

Schwarzwald-Wacht

Verlag: Schwarzwald-Wacht G. m. b. H. Calw, Rotationsdruck:
H. Oeschläger'sche Buchdruckerei, Calw, Hauptgeschäft: Friedrich
Hans Schiele, Anzeigenleiter: Alfred Schaffelle.
Sämtliche in Calw, D. N. L. 36: 3577, Geschäftsstelle: Alfred
Wohlfahrt, Fernsprecher 251; Schluß der Anzeigenannahme: 7.30
Uhr vormittags. Alle Anzeigenpreise gilt zur Zeit Preiskurve 2.

Calwer Tagblatt

Bezugspreis: Durch Träger monatlich 1.50 RM, einschließlich
20 Pfg. Trägerlohn. Bei Postbezug 1.85 RM einschließlich
54 Pfg. Postgebühren. - Anzeigenpreis: Die kleinste
Zeile 7 Pfg., Reklamereile 15 Pfg. Bei Wiederholung Nachsch.
Erfüllungsort für beide Teile: Calw. Für richtige Weitergabe
von durch Fernspruch ausgenommene Anzeigen keine Gewähr.

Nationalsozialistische Tageszeitung

Amtliches Organ der N. S. D. A. P.

Alleiniges Amtsblatt für alle Stadt- und Gemeinde-Behörden des Kreises Calw

Nr. 88

Calw, Montag, 17. Februar 1936

3 Jahrgang

Der Führer eröffnet die Automobilausstellung Berlin 1936

Grundlegende Ausführungen über die Aufgaben der Industrie — Schaffung des Volkswagens gefordert

Berlin, 16. Februar.

Mit einer groß angelegten, für die ganze Industrie richtungweisenden Rede eröffnete Samstagmittag der Führer und Reichskanzler in der Halle I des Ausstellungsgeländes am Kaiserdamm die Internationale Automobil- und Motorradausstellung Berlin 1936.

Der Feier wohnten die Reichsregierung, fast das gesamte diplomatische Korps, die Reichs- und Gauleiter, zahlreiche Staatssekretäre, namhafte Vertreter der SA, der SS, und des NSKK, sowie anderer Gliederungen der Partei, viele Offiziere der Wehrmacht und Vertreter der Industrie, der Wirtschaft und des Handels bei. Die ganze Umgebung des Ausstellungsgeländes stand seit den frühen Morgenstunden im Zeichen dieses großen wirtschaftlichen Ereignisses. Tausende von Kraftwagen haben die Hallen am Funkturm zum Ziel. Zeitweilig waren die Zufahrtsstraßen verstopft, bis endlich die Parkplätze die Fahrzeuge, die nach ihren Nummernschildern nicht nur aus ganz Deutschland, sondern auch aus verschiedenen ausländischen Staaten kommen, aufnahmen. Vor den Hallen I und II flatterten zwischen Fahnenkreuzbannern die Farben der Staaten, die sich an der Schau beteiligten.

Während sich der Ehrenraum immer mehr mit den Gästen füllte, waren inzwischen Männer der Motorabteilung des NSKK mit ihren Sturzhelmen aufmarschiert, um vom Kaiserdamm ab Spalier zu bilden und zugleich die Zehntausende zählenden Zuschauer zurückzuhalten. Ein Kraftschützenzug hatte vor der Halle I mit Fahnen aufgestellt genommen. Lange vor der angelegten Zeit kündeten Heilrufe vom Kaiserdamm aus die Ankunft des Führers. Vor der Halle wurde der Führer von Korpsführer Hühnlein und dem Präsidenten des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie Allmers begrüßt. Unter den Klängen des Präsentiermarsches schritt der Führer in Begleitung des Korpsführers Hühnlein die Front der angetretenen NSKK-Formationen ab. Kurze Zeit verweilte der Führer vor der Halle. Er winkte dann ein kleines Mädchen heran, das ein Blumensträußlein für den Führer bereit gehalten hatte und durch die Sperre nicht durchgelassen worden war. Unmittelbar am Eingang übergaben einige BDM-Mädchen dem Führer ebenfalls Blumensträuße.

In der Vorhalle waren Werksangehörige zahlreicher an der Ausstellung beteiligter Firmen in ihren blauen Arbeitskiteln angetreten. Jeden einzelnen in der ersten Reihe begrüßte der Führer mit Handschlag und geht dann mitten in die blaue Schar der Werksangehörigen hinein, um sich kurz mit diesem und jenem zu unterhalten. Dann wandte er sich nach der anderen Seite der Halle und begrüßte hier ebenfalls die angetretenen Werksangehörigen. Ein brauendes Heil folgte ihm nach, als er den Ehrenraum betrat, und nochmals donnerte ihm ein Heil nach, als der persönliche Adjutant des Führers, Obergruppenführer Brückner, sämtlichen angetretenen Werksangehörigen die Einladung des Führers zu einem Besuch in der Reichskanzlei übermittelte.

Ein großes Stück weiter im Fernsehen

Berlin, 16. Februar.

Im Gange der beim Reichspostzentralamt in Berlin zur Zeit laufenden Fernsehversuche ist es am 12. Februar gelungen, auf eine Entfernung von 395 Kilometern Fernsichtbilder (180 Zeile, 25 Bildwechsel in der Sekunde) auf dem Kabelwege einwandfrei zu übertragen. Es ist das erstmalig, daß Fernsichtbilder auf eine derartige Entfernung auf dem Kabelwege übertragen worden sind. Damit ist es auch möglich, daß beim Fernsprechen über solche Entfernungen die Teilnehmer sich gegenseitig sehen.

Der Bademweiler March Klang auf, die 3 000 Ehrenäste erhoben sich von ihren Plätzen, als der Führer erschien und seinen Platz einnahm. Das Philharmonische Orchester intonierte den Huldigungsmarsch von Rißt und leitete über zur

Begrüßungsansprache des Präsidenten der deutschen Automobilindustrie Geheimrat Allmers:

„Danke, mein Führer, für alles, was Sie für uns und für die deutsche Wirtschaft getan! Den würdevollen Dank aber, mein Führer, kann ich Ihnen durch die Vorlegung einer wahrhaft stolzen Erfolgsrechnung erstatten. Der Jahresabsatz von Kraftwagen betrug 1932 44 000, 1933 93 000, 1934 157 000, 1935 215 000. Der Absatz der Kraftwagen stieg im gleichen Zeitraum von 46 000 auf 116 000. Die Gesamtzahl der abgesetzten Kraftwagen und Krafttrader ist für 1935 331 000.“

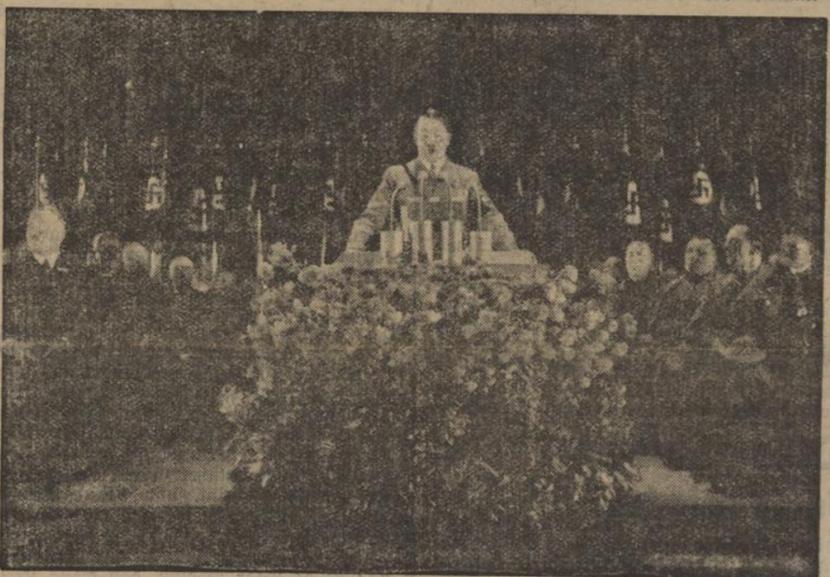
Judeffen sind das nur die Zahlen des Inlandsabsatzes, und zwar ohne die Lieferungen an Reichsheer, Reichsbahn und Reichspost. Wertmäßig ist der Gesamt-

inlandsabsatz der Automobil- und Zubehörindustrie im Jahre 1935 mit 1,2 Milliarden anzunehmen. Das, mein Führer, ist unsere Gegenleistung! Ab und zu seien Stimmen zu vernehmen: Das kann ja nicht so weitergehen. Der Sättigungsgrad muß nahe sein. Ausrufe! Man übersehe, daß in Deutschland erst auf 63 Einwohner ein Automobil komme und daß trotz aller Steigerung im Verhältnis zur Bevölkerungszahl und zum Wirtschaftsvolumen der Kraftwagenbestand in England und Frankreich noch das 2 1/2-fache bzw. 3-fache des deutschen Bestandes betrage. Bis hier eine Angleichung erfolge, könnten wir noch Millionen neuer Kraftfahrzeuge absetzen.

Im letzten Teil erinnerte Dr. Allmers an die Bedeutung der Daimler und Benz für die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie vor 50 Jahren und sagte zum Schluß: Wenn heute die Grundlage allen völkischen Seins, die Wehrhaftigkeit eines Volkes, auf der Motorisierung beruht, so sind es deutsche Männer gewesen, die diese Wandlung der Welt bewirkt haben.“

Arbeiter danken dem Führer
Nachdem der Präsident des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie, Allmers, ein dreifaches „Sieg-Heil“ auf den Führer ausgebracht hatte, in das die 3000 Ehrengäste, unter ihnen zahlreiche Werksangehörige, begeistert einstimmten, richtete der Werksangehörige Senftenleben im Namen der Werksangehörigen aller Betriebe der Automobilindustrie das Wort an den Führer:
„Mein Führer! Ich bin glücklich darüber, Ihnen Gruß und Dank meiner vielen Tausend Arbeitkameraden überbringen zu dürfen. Es ist nicht unsere Art, viele Worte zu machen. Dafür kommt unser Dank

Fortsetzung auf Seite 2



Der Führer eröffnet die Automobil-Ausstellung (Atlantic, M.)

Glanzvoller Abschluß der Winter-Olympiade

Ehrung der Sieger in Gegenwart des Führers im Garmischer Schistadion

Garmisch-Partenkirchen, 16. Febr.

Die Winter-Olympiade hat am Sonntag nachmittag in Anwesenheit des Führers einen glanzvollen Abschluß gefunden. Die Wettkämpfe wurden vor 130 000 Zuschauern mit dem großen Sprunglauf abgeschlossen. Dann erfolgte die Ehrung der Sieger in Gegenwart des Führers. HJ, Jungwolt und BDM, im einheitlichen Schianzug rückten an und nahmen zu beiden Seiten der kleinen und großen Sprungschanze Aufstellung. Rings um das Stadion standen SA- und Arbeitsdienstmänner, die Angehörigen des Heeres schlossen sich in grauem Stahlhelm an. Alle trugen Festschädeln in den Händen. Der Innenraum des gewaltigen Schistadions war zum Bersten gefüllt.

Unter ungeheurem Jubel zogen die Fahnen der 28 teilnehmenden Nationen auf die Kampfstätte; dann schritten in feierlichem Zuge

die Sieger der IV. Olympischen Winterspiele 1936

in das Stadion ein. An der Spitze marschierten die Militärpatrouillenläufer, die siegreichen Alpinen, heran, hinter ihnen die Finnen und Schweden. Vor der Ehrentribüne erwiesen sie den militärischen Gruß. Ihnen folgten die Sieger im viermal 10-Kilometer-Lauf, Finnen, Norweger und Schweden, die Ersten des 18-Kilometer-Langlaufes und des 50-Kilometer-Dauerlaufes. Alle empfing brauender Jubel, der sich gewaltig steigerte, als die erste deutsche Preisträgerin Christl Franz, die Siegerin im alpinen Schilauflauf, erschien. Auch die siegreichen Eisschützen in ihrer alpenländischen Alpenstracht zogen mit Jubel überschüttet an der Tribüne entlang, auf der alle aktiven Wettkampfteilnehmer Platz genommen hatten.

Dann kündete der Generalsekretär des Organisationskomitees, nachdem der Präsident des

JOC, Graf Baillet-Latour und zwei Mitglieder des JOC, der Präsident des Organisationskomitees Karl Ritter von Holt, der Reichskriegsminister Generaloberst von Blomberg, und der Reichssportführer von Tschammer und Osten die Ehrentribüne verlassen haben, um vor dem Tisch mit den Plaketten und Ehrenurkunden Halt zu machen, die Preisverteilung mit den Worten an: Achtuna.

Olympia-Siegerehrung.
Siegerin im Abfahrtslauf und Slalomlauf der Damen: Christl Franz, Deutschland. Viel-tausendstimmiger Jubel erfüllte die Arena, als Christl Franz in der Mitte des Podiums, zu ihrer Rechten Käthe Grasegger, zu ihrer Linken Laila Schou-Nilsen stand. Am höchsten Siegesmast und dem Mast zur Rechten ging die deutsche, zur Linken die norwegische Flagge hoch, geführt von einer Signalabteilung der Reichsmarine. Kanonenschüsse dröhnten im Werdenselzer Tal. Das Vereinierte Musikkorps der Reichswehr spielte die deutsche Nationalhymne. Graf Baillet-Latour überreichte jedem einzelnen die rote Wapp mit dem Siegesdiplom und seine Medaille.

Wieder geht die deutsche Flagge an zwei Siegesmästen hoch als die Medaillen für den Abfahrts- und Torlauf der Männer verteilt werden. Dann steigt Norwegens Banner an allen Siegesmästen auf; denn die erfolgreichste Nation der 4. Winterpiele hat im Lang- und Sprunglauf alle olympischen Ehren eingeholt. Schwedens Flagge kündete den Sieger im 18-Kilometer-Langlauf und den des 50-Kilometer-Dauerlaufes. Zum ersten Male flatterte am Siegesmast dann Finnlands Flagge für den 4mal 10-Kilometer-Staffellauf. Mit erhobener Rechten grüßte der Führer der siegreichen Staffeln zur Ehrentribüne. Wieder wehte Norwegens Flagge beim Spezialsprunglauf von zwei Masten. Dann stand Sonia Gentle auf dem

Mittelpodest in leuchtend weißem Schutzhelm, zu ihrer Rechten die blonde Cecilia Colleda, zu ihrer Linken die kleine Schwedin Bibianne Gulien. Oesterreichs Gmureklang auf; Weltmeister Karl Schäfer hatte zu seiner Rechten den Deutschen Ernst Paier, zu seiner Linken seinen Landsmann Rappax.

Ein gewaltiger Jubel stieg zum abendlichen Winterhimmel, als Marie Herber und Ernst Paier auf dem Siegespodest erschienen, zur Rechten das junge Geschwisterpaar Paulin-Oesterreich, zur Linken die Ungarn Rottler-Scollas. Zum drittenmal rauschte die deutsche Fahne empor ertönten die deutschen Nationalhymnen. Nicht weniger als dreimal ist Ivar Ballangrud der zum ersten Male seit dem Bestehen der Winterpiele drei Goldmedaillen erringen konnte, der Mittelpunkt herrlicher Jubel, als die Sieger der Eisschnellläufe ausgezeichnet werden. Nur einmal löste ihn sein Landsmann Charles Mathisen auf dem höchsten Siegespodest ab.

Der Kapitän der englischen Siegermannschaft im Eishockey Charles Erhardt nahm aus den Händen Graf Baillet-Latours die so heiß erkämpfte olympische Trophäe entgegen, während Kanada mit der Silbernen und Amerika mit der Bronzenen Medaille ausgezeichnet wurden.

Bei der Ehrung der Bobfahrer machten die Sieger im Viererbob den Anfang und zweimal leuchtete von den Masten die Flagge der Schweiz, das weiße Kreuz im roten Feld, während vom dritten Mast der Union Jack wehte. Zum ersten Male stieg für den Sieg im Zweier-Bob das Sternenbanner Amerikas auf dem höchsten und dem dritten Siegesmast auf. Auch hier hatte die Schweiz die Silberne Medaille errungen. Damit ist die Ehrung der olympischen Sieger beendet.
(Schluß auf Seite 2.)

aus vollem Herzen. Viele von uns waren noch vor wenigen Jahren zur Arbeitslosigkeit verdammt. Das bedeutete Hunger und Entbehrung für uns, unsere Frauen, unsere Kinder. Dabei lähnte uns unter dem System der Novemberrepublik graue Hoffnungslosigkeit. Heute dürfen wir wieder am Arbeitsplatz stehen und dafür gilt Ihnen, mein Führer, nicht nur unser eigener Dank, sondern auch der unserer Frauen und Kinder. Aber auch unsere Arbeit selbst hat sich seit Ihrer Führung verändert. Jüdische intellektuelle und marxistische Bonzen hatten uns früher eintreden wollen, daß unsere Arbeit nur den einen Zweck haben könne, von profitgierigen Klassenfeinden ausgebeutet zu werden. Heute haben wir alle, gerade auch in der Automobilindustrie, den tiefen Sinn unserer Arbeit erkannt. Unter Ihrer Aufsicht

Die Eröffnungsansprache des Führers

Mit starkem Beifall betrat der Führer und Reichkanzler das Rednerpodium zu seiner Eröffnungsansprache. Er führte aus:

Männer und Frauen! Seit ich zum ersten Male die Ehre hatte — damals noch im Auftrage des vereinigten Herrn Reichspräsidenten — die deutsche Internationale Automobil-Ausstellung in Berlin zu eröffnen, sind drei Jahre vergangen. Am 11. Februar 1933 sprach ich die Hoffnung aus, daß es dem Zusammenwirken aller verantwortlichen Stellen gelingen würde, gerade auf dem Gebiet unseres nationalen wirtschaftlichen Lebens eine Befruchtung zu erreichen, auf dem wir — gemessen an dem Stande der übrigen Welt — am meisten zurückgeblieben waren.

In dem heute überblickbaren Zeitraume der wirtschaftlichen Entwicklung der Menschheit bemerken wir das abwechselnde Vorherrschende bestimmter Produktionen, die ihren Epochen einen besonderen und bemerkenswerten Charakter verleihen. Bedürfnisse entstehen, suchen und finden ihre Befriedigung, um neuen Bedürfnissen und ihrer Erfüllung Platz zu machen. Es gab Zeitalter, in denen die menschliche Arbeitskraft vorwiegend in einem überaus großen Ausmaß für gewaltige Bauwerke angelegt wurde, in anderen wieder beschäftigt sie die Wirtschaft in der handwerklichen Herstellung von bestimmten Gütern des Friedens oder den Waffen des Krieges. Neu erschlossene Gebiete wieder verlagern die menschliche Arbeit auf die Bewältigung des Handels und damit des Verkehrs. Die Manufakturen des 18. Jahrhunderts gehören genau so zum Bilde dieser Zeit, wie ein halbes Jahrhundert später bereits der Bau von Eisenbahnen, die Konstruktion von Lokomotiven und Waggons den Beginn einer neuen Epoche ankündigen. Dann wieder ist es die moderne Beleuchtungstechnik, die ungeahnte wirtschaftliche Entwicklungen in sich birgt. Die Elektrizität beginnt ihren Sie-

und Führung arbeitet die ganze Automobilindustrie, Unternehmer, Ingenieure und Arbeiter, für die Gesamtheit des deutschen Volkes. Wir sind stolz darauf, heute unseren Volksgenossen angeht diese Ausstellung zurufen zu können: Alle diese Arbeit tun wir für euch. Wenn der Abgang der deutschen Automobilindustrie seit Ihrer Machtergreifung von Jahr zu Jahr steigt, wenn unsere Erzeugnisse mit die besten der Welt geworden sind, und wenn wir durch den wachsenden Export dem deutschen Volk Devisen, Arbeit und Brot schaffen können, so erfüllt uns das mit jener einzigartigen Genugtuung, die nur die dem Volk gegenüber erfüllte Pflicht geben kann. Darum danken wir Ihnen, mein Führer. Die Arbeiterklasse der deutschen Automobilindustrie wird stets das tun, was Adolf Hitler von ihr erwartet."

gesaug. Sie bespricht die Industrien der Völker.

Seit vor nunmehr 50 Jahren ein Deutscher einen wesentlichen, weil erfolgreichen Anstoß zur Befriedigung der alten Sehnsucht nach einem selbstbeweglichen Wagen durch seine Erfindungen gegeben hat, erobert sich die Motorenfabrikation in einem ungeahnten und kaum vorstellbaren Ausmaß ihre dominierende Stellung in der heutigen Weltwirtschaft. Das Pferd und der Büffel, die seit vielen Jahrtausenden der menschlichen Entwicklung ihre animalische Zugkraft liehen, werden abgelöst durch die Maschine. Im Motor erhielt die Menschheit jene bewegliche und überall einsetzbare Kraft, die zu einer der entscheidendsten Umwälzungen geführt hat, die wir seit Beginn des menschlichen Kulturlebens feststellen können. Auf wie viele Gebiete die Motorisierung anregend, befruchtend oder wohl auch revolutionär umgestaltend gewirkt hat, vermag man kaum auf den ersten Blick zu ermessen.

Die Entwicklung des Kraftwagens

und die dadurch inspirierte, ja überhaupt erst ermöglichte Erfindung des Flugzeuges, haben dem menschlichen Verkehr nach der Einführung der Eisenbahnen einen im Gesamtausmaß noch gar nicht absehbaren Impuls gegeben. Das Tempo des Verkehrs und damit des menschlichen Lebens ist schneller geworden. Kontinente werden in Tagen miteinander verbunden, Wüsten haben ihre Schreden verloren, die tote Zeit qualvoller Reisen wird abgekürzt und damit einer nützlichen Verwertung freigemacht. Ungeheure neue Industrien sind entstanden.

Physik und Chemie arbeiten Hand in Hand, technische Forderungen aufzustellen und ihrer Erfüllung die materialmäßige Voraussetzung zu geben. Der Motor erfordert nicht nur neue Metalle und Legierungen infolge der besonderen Bedinungen seiner Konstruktion, son-

dern neue Kraftquellen für seinen Betrieb, und wie immer, beginnt sich damit die Sorge der Menschheit mit den Fragen der notwendigen Rohstoffe zu beschäftigen. Wenn einst in grauer Vorzeit Weidengründe oder Salzquellen bestimmend wurden für den Lebensweg und damit das Lebensschicksal einzelner Stämme, und später Eisen- oder Metallvorkommen das politische Handeln der Völker beherrschten, dann sind es heute Kohle und Öl, die als unersetzbare Lebensgüter die Richtungen unseres politischen und wirtschaftlichen Denkens bestimmend beeinflussen.

Wie lähmend war es daher für uns alle, daß das deutsche Volk, das seinem ganzen Wesen, seiner Entwicklung und seinen Lebensnotwendigkeiten nach zu den ersten wirtschaftlichen Faktoren der Welt gerechnet werden muß, gerade auf dem so ausschlaggebenden Gebiet der Motorisierung gegenüber der anderen Welt in einem großen, ja geradezu schmählischen Rückstand war.

Es lag in der Atmosphäre der hinter uns liegenden traurigen Zeit des Verfalls, ein solches Geschehen als etwas Gottgegebenes und Natürliches hinzunehmen oder womöglich mit dem Hinweis auf eine gerade auf diesem Gebiet vorhandene mindere Veranlagung und Befähigung des deutschen Volkes zu rechtfertigen. Es gibt ja nichts Einfacheres, als die Minderwertigkeit eines Regimes in einen Minderwertigkeitskomplex der Regierten zu verwandeln.

Es scheint mir nun gerade am heutigen Tage zweckmäßig zu sein, schon um dem schnellen Vergessen der Menschheit entgegenzutreten, die Punkte herauszustellen, die psychologisch verantwortlich waren für den trostlosen Verfall unserer Motor- und damit Verkehrswirtschaft überhaupt, d. h. also jener Wirtschaft, die zur Zeit als die gewaltigste Industrie anzuprechen ist, und die damit dieser unserer heutigen Zeit den besonderen und charakteristischen Stempel aufzutragen berufen ist.

1. Verantwortlich für diesen Verfall

war auf Seiten des Verbrauchers die aus der sozialdemokratischen Gleichheitstheorie stammende Auffassung einer notwendigen Entwicklung der Menschheit zum Primitiven, um auf diesem Wege durch die Proletarisierung des Lebensniveaus aller die mögliche einheitliche Ebene finden zu können. Diese mehr als primitive Tendenz ging von der beschränkten Auffassung aus, daß der menschliche Fortschritt seine Wurzel in der kollektiven Masse besitze und mithin auch als kollektive Erscheinung zu werten oder abzulesen sei. Tatsache ist aber, daß jeder menschliche Fortschritt, geistig und sachlich gesehen, den Ausgang nimmt von wenigen einzelnen. Geistig, indem nur aus der Phantasie einzelner die Erfindung kommt und nicht aus dem Querschnitt einer kollektiven Anstrengung. Sachlich, indem jede menschliche Erfindung, ganz gleich, ob in ihrem Werte erkannt oder verkannt, zunächst immer als ein zufälliger Genuß des gewohnten Lebens erscheint, und damit als ein Luxusartikel für einen mehr oder weniger beschränkten Kreis.

Nicht einmal, sondern leider sehr oft ist es sogar möglich, daß dieser Kreis von der lieben kollektiven Willensfreiheit sogar noch als verächtlich angesehen wird, wie dies bei unseren großen Erfindern Benz und Daimler ja auch tatsächlich der Fall war. Es ist daher eine wirklich fortschrittliche Entwicklung nur möglich unter der Voraussetzung der Respektierung der individuellen Schöpferkraft wie der ebenso individuellen geistigen Aufnahme bzw. materiellen Abnahmefähigkeit. Es ist kein Beweis für die Unrichtigkeit, sondern nur der Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptung, wenn sich der marxistische Staat, um auf seinen geistigen Kollektivkräften der Menschheit langsam nachhumpeln zu können, praktisch von den individuell organisierten Volkswirtschaften die einzelnen Ingenieure, Konstrukteure, Betriebsleiter und Inspektoren, Chemiker usw. ausborgt um mit ihrer gütigen Beihilfe seine original-marxistische Wirtschaft aufzubauen. Denn damit wird ja nur bewiesen, daß ebenso wie die andere Welt ohne den Volkswirtschaft ihre Kultur zu erreichen vermochte der Volkswirtschaft ohne die Hilfe der anderen Welt selbst als kommunistische Eigenerschöpfung nicht bestehen könnte. Diese Erkenntnis ist wichtig, weil die intensive Förderung gerade unserer modernsten Verkehrswirtschaft abhängig ist von der vollen Freizügigkeit eines Volkes, sich ihrer zu bedienen, und zwar nicht nur von der geistlichen, sondern vor allem auch von der psychologischen Freizügigkeit.

Es ist so wenig sozial, sich einen Kraftwagen zu kaufen, als es einst sozial gewesen war, sich statt der herkömmlichen geölten Haut ein Stück modernes Glas in sein Fenster einzusetzen. Die Entwicklung einer solchen Erfindung geht zwangsläufig auch im praktischen Gebrauch von einigen wenigen aus, um dann immer größere Kreise zu ziehen und allmählich doch alle zu erfassen. Es war daher kein Zufall, daß den niederen Prozenten an Kraftwagen neben dem kommunistisch-marxistischen Sowjetrußland das ebenfalls marxistisch regierte Deutschland auswich.

2. Da auf die Dauer die Ideologie der Masse nicht ewig im Gegensatz stehen kann und wird zur Ideologie der Regierenden

und umgekehrt, war es nur zu verständlich, wenn aus dieser gemeinsamen Wurzel der Unkenntnis und Unvernunft heraus die Regierenden entsprechend der marxistischen Primitivitäts-Theorie auch ihrerseits das Automobil als etwas nicht Notwendiges und damit als etwas Heberläufiges ansahen und demgemäß besteuerten.

Ein kapitaler Denkfehler

übrigens aus dem zu ersehen war, wie sehr auch unsere bürgerliche wirtschaftliche Grundsicht bereits verlagerte. Denn die sogenannte Luxusartikel Restrukturierungstheorie ist überall dort ein Nullinn, wo nach der menschlichen Voraussicht der Luxus ein allgemeintun zu werden verspricht. Man soll vor allem nicht jene Produktionen besteuern, die noch in der Entwicklung begriffen sind, sondern solche, deren Entwicklung erschichtlich schon als abgeschlossen gelten kann. Daß man dann aus einem so falschen Denken heraus jene besonderen Maßnahmen vernachlässigte oder überhaupt unterließ, die geeigneter sein konnten, die Entwicklung dieser so erhöhter Erfolgversprechenden und ausschlagreichen Industrie zu fördern, braucht kaum noch erwähnt zu werden. Finanzamt und Polizeidirektionen arbeiteten gemeinsam an der möglichst gründlichen Erdrosselung und Ausrottung der deutschen Kraftverkehrs- und damit der Kraftverkehrswirtschaft, und es ist ihnen — dieses Kompliment kann den marxistisch-zentrierten Regierungen nicht vorenthalten werden — der gemeinsame Angriff wunderbar gelungen. (Weiterer.) Während in Amerika rund 23 000 000 Kraftwagen fuhrten und jährlich 3 bis 4 000 000 neue fabriziert wurden, die Zahl der Kraftwagen in Deutschland auf knapp 450 000 zu beschränken und die Fabrikationsziffer im Jahre 1932 auf 46 000 herabzusetzen.

3. Die Wirtschaft selbst. Wenn es schon schlimm war, daß die Volks- und Staatsführungen, von solchen Vorstellungen beherrscht, für die Entwicklung der Motorisierung kein Verständnis aufbrachten, dann war es aber mindestens ebenso schlimm, daß die deutsche Wirtschaft, wenn auch vielleicht unbewußt, sich dennoch ganz ähnlichen Gedanken ergab. Sie wurde sich daher auch nicht ganz klar, daß

Der Kraftwagen ein Instrument der Allgemeinheit

werden muß, oder daß, sonst die in ihm schlummernde allgemeine Entwicklungsmöglichkeit ausbleibt. Der Kraftwagen ist entweder ein kostspieliges Luxusobjekt für einzelne Wenige und damit für die gesamte Volkswirtschaft auf die Dauer nicht sehr belangvoll, oder er soll der Volkswirtschaft wirklich den gewaltigen Auftrieb geben, zu dem er seinem Wesen nach befähigt ist, und dann muß er vom Luxusobjekt einzelner Weniger zum Gebrauchsobjekt für alle werden. (Lebhafte Beifall.) Und hier ist sich die deutsche Kraftwirtschaft — und ich befürchte fast, auch heute noch nicht allgemein — nicht ganz im klaren gewesen darüber, daß die Gesamtentwicklung der deutschen Kraftwagenfabrikation nur dann eine wirklich erfolgreiche sein kann, wenn sie in ihrer Preisgestaltung gleichläufig mit dem Einkommen der von ihr zu erfassenden Käufer sich richtet. (Lebhafte Zustimmung.)

Die Frage nach der Zahl der Kraftwagen, die Deutschland betragen kann, ist sehr einfach zu beantworten: a) Der Wunsch nach dem Kraftwagen ist in unserem Volk zumindest genau so lebendig wie in jedem anderen, ja ich möchte geradezu sagen, daß die Sehnsucht nach ihm, weil er unserem Volke vorenthalten wird, sich bei uns besonders eindrucksvoll zeigt. Den besten Beweis dafür sehen Sie, meine Herren, in den enormen einjährigen Besucherzahlen gerade dieser Ausstellungen. Sie sind die schärfste Widerlegung der Auffassung jener, die noch vor wenigen Jahren glaubten, auf diese Ausstellungen, weil doch belanglos und uninteressant, überhaupt verzichten zu können. Das deutsche Volk hat genau das selbe Bedürfnis, sich des Kraftwagens zu bedienen wie, sagen wir, das amerikanische. Es ist oberflächlich, für Amerika die Zahl von 23 oder 24 Millionen Kraftwagen als natürlich und verständlich anzusehen und für Deutschland die Zahl von 500 000 oder 600 000, wobei das deutsche Volk zahlenmäßig etwas mehr als die Hälfte der Bevölkerung der nordamerikanischen Union ausmacht. Nein, die völkische Bedingung ist auch in Deutschland gegeben.

b) Die Voraussetzung für die Erfüllung dieses Wunsches kann aber keine andere sein wie in der übrigen Welt: d. h.

der Preis des einzelnen Wagens muß dem Einkommen seines möglichen Käufers entsprechen. Das heißt also: Es wird Menschen geben, die in der Lage sind, 20 000 Mark und mehr für einen Kraftwagen zu opfern, weil ihr Einkommen ein entsprechendes ist, aber ihre Zahl wird nicht sehr groß sein. Die Entzehrung der Kosten auf 10 000 Mark ergibt schon eine viel größere Zahl von entsprechend kaufkräftigen. Und die Entzehrung der Wagenkosten auf 5000 Mark mobilisiert wieder eine größere Zahl von dafür geeigneten.

Schluß auf Seite 5

Die Ehrung der Olympia-Sieger in Garmisch-Partenkirchen

Ihr schloß sich die der Siegreichen in den Vorführungsarbeiten an. An den drei Masten wehten drei olympische Fahnen. Der Reichskriegsminister nahm die Preisverteilung an die Sieger des Militär-Schi-Ratrouillenlaufs vor. Italien, Finnland und Schweden, während der Reichsportführer den erfolgreichen österreichischen und deutschen Eischützen ihre Preise übergab. Der Präsident des Organisationskomitees, Dr. Karl Ritter v. Hall und der Generalsekretär Baron Le Fort begaben sich zu den Fahnen der 28 Nationen und während der Präsident an die Spitze einer jeden Fahne das Erinnerungsband der IV. Olympischen Winterspiele heftete, hallten von den Höhen der umliegenden Berge Salutschüsse der Gebirgsbatterie durch das Tal.

Die Dämmerung war hereingebrochen. Die Abteilungen des Reichsheeres und die Gliederungen der Bewegung, die das Stadion bis zur Höhe hinauf umsäumen, entzündeten ihre Fackeln. In feierlicher Stille trat der Präsident des IOC, Graf Baillet-Latour an das Mikrophon der Ehrentribüne und erklärte die Winterspiele in französischer Sprache für beendet: „Nachdem wir Reichskanzler Adolf Hitler, dem deutschen Volke, den Vertretern Garmisch-Partenkirchens und den Organisatoren der Spiele unseren tief empfundenen Dank ausgesprochen haben, erklären wir im Namen des Internationalen Olympischen Komitees die IV. Olympischen Winterspiele 1936 für beendet und laden Sie für diesen Sommer nach Berlin ein, um mit uns die Feier der 11. Olympiade zu erleben.“

Die Hunderttausende haben sich während der Worte Baillet-Latours von ihren Plätzen erhoben und die Haupter entblößt. Langsam sinkt die olympische Flagge, das weiße Tuch mit den fünf verschlungenen Ringen nieder, das heilige olympische Feuer, das elf Tage lang in das Werbenfeller Tal herabgeleuchtet und der Welt die Stätte olympischen Friedens gezeigt hat, verlöscht. Salutschüsse erdröhnen, eine Scheinwerferbatterie schießt Strahlenbündel über die weiß glitzernden Höhen des Gudi-Berges zum nächtlichen Himmel. Magnesia-Feuer sprüht zu beiden Seiten der Aufsprungbahn empor und aus dem silbernen Licht schießt plötzlich ein Schi-Springer über die Schanze und gleitet in

die Tiefe. Hinter ihm folgen in rascher Abfahrt sechs Kämpfer der deutschen Olympiaschmanenschaft. Sie halten die olympische Flagge in den Händen die Flagge, die 1928 in St. Moritz, 1932 in Lake Placid über den Kampfflächen wehte. Sie bringen die Flagge zur Ehrentribüne, wo ihr Graf Baillet-Latour den olympischen Gruß erteilt.

Die Fahnenträger der 28 Nationen und die ruhmgekrönten Sieger verlassen das Stadion. Die olympische Flagge wird eingebracht. Ein Brillantfeuerwerk ist leuchtender Abschluß der Feierstunde. Erfüllt von dem Erlebnis dieser schönen Stunde, ziehen die Massen zurück ins Olympiadorf. Der Führer, umstößt von dem Kubel der unübersehbaren Menschenmassen, verläßt mit dem Präsidenten des IOC, Graf Baillet-Latour und seiner übrigen Begleitung, der sich alle führenden Personen des internationalen Sportlebens anschließen, die Ehrentribüne. Nur allmählich leert sich die Kampflstätte. Die 4. Olympischen Winterspiele 1936 in Garmisch-Partenkirchen gehören der Vergangenheit an.

28 Nationen haben um den Siegeslober gerungen, 12 von ihnen haben olympische Ehren davongetragen, aber auch die 17 Nationen, deren Kämpfer ehrenvoll den Pforten unterlagen, sind nicht leer ausgegangen. Sie haben olympischen Geist geatmet haben ritterliche Kameradschaft und sportliche Gemeinschaft erfahren und gegeben. Auf viele, viele Tausende aus allen Ländern der Erde hat sich dieser Geist übertragen. Es gibt kein schöneres Ruhmesblatt für die Teilnehmer, Schlachtenmümler und das veranstaltende Land als die von der ganzen Welt einmütig getroffene Feststellung, daß über diesen Spielen wahrhaft olympischer Friede lag und daß der olympische Geist auch weiterhin außerhalb der sportlichen Wettbewerbe alle verband. Wenn die IV. Olympischen Winterspiele um friedlichen Ausgleich der Nationen beigetragen haben, dann ist der Wunsch erfüllt der Deutschland bei der Ausrichtung befeelt hat und mit dem es die liebgewordenen Gäste bei der XI. Olympischen Spielen in der Reichshauptstadt empfangen wird, wenn die olympische Glocke in wenigen Monaten die Jugend der Welt ruft.

Es leben die XI. Olympischen Spiele!

neten
ich in
bestän
hoffe,
haltung
liche
men d
Frage
Ich en
wirtsch
punktet
berhält
gestell
wird
sichsch
für die
durchfü
will, u
folgr
Beifall.
Ich
des dar
späterer
höchster
der dar
Ansch
Grah
gens
nis
ten M
in Ame
breitets
ist dab
irgendie
wicklung
Wagen
zum W
hm ver
dieser W
von Mi
dertaus
nivea
Wagen
den Be
besseren
verdräng
enormen
aufgelod
auch der
men fin
Jndem
Volk
Lion
Teil sch
ganz nat
besseren
wird nie
in der
Herrn
erweisen
scheidene
kann. I
halb von
Verkehr
weil man
den 200
sich viel
Wagen
mensch
auch w
sein. (Q
heißt dar
Wirtschaft
unser Va
wie Lu
lich abt
Ich w
damit
eine sehr
stelle, abe
weniger
der Welt.
Erde ge
Deutschla
stimmung
Export in
pas über
zu ein
tung fo
ist von d
im eigene
Auch e
Ausgaben
Nichtung
für uns e
eine Zeit
ständig g
Einkomm
ihn bedr
naler Ziv
listen un
gehören
sonder
fast jeden
Zeit die
ten, daß
leidern
und verb
den läßt,
Margarin
(Weiter
Sachlich
unserer
Wir sind
kleinen
Es fehlen
auf, aber
au ihre

Der Führer eröffnet die Automobilausstellung

Schluss von Seite 2

neten Einkommensträgern, d. h. also: wenn ich in Deutschland auf einen Kraftwagenbestand von 3 oder 4 Millionen zu kommen hoffe, dann müssen der Preis und die Erhaltungskosten dieser Kraftwagen eine ähnliche Staffelung aufweisen wie die Einkommen der drei oder vier Millionen der in Frage kommenden Käufer. (Starker Beifall.) Ich empfehle der deutschen Kraftverkehrs-Wirtschaft, sich einmal von diesen Gesichtspunkten aus ein Bild über das Einkommensverhältnis der vier oder fünf Millionen bestgestellten Deutschen zu verschaffen, und sie wird dann verstehen, weshalb ich mit rücksichtsloser Entschlossenheit die Vorarbeiten für die Schaffung des deutschen Volkswagens durchführen lasse und zum Abschluss bringen will, und zwar, meine Herren, zum erfolgreichen Abschluss. (Stürmischer Beifall.)

Ich weisse nicht, daß es der Genialität des damit betrauten Konstrukteurs sowie der späteren Produzenten in Verbindung mit höchster nationalwirtschaftlicher Einsicht aller der daran Beteiligten gelingen wird, die Anschaffungs-, Betriebs- und Erhaltungskosten dieses Wagens in ein tragbares Verhältnis zum Einkommen dieser breiten Masse zu bringen, wie wir dies in Amerika in einem so glanzvollen Beispiel bereits als gelungen gesehen können. Es ist dabei ein bedauerlicher Irrtum, wenn irgendjemand meint, daß eine solche Entwicklung die Käufer der besseren und teureren Wagen nach unten

zum Volkswagen

hin verschoben wird. Nein, meine Herren, dieser Wagen wird eine neue Mobilität von Millionen durchföhren, aus denen Hunderttausende entsprechend ihrem Lebensniveau den Weg zum besseren und schöneren Wagen nur um so leichter dann finden werden (Beifall). Der Fordwagen hat nicht die besseren und teureren Automobile Amerikas verdrängt, sondern im Gegenteil, er hat die enormen Massen amerikanischer Käufer erst aufgelockert und mobilisiert, die später gerade auch den teureren Fabrikaten zugute gekommen sind.

Indem wir also für einen deutschen Volkswagen zwei oder drei Millionen Käufer finden werden, wird ein Teil schon im Lauf ihrer Lebensentwicklung ganz natürlich von selbst zum teureren, weit besseren Wagen übergehen. Ein großer Teil wird nie einen teureren Wagen zu kaufen in der Lage sein. Nicht aber, weil er dem Herrn Fabrikanten Soundso keinen Gefallen erweisen möchte, sondern weil er seines bescheidenen Einkommens wegen dies nicht kann. Diese Millionenzahl aber einfach deshalb vom Genuß eines solchen modernen Verkehrsmittels überhaupt auszuschließen, weil man nicht Gefahr laufen will, daß von den 200 000 oder 300 000 besser Situierten sich vielleicht einige dann den billigeren Wagen kaufen könnten, würde nicht nur menschlich unanständig, sondern auch wirtschaftlich unanständig sein. (Lebhafte Zustimmung.) Denn dies heißt dann nichts anderes als die gewaltigste Wirtschaftsentwicklung für unser Volk und unser Land aus ebenso eigensüchtigen wie kurzsichtigen Erwägungen künstlich abstoppen.

Ich weiß, daß ich der deutschen Wirtschaft damit

eine sehr große Aufgabe

stelle, aber ich weiß auch, daß der Deutsche nicht weniger fähig ist als irgendjemand anders auf der Welt. Und Dinge, die an einem Platz der Erde gelöst worden sind, müssen auch in Deutschland ihre Lösung finden können. (Zustimmung.) Im übrigen wird gerade der Export in große Teile unseres so armen Europas überhaupt nur möglich sein, wenn wir zu einer ganz neuen Preisgestaltung kommen, die überhöht wieder abhängig ist von der Höhe der Produktionsziffer, die wir im eigenen Land erreichen.

Auch ein anderer Grund zwingt uns, die Ausgaben unseres deutschen Volkes in eine Richtung zu führen, die nationalwirtschaftlich für uns erträglich ist. Es hat ja früher einmal eine Zeit gegeben, in der es als nicht sehr anständig galt, einem Menschen sein bescheidenes Einkommen oder gar die Not vorzuzahlen, die ihn bedrückte. Mit fortschreitender internationaler Zivilisation kennen wir heute Journalisten und Politiker anderer Völker, d. h. sie gehören ja meistens eine mit hier für den andern erwähnten Völker an, die uns fast jeden Tag mit schadenfroher Eindringlichkeit die leider nur zu bittere Wahrheit vorhalten, daß wir ein armes Volk von Hungerleidern sind, dem der liebe Gott seine besondere und verdiente Züchtigung dadurch zuteil werden läßt, daß er ihm abwechslungsweise Butter, Margarine, Schmalz, Eier usw. entzieht. (Seitertzeit.)

Sachlich haben natürlich diese Registratoren unserer Not ohne Zweifel recht.

Wir sind zu viel Menschen auf einem zu kleinen Lebensraum.

Es fehlen uns Kühe und Schweine und Schafe usw., aber nur, weil uns der Grund zu ihrer Erhaltung fehlt. Was der

deutsche Bauer und Landwirt aus unserem Boden herausholt, grenzt einfach an das Wunderbare. Allein um so mehr sind wir verpflichtet, die Ausgaben des deutschen Volkes weniger durch Belegungen zu regulieren als durch die Schaffung eines natürlichen Anreizes. Wenn einige Millionen unseres Volkes sich bei dem Konsum von nicht ganz notwendigen Lebensmitteln etwas einschränken würden, um ihre Kaufkraft auf ein Gebiet hinzulenken, auf dem wir sie volkswirtschaftlich ohne weiteres befriedigen können, dann würde dies manche Schwierigkeiten unserer Ernährung sofort beseitigen. Ich sehe in der Erzeugung eines der breiten Masse von 2 oder 3 oder 4 Millionen Menschen erreichbaren Wagens und in der Sicherstellung einer tragbaren Erhaltung desselben eine auch von diesem Gesichtspunkte aus nationalwirtschaftlich schwerwiegende Tat. Und, meine Herren, glauben Sie mir, die Schwierigkeiten, unter denen heute die ganze Welt wirtschaftlich zu leiden hat, können nur beseitigt werden, wenn an die Stelle einer ebenso oft unvernünftigen wie rücksichtslosen Wahrnehmung eigener Interessen die größere Rücksicht auf die Gesamtinteressen tritt. Denn letzten Endes wirkt sich gerade dies, indem der Nutzen ja doch allen zugute kommt, auch für den einzelnen erfreulich aus.

Wohin eine Nationalwirtschaft gerät, wenn dieser größere Blick verloren geht, das haben gerade Sie, meine Herren von der deutschen Automobilindustrie, noch vor vier Jahren am eigenen Leibe gespürt. Wollen wir uns alle gemeinsam dies ein warnendes Beispiel sein lassen und eine Mohnung für die Zukunft. Der nationalsozialistische Wirtschaftsplan ist entweder in Deutschland erfolgreich oder die deutsche Wirtschaft als solche würde allmählich erlahmen, so wie wir dies vor wenigen Jahren ja erlebt haben. Ich glaube aber, meine Herren, daß wir gerade angesichts unserer heutigen Jahreschau der deutschen Automobilproduktion mit stolzer Zuversicht an die uns gestellten Aufgaben herantreten dürfen. Denn was ist in diesem Jahre in Deutschland nicht wieder geleistet worden, und zwar, meine Herren, dank der nationalsozialistischen Staats- und

Wirtschaftsführung, und vor allem dank der nationalsozialistischen Gesinnung, die unser Volk trotz der verständlichen Hoffnungen unserer Feinde ergriffen hat. (Begeisterte Zustimmung.) Vergleichen Sie die rein wirtschaftlichen Ergründerungen und ewigen Kämpfe anderer Länder mit dem ruhigen Frieden unserer eigenen nationalen Produktion. Vergessen Sie nicht, daß neben all' Ihren eigenen Fähigkeiten, der Genialität unserer Erfinder, Techniker, Chemiker, unserer Betriebsführungen und unserer Geschäftsleute, jenem deutschen Arbeiter ein Hauptverdienst zukommt, der in der Erkenntnis der Lage unseres Volkes und unserer Wirtschaft seine ausgezeichnete, ja oft einzigartige Kraft und Geschicklichkeit finanziell so bewertet, daß man wirklich von einem nationalsozialistischen Idealismus sprechen kann und muß. (Erneuter starker Beifall.) Denn diese glanzvolle Automobilschau ist nicht nur

ein glanzvolles Dokument unseres motor-technischen Könnens,

sondern ein ebenso glänzendes Dokument der wirtschaftlichen Vernunft und Einsicht der daran Beteiligten, eine Leistung unseres nationalwirtschaftlichen inneren Friedens.

Und wenn uns für die Zukunft ganz große Aufgaben gestellt sind, meine Herren, dann dürfen wir an ihrer Erfüllung weniger zweifeln, als das heute Geschaffene uns das höchste Recht gibt, eine solche Hoffnung zu hegen. Zwei Momente möchte ich hier nur besonders herausgreifen: 1. Die Not der deutschen Brennstoffherstellung, deren ausfallgebende Bedeutung wir in der Jetztzeit gerade auch politisch ermessen können, kann als überwunden angesehen werden. Der Weg zum deutschen Brennstoff ist frei. (Stürmischer Beifall.) Gerade auf diesem Gebiet haben unsere Chemiker und Erfinder wahrhaft Bewunderungswürdiges geschaffen. Und vertrauen Sie auf unsere Entschlußkraft, dieses theoretisch Geschaffene praktisch zu verwirklichen. 2. Sie finden in dieser Ausstellung

Aus Stadt und Kreis Calw

Calw, den 17. Februar 1936

Pfundspende für das Winterhilfswerk

Pfundspendetage für das WHW! Da gehen deutsche Frauen von Haus zu Haus und lassen sich weder durch Wind und Wetter, noch durch dünne Ausreden und angeblisches oder wirkliches Nichtverstehen des Sinnes der Spendeaktion schrecken. Sie klären auf, wo's nottut, und reden zu, sie bringen das Ersammelte zu den Zentralen und sortieren und verpacken und sind wieder beim Ausgeben tätig. Sie geben natürlich auch selbst und üben praktischen deutschen Sozialismus.

Jeder, der ein Deutscher sein will, der die Idee des Nationalsozialismus zur Tat werden lassen will, wird den Bedürftigen durch die Tat zeigen, daß wir sie als vollwertige Volksgenossen ansehen und ihnen brüderlich helfen wollen. Er wird also auch zur Pfundspende geben, was er geben kann. Es wird die kleine, wie die große Spende mit Dank angenommen und freudig, wie sie gegeben werden soll. Dem Einzelnen macht das Pfund oder das oder die paar „Rilo“ nichts aus, aber, immer wieder sei's betont: viele Wenig machen ein Viel! Und wenn jeder seine Pflicht tut, kann wieder viele Not gelindert werden.

Beauftragung

Der Unterbannführer ernannte den früheren Adjutanten der 79. SS-Standarte Ullm, Alfred Schafheitel, Bann- und Jungbannpropagandastellenleiter Calw, zu seinem Adjutanten. Der seitberige Adjutant Wegener ist zum Arbeitsdienst eingezogen.

Das Deutschtum in Südafrika

In einem außerordentlich lehrreichen Lichtbildervortrag der Spöhrerschen Höheren Handelsschule in Calw sprach letzte Woche Geheimrat Dr. Hintrager vor Schülern und geladenen Gästen über Spuren des Deutschtums und deutsche Siedlungen in Südafrika. Der Vortragende, ein vorzüglicher Kenner des Landes und seiner Menschen, verstand es meisterhaft, in lebendiger Darstellung die überraschende Verwandtschaft von Blut, Sprache und Bestimmung aufzuzeigen, die uns mit den Völkern Südafrikas seit 250 Jahren verbindet. Auf einer Reise vom Süden aus in den Norden des Landes wurde den Hörern eine Unzahl deutscher Kulturspuren nachgewiesen aus den Zeiten der Holländischen Handelskompanie und den hauptsächlich Einwanderungsjahren 1652-1805. Meist waren die Einwanderer Nordwestdeutsche, aber auch die Zahl der schwäbischen Siedler (Anwerbung des Regiments 1787 in Ludwigsburg) ist groß. In

Infolge Raummangels kann die Romanfortsetzung erst in der morgigen Ausgabe erscheinen.

allen Staaten der Südafrikanischen Union leben heute Deutsche, besonders in Natal, der Kap-Kolonie und Nordtransvaal finden sich geschlossene deutsche Kolonien in weiter Ausdehnung. Der Weltkrieg — nie darf man den 1914 im Orange-Freistaat aus Sympathie für Deutschland ausgebrochenen blutigen Aufstand gegen England und 1919 die erste Sympathieumgebung für Deutschland seit Versailles vergessen — hatte eine erfreuliche Einigung des Deutschtums in Südafrika zur Folge, sodas heute rege wechselseitige Beziehungen wirtschaftlicher und kultureller Art mit Deutschland bestehen. Der Vortragende erwähnte in diesem Zusammenhang das hervorragende Wirken des BDA und der deutschen Mission. Viele prächtige Lichtbilder und die Schilderung persönlicher Erlebnisse machten den Vortrag besonders anschaulich und wertvoll. Handelschuldirektor Dr. Weber gab zum Schluß dem Dank der herzlichen Beifall spendenden Zuhörer in berechneten Worten Ausdruck.

Vorsicht bei Sprengarbeiten!

Hauptverhandlung des Amtsgerichts Calw in Enzklösterle

Drei Einwohner von Enzklösterle, darunter die beiden Angeklagten, hatten im Frühjahr 1935 den Bau eines Weges im Wald auf Markung Vergorte, Kreis Calw, übernommen, wobei auch Fellsprengungen nötig waren. Der eine Angeklagte hatte es pflichtwidrig unterlassen, vor Durchführung der Sprengarbeiten durch das zuständige Bürgermeisterrat eine amtliche Befehlsanordnung und Warnung zu veranlassen und die vorgeschriebenen roten Fahnen als Warnung anzubringen. Dieser Angeklagte war neben dem Sprengmeister allein zum Besitz des Sprengstoffes berechtigt. Die drei Unternehmer waren jedoch der Ansicht, jeder von ihnen dürfe sprengen. Der andere Angeklagte, der keine polizeiliche Erlaubnis zum Besitz von Sprengstoff hatte, erhielt daher anfangs April 1935 vom Sprengmeister Sprengstoff zum Laden und auch zum Sprengen, welchen er aber, da an jenem Tag früher mit der Arbeit aufgehört wurde, nicht mehr benötigte. Da bei Schluß der Arbeit der Sprengmeister schon weggegangen war, verdeckte dieser Angeklagte den Sprengstoff in einer Hütte in der Nähe der Baustelle.

Als am nächsten Arbeitstag der Sprengmeister nicht auf die Baustelle kam und als wieder Felsen gesprengt werden sollten, holte der Angeklagte den Sprengstoff aus der Hütte und führte eine Sprengung durch, wobei beide Angeklagten die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften, nämlich das Polienausstellen auf allen zur Schutzstelle führenden Wegen und das Abgeben von Warnzeichen vor dem Schuß, nicht eingehalten und an deren Stelle nur ungehörige Vorkehrungen trafen. Deshalb

zum erstenmal Keifen aus deutschem synthetischen Gummi.

Und ich bin glücklich, Ihnen und dem deutschen Volk hier mitteilen zu können, daß die Erprobungen, die von der Wehrmacht seit ungefähr einem Jahr vorgenommen worden sind, zu dem Resultat führten, daß dieser synthetische Gummi den natürlichen Kaugummi an Dauer und Haltbarkeit um 10 bis 30 v. H. übertrifft. (Klanghaltender stürmischer Beifall.)

Was sonst noch an Neuem und Schönerem uns durch diese Ausstellung gezeigt wird, kann das deutsche Volk in wenigen Stunden befehen. Was es aber vielleicht nicht sehen wird, ist der unendliche Fleiß und sind die unermeßlichen Anstrengungen, die hinter einer solchen Gemeinschaftsleistung stehen. Und was es vielleicht nicht sehen wird, das sind vor allem die Hunderttausende deutscher Familien die daraus das tägliche Brot erhalten. An sie vor allem möchte ich als der Führer des deutschen Volkes alle anständigen Deutschen erinnern wenn sie sich im einzelnen die Frage vorlegen ob und welchen Wagen sie sich kaufen sollen. (Beifall.) Die Regierung wird ihre Gesamteinstellung dem Kraftwagenverkehr gegenüber beibehalten. Der nationalsozialistische Staat wird die gefestigte Aufgabe vor allem seiner Kräften unterstützen. Er wird die Produktion nach allen Möglichkeiten fördern, die Haltung der Wagen zu erleichtern trachten, den deutschen Betriebsstoff dafür steigern und sicherstellen und die notwendigen Straßen bauen.

Dies ist unser altes Programm aus dem Jahre 1933 und wird es für die Zukunft bleiben. Sehen wir nun, was aus diesem Programm geworden ist. Indem ich Ihnen allen, die Sie an diesem großen Werk beteiligt sind, oder als todesmutige Fahrer für unsere Wagen und Motorräder die großen internationalen Trophäen errangen danke erkläre ich, so schloß der Führer unter langanhaltendem Beifall, die Deutsche Internationale Automobil-Ausstellung in Berlin 1936 für eröffnet.

Gestern war Platzzählung bei der Reichsbahn

Um einen Ueberblick über die Bedeutung der Sitzplätze in allen Zügen des Personenfernverkehrs auf den einzelnen Strecken zu gewinnen, werden gemäß einer besonderen Verfügung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft an sechzehn Tagen des laufenden Jahres in unregelmäßigen Zwischenräumen alle besetzten Plätze gezählt. Der erste Zähltag war der gestrige Sonntag. Als weitere Zähltag sind bisher festgelegt worden: 18., 19., 20. Februar; 14., 16., 17. und 18. Juni; 23., 25., 26. und 27. August; 8., 10., 11. und 12. November. Das Ergebnis dieser Zählungen soll zu einer Nachprüfung in der Richtung dienen, ob etwa besonders schwach besetzte Züge aus dem Fahrplan gestrichen werden können.

Jeder nimmt jede Woche sein WHW-Los beim grauen Glücksmann!

Ein Bote aus dem Weltall

Ein Stück eines anderen Weltkörpers durchkreuzte in der Nacht zum Samstag unsere Erdatmosphäre. Gegen 1 Uhr 30a dieses überaus hell leuchtende Meteor in nordwestlicher Richtung keine Bahn. Die Nacht war plötzlich so stark erleuchtet, daß man die Augen schließen mußte. Man glaubte den kosmischen Fremdling nur wenige Meter über dem Erdboden sich bewegen zu sehen, obwohl er in Wirklichkeit sicher viele Kilometer hoch die Luft durchschneidet. Gut gesehen wurde das Meteor vor allem bei Herrenberg und Pforzheim.

Das Stuttgarter Planetarium bittet dringend um Mitteilung von Beobachtungen die um verwertbar zu sein Angabe des Beobachtungsortes, der Beobachtungszeit und wenn möglich genaue Lage der Meteorbahn am Sternhimmel enthalten sollte.

Brief aus Althengstett

Bei der Trauer-Rundgebung des Stützpunktes der NSDAP. Althengstett für den ermordeten Landesgruppenleiter Gustloff zeichnete Pg. Kächle den zahlreich erschienenen Mitgliedern der Partei und ihrer Gliederungen ein Bild des opferbereiten Kameraden. Er legte dar, daß dieses Opfer jüdischen Hasses uns nur noch fester zusammenschmiedet. Das Leben dieses gefallenen Kameraden, die Mahnmal unserer Toten müssen uns Richtschnur und Grundfaß sein.

Sie kämpften und starben im Glauben an Deutschland und den Führer.

Der Tonfilm „Stoßtrupp 1917“, den die Gaufilmstelle der NSDAP. Schulfilmern und Erwachsenen im großen Saal des Gasthauses a. „Girsch“ zeigte, hinterließ bei den zahlreich erschienenen Besuchern eine tiefe Wirkung. Die Bilder und Szenen, die eine reiche dynamische Kraft erfüllt, fesselten die Zuschauer und ließen sie das Schicksal unserer Frontsoldaten miterleben. In ernstem Schweigen ging man nach Hause.

Geriichtemachender Medizinalrat

zu Gefängnis verurteilt und seines Dienstes enthoben

Stuttgart, 16. Februar. Das Württ. Sondergericht verurteilte den 59 J. a. verh. Medizinalrat Julius Bögelin von Jugostadt, früher Oberarzt und stv. Direktor an der staatlichen Heilanstalt Zwiefalten, wegen eines fortgesetzten Vergehens gegen das Heimtückegesetz zu acht Monaten Gefängnis abzüglich vier Monate für erlittene Untersuchungshaft.

Der Angeklagte hatte im August und September v. J. einigen Kollegen gegenüber außerordentlich abfällige Äußerungen über den Führer getan, darunter solche, die von einem geradezu abgründigen Haß zeugten. An die niederträchtigste seiner Äußerungen wollte sich der Angeklagte nicht mehr erinnern; zwei andere gab er mindestens dem Sinne nach zu. Staatsanwalt und Gericht waren übereinstimmend der Ansicht, daß der Angeklagte, schon vermöge seines Bildungs-

grades, unbedingt damit rechnen mußte, daß seine Äußerungen über kurz oder lang in der Öffentlichkeit herorgesprochen würden, wie es auch tatsächlich geschah. Der Staatsanwalt bezeichnete das Verhalten des Angeklagten als bodenlose Gemeinheit und beantragte ein Jahr Gefängnis. Das Gericht berücksichtigte bei der Strafzumessung neben der bisherigen Unbescholtenheit des Angeklagten auch die schwere Nebenfolge seiner Entgleisungen: sofortige Entlassung ohne Pension nach 28 Dienstjahren.

Das Neueste in Kürze

Zum Abschluß der Winter-Olympiade hat der Führer eine Dankadresse an den Präsidenten der Olympischen Spiele gerichtet. Der Reichsinnenminister dankt in einer Kundgebung allen durchführenden Organen.

Der Schlußtag der Olympischen Winterspiele stellte an die Reichsbahn ganz außergewöhnliche Anforderungen. Im Münchener Hauptbahnhof wurden im Ganzen rd. 80 000 Reisende abgefertigt. In Richtung Garmisch-Partenkirchen fuhr allein am Nachmittag 52 Züge, davon 40 Sonderzüge einschließlich 7 Abz.-Zügen mit rd. 55 000 Personen.

Nach der Eröffnung der Automobilausstellung nahm der Führer eine eingehende Besichtigung vor. Nachmittags waren 130 Arbeiter der Automobilindustrie Gäste des Führers im „Kaiserhof“. Der Führer sprach zwanglos mit ihnen über nationalwirtschaftliche und technische Fragen und ging hierbei auf jede Anfrage der Arbeiter ein.

In Herda im Kreise Eisenach starb unter eigenartigen Umständen ein junger Einwohner kurz vor der Hochzeit. Bei der Untersuchung der Todesursache stellte sich heraus, daß er von seiner 19jährigen Braut vergiftet worden war.

Das deutsche Postflugzeug, das am Samstag von Südamerika kommend in Afrika ein-treffen sollte, hat seinen Bestimmungsort nicht erreicht. Es ist möglich, da die Funk-anlage des Flugbootes unklar wurde, daß die Besatzung Nathurst verfehlte und an einer anderen Stelle der afrikanischen Küste gelandet ist.

Die Italiener melden einen großen Sieg bei Enderta an der abessinischen Nordfront. In dreitägigem Ringen sollen die Abessinier unter Verlust von 6000 Toten und 15 000 Verwundeten zur Aufgabe des Arabam-Gebirges, eines südlich Nakalle gezwungen worden sein.

Verlegung

des dritten Volkssymphoniekonzertes

Stuttgart, 17. Februar

Mit Rücksicht auf die Kulturtagung „Schwäbische Kulturschaffen der Gegenwart“ wird das für 9. März 1936 angelegte dritte Volkssymphoniekonzert auf Montag, den 23. März 1936 verlegt. Gewisse Abonnementskarten behalten ihre Gültigkeit für den neuen Termin.

Chehe nicht am Glück vorbei, kaufe ein Los der Winterhilfe-Lotterie!

Calw, den 16. Februar 1936



Unser lieber, herzensguter, unvergeßlicher Vater, Großvater und Urgroßvater

Gottfried Schöttle

Salzstellersvorsteher i. R.

durfte im Alter von nahezu 89 Jahren wohl vorbereitet heimgehen.

In tiefem Leide:

Geschwister Schöttle

Beerdigung Dienstag 1 1/2 Uhr vom Trauerhaus aus.

Wir haben in den letzten Tagen

sehr schönes Halbleinen

ans Lager bekommen und empfehlen

80 cm breit, für Haupfel- und Rissenbezüge
 grobfädig Mk. 1.10, 1.25, 1.30, 1.35 das Meter
 feinfädig Mk. 1.50, 1.60 das Meter
 Zwirnhalbleinen, wunderbare Ware, Mk. 1.70, 1.90 das Meter

150 cm breit, für Leintücher
 grobfädig Mk. 1.60, 2.10, 2.40 das Meter
 Zwirnhalbleinen, erprobte Ware, Mk. 2.80 das Meter

160 cm breit, besonders für Oberleintücher
 Mk. 2.60, 2.80, 3.00 das Meter
 Zwirnhalbleinen, wunderbare Ware, Mk. 3.40, 3.80 das Meter

160 cm breit weiß Baumwolltuch Mk. 2.00 das Meter
 80 cm breit weiß Stuhltuch Mk. —.75, —.78, —.82, —.88 d. M.
 150 cm breit weiß Stuhltuch Mk. 1.35, 1.40, 1.65 das Meter

Die Preise sind sehr günstig gestellt

Paul Rächle, am Markt, Calw

Calw / Bad Wimpfen / Kirchheim u. T.,
14. Februar 1936



Heute wurde unser lieber treuer Vater und Großvater

Ernst Raim

Pianosortefabrikant

im 77. Lebensjahr unvermutet heimgesufen.
1. Joh. 5, 4.

Margarete Hermann, geb. Raim
Johannes Hermann, Dekan
Julchen Raim
 und fünf Enkelkinder

Begräbnis in Kirchheim u. T., 17. Februar,
nachmittags 1/3 Uhr.

Trauerdrucksachen liefert rasch die Druckerei dieses Blattes

Dienstag, 18. Febr., abends 8 Uhr Vortrag von Pastor Katterfeld vom Diakonissenhaus in Mitau über

Die baltische Märtyrerkirche. Eintritt frei. Um Gaben für das Mitauer Werk wird gebeten.

Die Donnerstagbibelstunde fällt aus.

Stets vorrätig: Alte Apotheke und Apotheke in Liebenzell.

Lichtspiele Badischer Hof, Calw
Heute abend 8³⁰ Uhr unwiderruflich zum letzten Mal

DER HÖHERE BEFEHL

und Tag der Freiheit

Unsere Wehrmacht
Nürnberg 1935

EINLADUNG! Eintritt frei!

Vorführung von Tonfilmen Praktischer Kochvortrag

Musikdarbietungen — Gratis-Kostproben
Ausstellung von Öfen und Herden

am Dienstag, den 18. Februar 1936
abends 8 Uhr
im Restaurant „Badischer Hof“
in Calw



der Brennstoff für alle!



für alle Feuerstellen!

Überzeuge sich jeder, daß er sparsamer, bequemer, sauberer als bisher kochen und heizen kann

Calw, den 16. Februar 1936

Statt Karten!

Todesanzeige



Unser lieber, treubeforgter Vater und Großvater

Friedrich Belz

ist in der Frühe des Sonntags nach langem Leiden im
Alter von 63 Jahren verschieden.

In tiefer Trauer:
Elfa Faude geb. Belz
Ernst Faude
Heinz Faude

Beerdigung Dienstag 3 Uhr von d. Friedhofkapelle aus.



Zum Scheuern und Putzen stets

ATA

benutzen!

ATA putzt und reinigt alles!
Hergestellt in den Perflurwerken

Ahoi!

Bordfest des Calwer Liederkranzes

auf dem Hapag-Dampfer „St. Louis“

Samstag, den 22. Februar 1936,
abends 8 Uhr im Badischen Hof.

Schiffskarten sind eiligst im Vorverkauf Reformhaus Pfeiffer, Badstraße, abzuholen. Mitglieder erhalten ihre Karten an der Schiffskasse. 2 Bordkapellen.

Partei- und Volksgenossen!

kauft nur bei Inserenten
Cures Heimatblattes.

Die gl...
pischen...
Kirchen a...
ter und...
allen Te...
lassen, d...
mentaren...
„Deut...
sein“ an...
pischen...
doner...
Beförder...
Dugend...
Winter-D...
nem Aus...
überwund...
der aus...
haben. V...
pische Ge...
nationale...
aufrechter...
Aehnlich...
fer Bl...
Paris“...
Deutsche...
schreibt...
alles, wo...
Rheines...
daß sie...
pätsche...
tern, j...
Weltve...
erteilt...
spricht vo...
und von...
und Einig...
Ebenfo...
Presse...
schen Gr...
York Tim...
such am...
jiffer der...
20 000 Be...
Presse erl...
dienen für...
den Amer...
Die ff...
Worte hö...
dende Dr...
undstadt...
Kirchen al...
aller Win...
Eulbigung...
den in a...
gehoben.
Kundgebr...
Reichs...
kann: „D...
Garmisch...
ten Taae...
Der...
Garm...
Der Fül...
Präsident...
schen Kom...
des Schrei...
„Sehr...
glanzvolle...
ten Olymp...
misch-Vact...
herr Prä...
dern des...
herborrage...
die Abhat...
internation...
meinen un...
ten Dan...
bitte ich...
und unere...
Mitwirkend...
fer und A...
schen Spiel...
Leistungen...
mit Begeiff...
Verehrung