

Schwarzwald-Wacht

Anzeigenpreis: Die einseitige Millimeterzeile 7 Rpf., Textzeile 15 Rpf. Bei Wiederholung oder Mengenabnahme wird entsprechender Rabatt gewährt. Schluss der Anzeigenannahme vormittags 7.30 Uhr. Für fernmündlich aufzunehmende Anzeigen kann keine Gewähr übernommen werden. - Erfüllungsort: Calw Geschäftsstelle der Schwarzwald-Wacht, Federstraße 25.

Fernruf Nr. 251



Gegründet 1826

Calwer Tagblatt

Bezugspreis: Ausgabe A durch Träger monatlich RM. 1.50 und 15 Rpf. mit Beilage „Schwäbische Sonntagspost“ (einschl. 20 Rpf. Trägerlohn). Ausgabe B durch Träger monatlich RM. 1.50 einschl. 20 Rpf. Trägerlohn. Bei Postbezug Ausgabe B RM. 1.50 einschl. 18 Rpf. Zeitungsgebühr zusätzlich 36 Rpf. Bestellgeld. Ausgabe A 15 Rpf. mehr. Postfach-Konto Amt Stuttgart Nr. 184 47

Nationalsozialistische Tageszeitung und Amtsblatt sämtlicher Staats- und Gemeindebehörden des Kreises Calw

Calw im Schwarzwald

Freitag, den 16. Dezember 1938

Nr. 294

Der Führer bei seinen Autobahnarbeitern

Für die Erschließung des Altreiches 11000 km statt 6900 km erforderlich / 23 v. H. des Gesamtnetzes fertig

Berlin, 15. Dezember. Mit fiebriger Ungeduld erwarten die dreitausend Arbeiter der Reichsautobahnen die Ankunft des Führers, der kurz vor 19 Uhr, geleitet von Generalinspektor Dr. Todt, in Begleitung von Reichsminister Dr. Goebbels, Reichsführer H. Himmler, Reichspresseschef Dr. Dietrich, Generalinspektor Professor Speer sowie seiner ständigen Begleitung das Theater des Volkes betritt. Das Musikcorps der Leibstandarte hat mit dem Badentweiler Marsch eingeleitet, den die Kundgebungen der Freude, der Verehrung und der Begeisterung fast überfließen.

Dann singen die Männer des Arbeitsdienstes das „Lied vom Westwall“, das von einem Arbeiter bei den Westbeseitigungen verfaßt und dessen letzte Strophe von einem Soldaten eines Infanterie-Regiments gedichtet wurde.

Leistungsbericht von Dr. Todt

Anschließend erstattet der Generalinspektor für das deutsche Straßenbauwesen den Rechenschaftsbericht, der ein stolzer Bericht der Leistungen ist. „Am heutigen Tage“, so sagte Dr. Todt, „wundern an verschiedenen Stellen des Reiches die letzten zweihundert Kilometer des Bauzieles 1938 und darunter der 3000. Kilometer dem Verkehr übergeben. Der Führer hat, wie im vergangenen Jahre dreitausend, in diesem Jahre dreitausend Arbeiter der Reichsautobahnen aus diesem Anlaß eingeladen nach Berlin zu kommen und ich selbst bin erst vor einer Stunde hier eingetroffen, um diesen Kameradschaftsabend mit seinen Straßenbauern zu verbringen. Wir danken dem Führer für dieses Zeichen seiner seit dem ersten Spatenstich nie erloschenen Verbundenheit mit seinen Reichsautobahnern.“ (Zubehörende Beifallsfundgebungen.)

Eine ungeheure Veränderung ist in den zurückliegenden fünf Jahren seit dem ersten Spatenstich in Deutschland vor sich gegangen - in jeder Beziehung. Auf politischem, wirtschaftlichem und auf kulturellem Gebiet. 6900 Kilometer erschienen damals ausreichend, um alle wirtschaftlich, politisch oder kulturell wichtigen Räume oder Zentren untereinander zu verbinden und die erforderlichen Verkehrswege herzustellen. Inzwischen ist aus dem Land mit 7 Millionen Arbeitelosen das Land intensiver Arbeit der ganzen Welt geworden. In Gegenden die gewöhnlich überhaupt nicht bebaut waren, wuchsen die gewaltigsten neuen Industrieanlagen heran. Fabriken Kaiserlichen höchsten Wertes die ein Jahrzehnt lang leer und still standen wurden nicht nur wieder in Betrieb gesetzt sondern um ein Mehrfaches ihres ursprünglichen Umfangs vergrößert. Die industrielle Produktion stieg zwischen 1932 und 1938 um 115 Prozent.

Dieses neue Deutschland mit seiner ungeheuren Arbeitsintensität stellte an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel wesentlich größere Aufgaben als selbst die kühnsten und ablebigsten Nationalsozialisten 1933 erwartet hätten.

Die durch die Deutsche Reichsbahn beförderten Gütermengen haben sich seit 1932 mehr als verdoppelt. Der Umsatz unserer Binnenverkehrslinie ist um über 100 Prozent gestiegen. Die Zahl der Kraftfahrzeuge hat sich seit 1932 um 1,2 Millionen vermehrt. Die Entwicklung unserer Produktionsleistung ist keinesfalls abgeklungen. Noch größer und beinahe unüberwindlich erscheinen die zu lösenden Verkehrsaufgaben. Es ist verständlich, daß bei dieser Entwicklung das Straßennetz des heutigen Deutschlands größer, umfangreicher und dichter gegenüber dem ersten Plan von 1933 geworden ist. An Stelle der ursprünglich vorgesehenen 6900 Kilometer sind für die Erschließung des Altreichgebietes 11000 Kilometer erforderlich.

Zur Erschließung der Ostmark sind weitere insgesamt 1500 Kilometer Reichsautobahnen vorgesehen, deren genaue Projektierung die wichtigste Planungsarbeit dieses Jahres bedeutete. Die Erweiterung des Reichsgebietes durch das Sudetenland mit 1600 Quadratkilometern brachte weitere zusätzliche Streckenlängen von rund 600 Kilometern. Schließlich brachte die politische Entwicklung des Jahres 1938 die Forderung, den Bau der Reichsautobahnen auch außerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches auszuweiten, um eine direkte Verbindung von der Reichshauptstadt über Schlesien mit der Ostmark (mit Wien) über tschechisches Gebiet hinweg herzustellen. Im größer gewordenen Deutschland stellen die heute fertiggestellten 3000 Kilometer 23 v. H. des Gesamtnetzes dar, sofern Sie, mein Führer, nicht

das Aufgabengebiet für Ihre Straßenbauer noch mehr erweitern.

Bemerkenswerte Bauleistungen

Für die Fertigstellung des 3000. Kilometers und für die Vorbereitung der Bauziele der nächsten Jahre waren bis zum heutigen Tage 300 Millionen Kubikmeter Boden zu bewegen. Die Betonarbeiten haben den Umfang von rund 16 Millionen Kubikmeter erreicht. Die Hälfte davon - rund 8 Millionen Kubikmeter - steck in den 3000 Kilometer Fahrbahndecken der Reichsautobahnen. Das vergangene Jahr brachte einige besonders bemerkenswerte Leistungen. Die Elbe-Brücke bei Dessau in einer Gesamtlänge von 656 Meter wurde in 14 Monaten fertiggestellt. Eine zweite bedeutende Leistung war die Entlasten-Gründung für die oberhalb von Köln vorgelegene Hängebrücke über den Rhein. Eine besondere Leistung ist die morgen früh, 11 Uhr, bei Saarmund, südlich von Potsdam, vorgelegene Moorsprengung, die mit 20 000 Kilogramm Sprengstoff die größte bisher überhaupt in der Welt durchgeführte Moorsprengung darstellt.

Die Erreichung des schon seit drei Jahren eingehaltenen Bauzieles von jeweils 1000 Kilometer pro Jahr erschien für das Jahr 1938 zunächst eine normale Leistung, nachdem in den Jahren vorher die Bauindustrie, die Zahl der Belegschaft und der Geräteeinsatz auf diesen Umfang abgestellt waren. Der diesjährige Sommer brachte jedoch die Notwendigkeit, die gesamte deutsche Bauwirtschaft konzentriert zur Sicherung der Grenzen des Reiches einzuleiten.

Mit dem 3000. Kilometer sind die wichtigsten der ganz großen Fernverbindungen ganz oder wenigstens in großen Teilstrecken dem Verkehr zur Verfügung gestellt. Die längste zusammenhängende Strecke führt ab heute von Stettin über Berlin auf den Ring um Berlin herum und weiter über Halle - Leipzig - Nürnberg nach München und Salzburg in einer Gesamtlänge von 900 Kilometern. Die zweitlängste zusammenhängende Fernstrecke verläuft von Göttingen über Kassel - Frankfurt a. M. Karlsruhe - Stuttgart - München mit einer Gesamtlänge von 650 Kilometern. Die Verbindung von Berlin zum Industriegebiet und ins Rheinland nach Köln ist mit 480 Kilometern auf der Autobahn befahrbar. Nur ein kurzes Stück von 60 Kilometern zwischen Bielefeld und Hannover steht noch bis zu seiner Verkehrsübergabe im Juni nächsten Jahres im Bau. Von der Verbindung von Breslau bis Berlin sind 220 Kilometer, das sind 65 Prozent der Gesamtlänge auf der Reichsautobahn befahrbar. Diese sichtbaren Zeichen des Erfolges der nationalsozialistischen Regierung werden in der ganzen Welt anerkannt.

18 000 Fahrzeuge in 24 Stunden

Wir freuen uns, fährt Dr. Todt fort, über diese anerkennenden und gerechten Stimmen deutscher Arbeitsleistung. Aber noch mehr freut die Straßenbauer die Anerkennung ihrer Arbeit durch die deutschen Kraftfahrer. Wenn am Wochenende an verschiedenen Zählstellen des Reiches 15 bis 18 000 Fahrzeuge innerhalb 24 Stunden auf diesen Straßen des Führers gezählt wurden so ist dies die schönste Bestätigung, wie sehr sich das deutsche Volk über die Straßen freut und wie intensiv der Kraftverkehr aus diesen neuen Straßen seinen Nutzen zieht.

Wir danken Ihnen, mein Führer, für Ihre Verbundenheit mit unserer Arbeit. Wir versprechen, daß das Arbeitspensum des nächsten Jahres nicht geringer sein wird - denn auch unsere Arbeit soll wachsen an der Größe des Reiches. Ich bitte Sie, mein Führer, als Erinnerung an die Verkehrsübergabe des 3000. Kilometers die Plakette entgegenzunehmen, die heute jeder Arbeiter der Reichsautobahn trägt. Eine Plakette gleicher Art übergebe ich Herrn Reichsverkehrsminister Dr. Dornmüller, dem Vorsitzenden des Rates der Reichsautobahnen, dem Förderer dieses großen Bauvorhabens vom ersten bis zum 3000. Kilometer.

Mit stürmlichem Beifall werden die Ausführungen Dr. Todts aufgenommen, der sich verabschiedet, als Dr. Todt dem Führer die Plakette überreicht.

Einer der Reichsautobahnarbeiter nimmt nun im Namen der 3000 an der Feierstunde teilnehmenden Kameraden und aller derer, die an den Straßen des Führers schafften und diese Stunde im Gemeinschaftsgefühl miterleben, das Wort. Wir können Ihnen, so fährt er aus, nicht genug dafür danken, was Sie in den fünf Jahren geleistet haben. Sie haben das deutsche Volk wieder geeint, wir Arbeiter aber sollen die Arbeiter unserer Führer sein und bleiben.

Fortsetzung auf Seite 2



Gefolgsmann und Führer

Zum 50. Geburtstag von Gauleiter und Reichsautorität Wilhelm Murr

„Inler ganzes Leben verläuft zwischen Führung und Gefolgschaft.“
Adolf Hitler

Wir haben diese Führerworte bewußt an den Beginn dieser Sätze gestellt, denn das Leben unseres Gauleiters ist nur auf die beiden nationalsozialistischen Grundprinzipien aufgebaut: Folgen und Führen!

Am das Lebensbild des Gauleiters darzustellen, muß man Wegbegleiter Wilhelm Murr gewesen sein. Denn die Jahre der politischen Auseinandersetzung in Deutschland hatten neben dem Erfolg der nationalsozialistischen Weltanschauung auch noch das eine Beglückende gebracht: die Männer, die dem Falkenkreuzbanner folgten einander näher.

Wie Tag und Nacht Politische Leiter, SA- und H-Männer gemeinsam marschierten und kämpften da gab es nur Kameraden. Wer je einmal durch die einstigen Bezirke des Bolschewismus demonstrierte, mit deutschen Liedern auf den Lippen, jede Minute bereit, für seine Idee alles einzusetzen, der allein kennt die

Tiefe und die Stärke der nationalsozialistischen Gemeinschaft.

So sind es nun an die 16 Jahre, da Wilhelm Murr zu dieser Gemeinschaft trat, da er unser vorbildlicher Kamerad wurde und dann durch seine Persönlichkeit und seinen hervorragenden Einsatz zum Führer dieser Gemeinschaft wurde. Aus dieser Zeit der Auseinandersetzung und Klärung in der jeder von uns hergeben mußte, was er an Gutem und Wertvollem in seinem Herzen besaß, ermußt die Achtung, die wir vor unserem Gauleiter empfinden. Er stellte als erster alles private Leben und Wünschen zurück, er gehörte nur noch der Gemeinschaft. Wir denken dabei an jene Tage der Mikschung und Unterdrückung zurück, mit der man uns gemeinlich behandelte.

Wer in solchen oft verzweifelten Stunden Kamerad und Führer blieb, hat das erste Recht darauf für immer erworben.

Da stand 1928 in der alten Soldatenstadt Ulm eine kleine Kolonne Nationalsozialisten auf der Straße - anläßlich des 3. Geburtstages -

und im Hinterhalt warteten verheulte Marxisten, um den Marsch zu stören und die Marschierenden anzugreifen. Ganz Württemberg sah in diesem Augenblick auf den noch wenig bekannten Gauleiter. Er gab den Marschbefehl - und das Hakenkreuzbanner blieb unangetastet! Einige Monate später das ähnliche Bild in Geislingen. Eine kleine Marschkolonie zog durch die Hochburg der politischen Geister und errang sich die Achtung der Bevölkerung. An der Spitze aber stand immer Wilhelm Murr. Als dann die Regierung des November-Einkens unsere Männer, die sich nur ihres Lebens wehrten vor die Gerichte stellten war wieder der Gauleiter an ihrer Seite und bei ihren Familien. Und als unsere gefangenen Kameraden aus den Gefängnissen heraus wieder in die Freiheit zurückkehrten trat ihnen Wilhelm Murr als erster entgegen. reichte ihnen die kameradschaftliche Hand und gab ihnen neuen Mut. Er sah in die Gesichter seiner Männer vor jedem Propagandamarsch der Kampfzeit, vor der Saalschlacht, und er wußte, er durfte alles wagen. Hinter ihm standen - Kameraden!

So schuf sich der Gauleiter zur Kameradschaft die Autorität des Ersten, des Führenden!

Wenn wir heute den Wurzeln seines Kampferlebens nachspüren, treffen wir auf das harte, unbeugsame schwäbische Blut. Solche Männer stehen zu ihrem Glauben, wenn sie erst feine Richtigkeit erkannt haben. Deshalb erst forderte der Schritt aus seiner Vaterstadt Eßlingen, aus der Großindustrie, nach Stuttgart zu dem höchsten politischen Führeramt unseres Landes von Wilhelm Murr keine innere oder äußere Veränderung. Gleich blieb die kämpferische Auffassung und das Ziel seines Lebens, treuer Gefolgsmann Adolf Hitlers zu sein.

Die Weltanschauung des Nationalsozialisten und sein „privates“ Leben lassen sich nie voneinander trennen. Denn das eine bedingt und formt das andere. Deshalb können wir heute auch nicht den Gauleiter als „Privatmann“ ansprechen. Seine Gattin, die wohl sein treuester und tapferster Weggefährte ist, mußte immer schon auf jedes „bürgerliche Privatleben“ verzichten. Ihr Heim bildete in früheren Jahren die Zufluchtsstätte aller Sorgenbeladenen, und bis heute hat sich darin nichts geändert.

Heute tritt nun die Partei mit allen ihren Formationen und Gliederungen des Gaues Württemberg-Hohenzollern zusammen mit der Bevölkerung unseres Landes vor Wilhelm Murr, um dem fünftägigen zu seinem Ehrentag aus ehrlichem Empfinden ihre Glückwünsche auszusprechen. Uns alle wird dabei nur ein Gedanke beseelen, daß Wilhelm Murr noch viele Jahre an der Spitze unseres Gaues stehen möge.

Wir gingen mit ihm gemeinsam durch die Kampfzeit, wir durften an seiner Seite die Auferstehung unseres Volkes erleben und dieses Jahr die Erfüllung unseres sehnlichsten Wunsches: Großdeutschland. Diese Kameradschaft, die uns der Gauleiter in diesen langen Jahren und in so reichem Maße entgegengebracht hat, soll auch das schönste Geschenk sein, das ihm seine alten Gefolgsmänner an seinem Ehrentage und für alle Zeiten geben können.

HANS DÄHN

Dr. Etter Schweizer Bundespräsident

Bern, 15. Dezember. Die Vereinigte Bundesversammlung wählte mit 150 von 210 abgegebenen Stimmen Bundesrat Dr. Philipp Etter zum Bundespräsidenten für das Jahr 1939. Bundesvizpräsident für 1939 wurde Bundesrat Pilet mit 99 von 133 abgegebenen Stimmen. Zum Präsidenten des Bundesgerichtes wurde Bundesrat Fazy gewählt. Zum Leiter des Finanzdepartements wählte die Bundesversammlung mit 117 von 223 abgegebenen Stimmen den freiwilligen Nationalrat Vetter. Er tritt an die Stelle des zurücktretenden Bundesrates Dr. Meyer. Der sozialdemokratische Kandidat Klotzi erhielt 98 Stimmen.

Japaner gegen Guerilla-Banden

Auffeinerregende Feststellungen

Schanghai, 15. Dezember. Bei Bekanntgabe des Berichtes über die Kämpfe japanischer Truppen gegen chinesische Guerilla-Banden gab der japanische Sprecher die auffeinerregende Erklärung ab, daß die 4. Guerilla-Armee ihren Nachrichten-, vielleicht sogar auch ihren Versorgungsstützpunkt in den Konzeptionen Schanghais aufgegeben habe. Der Bericht enthält Einzelheiten über Kampfhandlungen, die sich in den letzten fünf Tagen an vier verschiedenen Punkten abgepielt haben. Die größte dieser Kampfhandlungen erfolgte nördlich von Hangschau wo die Japaner gegen 2000 Mann der sogenannten Giangnan-Freiwilligen vorgingen. Die Chinesen mußten unter Zurücklassung von 660 Gefallenen wichtige Stützpunkte aufgeben. Auch an den übrigen drei Stellen konnten die Japaner den Guerilla-Banden schwerste Verluste beibringen bei geringen eigenen Verlusten. An der Tschangtscha- und der Südjinafront ist die Lage allgemein unverändert.

Der Führer über den neuen Arbeitsstolz

Fortsetzung von Seite 1

Der Führer dankte dem Vertreter der Reichsautobahnarbeiter mit einem herzlichen Händedruck für seine Worte und wendete sich selbst an seine Gäste. Aber es dauert geraume Zeit, bis die Wogen der Verehrung und der Liebe, die ihm entgegen geschlagen, verebbt sind und er das Wort nehmen kann.

Schon bei den ersten Worten, mit denen der Führer die Schwere der Arbeit würdigt, die gerade beim Bau der Reichsautobahnen geleistet werden muß, hat er das Ohr und das Herz dieser Männer. Atemlos hängen sie an seinen Lippen, denn sie fühlen, daß hier der erste Arbeiter der Nation zu ihnen spricht, der wie kein anderer aus eigenem Erleben weiß, welche Leistungen von ihnen gefordert und auch bewältigt werden. Ganz besonders schlägt der Jubel dieser 3000 deutschen Arbeiter dem Führer entgegen, als er ihnen den Grund erklärt, weshalb er sie heute abend hier zu sich nach Berlin gebeten hat und weshalb er nicht selbst bei jeder Eröffnung der zahlreichen neuen Strecken der Reichsautobahn zugegen gewesen sei: „An jeder Stelle kann ich doch nicht sein - also ist es das Beste, Sie kommen heute einmal zu mir!“

Minutenlang jubeln die Arbeiter dem Führer zu, der darauf von der Größe und der Bedeutung ihrer Arbeit spricht, die noch in Jahrtausenden von ihrem Schaffen Zeugnis ablegen werde. Die 3000 lauschen gepackt seinen Worten, und auf ihren Gesichtern spiegelt sich der Stolz, daß sie an einem solchen großen Werk mitarbeiten können. Mit zustimmendem Beifall begleiten sie die Sätze des Führers, in denen er einfach und überzeugend darlegt, in welcher entscheidendem Maße gerade die Motorisierung ein Faktor der Wirtschaftsentwicklung und Wirtschaftsbefruchtung gewesen sei.

Der Führer erklärt seinen Arbeitskameraden, warum fast alle großen Dinge der menschlichen Entwicklung erst dann verstanden würden, wenn der Erfolg eintrete. Mit Beifall folgen die Reichsautobahnler den humorvollen Beispielen, die der Führer hierfür aus der Geschichte des Eisenbahnwesens und aus der Entwicklung des Automobils anführt. Nachhaltige Zustimmung findet dabei die Feststellung, daß alles, was in seinen Anfängen nur wenigen Bevorzugten zur Verfügung gestanden habe, stets im Laufe der Entwicklung zu einem selbstverständlichen Gebrauchsmittel der breitesten Schichten des Volkes geworden sei.

Hieran anschließend entwickelt der Führer den Kernpunkt der nationalsozialistischen Wirtschaftslehre, in deren Mittelpunkt nicht die Güterverteilung, sondern die Güterproduktion stehe, deren Steigerung immer den breiten Massen zugute komme. Das sei auf zahlreichen Gebieten des Wirtschaftslebens der Fall. So habe auch dieses Werk der Reichsautobahnen in hervorragendem Maße dazu beigetragen, die deutsche Wirtschaft zu befruchten und ihren Wiederaufstieg einzuleiten.

Man spürt den Stolz der Arbeiter, die heute beim Führer zu Gast sind, wenn er in so eingehender Weise die Bedeutung des Wertes wür-

digt, an dem sie mitwirken dürfen. Und sie jubeln ihm mit besonderer Dankbarkeit entgegen, als er bestätigt, daß auf den gewaltigen Baustellen der Reichsautobahn ein ganz neuer Gemeinschaftsgeist und ein neuer Arbeitsstolz emporgewachsen sei, ein praktischer Sozialismus der Tat, der nicht aus theoretischen Überlegungen, sondern aus der Arbeit selbst geboren wurde.

Dann spricht der Führer von dem gewaltigen Werk der deutschen Volkseinstellung, das in diesem Jahre so viele deutsche Arbeiter in Anspruch genommen habe und das nur möglich gewesen sei durch den Einsatz der Organisation und der Arbeitskräfte der Reichsautobahn. Wie leuchten die Augen der um den Führer versammelten Arbeiter, als er ihnen die Worte zurief: „Die Einigung des deutschen Volkes im Großdeutschen Reich ist vielleicht gerade durch diese Arbeit ohne blutigen Kampf möglich geworden. Millionen deutscher Volksgenossen sind dadurch unendlich glücklich geworden. Sie können heute zum erstenmal mit uns das Weihnachtsfest feiern. Mit tosendem Beifall begleiten diese Arbeiter die Sätze des Führers, denn sie wissen, daß dies doch einzig und allein seiner gewaltigen Arbeitsleistung zu danken ist.“

Zum Schluß spricht der Führer dann von der großen deutschen Volksgemeinschaft, die entscheidende Voraussetzung für die gewaltigen Erfolge dieses Jahres gewesen sei, eine ungeheure Gemeinschaftsleistung, deren Zeuge wir alle sind. Er wendet sich an die 3000 Arbeitskameraden, die heute um ihn versammelt sind.

„So habe ich Sie als einen Teil dieser deutschen Volksgemeinschaft, der an einer der wichtigsten Arbeiten des Reiches eingeleitet ist, als die Vertreter ihrer 100 000 Arbeitskollegen nach Berlin eingeladen, um Ihnen und damit all denen zu danken, die nicht hier sein können. Um zu danken für eure Arbeit, für eure Leistung und vor allem für eure treue Einfügung in unsere große deutsche Volksgemeinschaft. Und wenn mit dem heutigen Tage diese 3000 Kilometer abgeschlossen sind, dann ist damit ein so gewaltiges und großes Werk vollendet, daß Ihr als die Vertreter dieser Arbeitsleistung jetzt mehr recht als irgend jemand anders habt, Euch heute zwei Stunden richtig zu freuen.“

Minutenlang, tosender Beifall dankte dem Führer, und begeistert stimmten die Teilnehmer in das Sieg-Heil-Rufen auf den Führer und die Väter der Nation ein. Damit war der erste Teil der Festfolge abgeschlossen.

In der Pause stellte Generalinspektor Dr. Todt dem Führer die Betriebsführer der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen mit je einem Arbeiter dieser Bauleitungen vor. Dann kam die Freude zu ihrem Recht.

Hervorragende Künstler der führenden Berliner Varieté-Bühnen boten ein buntes und abwechslungsreiches Programm, in dem glänzende künstlerische Leistungen, Musik, Tanz und Humor so vielseitig gemischt waren, daß sie jedem etwas brachten. Den Abschluß bildete ein Gaßspiel Erich Carow's, der sich in der tragischen Groteske „Familiendahl“ als ein echter deutscher Volksdarsteller erwies.

Das Bauziel 1938 pünktlich erreicht

Dr. Todt übergab den 3000 Kilometer Autobahn dem Verkehr

Mangsdorf, 15. Dezember. Die stolze Baugeschichte der Reichsautobahnen verzeichnet heute einen besonderen Tag: Durch die Vollendung von acht neuen Abschnitten mit einer Gesamtlänge von rund 200 Kilometern ist das Bauziel für 1938 planmäßig und auf den Tag genau erreicht. Hunderttausende deutscher Arbeiter der Stütz- und der Hauptarbeiten haben in aufopferndem und rastlosem Schaffen das gigantische Werk der Straßen des Führers soweit vorangebracht, daß nunmehr der 3000 Kilometer-freie für den Verkehr ist. Der Erbauer der Autobahnen, Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr. Todt, vollzog am Vormittag die feierliche Verkehrsübergabe dieses historischen Kilometers an der Anschließstelle „Halleisches Tor - Mangsdorf“ des Berliner Südringes der Reichsautobahn.

Punkt 10 Uhr tritt Generalinspektor Dr. Todt mit Gauleiter Stürtz ein und schreitet die Front der NSKK-Formationen ab. Dann meldet Baudirektor Ullinger von der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen dem Generalinspektor im Bereich der Obersten Bauleitung Berlin die nunmehr neu fertig gestellten Strecken. Anschließend sprach namens der Autobahnler der Arbeiter Heiner aus Konneburg in Thüringen.

Sodann nimmt der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr. Todt das Wort. Er weist darauf hin, daß, wie auch in den zurückliegenden Jahren, das Bauziel pünktlich erreicht worden sei. Es habe nicht immer so ausgesehen, als ob es möglich sein würde, dieses Teilziel des Jahres 1938 zur vorgesehenen Zeit zu erreichen. Eine noch dringlichere Aufgabe habe im Sommer dieses Jahres Arbeitskräfte, Geräte, Baumaterialien und Baustoffe von den Reichsautobahnen weggezogen, eine Aufgabe, die der Sicherung der Grenzen des Reiches gegolten habe. Je größer aber die Schwierigkeiten geworden seien, desto zäher sei auch der Wille der Reichsautobahnler gewesen, das gesteckte Ziel zu erreichen.

Dr. Todt gedenkt nun, während leise das Lied vom guten Kameraden erklingt, der Autobahnler, die in treuer Pflichterfüllung ihr Leben für das Werk lassen mußten, und teilt mit, daß ihren Angehörigen an diesem Tage

eine Ehrenspende zugeht. Den Arbeitskameraden, die sich auf der Baustelle Verletzungen zugezogen haben, wünscht der Generalinspektor von Herzen gute Besserung.

Darauf beglückwünschte der Gauleiter der Kurmark, Stürz, Dr. Todt zu der ihm vom Führer gestellten Aufgabe. Sein Sieg-Heil auf den Führer, den Schöpfer dieses gigantischen Meisterwerkes der deutschen Autobahnen, findet ein begeistertes Echo, das in den Liedern der Nation anklingt. Dann legt sich die lange Kolonne in Bewegung. Das weiße Band, das über die neue Strecke gespannt ist, zerreißt, und im raschen Tempo eilen die Wagen über das helle Band der Autobahn, hinaus in die märkische Landschaft, über die jetzt Schneeflocken herabrieseln. Eine große Stunde in der Geschichte der Straßen des Führers ist zu Ende.

Dr. Goebbels an die Autobahnarbeiter

Berlin, 15. Dezember. Die 3000 Autobahnler, die als Gäste des Führers in der Reichshauptstadt weilen, trafen sich am Donnerstagnachmittag zu einem gemeinsamen Mittagessen in der Deutschlandhalle.

Dr. Todt hieß seine Mitarbeiter willkommen und betonte, daß es nunmehr schon Brauch geworden sei, daß sich die Autobahn-

ner jedes Jahr vor Weihnachten zusammenfinden, nachdem sie dem Führer ihr Weihnachtsgeschenk dargebracht haben. Es sei der Wunsch aller seiner Kameraden, jedes Jahr mindestens 1000 Kilometer fertig zu stellen. Die Worte Dr. Todts fanden herrliche Zustimmung. Dann nahmen Führung und Gefolgschaft gemeinsam wie eine große Familie das Mittagessen ein.

Ein Sturm des Jubels brauste auf, als Dr. Goebbels mitteilte, daß aus diesem Grunde auch der Führer selbst in der Mitte der Reichsautobahnler weilen wolle. Mit Nachdruck betonte der Minister, daß es sich bei der Einladung der 3000 Reichsautobahnarbeiter nach Berlin nicht um einen offiziellen Empfang, sondern um eine wahre Herzensangelegenheit handle. „Sie sind uns als Gäste so besonders willkommen“, wandte sich Dr. Goebbels an die Männer, die nach ihrer harten Arbeit an den Straßen Adolf Hitlers hier zusammengekommen waren. „weil Sie nicht auf Grund eines klingenden Namens, sondern auf Grund einer Leistung zu uns eingeladen sind, weil Sie ein großes Werk des Führers möglich gemacht haben!“ Jeder fleißige deutsche Arbeiter dürfe nach der Schaffung des Volkswagens das beglückende Bewußtsein haben, die Straßen, die von ihm gebaut worden sind, auch selbst benutzen zu können.

Zusammenarbeit zwischen NS und DAF

Abkommen Dr. Ley - Baldur von Schirach

Berlin, 15. Dezember. Zwischen dem Reichsjugendführer der NSDAP, Baldur von Schirach und dem Leiter der DAF, Reichsorganisationsleiter Dr. Ley, ist über die Zusammenarbeit von NS und DAF eine Vereinbarung getroffen worden, die der Abgrenzung der Aufgaben dient. Nach dem neuen Abkommen, das im „Jungen Deutschland“ veröffentlicht wird, erkennt die DAF den totalen Erziehungsanspruch der NS an der deutschen Jugend außer Elternhaus und Schule an. Der Jugendführer des Deutschen Reiches erkennt andererseits den Grundgedanken der DAF an, daß der Betrieb eine Ganzheit ist. Das soziale Amt der NS ist sowohl im Rahmen der Reichsjugendführung wie auch der Obersten Reichsbehörde des Jugendführers des Deutschen Reiches die allein bevollmächtigte und zuständige Stelle für alle Sozialfragen. Im Rahmen der DAF obliegt allein dem Jugendamt der DAF die Steuerung der Durchführung der gesamten beruf- und sozialpolitischen Aufgaben an der werktätigen Jugend.

Reichsminister Dr. Frank in Warschau

Vortrag vor polnischen Juristen

rp. Warschau, 16. Dezember. Reichsminister Dr. Frank ist am Donnerstag in Warschau eingetroffen, um auf Einladung des polnischen Justizministers an der Eröffnungstagung der Arbeitsgemeinschaft für deutsch-polnische Rechtsbeziehungen teilzunehmen und einen Vortrag über die Grundsätze der nationalsozialistischen Rechtsauffassung zu halten. Zu seinem Empfang hatten sich am Bahnhof der polnische Justizminister, führende Vertreter des polnischen Rechtslebens, des Außenministeriums, sowie Mitglieder der deutschen Botschaft eingefunden. Zu Ehren des Reichsministers findet am Freitag in der deutschen Botschaft ein Empfang statt.

Lantini und Dr. Ley auf Vogelsang

Glückwunsch an Generalinspektor Dr. Todt

Burg Vogelsang, 15. Dezember. Am Donnerstag trafen der italienische Korporationsminister Lantini und Reichsorganisationsleiter Dr. Ley auf der Ordensburg Vogelsang ein. Auf dem Anstellplatz der Burg richtete Reichsorganisationsleiter Dr. Ley herzliche Worte der Begrüßung an seinen italienischen Gast. Nachdem Minister Lantini und Dr. Ley die Front der angetretenen Junker abgeschritten hatten, begann ein einstündiger Rundgang durch die Anlagen der Burg. Minister Lantini sprach wiederholt seine Bewunderung über die Gesamtanlage der Bauten aus. - Dr. Ley hat von der Ordensburg Vogelsang aus an Generalinspektor Dr. Todt anlässlich der Fertigstellung des 3000 Kilometer der Reichsautobahnen ein herzliches Glückwunschtelegramm gerichtet.

Jude erschießt Schweizer Chesarzt

Feiger Racheakt eines Medizinstudenten ruft Erbitterung in Bern hervor

Eigenbericht der NS Presse

ka Bern, 16. Dezember. Der jüdische Medizinstudent Grünberg hat am Donnerstagnachmittag im Lausanner Kantonshospital den schweizerischen Chesarzt Dr. Karl Meaen durch fünf Revolverschüsse maulschlingens ermordet. Nach der Tat verübte der Mörder Selbstmord, indem er sich eine Kugel durch den Kopf jagte. Eine Flucht war nämlich unmöglich, da von allen Seiten Studenten herbeieilten, die durch die Schüsse alarmiert, dem sich in seinem Blute wälzenden Oberarzt zu Hilfe eilten.

Der feige jüdische Mörder war Hilfsassistent in der Dermatologischen Abteilung des Krankenhauses, deren Chef Dr. Meaen war.

Er bereitete sich unter der Anleitung des Oberarztes auf sein Doktorexamen vor. Dr. Meaen war mit dem Verhalten des Juden nicht zufrieden, weil er die Patienten sehr grob behandelte. Er machte deshalb Grünberg auf das Ungehörige seines Benehmens aufmerksam und rief ihm, sich von einem Psychiater untersuchen zu lassen. Darüber war der Jude so erbost, daß er sich entschloß, den Oberarzt niederzuschießen. In der Studentenschaft herrschte über die feige Mordtat eine ungeheure Erregung. Es kam vor der Lausanner Universität zu spontanen antimilitarischen Kundgebungen, die von der Polizei jedoch, wie berichtet wurde, wurden.



Tisch- und Diwan-Decken

- Tischdecken, Kunstseid.-Rips 130/160 cm **4,90**
- Tischdecken, Handwebart 140/170 cm **7,50**
- Gobelin-Diwandecken 140/270 cm **6,90**
- Diwandecken, Handwebart 140/270 cm **7,90**

Stepp-Decken

- Steppdecken Kunstseide, gemustert 150/200 cm **14,50**
- Steppdecken Kunstseide, Krauswollfüllung 150/200 cm **19,75**
- Steppdecken Schafwollfüllung 150/200 cm **29,50**
- Daunendecken, Unterseite Satin, Oberseite Kunstseide 160/210 cm **59,—**

Teppiche

- Bouclé-Teppiche**
155/225 cm 190/285 cm 250/350 cm
19,75 29,50 48,—
- Velour-Teppiche**
160/230 cm 200/300 cm 250/350 cm
37,50 59,— 89,—
- Tournay-Teppiche**
160/230 cm 200/300 cm 250/350 cm
63,— 95,— 136,—

Vorlagen und Brücken

- Haargarn-Vorlagen** 50/100 cm **2,95**
- Velour-Vorlagen** 50/100 cm **4,90**
- Wollperser-Brücken** 90/180 cm **19,50**
- Tournay-Brücken** 90/160 cm **28,50**

Suplow - das Kaufhaus am Markt in Pforzheim

Früchtebrot, Basler Lebkuchen, Liköre
Konditorei-Café HAMMER



Pforzheim

das Oberhemd der Selbstbinder

Nützliche Geschenke
Schlafanzüge
Nachthemden
Hosenträger
Garnituren
Handschuhe
Socken
Gamaschen
seidene und wollene Schals

soll zum modernen Anzug passen. Wählen Sie mit Liebe und Sorgfalt aus, ich bin Ihnen mit meiner großen Auswahl gerne behilflich



am nächsten Sonntag geschlossen

Ich verkaufe, behördlich zugelassen, in meinem Laden und meiner Gärtnerei

Weihnachtsbäume

Weiß- und Rottannen in allen Größen und Preislagen.
Georg Mayer, Gartenbaubetrieb
Lange Steige 8, Telefon 467



Die lob ich mir!

GEG-Zigaretten haben's in sich, denn sie sind hocharomatisch, mild, leicht und genussreich bis zum letzten Zug.



Verbrauchergenossenschaft
Calw e. G. m. b. H.

Nein auch im Winter

sollen Parkett- u. Linoleum-Böden immer sehr schön aussehen. Dazu verwendet man das naß wischbare **KINESSA-Bohnerwachs**, das festlichen Hochglanz gibt, der sehr lange hält. Eine 1/2-kg-Dose reicht für 4 bis 6 Zimmer. Verwenden auch Sie für die Festtage

KINESSA
BOHNERWACHS
Drogerie C. Bernsdorff

Aerztlicher Sonntagsdienst

Sonntag, den 18. Dezember:
Dr. Seeger-Bad Liebenzell
Dr. Köbele-Calw
Dr. Günzler-Neubulach

Dauer-Konservendosen



für Fleisch, Wurst u. Früchte
Carl Herzog-Eisenhandlung

Älteres gutes
Arbeitspferd
verkauft
Wilhelm Ziegler, Liebelsberg

Calw, 15. Dezember 1938

Todesanzeige

unsere liebe Mutter und Großmutter

Mathilde Stog

Plasterermeisters-Witwe

ist nach langem, schwerem, mit Geduld ertragenem Leiden sanft entschlafen.

Um stille Teilnahme bitten

die trauernden Hinterbliebenen:

Geschwister Stog

Beerdigung Sonntag nachmittag 2 Uhr von der Friedhofskapelle aus.

Altburg, den 16. Dezember 1938

Dankfagung

Für die vielen Beweise herzlicher Liebe und Teilnahme während der Krankheit und bei dem Hinscheiden unseres lieben, unvergesslichen Vaters

Martin Weber

Zimmermeister

sagen wir unsern herzlichsten Dank. Besonderen Dank dem Herrn Pfarrer Vierlamm, für den Gesang des Leichenchors, den Herren Ehrenträgern sowie dem Forstamt Hirsau und der Zimmerinnung Calw und allen, die ihn zur letzten Ruhestätte begleiteten.

Die trauernden Hinterbliebenen

Wer Freude will bereiten —
kauft sein Geschenk beizeiten!

