befinden sich achtern die Diensträume des Schiffszahlmeisters und der Zollbeamten, die unmittelbar an dem großen freien Platz gelegen sind, auf dem der Reisende das Schiff betreten wird. Hier sind die bestens bewährten Einrichtungspläne der beiden Motorschnellschiffe zum Vorbild genommen worden. Das ganze Mittel- und Vorschiff gehört der Jugend, die hier unter sich sein wird. Ein Fahrstuhl schafft die Möglichkeit, die erforderlichen gewaltigen Esportionen nach Feldküchenart aus der auf Promenadendeck gelegenen Küche heraufzubringen.

Ueber dem Hauptdeck liegt das Promenadendeck, in dem die Räume für die übrigen Fahrgäste vorgesehen sind. Die Räume dieses Decks werden aus deutschem Material im ostpreußischen und Danziger Heimatsstil gestaltet werden. Das Esszimmer, das weit über 100 Plätze faßt, wird in Ortelburger Kiefer ausgeführt. Vor ihm liegt die gesamte Küchenanlage, die entsprechend der großen Zahl von Fahrgästen bemessen wird; davor kommt das Rauchzimmer, in dem der Geist des Danziger Barocks herrschen wird. Besonders davor liegt das Damenzimmer, etwa im Stil eines ostpreußischen Gutshauses der Biedermeierzeit eingerichtet, und eine Laube, die sich in der kraftvollen Farbenfreudigkeit ostpreußischer Bauernkultur zeigen wird. Die Laube läuft unter der Kommandobrücke quer über das ganze Schiff und bietet Ausblick auf die weite See und die wechselnden Bilder der schönen deutschen Ostseeküste.

Ueber dem Promenadendeck befindet sich das Bootsdeck, auf dem zwischen den Rettungsbooten reichlich Platz ist, damit die Fahrgäste Luft und Sonne genießen können. Es schließt vorne mit der Kommandobrücke ab, die, von allen störenden Einflüssen der Reisenden streng abgeschlossen, doch einen ständigen Ueberblick über das Treiben an Bord erlaubt.

Das offene Heck des Hauptdecks ist den Reisenden nicht zugänglich, sondern dient der Besatzung zur Erholung und zum Luftschöpfen. Die Besatzung wird bedeutend stärker als auf den vorhandenen Schiffen, nämlich über 100 Köpfe stark, so daß das Schiff für die seefahrenden Volksgenossen einen fühlbaren Arbeitsbringer bedeutet.

Einen neuen Dienstgrad wird man auf diesem Schiff finden, der bisher auf Seeschiffen wohl noch nicht gefahren ist: Es ist dies der Herbergsvater. Dieser — ein älterer, erfahrener Seemann — soll mit seiner Frau zusammen, ähnlich wie die Herbergseltern in den Jugendherbergen an Land, die Jungen und Mädchen an Bord betreuen. Er ist für die Ordnung in den Jugendräumen besonders verantwortlich.

Hoffen wir, daß die unendliche Mühe, die mit dem Betriebe, wie mit dem Bau eines solchen großen und vielseitigen Schiffes verknüpft ist, sich lohnen möge, daß der Strom der Reisenden in den deutschen Osten noch immer wachsen möge — er wird durch die Größe dieses Schiffes mühelos bedient werden können —, und daß das Fahrzeug seinem mahnenden Namen entsprechend der Geltung Deutschlands in der Ostsee und der Entwicklung Ostpreußens und Danzigs zum Segen gereichen möge.

Deutsche Erzieher! Lest die nationalsozialistische Presse

Schule, Elternhaus und Fremdenverkehr (Aus zwei Rundfunkvorträgen.)

Von Direktor Paul Keffels, Geschäftsführer des Landesverkehrsverbandes Ost- und Westpreußen.

Vor kurzem hielt Direktor Paul Keffels, der Geschäftsführer des Landesverkehrsverbandes Ost- und Westpreußen, in Zusammenarbeit mit dem NWB zwei Rundfunkvorträge über den ostpreußischen Fremdenverkehr. Einmal zeigte er, wie Lehrer, Eltern und Schule sich in den Dienst des Fremdenverkehrs stellen können, und das andere Mal behandelte er das Thema „Jugend und Fremdenverkehr“. Wir bringen hier einen Auszug aus den beiden Vorträgen, die für die Arbeit des ostpreußischen Erziehers manche wertvolle Winke geben.

Die Schriftleitung.

Fremdenverkehr fördert den Heimatunterricht.

Der Fremde, der unsere Städte und Dörfer besucht, sich in unserer schönen Landschaft erholt, an unseren Baudenkmalen die Geschichte unseres Landes studiert, kommt als unser Gast, als unser Freund. Wir sollen uns mit ihm freuen, wenn er unsere Heimat schön findet. Wir sollen von ihm lernen, unsere Heimat mit rechten Augen zu schauen. Da ist es gerade der Erzieher, der unsere Jugend mit Hilfe des Fremdenverkehrs zur echten Heimatliebe führen kann. Weshalb kommen immer wieder Fremde in unser stilles Dorfkirchlein, an dem uns alles so wohlvertraut ist, an dem wir Absonderliches bisher nicht haben entdecken können? Laßt uns wie die Fremden die harmonische Gliederung des Treppengiebels unserer alten Ordenskirche bewundern; freuen wir uns an den schönen Backsteinornamenten, die unsern Kircheneingang zieren; betrachten wir voll Andacht die ergreifenden Leidenszüge des Gekreuzigten, die ein dörflicher Künstler vor Jahrhunderten aus Holz geschnitzt hat; würdigen wir mit stiller Freude die Bildhauerarbeit an dem Taufbecken unserer Dorfkirche und die Farbenpracht unserer Altargemälde, die seit vielen Generationen schon unsere Dorfkirche schmücken. Und seht, wie die breiten Kronen der Kastanien, einst als kleine Bäumchen auf dem Friedhof gepflanzt, heute ihre Äste wie schirmend über das Dach der Kirche breiten und so Kirchhof und Gotteshaus erst recht zum Mittelpunkt des ganzen Dorfes machen. Und weshalb können sich die Fremden nicht sattsehen an dem Storchennid auf unserm Dach? Was ist schon besonderes an dem Storchennest, das uns jahraus, jahrein besucht? Da hört unsere Jugend zum erstenmal, daß in weiten Teilen unseres Vaterlandes der Storch, der schmucke Kennvogel Ostpreußens, völlig unbekannt ist. Weshalb wird unser hölzernes Wohnhaus immer wieder geknipst, an dem wir bislang nichts Sonderliches bemerkten? Die dicke Strohbekleidung ist schon moosgrün, unter der Vorlaube spielten bereits unsere Eltern als Kinder, und der neue bunte Anstrich hat denselben Farbton wie immer. Erst durch die Fragen der Fremden wird unserer Dorfjugend bewußt, daß die Hausform unseres Dorfes ihre ganz besondere, einmalige Eigentümlichkeit hat.

Sonderbare Menschen, diese Fremden! . . . „Gestern hielt ein Kraftwagen vor unserm Haus, und seine Insassen traten bei uns ein. Mutter mußte den Webstuhl in Bewegung setzen und zeigen, wie sie ihre Flickerdecken macht. Die Leute kamen aus dem Staunen nicht heraus. Und unsern alten Schrank mit den großen bunten Blumen bewunderten sie immer wieder. Den Paartopf, der auf unserm Schrank steht, und in dem Mutter als Kind das Essen aufs Feld brachte, beschauten sie von allen Seiten, sprachen von bodenständiger Keramik, von natürlichem Farben- und Formensinn und wollten den Topf durchaus mitnehmen. Sie boten einen hohen Preis, aber Mutter gab ihn nicht ab. Dann zogen sie eine große Landkarte aus der Tasche und fragten, wo der See liege. Sie behaupteten von ihm, er sei der tiefste und klarste See Ostpreußens. Ich durfte mit ihnen fahren. Auf der Höhe vor dem Dorf hielten wir, und der Mann am Steuer machte mich darauf aufmerksam, wie mein Heimatdorf nun ganz hinter Hügeln und Wäldern verschwunden war, und nur noch die Kronen der Kastanien und der Giebel des Kirchturms hervorguckten. Am See erzählten sie mir von der Eiszeit, von Gletschern und dem Beginn unserer Vegetation.“

Welcher Erzieher sollte sich nicht freuen, wenn ein Bub oder ein Mädchen mit solchen oder ähnlichen Berichten zu ihm kommt!? Lebendiger und anschaulicher läßt sich der Heimatunterricht wohl kaum gestalten, als unter Anknüpfung an solche Begeben-

heiten, die unserer Jugend die Augen für die Eigentümlichkeit unserer Heimat schneller öffnen, als noch so gut gemeinte theoretische Unterweisungen.

Als hervorragendes Hilfsmittel für den Heimatunterricht bewähren sich dabei die Werbefaltblätter, die heute von zahlreichen Städten und Gemeinden zur Förderung des Fremdenverkehrs herausgegeben werden. Hier findet man, häufig in ausgezeichnete bildlicher und textlicher Darstellung, die Eigenart der heimischen Landschaft, ihre Geschichte, ihre Baudenkmale, ihre wirtschaftliche Bedeutung in gedrängter Kürze anschaulich geschildert. Es dürfte nicht schwer fallen, Schriften dieser Art in hinreichender Zahl sich zu beschaffen, um sie mit Nutzen im Heimatunterricht zu verwenden.

Wenn auf diese Weise Fremdenverkehr und Heimatunterricht verbunden werden, wird gleichzeitig dem Fremdenverkehr gedient. Denn jetzt wissen unsere „bösen Buben“, weshalb es die Fremden hierherzieht, und sie werden mit Stolz unsern Gästen hilfreich sein, die soviel Freude an unserer ostpreußischen Heimat finden.

Der Lehrer als Förderer und Hüter des Fremdenverkehrs.

Aber auch über die Schule hinaus, als lebendiges Glied der Volksgemeinschaft, als Führer der Volksgenossen, kann der Erzieher dem Fremdenverkehr nützlich sein. Meist besitzt gerade der Lehrer durch seinen Beruf und seine Bodenständigkeit eine besondere Kenntnis der Heimat, häufig hat er sich auch als Heimatchriftsteller betätigt. So ist er besonders berufen, Förderer und Hüter des Fremdenverkehrs zu sein, indem er wirkt für die Heimat, als Fremdenführer sich zur Verfügung stellt, in den Verkehrs- und Heimatorganisationen mitarbeitet. Da gilt es, die Kunst- und Kulturschätze zu sammeln und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, die Schönheit der Landschaft durch Wander- und Radfahrwege auch dem Fremdenverkehr zu erschließen, eine Verschandelung der Natur zu verhüten, die Denkmäler der Geschichte, die Merkwürdigkeiten der Natur zu ergründen und das erarbeitete Wissen auch außerhalb der Schule zu vermitteln. Es ist gewiß kein Zufall, daß gerade der Lehrer überall im Deutschen Reich einer der ersten ideellen Förderer des Fremdenverkehrs ist. Ich zweifle nicht daran, daß bald auch von Ostpreußen, dem jungen, jetzt aber bevorzugten deutschen Reiseland, dasselbe gesagt werden kann.

Gemeinschaftsarbeit zwischen Schule und Haus.

Wenn der ostpreußische Fremdenverkehr die richtige Grundlage erhalten soll, genügen nicht die verkehrstechnischen Voraussetzungen, die Schaffung hinreichender Unterkünfte, die Schönheit des Landes, — dann muß jeder Ostpreuße mitarbeiten. Hier ergeben sich mannigfache Möglichkeiten einer engen Gemeinschaftsarbeit zwischen Schule und Haus. Es ist leider eine betrübliche Tatsache, daß in weiten Teilen Ostpreußens die Bewohner wenig Sinn für Gartenpflege haben, daß ihnen das Verständnis für eine einheitliche Ausgestaltung des Dorfbildes häufig mangelt. Hier kann der Lehrer leicht Muster und Vorbild sein, und er ist es mancherorts schon. Wenn mir auf meinen Fahrten durch die Provinz in einem Dorf ein besonders schöner Garten auffiel, dann war es bestimmt der Lehrergarten. Es bedarf häufig nur der Anregung, auch die Nachbarn zu veranlassen, ihren Garten besser zu pflegen, den Zaun in Ordnung zu setzen, die Gartenzäune, möglichst die ganze Dorfstraße entlang, nach einem einheitlichen Muster zu gestalten. Mit einem Schlage ändert sich so das Bild der Dorfstraße, zumal, wenn die Blumen in ihrer Pracht prangen, und auch für die Einfriedigung der Gärten möglichst grüne Sträucher und gut geschnittene Hecken verwendet werden. In einem solchen Rahmen macht sich ein verwahrloster Dorfsteich oder ein ungepflegter Dorfanger doppelt schlecht. Auch hier ist mit geringen Mitteln Schönheit ins Dorfbild zu bringen, indem die Ufer des Teichs bepflanzt, ein paar Bänke auf dem Anger aufgestellt und die Wege in Ordnung gebracht werden. Anderswo im lieben Vaterland verständigen sich die Nachbarn über den Anstrich der Häuser, um ein möglichst einheitliches Bild zu erzielen. Sie wetteifern miteinander beim Schmuck ihrer

Hausfronten durch Fensterblumen. Es ist nicht einzusehen, weshalb das nicht auch in Ostpreußen möglich sein sollte. Welcher Lehrer veranlaßt den ersten Vorgartenwettbewerb, den ersten Fensterblumenschmuck-Wettbewerb?

Auf diese Weise wird die Freude am Heimatdorf gehoben, wächst das Wohlbehagen innerhalb der dörflichen Gemeinschaft. Und wenn so gleichzeitig der Fremde Gefallen findet an unsern schmucken Dörfern, wird er doppelt gern bei uns einkehren.

Bei dem zunehmenden Fremdenverkehr werden auch immer mehr Privatquartiere benötigt; denn eine Vermehrung des Hotelraums bis zur Befriedigung des Spitzenverkehrs ist wirtschaftlich untragbar, da der ostpreußische Fremdenverkehr in der Hauptsache Saisonverkehr ist und bleiben wird. Die Privatleute, die Fremde bei sich beherbergen, sollen und müssen sich stets vor Augen halten, daß sie, ihre Häuslichkeit und ihre Wirtschaftsführung Ostpreußen repräsentieren. Die Eindrücke, die der Fremde hier gewinnt, sind für ihn häufig maßgebend für seine Beurteilung Ostpreußens überhaupt. Es wäre wünschenswert, wenn die Arbeitsgemeinschaft zwischen Schule und Elternhaus sich auch dieser Fragen annehmen wollte, namentlich auf dem Lande. Auch das sauberste Fremdenzimmer erfüllt nicht seinen Zweck, wenn Einrichtungsgegenstände fehlen, an die der Reisende gewöhnt ist. Kleinigkeiten sind es oft: Kleideraufhängenvorrichtungen, Mund- und Wassergläser, hinreichende Beleuchtung und ähnliches mehr. Der meist reisefähigere Lehrer könnte den Fremdenzimmervermietern leicht mit Rat und Tat zur Hand gehen. Daß die Preisforderung der Leistung angemessen sein muß, ist so selbstverständlich, daß darüber kein Wort verloren zu werden braucht. Auch wenn bei großem Verkehrsandrang die Unterkünfte knapp werden, wäre es eine Versündigung am ostpreußischen Fremdenverkehr, falls gewissenlose Geschäftemacher die Notlage der Reisenden auszunutzen versuchen sollten. Solche Preisübertreibungen werden heute gottlob bestraft. Es ist jedoch zu hoffen, daß die viel gepriesene ostpreußische Gastfreundschaft, auch wo sie gewerbsmäßig ist, immer ein Dienst am Gast bleiben wird.

Gefährliche „Bubenstreiche“.

Aber nicht nur die Erzieher und die Elternschaft können dem ostpreußischen Fremdenverkehr viele gute Dienste leisten; auch die Jugend kann helfen, mittelbar und unmittelbar.

Mittelbar zunächst dadurch, daß sie nicht gerade unsere Gäste zum Objekt ihrer losen Streiche macht. Aus meiner Tätigkeit als Leiter der Sonderstelle des Oberpräsidenten für den Fremdenverkehr mußte ich feststellen, daß mancher Gast Ostpreußens, namentlich Autofahrer, durch unsere Jugend verärgert, ja gefährdet wurde. So schrieb im vergangenen Jahr ein bayerischer Arzt, der Ostpreußen im Kraftwagen bereist hatte, dem Herrn Oberpräsidenten:

„Wir denken mit Freuden zurück an die schönen Fahrten durch Masurens Wälder, die blinkenden Seen entlang. Aber die Erinnerung an all die landschaftlichen Schönheiten wird stark getrübt durch den Gedanken an das ungezogene Verhalten der Dorfjugend in . . ., wo nichtsnutzige Burschen unsern Wagen mit Steinen bewarfen. Meine Frau wurde durch den Einwurf einer Wagenscheibe so verletzt, daß sie zeitlebens eine Narbe kurz oberhalb des Auges behalten wird. Solche Andenken reizen wahrlich nicht, zum zweitenmal die weite Reise nach Ostpreußen zu machen.“

Nicht minder bedauerlich ist folgender Fall: Ganz zufällig sah ein Kraftwagenfahrer aus dem Reich, bevor er die Reise durch Ostpreußen fortsetzte, nach seinem Motor. Als er die Kühlerhaube hob, entdeckte er, daß von nichtsnutziger Hand eine Anzahl

Steine auf den Motor gelegt worden waren. Was hätte das für ein Unglück geben können, wenn der Fahrer sich sofort ans Steuer gesetzt und den Motor in Gang gebracht hätte! Hier handelt es sich schon nicht mehr um dumme Jungenstreiche, sondern um regelrechten Frevel.

Solche Nichtsnutzigkeiten vergiftet man nicht so leicht. Das weiß ich am besten von mir selbst. Ich habe ein beschauliches Städtchen im Ermland ganz besonders gern, und doch denke ich immer mit einem gewissen Aerger daran. Als ich nämlich zum erstenmal dort war, sein schmuckes Rathaus, die Straßen mit den prächtigen Hausgiebeln, die malerischen Winkel mit Freude betrachtet hatte und wieder im Wagen saß, hatte ich die Orientierung verloren. Ich dachte, die Jungen hier werden sich besser auskennen und fragte nach dem Weg. Aber einmal, zweimal, dreimal fuhr ich irr, — weil . . . mir dreimal der Weg falsch gewiesen worden war. Offenbar hatten die Jungen ein förmliches Komplott geschmiedet, die Fremden zu narren.

Bedauerlich ist auch jenes Erlebnis eines Ostpreußen-Fahrers aus Nikolaiten. Er hat einen Jungen, ein paar Ansichtskarten mit dem berühmten Stinshengst zu erstehen. Trotz des Geschenkes für die von ihm erbetene Freundlichkeit verschwand der Junge mit der Mark für die Ansichtskarten auf Nimmerwiedersehen. Nicht minder häßlich als diese Unehrllichkeit ist der Versuch, die Fremden auszubeuten. An Dampferanlegestellen, Bahnhöfen und auf Parkplätzen sieht man häufig Jungen, die sich erbieten, das Gepäck zu tragen und nachher unverschämte Bezahlung für diese Hilfeleistung fordern.

Peinliche Bettelei.

Peinlich ist die Bettelei, die im vergangenen Jahr an manchen ostpreußischen Orten mit starkem Fremdenverkehr einzureißen drohte. So zogen Mädchen mit Blumensträußen von Straße zu Straße, von einem Wirtshaus zum andern und machten sich mit weinerlicher Stimme an die Fremden heran, erzählten von der großen Not daheim und sammelten Almosen. Die Behörden griffen sofort gegen dieses Unwesen ein. Es ergab sich, daß die rührseligen Geschichten der kleinen Blumenverkäuferinnen von A bis Z erlogen waren. Diese Bettelei wird mit allen Mitteln unterbunden werden; denn es muß verhindert werden, daß Ostpreußen schließlich als Bettelvolk verschrien wird.

Ein Muster-Pimpf.

Gottlob handelt es sich aber hier um Ausnahmen. Im allgemeinen freut sich auch der Fremde über unsere frisch-fröhliche Jugend. So denke ich immer gern an jenen kleinen Pimpf, den ich in Tilsit nach dem Haus der Königin Luise fragte. Er klappte zunächst die Haken zusammen, grüßte stramm mit „Heil Hitler!“, und sagte dann: „Ja, Onkel, ich will lieber gleich mitfahren, Du findest sonst doch nicht dorthin!“ Das Kerlchen hat mir wirklich Freude gemacht. Und wie nett er erzählen konnte, was er von dem Aufenthalt der Königin Luise in seiner Vaterstadt Tilsit wußte!

Ostpreußen als bevorzugtes Reiseland.

Der Frühling ist wieder ins Land gezogen. Nur wenige Wochen noch, und der Fremdenverkehr nach Ostpreußen wird einsehen — stärker denn je zuvor. Deshalb ist gerade jetzt der richtige Zeitpunkt, über Zweck und Bedeutung des ostpreußischen Fremdenverkehrs einmal nachzudenken und den Bovjak zu fassen, diesem in seiner Wichtigkeit gar nicht zu überschätzenden Teil des ostpreußischen Aufbauplans nach Kräften zu dienen. Jedenfalls haben Lehrer, Eltern und Schule eine wichtige Aufgabe zu erfüllen, wenn der Plan gelingen soll, Ostpreußen auch auf die Dauer zu einem bevorzugten deutschen Reiseland zu machen!

Schülerreisen als Erziehungs- und Bildungsmittel

Von Studienrat Dr. Martin Boldt.

Mit lautem Krach explodierte die Granate dicht neben dem Unterstand, in dem einige junge Kriegsfreiwillige, ermüdet von den Anstrengungen des Schützengrabendienstes, schliefen. Entsetzt fuhren sie auf. „Gott sei Dank!“, sagte der eine, „es war nur eine Granate, und ich träumte gerade, unser Griechischlehrer rief mich — unvorbereitet wie ich war — zum Vorübersehen auf!“

Diese Anekdote wurde während des Krieges gern erzählt und stellte so oder in ähnlicher Form, durchaus nicht ein vereinzelt Erlebnis dar. Ihr Wiß, der ja auf der unerwarteten, infolge Kontrastwirkung erzielten Entspannung bei einem Granateneinschlag beruht, ist dazu angetan, einen Lehrer nachdenklich zu stimmen. Ist es eigentlich das Richtige, daß bei einem immerhin

großen Teil ehemaliger Schüler die Vorstellung „Schule“ sich mit der Vorstellung „Angst“ oder gar „Haß“ fast unlösbar verknüpft hat? Natürlich, der Schüler hat Schuld daran, er hat nicht seine Pflicht getan. Wäre er fleißig und strebsam gewesen, so hätte er sicher andere Erinnerungen an die Schule gehabt. Und den Lehrer trifft keine Schuld, denn ohne strenge und furchterregende Strafen — sie müssen natürlich gerecht angewandt werden — geht es nun einmal in der Schule nicht ab. Das ist zwar richtig, aber es besteht die Gefahr, daß der Lehrer nur mit Strafen und Strafanordnungen allein die Schüler zu fördern versucht, wobei häufig genug der Bogen immer straffer gespannt werden muß. Das ist dann natürlich zu viel, oder besser: zu wenig. Denn es gibt doch noch andere Wege, um einen Schüler zu strebsamer Arbeit heranzubekommen. Im Großen und Ganzen genommen muß man ja wohl zugeben, daß die wichtigen Ereignisse des Weltkrieges und ganz besonders die der nationalsozialistischen Bewegung, die oft genug alt und jung zu gemeinsamem Kampf gegen denselben Feind vereinte, auch die Schule nicht unbeeinflusst gelassen haben. Das Verhältnis zwischen Lehrer und Schüler ist kameradschaftlicher geworden und jeder einsichtsvolle Lehrer wird sich bemühen, diesen Zustand in seiner Klasse so bald wie möglich herbeizuführen und zu fördern, denn er weiß, daß er als älterer Freund auf seine Pflegebefohlenen ganz anders einwirken kann, als wenn eine tiefe Kluft zwischen Katheder und Schulbänken gähnt. Größten Wert wird der Lehrer auch auf gute Kameradschaft der Schüler untereinander legen. Das ist durchaus nichts Ueberflüssiges. Zwar scheint es bei oberflächlicher Betrachtung so, als ob die Schüler fest zusammenhalten, und man kann sich kaum etwas Einheitlicheres vorstellen, als eine Schulklasse. Bei längerer Beobachtung merkt man jedoch große Gegensätze, hauptsächlich in den Charaktereigenschaften und in der sozialen Stellung. Diese und die während der Schulzeit nicht zu vermeidende Trennung von Arbeitsraum und Lebensraum lassen ein Gemeinschaftsgefühl nicht aufkommen. Ohne einen derartigen guten „Klassengeist“ aber würde man sich eines wirksamen Hilfsmittels zur Erzielung guter Leistungen begeben. Man erreicht aber die günstigen Vorbedingungen für einen Aufstieg zur Gemeinschaft, wenn man 1. für gemeinsame Betätigung im Dienst einer Idee und 2. Verzicht auf Arbeits- und Lebensraum Sorge trägt. Für Nr. 1 sind Theateraufführungen und Sportfeste zu empfehlen, für Nr. 2 Schullandheimaufenthalte und als Ersatz dafür Schülerreisen, worunter ich hier mehrtägige Reisen einer ganzen Schulklasse unter Führung des Lehrers verstehe.

Schülerreisen in früheren Zeiten.

Vor mehreren Jahren hatte ich Gelegenheit einen Herrn kennen zu lernen, der vor dem Weltkrieg ein Berliner Gymnasium mit dem Zeugnis der Reise verlassen hatte. Auf meine gelegentliche Frage, welches Ereignis seiner Schulzeit auf ihn den nachhaltigsten Eindruck gemacht hätte, erzählte er mir mit begeisterten Worten, daß das zweifellos die Reise nach Rom gewesen sei, die der Direktor der Anstalt mit seiner Klasse, einer Prima, unternommen habe. „Diese Reise“, so führte er aus, „bildete gleichsam das Schlußglied unseres altsprachlichen Unterrichts und war in jeder Weise sorgfältig vorbereitet. Da der Direktor selbst Ausgrabungen in Rom und seiner Umgebung geleitet hatte, besaßen wir in ihm den denkbar kundigsten Führer. Dazu kam noch, daß er schon mehrere Schülergenerationen vor uns dorthin geführt hatte. Die Kosten betragen zwar für den Teilnehmer 250 Mark. Außerdem mußten wohlhabende Eltern noch mehr einzahlen, um die bedürftigen Schüler der Klasse zu unterstützen. Aber im Vergleich zu der Fülle von Erlebnissen, äußerer und auch innerer Art, erschienen uns allen die Unkosten gering. Ich denke oft an die zwanzig schönen Tage zurück, an die aufschlußreichen Ausführungen unseres Direktors, an die Wanderungen durch die Campagna und auf der Via Appia, an die Tagesausflüge nach Tivoli, dem Albanergebirge und Ostia. Wie ich hörte, ist nach uns noch eine Klasse unserer Anstalt dort gewesen, ebenfalls unter fachkundiger Leitung, allerdings eines andern Herrn. Diese Fahrt ist sogar bis nach Neapel, Pompeji, bis zum Vesuv hinauf und nach Capri hinüber ausgedehnt worden.“

Derartige Schülerfahrten nach dem Süden sind aber auch von anderen deutschen Schulen ausgeführt worden. So sind Klassen von süddeutschen Anstalten vor und auch nach dem Kriege

nach dem noch schwieriger zu erreichenden Griechenland gereist. Freilich sind gerade gegen diese letztgenannten Unternehmungen von verschiedenen Seiten, besonders aber aus Lehrerkreisen, starke Bedenken geäußert worden und sicher mit Recht. Denn es entsteht die große Frage, ob der Gewinn in wissenschaftlicher und pädagogischer Hinsicht bei jungen Menschen schon so groß ist, daß er den Aufwand an Geld und Mühe überhaupt lohnt. Ist eine sorgfältige und langjährige Vorbereitung vorangegangen wie bei den vorhin erwähnten Italienreisen, so wird man — falls die Finanzierung nicht Schwierigkeiten bereitet — die Frage gern bejahen. Ist das aber nicht mehr der Fall oder bildet gar, wie es vorgekommen ist, der Bäderer nur noch die Führung, so ist die Frage glatt zu verneinen. Um aus den Trümmern und Ruinen alter Bauwerke — und in Griechenland ist die Zerstörung an einzelnen Orten sehr weit fortgeschritten — irgend welche Schlüsse auf die große Vergangenheit ziehen zu können, dazu gehört neben gebiegenen Kenntnissen der kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des alten Griechenlands vor allem ein ganz eingehendes Studium der einzelnen Stätten. Dieses Ziel kann unmöglich durch einen flüchtigen Besuch erreicht werden und zu einer eingehenden Besichtigung wird sicher nicht Zeit sein, wenn man in zwei bis drei Wochen das ganze Land bereisen will.

Aus dieser Erkenntnis heraus haben in der Nachkriegszeit diejenigen deutschen Schulen, die durchaus eine Auslandsreise unternehmen wollten, meistens zunächst gelegene Nachbarländer aufgesucht. Zahlreiche Schülerfahrten haben innerhalb der Grenzen Deutschlands stattgefunden, wobei Thüringen, München und die Alpen und zuletzt auch Ostpreußen besondere Anziehungskraft ausübten.

Daß bei den Schülerfahrten dieses Zeitabschnitts vielfach weit über das Ziel hinausgeschossen, ja bei Auslandsreisen sogar viel Unfug gestiftet wurde, geht besonders daraus hervor, daß im Oktober 1931 im Unterrichtsausschuß des Preussischen Landtages ein Antrag angenommen wurde, der alle größeren Fahrten verbot und für preussische Schulen nur noch dreitägige Reisen gestattete.



Bei Ferdinand Schulz am Rogatuser in Marienburg, Juni 1928.

Schülerreisen im Blickfeld der nationalsozialistischen Weltanschauung.

Nach der Machübernahme erforderte das Totalitätsprinzip des Nationalsozialismus auch eine Ueberprüfung, Umwertung und neue Zielsetzung der Schülerreisen. Bereits am 7. Juni 1933 schuf ein Erlass des Kultusministers Rust (Schülerreisen und Schüleraustausch) nebst Richtlinien Klarheit. Hiernach sind Schülerfahrten in Zukunft möglichst auf die engere Heimat zu beschränken, nicht so sehr aus wirtschaftlichen Gründen, sondern damit die deutsche Jugend ihre Heimat lieben lernt. Reichen die vorhandenen Geldmittel für alle Angehörigen einer Klasse aus, so können auch Studienreisen nach andern Gauen Deutschlands unternommen werden, besonders nach solchen, die möglichst viel Gelegenheit bieten, die Ganzheit deutschen Lebens kennen zu lernen.

Reisen, die länger als drei Tage dauern, hängen von der Genehmigung des Oberpräsidenten ab, der genau nachzuprüfen hat, ob der Zweck dem Aufwand entspricht. Dabei werden Fahrten nach Ostpreußen „unter dem Gesichtspunkt der besonderen Lage der Grenzgebiete und des Bildungswertes dieser Reisen“ möglichst entgegenkommend behandelt werden. Auslandsfahrten sind besonders genau zu prüfen. Sie dürfen nur mit Schülern unternommen werden, die bereits durch frühere Fahrten ihr Vaterland genau kennen gelernt haben, die ferner die nötige Reise zur kritischen Beurteilung fremden Volkstums besitzen und überhaupt die Gewähr bieten, Deutschland würdig zu vertreten.

Soweit der Ministerialerlaß.

Die Schule des Dritten Reiches wird, wenn sie ihren drei bekannten Zielen wirklich gerecht werden will, die Schülerreise in erster Linie als willkommenes Hilfsmittel in den Dienst der Charakterbildung stellen, die sonst im Klassenunterricht nicht intensiv genug gefördert werden kann. Erst in zweiter Linie wird die Erweiterung und Vertiefung des Unterrichts oder auch die Ertüchtigung des Körpers bei anschließenden Wanderungen oder gelegentlichen Sportveranstaltungen stehen.

Wie im Schullandheim bilden auch auf der Reise Lehrer und Schüler eine Lebensgemeinschaft, in der jedes Einzelglied für das Wohlergehen des Ganzen tätig ist und so fast unmerklich von dem Ich-Standpunkt zum Wir-Standpunkt hinübergezogen wird. Man kann daher auch die reisende Klasse bei richtiger Führung als eine Borschule oder als Zelle der großen Volksgemeinschaft ansehen.

Schon die Vorbereitungen müssen das erkennen lassen. Ist der Vorschlag zu einer bestimmten Reise gemacht worden, so wird er immer von den Schülern begeistert aufgenommen werden und eine herrschende Gedankenrichtung erzeugen, die schon als erster Schritt zur Gemeinschaft angesehen werden kann. Zum Reisen gehört Geld, das zunächst gespart werden muß. Es genügen aber nicht monatliche Einzahlungen, sondern es muß auch darüber hinaus eine Unterstützungskasse für die bedürftigen Kameraden angelegt und in selbstloser und opferwilliger Weise von den andern



Einfahrt in das Salzbergwerk Berchtesgaden. Primaner des Friedrichskollegiums mit ihren Lehrern. (Juni 1926.)

gefüllt werden. Soll dieses Sparsystem gut klappen, so muß der Lehrer stets dahinter sein oder richtiger: mit gutem Beispiel vorangehen — und mitsparen.

Die Ausarbeitung des Reiseplanes wird am besten zunächst allen übertragen. Der beste Vorschlag wird ausgesucht oder mit andern kombiniert, wobei der Lehrer natürlich die endgültigen Entscheidungen trifft.

Von größter Wichtigkeit ist die Besetzung der „Aemter“, die von den Schülern in verantwortungsbewußter Weise verwaltet werden müssen. Nach sorgfältiger Auswahl werden zunächst die Gruppenführer vom Lehrer ernannt. Sie haben unterwegs sehr oft Gelegenheit, ihre Führereigenschaften und ihre Zuverlässigkeit unter Beweis zu stellen.

Nebenbei sei bemerkt, daß es sich nicht empfiehlt, die in der HJ. und dem BDM. üblichen Benennungen für die Unterabteilungen zu gebrauchen, sondern die Bezeichnung „Gruppe“ beizubehalten. Etwas anderes ist es mit den Kommandos. Jeder Lehrer wird gut tun, nur die in den Jugendformationen gebräuchlichen anzuwenden. Welche anderen Aemter noch einzuführen sind, muß jeder Lehrer selbst entscheiden. So erstrebenswert es erscheint, daß jeder Schüler einen wichtigen Posten inne hat, so sehr muß man sich vor einem Zuviel hüten, denn die Verantwortung ist alsdann zu leicht. Der einzelne muß wirklich einsehen und beim Versagen auch deutlich erkennen, daß von seiner Arbeit das Wohl und Wehe der ganzen Klasse abhängt. Der Aufenthalt in den Jugendherbergen erfordert übrigens soviel tüchtige Hilfskräfte im Dienste der Gemeinschaft, daß es immer möglich sein wird, mit Ablösung alle heranzuziehen. Zum mindesten müssen noch folgende Aemter von zuverlässigen Schülern verwaltet werden: das Beantragen und Besorgen der Fahrkarte und Eintrittskarten, der Einkauf der Lebensmittel und die Führung der gemeinsamen Reiskasse. Die „Beauftragten“ unterstehen der Aufsicht und Beratung des Lehrers. Zu seinen Führerplichten gehört es, sorgfältig darüber zu wachen, daß bei sparsamstem Geldverbrauch reiche Abwechslung und gute Verpflegung geboten werden. Das letzte ist nicht unwesentlich, denn bei hungrigem Magen sind Unternehmungslust, frohe Stimmung und vor allem geistige Aufnahmefähigkeit stark eingeschränkt. Es ist selbstverständlich und gehört auch zu den Führerplichten, daß der Lehrer keine Sonderanprüche an Verpflegung und Unterkunft stellt.

Ueber die Gemeinschaftserziehung der Klasse hinaus können Schülerreisen auch die große deutsche Volksgemeinschaft fördern helfen. Zu diesem Zweck wird man sich nicht mit einem Betrachten der Landschaft und der Bauwerke begnügen, sondern auch in taktvoller Weise mit den Einwohnern zusammenzukommen trachten und die Schüler zur Achtung ihrer Volksgenossen erziehen. Das Schullandheim und noch mehr das Landjahr bieten dazu naturgemäß ganz andere Möglichkeiten, aber Gelegenheiten gibt es auch hier, sei es bei der Besichtigung eines Bauernhofes, bei Volksfesten oder musikalischen Darbietungen der Schüler an schönen Sommerabenden.

In erhöhtem Maße aber kann man Schülerreisen diesem genannten Zwecke dienstbar machen, wenn man unsere deutschen Volksgenossen jenseits der Grenze aufsucht. Dafür kommen natürlich nur ältere Schüler und Schülerinnen in Frage und auch nur solche, die — wie es im Ministerialerlaß ausdrücklich heißt — schon Erfahrungen auf Reisen in deutschen Gauen gesammelt haben.

Auf Erziehung und Unterricht können derartige Reisen viel stärker einwirken als Inlandreisen, sie können sehr viel zur Stärkung des Auslandsdeutstums beitragen, sie können den Teilnehmern und ihren Gastgebern schöne Erinnerungen schaffen, sie können aber auch leicht ins Gegenteil umschlagen, wenn nicht außer den im Ministerialerlaß schon erwähnten noch folgende Punkte berücksichtigt werden: 1. Die Vorbereitungen müssen sehr gründlich durchgeführt werden, insbesondere muß der Reiseplan schon lange vorher bis ins kleinste ausgearbeitet und mit den deutschen Vereinigungen des betreffenden Auslandes verabredet sein. (Die Regelung der Einreiseformalitäten ist durch einen besonderen Ministerialerlaß vorgeschrieben.)

2. Die Klasse darf nicht nur hinfahren, um dort gastfreundlich aufgenommen zu werden, sie muß auch aus der Heimat etwas mitbringen. Die deutschen Brüder und Schwestern im Auslande



Empfang des Reichspräsidenten von Hindenburg in Marienburg. (Obersekunda des Friedrichskollegiums mit ihrem Lehrer.)

werden stets die Vorträge deutscher Gedichte, Chorgesänge deutscher Volkslieder u. a. m. mit großer Andacht und Freude anhören.

3. Von größter Bedeutung ist aber eine muftergültige Disziplin der Klasse und außer den Wander- und Reisekleidern ein tadelloser, möglichst einheitlicher Anzug. Denn das ist ja gerade das wichtigste Erziehungsmoment bei einem derartigen Unternehmen, daß jeder Teilnehmer sich als Vertreter seines Vaterlandes fühlen und verhalten muß. Die fremdländische Bevölkerung wird stets aus dem äußeren Erscheinungsbild der einzelnen ihre Schlüsse auf den Wert oder Unwert des ganzen Volkes ziehen. Gerade dieser Punkt ist in früheren Zeiten bei vielen Auslandsreisen vernachlässigt worden und dieser Umstand hat unserm Ansehen sehr geschadet. Entsprechendes gilt selbstverständlich auch für Grenzlandfahrten innerhalb des Reiches.

Betrachtet man die Schülerreisen von dem einzigen Standpunkt, den wir Deutsche haben, dem Standpunkt des Nationalsozialismus, und stellt man sie in der ausgeführten Weise in den Dienst der Erziehung zur Gemeinschaft, so ergibt sich ganz von selbst die Folgerung, daß Fahrten in entfernt gelegene Länder gar nicht mehr so sehr erstrebenswert sind. Die Reisen in der engeren Heimat stehen an erzieherischem Wert nur wenig nach, die Unkosten sind aber unvergleichlich geringer.

Das selbe gilt auch für die Bildungsmöglichkeiten und -werte. Rom — Hellas — das hat uns Deutschen immer schön geklungen, aber Heimat — Vaterland — das klingt uns doch noch schöner, und hier in Ostpreußen oder Deutschland sollten nicht genügend Anknüpfungspunkte zur Erweiterung und Vertiefung unseres Unterrichts vorhanden sein? Das wäre denkbar, wenn wir eine „Fahrt ins Blaue“ mit den Schülern unternehmen würden. Bei sorgfältiger Vorbereitung wird man selbst erstaunt sein, was man alles

aus einer solchen Reise herausholen kann. Aber auch an dieser Art der Vorbereitung müssen die Schüler beteiligt werden. Handelt es sich um den Besuch historischer Stätten, geologischer und biologischer Merkwürdigkeiten, so können die entsprechenden Lehrstunden zu Hilfe genommen werden. Für die Betrachtung von Bauwerken, Kunstgegenständen und ähnliches können Vorträge von Schülern, sei es an Ort und Stelle oder unterwegs, irgendwo an einer schönen Stelle im Freien, eine Einführung geben, die vom Lehrer ergänzt wird.

Beispiele.

Wenn ich zum Schluß noch einige Beispiele von Schülerreisen anführen will, so kann ich naturgemäß nur solche herausgreifen, an denen ich selbst beteiligt war. Es sollen dadurch nicht Musterbeispiele, sondern höchstens Anregungen gegeben werden.

Wenn mich jemand fragen würde, welches die interessanteste gewesen ist, so müßte ich doch wohl antworten: „Die Reise nach München, die unter Leitung von Oberstudiendirektor W. mit den Primanern unserer Königsberger Anstalt durchgeführt wurde. Die Räume des Deutschen Museums, die Kunststätten Münchens und besonders die Alpen bieten natürlich kaum übertreffbare Bildungsmöglichkeiten.“

Wenn mich aber jemand fragen würde, welches die abwechslungsreichste Reise gewesen ist, so würde ich antworten: „Das war zweifellos eine der ostpreußischen. Wir wanderten von Pillau über die Frische Nehrung nach Kahlberg, fuhrten mit dem Dampfer nach Elbing und von dort mit der Bahn weiter nach Marienburg. Nach eingehender Besichtigung des Schlosses sahen wir uns das Festspiel „Bartholomäus Blume“ an, das allein schon einen Besuch Marienburgs gerechtfertigt hätte. Am nächsten Tage marschierten wir mit unserm Schulbanner auf, um unserem hochverehrten Reichspräsidenten von Hindenburg zusammen mit vielen andern Schulen, studentischen Verbindungen, Vereinen usw. einen festlichen Empfang bei seinem Einzug in Marienburg zu bereiten. Auf der Rückreise wanderten wir durch das „Hochgebirge“ von Elbing nach Cadinen.“

„Und die billigste Reise?“ „Von Königsberg nach Danzig! Aber nicht die schlechteste, sondern eine der lehrreichsten. Wiederholt habe ich sie durchgeführt. Die drei Tage in Danzig, von denen ein Nachmittag noch zu einem Besuch nach Oliva und Zoppot benutzt wird, reicht natürlich nicht aus, um alle schönen Bauwerke und Sehenswürdigkeiten kennen zu lernen. Sie verschaffen den Schülern jedoch schon einen Einblick in die glänzende Vergangenheit und die traurige Gegenwart dieser echt deutschen Stadt. Diese Reise gestaltet sich aus dem Grunde immer sehr billig, weil wir hin und zurück den Haffdampfer benutzen, was zusammen 3 Mark je Teilnehmer kostet. Allerdings ist das Schiff von morgens bis abends unterwegs, aber das erscheint den Schülern durchaus nicht als Nachteil. Es ist auch etwas Herrliches, auf dem weiten Haff herumzuschaukeln. Für gute Verpflegung ist gesorgt, an den Ufern und auf dem Wasser gibt es viel Interessantes zu sehen und auf dem Dampfer lernt man die verschiedenartigsten Menschen kennen.“

Ostropa 1935 — Königsberg i. Pr.

Von Prof. W. Seinde, erster Vorsitzender der Internationalen Postwertzeichen-Ausstellung.

In den letzten Jahrzehnten hat Königsberg durch eine große Zahl von Tagungen, die hier stattgefunden haben, sich den wohlverdienten Namen einer Kongressstadt erworben. Auch das laufende Jahr wird wieder zwei ganz große Veranstaltungen, die BDA-Tagung und die Deutsche Chemikertagung, zu den früheren gesellen. Darüber hinaus aber wird das Jahr 1935 etwas für uns Neues, noch nicht Dagewesenes, bringen: Königsberg wird Schauplatz einer Weltausstellung werden. Am 23. Juni wird im Schlagerterhaus die Internationale Osteuropäische Postwertzeichen-Ausstellung unter dem Protektorat des Herrn Reichspostministers eröffnet werden, die bis zum 3. Juli dauern wird.

Der Plan einer Weltausstellung hier im fernen Osten, der vor etwa zwei Jahren einigen wenigen Männern und von den Königsberger Sammlervereinen, dem seit 37 Jahren bestehenden Verein der Briefmarkenfreunde und dem jüngeren Sammlerver-

ein Nordost aufgenommen wurde, zeugt von großer Kühnheit. Er ist deswegen kühn zu nennen, weil unsere Provinz auf dem Gebiet der Postwertzeichenkunde wirklich noch sehr „Provinz“ ist, wo nur ein verhältnismäßig kleiner Kreis von Menschen sich ernstlich damit beschäftigt, die Allgemeinheit dagegen mit der Vorstellung des Briefmarkensammelns die Vorstellung von Tertianertaschen verknüpft, in denen diese Sammelgegenstände den Platz mit andern teilen müssen, weil man hierzulande vielfach diesen Sport mit überlegenem Lächeln als kindliche Spielerei bezeichnet, der man in einem bestimmten Zeitraum des Lebens zusammen etwa mit den Indianerschmökern den schuldigen Tribut zollt, um sie dann später gleichgültig beiseite liegen zu lassen. In merkwürdigem Widerspruch dazu steht auf der andern Seite die Tatsache, daß viele Menschen, wohl verführt durch die Zeitungsberichte über die Unsummen, die unsere Postbehörde einmal für die „blaue Mauri-



tius" ausgab, in den alten zufällig wieder ausgegrabenen Schülerversammlungen geradezu märchenhafte Werte vermuten, wie ich als Treuhänder bei Begutachtung mancher Sammlung feststellen mußte.

Der Plan einer Weltausstellung in Königsberg ist aber auch deswegen kühn, weil Weltausstellungen im allgemeinen Orte bevorzugen, die internationale Anziehungskräfte besitzen. Auch die wenigen seit Bestehen des Weltbundes, der Federation internationale de Philatelie (Sitz in Brüssel), veranstalteten Weltausstellungen unseres Gebietes haben immer in den Reichshauptstädten stattgefunden, die letzten 1930 in Berlin (Sposta) und 1933 in Wien (Wipa). Die Weltausstellung hier in Königsberg hat sich dementsprechend ganz besonders zwei große Aufgaben gestellt: sie will einmal durch Aufklärung über das Wesen der Philatelie für die Sache werben und den Osten, insbesondere unsere engere Heimat stärker für die Philatelie erschließen, und sie will zweitens in der weiten Welt für unsere ostpreussische Heimat werben.

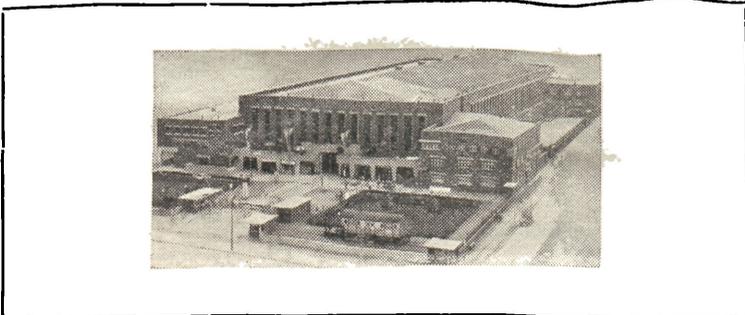
Ein Preisgericht, aus den namhaftesten Sammlern der ganzen Welt zusammengesetzt, wird eine große Zahl von Auszeichnungen, darunter als höchsten Ehrenpreis das Bildnis unseres Führers mit seiner eigenhändigen Unterschrift, in silbernen Rahmen gefaßt, zu verteilen haben. Nach welchen Gesichtspunkten? Sicher werden wir auf der Ausstellung auch Sammlungen von ganz gewaltigem Wert zu sehen und zu bestaunen Gelegenheit haben. Sicher wird auch die „blaue Mauritius“, die übrigens nicht die wertvollste Marke der Welt darstellt, in den ausgestellten Sammlungen zu finden sein. Aber der Geldwert ist durchaus nicht der ausschlaggebende Gesichtspunkt für die Beurteilung einer Sammlung. Wichtiger ist es, daß die Sammlung eine sorgfältige Pflege befundet. Dazu gehört, daß die einzelnen Stücke sich in tadelloser Erhaltung befinden, da selbst die geringfügigste Beschädigung den Wert fast auf den Nullpunkt herabdrückt. Dazu gehört ferner, daß die äußere Form dem Auge gefällig ist, daß die Anordnung eine künstlerische Hand verrät. Noch wichtiger aber erscheint es mir, daß der Sammler bei Anlage seiner Sammlung sich von einer Idee hat leiten lassen. In den letzten Jahrzehnten ist die Philatelie fast zu einer Wissenschaft geworden. Wir werden hier in Königsberg Sammlungen sehen, die im Spiegel der Briefmarke geschichtliches Werden zur Darstellung bringen: die Geschichte unserer engeren Heimat, die Entwicklungsgeschichte unserer Kolonien, die Notzeit unseres Vaterlandes, wie sie durch die Inflation bestimmt war, ja wir werden — und damit wird unsere Weltausstellung etwas schlechthin Neues bringen — sogar das Werden des Dritten Reiches an der Hand der Briefmarke verfolgen können.

Es liegt auf der Hand, daß von den eben kurz gestreiften Gesichtspunkten aus die Ostropa auch die Beachtung der Erzieherwelt beansprucht und verdient. Die Ausstellung wird reichste Anregung bieten, wie wir dem natürlichen Sammeltrieb der Jugend Rechnung tragen, ihn aber auch in Bahnen leiten können, in

denen er dem Aufbau der werdenden Persönlichkeit dienstbar gemacht werden kann. Die Treue im Kleinen, die jeder Sammler beachten muß, die peinlichste Sauberkeit, ohne die eine Sammlung wertlos wird, die kunstvolle Anordnung, der wissenschaftliche Leitgedanke und die Erkenntnis, daß ein an sich wertlos zu nennendes Stück im Dienste einer großen Idee wertvoll wird, das sind alles Werte, die wir Erzieher mit großem Nachdruck in unsern Erziehungsplan einstellen können, ja müssen. Die Ausstellung wird um so reichere Anregungen bieten, als auch Jugendliche sie besuchen dürfen und schon jetzt eine Reihe von solchen Anmeldungen vorliegen. Ich darf z. B. verraten, daß eine Schulgruppe eine Sammlung unter dem Thema: „Berühmte Männer auf der Briefmarke“ ausstellt, die sicher Anklang finden und das Urteil über den erzieherischen Wert des Briefmarkensammelns günstig beeinflussen wird. Es ist zu hoffen, daß der Besuch der Ausstellung durch Schulgruppen dank des weitgehenden Verständnisses der Gauamtsleitung des NSWB, ein reger wird.

Die Ostropa verfolgt aber in ganz besonderem Maße auch das Ziel, für unsere ostpreussische Heimat zu werben. Jedenfalls hat dieses Ziel uns bei Ueberwindung all der Schwierigkeiten, die sich der Verwirklichung der Weltausstellung in den Weg stellten, immer wieder neuen Mut gegeben. Und dieser Gedanke hat uns auch geholfen, überall bei den Behörden die notwendige Unterstützung zu finden.

Drei Werbeschriften im Umfange von je 60 Seiten erscheinen seit Dezember vorigen Jahres in großer Auflage und tragen auf dem Umschlag, mit dem Bild des Deutschordensritters geschmückt, den Namen unserer Hauptstadt in die Welt hinaus. Sie wandern nicht nur auf die Tische der Sammler, sondern auch in die Geschäftsstellen der Fach- und Tagespresse und haben dort eingehende Besprechung erfahren. Ich habe es nur lebhaft bedauert, daß ich nicht über die Sprachkenntnis verfüge, um die Belegstücke der flämischen, japanischen u. a. Zeitungen, die uns zugestellt worden sind, zu verstehen. In diesen Werbeschriften hat die Ausstellungsleitung die ostpreussische Heimat stark zu Wort kommen lassen, nicht nur durch zahlreiche Bildbeigaben, sondern durch eine Reihe von Aufsätzen, die von der Eigenart Ostpreußens, von den Schönheiten, die das Moosbruch, die Samlandküste, die Neuhung usw. den Besuchern der Ausstellung zu bieten haben, erzählt. Und es wird vom Standpunkt solcher Ostpreußenwerbung auch anzuer-



fennen sein, daß wir die Werbeschriften in drei Sprachen haben erscheinen lassen. Aus denselben Grunde hat die Ausstellungsleitung eine Reihe von zehn Werbemarken in zehn verschiedenen Farben herausgegeben, die als Briefverschlusmarken gedacht sind. Sie sollen veranschaulichen, was unserer Provinz ihr eigentümliches Gepräge gibt und haben dank der künstlerischen Ausführung und dem billigen Preise von zehn Pfennig für die ganze Reihe reisenden Absatz gefunden, durchaus nicht in erster Linie in unserer Heimat, sondern viel mehr im Auslande, wie die zahlreichen Bestellungen aus Amerika, Japan usw. beweisen.

Wichtiger aber ist es, daß die Reichspost unserer Weltausstellung eine besondere Markenreihe bewilligt hat, die zusammen mit der Eintrittskarte zum Preise von 1,70 Mark zum Verkauf gelangt. Und ganz besonders zu begrüßen ist es, daß auch hier ausschließlich ostpreussische Motive zur Darstellung gekommen sind. Die Postbehörde hat aus unsern Vorschlägen folgende vier für die Geschichte unserer Provinz bedeutende Baudenkmäler ausgewählt: Schloß Allenstein (3 Pf.), das Tannenberger Nationaldenkmal (6 Pf.), das Königsberger Schloß (12 Pf.) und die Burg Heilsberg (25 Pf.). Die überaus große Nachfrage, die der Ostropablok schon vor seinem Erscheinen überall gefunden hat, zeigt, daß wir durch ihn das Interesse für unsere Heimat geweckt haben. Und die Marken werden dank der künstlerisch feinen Ausführung auch in Zukunft, wenn sie längst in die Sammlungen eingereicht sind, das Auge des Sammlers fesseln und dadurch das Interesse für Ostpreußen immer wieder neu beleben.

Im Zeichen der Ostpreußenwerbung steht auch die Tatsache, daß die Ausstellungsleitung alle Aufträge, die mit der Ausstellung zusammenhängen, grundsätzlich am Ort vergeben hat. Alle künstlerischen Entwürfe stammen von der staatlichen Kunstakademie zu Königsberg. Die zahlreichen Ehrenpreise, die von Behörden, Städten, Vereinen oder einzelnen Persönlichkeiten gestiftet sind, zeugen von dem hohen Stand unseres einheimischen Kunstgewerbes: ich erwähne nur silbergefäkte Bernsteinshalen aus der staatlichen Bernsteinmanufaktur, eine kunstvolle Eichgruppe von Cadiner Majolika, eine Wiedergabe unserer Kanttafel, eine Kupferradierung des Tannenberg-Nationaldenkmals u. a. m. Alle diese Stücke tragen werbende Kraft für die Zukunft, wenn schon die Tage der Weltausstellung verraucht sein werden, in sich.

Letztlich darf nicht unerwähnt bleiben, daß die Ausstellung eine große Zahl ausländischer Besucher nach Ostpreußen ziehen wird. Ein fester Stamm solcher Gäste liegt ja schon in dem aus Sammlern

der ganzen Welt bestehenden Preisrichterkollegium vor. Ein großer Teil der Sammler, die ihre Schätze hier ausstellen, wird selber seine Lieblinge herbegleiten und sie eigenhändig aufbauen. Die internationale Händlerchaft wird im Rahmen der Ausstellung eine Tagung veranstalten, auch mehrere Sammlerverbände haben ihre Jahresversammlungen hierher verlegt. Auch ist es gelungen, von verschiedenen Ländern eine Ermäßigung der Eisenbahnfahrtpreise zu erreichen, so daß wir mit Bestimmtheit mit Gesellschaftsfahrten aus den Nachbarländern in größerem Umfange rechnen können. Ausführliche Reisepläne sollen unsern Gästen die Möglichkeit bieten, während und nach der Ausstellung sich Eindrücke von Land und Leuten in Ostpreußen zu verschaffen. Schließlich erwähne ich, daß wir durch ein besonderes Zusammentreffen von Umständen veranlaßt worden sind, einen großen Teil unserer Gäste schon während der Ausstellung in Cranz unterzubringen, und daß wiederum ein Teil dieser Gäste sich entschlossen hat, nach der Ausstellung für längere Zeit dort Aufenthalt zu nehmen.

Nur wenige Wochen trennen uns von dem Tage, an dem dieses größte Ereignis des Jahres Wirklichkeit wird. Wir sehen ihm in der Hoffnung entgegen, daß die ungeheure Mühe, die mit der Vorbereitung verbunden ist, durch einen guten Erfolg gekrönt sein wird, daß vor allem unsere geliebte Heimat reichen Gewinn davontragen wird.



Umschau

Fortbildungslehrgänge am Institut für Leibesübungen der Universität Königsberg.

Der Reichs- und Preussische Minister für Wissenschaft, Erziehung und Volksbildung hat durch Erlaß vom 27. April 1935 das Institut für Leibesübungen der Universität Königsberg beauftragt, die nachfolgenden Lehrgänge auf dem Gebiete der Leibesübungen und der körperlichen Erziehung einzurichten und durchzuführen:

1. 13. bis 25. Mai: Turnlehrer an mittleren und höheren Schulen.
2. 27. Mai bis 8. Juni: Volksschullehrer an Landschulen.

3. 11. bis 22. Juni: Vorbereitender Lehrgang für die zwecks Durchführung der 3. Turnstunde an den höheren Schulen einzusetzenden Lehrkräfte.
4. 24. Juni bis 6. Juli: Lehrerinnen an Volksschulen.
5. 8. bis 20. Juli: Lehrerinnen an mittleren und höheren Schulen.
6. 22. Juli bis 3. August: BDM-Sportwartinnen.
7. 5. bis 17. August: Gaufachbearbeiterinnen im BDM.
8. 19. bis 31. August: Oberstudiendirektoren, Studiendirektoren, Direktoren an Volks- und Mittelschulen.

9. 2. bis 14. September: Oberstudienräte, Studienräte, Studienassessoren und Studienreferendare mit Turnfakultas alter Art.
 10. 16. bis 28. September: Schulaufsichtsbeamte, Jugendpfleger(innen).
 11. 30. September bis 12. Oktober: Volksschullehrer.
 12. 14. bis 26. Oktober: Landjahrführer(innen).
 13. 28. Oktober bis 9. November: Lehrgang im Bogen, Fußball und Schwimmen für Lehrer aller Art.
 14. 11. bis 23. November: Lehrgang im Bogen, Fußball und Schwimmen für Lehrer aller Art.

Die Teilnahme an den Lehrgängen ist kostenlos. Den Teilnehmer(innen) von außerhalb des Universitätsortes werden die Fahrtkosten für die Hin- und Rückreise in der 3. Wagenklasse erstattet. Sie erhalten ferner für die Dauer der Teilnahme und für je einen Tag der Hin- und Rückreise zu den Kosten der Unterkunft und Verpflegung eine Beihilfe von täglich 3,— RM, bzw. freie Unterkunft und Verpflegung.

Meldungen zur Teilnahme sind auf dem Dienstwege unmittelbar an den Direktor des Instituts für Leibesübungen, Königsberg Pr., Am Fließ 3, zu richten. Die Bewerbungen für den 1. Lehrgang müssen umgehend, für die anderen Lehrgänge 14 Tage vor Beginn des betr. Lehrganges beim S. f. L. eingegangen sein.

Aus dem Bundesleben

Befehlsausgabe!

Wir weisen auf nachfolgende vom Stellvertreter des Führers getroffene Anordnung nochmals besonders hin.

Meine Anordnung vom 20. Oktober 1934 ist in einigen Fällen mißverständlich dahingehend ausgelegt worden, daß auf dem Gebiete der Presse auch die Werbung und die Arbeit für die parteiamtlich anerkannten Zeitungen und Zeitschriften abgelehnt bzw. nicht in notwendigem Maße unterstützt werden soll.

Die Werbung und die intensive Arbeit für die Zeitungen und Zeitschriften der Bewegung fällt selbstverständlich nicht unter meine Anordnung. Ich fordere im Gegenteil alle Gliederungen auf, die Werbearbeit der NS-Berlage ausdrücklich zu unterstützen.

Ein Verzeichnis der parteiamtlich anerkannten Zeitungen und Zeitschriften veröffentlicht der Reichsleiter für die Presse.

München, den 27. Februar 1935.

gez. H e f.

Auf Veranlassung der Reichsstelle zur Förderung des deutschen Schrifttums mache ich auf das im Verlag H. M. Braun & Co., Berlin-Tempelhof, Alboinstr. 21/23 erschienene Bildbuch „So kam es!“ (ein Bildbericht vom Kampf um Deutschland 1918—1934), von Obersturmführer Kurt Wegener und Pg. Wilhelm Keller aufmerksam.

Die Schrift ist in hervorragender Weise geeignet, in aller Kürze den deutschen Volksgenossen durch das ausgezeichnete Bildmaterial und die packenden ergänzenden Erläuterungen sowohl die vergangenen Jahre der Schmach, der Not, des Bürgerkrieges, der Wehrlosigkeit, des Zerfalls auf Grund des künstlich geführten verheerenden Klassenkampfes mit aller Deutlichkeit nochmals warnend vor Augen zu führen, als auch das Wunder der Erneuerung der Volksgemeinschaft durch die nie erlahmende Hingabe unseres Führers Adolf Hitler immer wieder erleben zu lassen.

Die kleine Schrift zeigt in eindringlicher Weise die Ursachen, die zu dem beispiellosen Geschehen im Reich führten, und zukunftsweisend die breite Form friedlichen deutschen Aufbaues.

Sie hat den Unbedenklichkeitsvermerk der Prüfungskommission zum Schutze des NS-Schrifttums erhalten und auch seitens der Reichspropagandaleitung Anerkennung gefunden.

Ich richte daher an alle Parteistellen die Bitte, sich innerhalb ihres Amtsgebietes bzw. ihrer Organisation für die Verbreitung dieser Schrift einzusetzen zu wollen. Alle Parteiorganisationen, Behörden, wie auch alle Büchereien, Bibliotheken und kulturellen Ämter sollen auf die Schrift aufmerksam gemacht werden.

In sämtlichen Büchereien sollte das Werk mehrfach eingestellt werden, um einen möglichst schnellen Umlauf zu erzielen. In jeder Schule soll die deutsche Jugend Gelegenheit haben, die Schrift zu lesen und zu erwerben.

Der Preis der Schrift beträgt nur 0,50 RM.

Sämtliche Bestellungen der Schrift sind an die Gauamtsleitung der NSDAP, Amt für Erzieher, hier, Neue Dammgasse 10a, zu richten.

Königsberg Pr., den 4. Mai 1935.

gez.: R a a h.

Reichsfender Königsberg

Aus der Programmwoche des Reichsfenders Königsberg vom 12. bis 18. Mai geben wir folgende Schulfunksendungen bekannt:

Montag, 13. 5., 9.05 Uhr (aus Danzig): Schulfunk Nordische Helden. Mittelschuloberlehrer Felix Mindt.

Dienstag, 14. 5., 9.00 Uhr: Englischer Schulfunk für die Mittelstufe. The port of London. Freda M. Coof — Dr. Kilian.

Mittwoch, 15. 5., 9.05 Uhr: Schulfunk-Musikstunde. Deutsche Heldenjagen in ihrer Vertonung als Volks- und Kunstlied. — 15.45 Uhr: Für Elternhaus und Schule. Wie wirkt die Schule für den Olympiagedanken? Karl Baaste.

Freitag, 17. 5., 9.05 Uhr: Englischer Schulfunk für die Oberstufe. The Economic Basis of English Life. Vektor Dr. Peters — Dr. Gerd Kraufe. — 10.15 Uhr (aus München): Reichsfendung. Schulfunkstunde. Friedrich List. Ein Hörspiel von Fritz Meingast.

Alle Mitglieder des NSLB. (insbesondere die Landlehrenerschaft) werden aufgefordert, zu folgenden Themen schriftlich Stellung zu nehmen:

1. Welche Kenntnisse und Fertigkeiten auf landwirtschaftlichem und gartenbaulichem Gebiet muß die ländliche Volksschule vermitteln?
2. Welche Anforderungen müssen an die Ausbildung des künftigen Volksschullehrers gestellt werden, damit er diese Aufgabe später lösen kann?
3. a) Wie denke ich mir die Anlage eines Schulgartens, der den wichtigsten Anforderungen entspricht?
 b) Wie denke ich mir die Angliederung des hauswirtschaftlichen Unterrichts und des Kindergartens?

Einsendungen bis Ende Mai an die Gauamtsleitung des Amtes für Erzieher, Königsberg Pr., Neue Dammgasse 10a.

Königsberg Pr., den 9. Mai 1935.

gez. R a a h.

Es wird erwartet, daß sich möglichst viele Erzieher an den Kursen der Ostpreußischen Verwaltungsakademie e. B. beteiligen. Die Bekanntgabe der Kurse ist aus der Tagespresse zu ersehen.

Königsberg Pr., den 9. Mai 1935.

gez. R a a h.

Gutachten der Reichsstelle zur Förderung des deutschen Schrifttums.

Berlin N. 24, den 28. 3. 1935.
 Oranienburger Straße 79.
 Dr. B/Ma.

So kam es!

Ein Bildbericht vom Kampf um Deutschland 1918—1934.

Von Kurt Wegener und Wilhelm Keller.

Verlag: H. M. Braun & Co., Berlin-Tempelhof, 1933
 11372.

Packende Bilder der deutschen Not und des Werdens des Dritten Reiches stellt das Heft zusammen. Wir sehen den Bürgerkrieg 1918, die Abstimmungskämpfe, die Rheinlandbesetzung. Bilder der wirtschaftlichen Not, die das System verursachte, sprechen eine erschütternde Sprache. Viel ausgezeichnete Bilder zeigen die nationalsozialistische Bewegung. Von ihrem ersten Versammlungstotal in München an, zum ersten Trupp der SA bis zu den großen Versammlungen der letzten Jahre erleben wir den Kampf der NSDAP.

Eine erstaunliche Fülle von Bildern ist auf den 128 Seiten vereinigt; die Ausstattung und Aufmachung ist wirkungsvoll und macht das Heft in erster Linie vorzüglich geeignet zur Propaganda. Es dient aber auch zur wirkungsvollen Ergänzung des Schulungsmaterials über die Nachkriegszeit und Geschichte der NSDAP.

Das Heft verdient stärkste Förderung.

Stempel:
 Reichsstelle zur Förderung
 des deutschen Schrifttums.

F. d. R.
 i. U.: Dr. B. Bayr.

Gutachten der Reichsstelle zur Förderung des deutschen Schrifttums.

Berlin N. 24, den 28. 3. 1935.
Dr. P./Ma.

Kurt Wegner und Wilhelm Keller.

So kam es! Ein Bildbericht vom Kampf um Deutschland 1918—1934.
Verlag H. M. Braun & Co., Berlin-Tempelhof, 1933.
11372/23.

Der Verlag H. M. Braun & Co., Berlin-Tempelhof, brachte als Fortsetzung zu seiner bekannten Broschüre „So war es! 1914—1918“ die Schrift „So kam es! Ein Bildbericht vom Kampf um Deutsch-



Koggenstr. 24¹ Tel. 31550/51

Wohnungsnachweis - **Umzüge** nach allen Orten und Richtungen mit Auto - Möbel - Lastzug oder per Bahn.

land 1918—1934“ heraus. Die chronologisch angeordnete Zusammenstellung des Bildmaterials, das von knappen Textstellen begleitet ist, ver- rät wiederum neben einer außerordentlich gewissenhaften Sorgfalt den sicheren Blick für das Wesentliche. Es galt, in dieser Broschüre den Weg, den Deutschland aus tiefster Erniedrigung und Zerrissenheit zur Samm- lung und zum Wiederaufstieg gegangen ist, durch einen eindrucksvollen Bildbericht in seinen entscheidenden Strecken und Wendepunkten zu zeigen. Die Verfasser haben diese Aufgabe mit hohem Spürsinn und durch beste Materialauslese in einer Weise bewältigt, die nicht allein unsere Beachtung, sondern auch unseren Dank verdient.

Nichts Wesentliches ist bei dieser Zusammenstellung vergessen wor- den: der Rückmarsch des Frontheeres, Streiks und Demonstrationen, Bürgerkrieg und feindliche Besetzungstruppen im Lande, Deutschlands Verfümmelung und Entwaffnung, Abstimmungs- und Grenzsüh- kämpfe, der Ruhrkampf, die Anfänge der nationalsozialistischen Be- wegung, Reparationen und Inflation, der 9. November 1923, Not, Hunger und Konferenzen, endlich die Rheinlandräumung, der neue Auf- stieg der Bewegung, der Kampf um die Macht und abschließend die sieg- reiche Revolution und der Wiederaufstieg Deutschlands. Alle diese Er- eignisse ziehen in wirkungsvollen Bildern an uns vorüber. Daß diese Photographien im Format klein gehalten sind, nimmt ihnen nichts an Ein- dringlichkeit und ermöglicht den dankenswert niedrigen Preis der Bro- schüre, die wir gern zur weitesten Verbreitung empfehlen. Das Heft ist vorzüglich geeignet zur Propaganda. Es dient aber auch zur wirkungs- vollen Ergänzung des Schulungsmaterials über die Nachkriegszeit und die Geschichte der nationalsozialistischen Bewegung.

Stempel:
Reichsstelle zur Förderung
des deutschen Schrifttums.

F. d. R.
i. A.: Dr. B. Payr.

Bundesnachrichten

NSWB, Kreis Pr.-Enlau.

Ortsgruppe Pr. Enlau, Tg. am 2. 4. 35 in Pr. Enlau. In der Feierstunde gab Pg. Schulz-Beisleden ein Bild von Leben und Schaffen unseres verstorbenen Reichsamtleiters Hans Schemm. Danach berichtete Pg. Leck, von der Bundesleitung des NSWB nach Ostpreußen entsandt, über den Kampf der Sudetendeutschen und mußte in packender Weise die Not unserer deutschen Brüder jenseits der Grenze zu schildern. Am Anschluß Befanntgabe bundesamtlicher Mitteilungen.

Ortsgruppe Uderwangen, Tg. am 5. 4. 35 in Uderwangen. Ortsamtseiter Paulat eröffnet die Tagung und begrüßt vor allem Kreis-

amtsleiter Kunkel, Kreisassenwart Günther und Geschäftsführer Jonas. Er gedenkt des verstorbenen Reichsamtleiters, zu dessen ehrendem Ge- dächtnis sich die Versammlung von den Plätzen erhebt, erinnert an das Kowmoer Schandurteil und die Wiedereinführung der Allgemeinen Wehr- pflicht. — Pg. Fligge-Uderwangen spricht über „Die Mitarbeit des Leh- rers in der Partei.“ — Bundesamtliche Mitteilungen wurden durch den Ortsamtseiter gemacht. — Dann richtet Kreisamtseiter Kunkel einige Worte an die Berufskameraden. Den Vortrag des Pg. Fligge ergän- zend, weist er darauf hin, daß die Lehrer, von denen heute neun Gau- leiter sind und besonders in Ostpreußen viele das goldene Parteiab- zeichen tragen, durchaus nicht abseits der Bewegung gestanden haben.

Bundesanzeigen

Fortbildungsgemeinschaft für Schulamtseiter(innen)
im Kreise Pr.-Enlau.

Tagung am Montag, dem 20. Mai 1935, vorm. 9 Uhr, in Schule Worienen. 1. Lehrprobe: Gesamtunterricht 1/2. Schulj. Unser Klassen- raum (Brehm). 2. Lehrprobe: Eine Turnstunde in der Landschule unter besonderer Berücksichtigung der Kampfspiele (Brehm). 3. Vortrag: Der Ministerial-Erlaß über Vererbungslehre und Rassenkunde im Unterricht vom 15. 1. 1935 (Nielbock-Borken). 4. Verschiedenes.

NSWB., Stützpunkt Mühhausen, Ostpr.

Dienstag, den 21. Mai, 16 Uhr, bei Einf. I. Nationalsozialismus als Erziehung gesehen, bearbeitet von der Gauleitung Sachsen der NS- DWB, Amt für Erzieher (Wf. Grüneberg). II. Die Wichtigkeit der erb- biologischen Bestandsaufnahme der Schulkinder (Wf. Dr. von Ungern- Sternberg). III. Geschäftliches.

Soennecken- Federn



für Füllfeder
Federproben u. Prospekt Nr. S 25 kostenfrei
F. SOENNECKEN · BONN

Schul- u. Kinderfest

- 1.) Das Kinderfest i. 3 R. (Spiele u. Kurz- weil, Gef., Reigen, Vortragsf., Ged., Gespr., Szenen u. Auf., nebst 4 Anspr.) 1,- RM.
- 2.) Fest der Jugend i. 3 R. (zabl. neue Stoffe: 6 Anspr., 20 Gef., 8 Vorspr., 25 Ged., 18 Tanzspiele u. Reigen — 3. B. Maibaum- Tanzspiel, Reigen der Arbeit, Fliegenfang, Fackelreigen, usw. — 16 Spiele, 9 Sprechst., 5 Auf.) zus. 2,- RM. — 3.) 29 leichte Reigen u. Volkstiedertänze zus. 1,- RM.
- 4.) Das tanzende Kind, 2 ganz leichte Kinderballette u. 7 getanzte Kinderlieder. Auf. 1,- RM. — 5.) Kurze Wechselgespräche u. dram. Handlungen für alle Altersstufen) zus. 1,50 RM. — Ferner: Das Kinderfest (G. Hellm.) (Ein prakt. Ratgeber, Theoretisches u. Praktisches: A) Verlauf eines Kinderfestes i. Dorf u. Stadt, B) 2 leichte Freilichtbühnen- stücke, C) 8 verschiedene Anspr. d. Lehrers) 1,50 RM. — Das Sommerfest. Die Spiele d. Jugend mit ihren lust. Reimen unter Be- teiligung d. Kinder u. Einfluchtung volkstüm. Gestaltung. Lust. Auf- u. Vorführungen auf d. Festplatz m. Reigen usw.) 1,- RM. u. viele andere Auf. dazu.

Neuer Berliner Buchvertrieb
Berlin N 113, Schwelbeiner Straße 3

Geschäftliches

Unserer heutigen Ausgabe liegt ein Stundenplan bei, der von der Allianz und Stuttgarter Lebensversicherungsbank Aktiengesellschaft her- ausgegeben wurde. Wir machen darauf aufmerksam, daß dieser Stunden- plan, soweit der Vorrat reicht, zur Verteilung an Schulklassen abgegeben wird. Bestellungen sind zu richten an die genannte Gesellschaft, Direktion Stuttgart, Postfach 534, Abteilung Werbestelle.

Arthur Gräfe

Lehr- und Lernmittel, Schulbücher,
Modelle der Vorgeschichte (amtl. zugel.)
Physik- und Projektionsapparate,
Verdunkelungseinrichtungen
Schulmöbel und Schultafeln
liefert sachgemäß

Mathias Esser

Königsberg i. Pr. ♦ Junkerstraße 12¹ ♦ Telefon 35672

Sämtliche

Lehr- und Lernmittel, Schulbücher,
Modelle der Vorgeschichte (amtl. zugel.)
Physik- und Projektionsapparate,
Verdunkelungseinrichtungen
Schulmöbel und Schultafeln
liefert sachgemäß

E. PFEIL, Lehrmittelhandlung
Königsberg Pr., Claasstraße 11a, Tel. 20296

Busch-Beute

D. R. G. M. 1237 896
Neue Erfindung. Ein-
fache, prakt. und billigste
Mobil-
Bienenwohnung
Dr. 10,95 M. Broschüre
gegen Voreinsendung v.
12 Pf. für Porto etc.

Fabrikant H. Sablowski
Justerburg

Ostpreußische Erzieher

fördert das

Schulsparen in Gemeinschaft mit den
Stadt- und Kreis-Sparkassen
die zusammengeschlossen sind im

Kommunalen

Spar- und Giroverband für die Ostmark

Königsberg i. Pr., Brodbänkenstraße 21/22

Neuerwerbungen für:
Jugendtag und Sonnenwende
 1.) E. Hardt, Tag der deutschen Jugend.
 4 ausführl. Feste zur Sonnenwende (Morgen-,
 Nachm., Abends u. Nachfeier a) für Schulen
 b) Jugendverbände usw.) Mit Ansp. und
Vorträgen verschiedenster Themen, Vorspr.,
 viel Ged., Ges. - auch Rundges. - Dettl., Feuer-
 spr., Mehrgespr. usw. Ferner: zahlr. kurze Aufst.,
 Sprechsch., Spiele v. Brauchtum, Flammentänze
 am lobenden Holzlof, Reigen- u. Volkstiedertänze
 usw. Ein Buch von großer Ziel-
 festigkeit, eine praktische Anleitung zur
 Ausföhrung eindrucksvoller Sonnen-
 wendefeiern. Preis 1,50 RM. - 2.) F. Strauß,
Deutsches Sonnenwendfest
 Darbietung einer groß angelegten Festauff. für
 Schule (auch vereinigt m. Nachbarföhlen) u.
 Gemeinden (auch vereinigt mit Nachbargemein-
 den). Mit erklärenden, ausführl. **Vorträgen**
 u. Ansp., Ged., Sprechsch., (Sonnenwendeid),
 Volkstänzen, Dettl., hzen. Darst. am Sonnen-
 wendefeier (Rittschwur, auch Gruppensprech-
 höre usw.) Gedenken d. tot. Helden, d. Älteren,
 Feuerwerk (Feuerregen) usw. usw. Nebst all-
 gem. Anleitung zur Vorbereit. u. Aus-
 föhrung v. wirklichen Gemeinschafts-
 feiern i. 3. R. Nr. 150 RM. - 3.) F. Kloth,
Sonnenwendfeier i. 3. R.
 (4 ausführl. Feiern für Schule, HJ, SA, SS,
 Dg. Viele Ged., Ged., Volksbrauchs-
 spiele, alte
 Tanzspiele, Vorspr., Feuerpr., Sprechsch. bei:
 Vorbereiten am Nachmitt., Hauptfeier am
 Abend) zus. 1. - RM. - 4.) A. Kolf,
Fest der Jugend i. 3. R.
 (zahlr. neue Stoffe: 6 Ansp., 20 Ged., 8 Vor-
 spr., 25 Ged., 18 Tanzspiele u. Reigen - 3. B.
 Maibaum-Tanzspiel, Reigen d. Arbeit, Flieger-
 tag, Fackelreigen usw. - 16 Spiele, 9 Sprechsch.,
 5 Aufst.) 2. - RM. - 5.) Große Aufföhrungen:
Sonnenwendzäuber Märchenpiel 1. - RM.
Lichtfestspiel i. der Johannisnacht
 (m. Lampenreigen) 1,50 RM. u. v. a.
Neuer Berliner Buchvertrieb
 Berlin N 113, Schöfelbeiner Str. 3

DEUTSCHE WK MOBEL Formschöne billige Möbel
Reuter KÖNIGSBERG-PR. Steindamm 139 MÖBELFABRIK

Neue, 3. Auflage soeben erschienen
Für 23/24 Juni
Jugendtag u. Sonnenwende, Schlageter, Etagerat, Versailles, Kinderfest usw.
NS-Feiern
 Preis (alle Feiern zus.) 3. - RM. Enthält auf
 300 Seiten 32 ausführliche Feiern mit
 Reden, Deklam., Ged., Liedern, Vortragsfölg.
 usw. für alle Feste u. Gedenktage des ganzen
 Jahres. Das Aufbauwert in NS-Staat u.
 Schule ist in polit., wirtschaftl. u. kultureller
 Hinsicht bis zur Gegenwart fortgeföhr. -
 Neu sind: Hindenburg-Gedenkfeier und
 Feier zur Pflege der Hausmusik.
Neuer Berliner Buchvertrieb
 Berlin N 113, Schöfelbeiner Str. 3

Stoffe Tausch!
 Welche angeft. Kollegin
 aus Kgb. oder Vorort
 tauscht nach Vorort.
 Dmmbusbwerb., große
 billige Wohnung und
 Garten vorh. Angeb.
 unter E. L. 27 an die
 Anzeigenabtl. Königsb.
 Wrangelstr. 7

Vorträge
 Stoffsammlungen,
 Referate, Nachweise,
 Bearbeitung aller
 Gebiete fertigt
 Willensh. Hilfsdienst
 Berlin-Adlershof
 Fach 28. Prospekt

Steinfurt Schulmöbel
 sind gediegen

Georgenswalde
Haus Vier Jahreszeiten
 Oekonomie: R. Hartmann
 Fernruf: Rauschen Nr. 226
 Zimmer mit und ohne Verpflegung
 Schönster Garten am Platze.
 Veranda, Lesezimmer, Bibliothek

Für die hiesige prä-
 vate mittlere Schule
 wird eine jüng. weibl.
Lehrkraft
 gesucht

Bedingung ist Be-
 fähigung zur Unter-
 richtsleitung in Zeich-
 nen und Musik (min-
 destens aber in einem
 dieser Fächer). Erw.
 sind noch Religion,
 Deutsch oder Fremds-
 prachen. Meldung, m.
 Lichtbild sind umgebend
 an Rektor Klein,
 Landsberg Ostpr. zu
 richten.

Opel
Personen- u. Lieferwagen
Schott & Co.
Königsberg
Strohmarkt 4

Umzüge
 per Bahn und Möbelauto
 schnellste Provinzumzüge
Weckert & Müller
 Poststraße 16, Telefon 38 973

Maßanzugstoffe!
 Edelkammgarn Pfeffer u. Salz
 Meter 7,80 RM.
 silbergrau gestreift, prima
 Meter 11,80 RM.
Herrenstoff-Fabrikation
 Gera 167/7

Alfred Turowski
 Königsberg Pr., Bernsteinsstraße 9
 Fernsprech-Anschluss 5 28 86
Der Photograph
 für Ostpreußens Schulen

Röstkaffee
 gute frische Qualitäten
 Pfund RM 2,20, 2,40, 2,60 und 2,80
 Päckchen von 3 Pfund franko
 Für Lehrer 1 Monat Ziel
F. A. Kreitschmann
 Hamburg 22, Rönnhaldstraße 74 D.

Schulmöbel
 aller Art in unübertreff-
 lichen Ausführungen
 liefert die Spezialfirma
Neuwieder Schulbankfabrik
 Neuwied a. Rhein

Schreibmaschinen
 die „Klein-Torpedo“
 mit Segmentumschaltung
 ist die Maschine für jeden Lehrer
Englick & Quatz
 Königsberg Pr., Gr. Schloßsteichstr. 10
 Überzeugen Sie sich selbst

Das Erscheinen der neuen
Ostpreußenfibel
 ist infolge technischer Schwierigkeiten vor
 dem 1. Juni nicht möglich. Wir bitten
 die gesamte Lehrerschaft sich bis dahin zu
 gedulden.

Pädagogische Verlagsgemeinschaft Ostpreußen
 GmbH, Sturm-Verlag - Ferdinand Hirt,
 Königsberg Pr.

Stempel-Fabrik
E. Braun
 Königsberg Pr.
 Köttelestr. 26 a
 Ruf 309 26

Inferieren
 bringt
 Gewinn!

DEUTSCHE WK MOBEL **JOH. GUMBOLD**
 KÖNIGSBERG PR., MÜNZSTRASSE 25/26
 das Haus der schönen Möbel
 in allen Preislagen

Jugend-Germania

Eine der ältesten
Versicherungsanstalten
Deutschlands
Ursprung 1854

Auskunft: Kollektiv-Abteilung der Filialdirektion der
Iduna-Germania, Königsberg Pr., Vorder-Roßgarten Nr. 25
 Telefon 33402

Moderne
Möbel
 stets in großer Auswahl
 billig und gut
 im
Möbelhaus Angew
 Schloßstraße 3
 Annahme v. Bedarfs-Deckungscheine.

Möbelhaus Arthur Mielke
 Vorst. Langgasse 69, Ecke Sattlergasse
 und Sackheim 56, Fernspr. 321 27
 empfiehlt Schlaf-, Speise- und
 Herrenzimmer sow. Küchen,
 Polster- u. sämtliche Einzel-
 möbel auch auf Bedarfsdek-
 kungsscheine / Beste Verarbeitung
 Reelle Preise / Bequeme Teilzahlung.

Aufträge
 für den Anzeigenteil

nehmen entgegen die An-
 zeigen-Abteilung des „Ost-
 preußischen Erziehers“
 Königsberg Pr., Wrangelstr. 7
 u. die Firma Wk. Anzeigen-
 Expedition Königsberg Pr.,
 Steindamm 165/167. Einsen-
 dungen für die am Sonn-
 abend erscheinende Nummer
 müssen spätestens Dienstag
 morgens vorher eintreffen