

Schwarzwälder Tageszeitung

„Aus den Tannen“



Nationales Nachrichten- und Anzeigenblatt für die Oberamtsbezirke Nagold, Calw, Freudenstadt und Neuenbürg

Wegzugsz.: Monatl. 1. Post A 1.20 einchl. 18 J. Best.-Geb., 24. 20 J. Zustellungsgeb.; d. Wg. Anzeigenpreis: Die einpaltige Millimeterzelle oder deren Raum 5 Pfennig, Textz. 1.40 einchl. 20 J. Kustträgergeb.; Einzeln. 10 J. Bei Nichterhalten der Zeit. im. höh. Gewalt millimeterzelle 15 Pfennig. Bei Wiederholung oder Mengenabsluß Nachsl. nach Preisliste, v. Vertriebsbörz. besteht kein Anspruch auf Lieferung. Drahtausdr.: Tannenblatt. / Fernruf 821. Erfüllungsort Altensteig. Gerichtsstand Nagold.

Nummer 39

Altensteig, Montag, den 17. Februar 1936

58. Jahrgang

Der Führer eröffnet die Jubiläumsausstellung der Automobilindustrie

Berlin, 15. Febr. Mit einer groß angelegten, für die ganze Industrie richtungweisenden Rede eröffnete am Samstag mittag der Führer und Reichskanzler in der Halle 1 des Ausstellungsgeländes am Kaiserdamm die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1936. Der Feier wohnten die Reichsregierung, fast das gesamte diplomatische Corps, 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.

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 nach Zehntausenden zählenden Zuschauer zurückzuhalten. Lange vor der angelegten Zeit fanden Feitrate vom Kaiserdamm aus die Ankunft des Führers. Vor der Halle wird der Führer von Korpsführer Hühnelein und dem Präsidenten des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie, Dr. Almers, begrüßt. Unter den Klängen des Präsentiermarsches schreitet der Führer in Begleitung des Korpsführers Hühnelein die Front der angetretenen Formationen ab. Kurze Zeit verweilt der Führer vor der Halle. Alsdann kam ein kleines Mädchen heran, das ein Blumensträußlein für den Führer bereitgehalten hatte und durch die Sperte nicht durchgelassen worden war. Unmittelbar am Eingang übergaben einige NSKK-Mädels dem Führer ebenfalls Blumensträuße.

In der Vorkhalle waren Werksangehörige zahlreicher an der Ausstellung beteiligter Firmen in ihren blauen Arbeitsmütten angetreten. Jeden Einzelnen in der ersten Reihe begrüßte der Führer mit Handschlag und geht dann mitten in die blaue Schaar der Werksangehörigen hinein, um sich kurz mit Dilem und Jenem zu unterhalten. Ein drausendes Heil folgt ihm nach, als er den Ehrenraum betritt, und nochmals donnert 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.

Der Badenweiler Marsch klingt auf, die 3000 Ehrengäste erheben sich von ihren Plätzen, als der Führer erschallt und seinen Platz einnimmt. Das Philharmonische Orchester intoniert den Jubiläumsmarsch von List und leitet über zur Begrüßungsansprache des Präsidenten der Deutschen Automobilindustrie.

Präsident Almers

Der Präsident des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Almers, erinnerte an die Rede des Führers bei der Eröffnung der Automobil-Ausstellung 1933. Des Reiches Kanzler habe jene wunderbare, oft zitierte Rede gehalten, die uns endlich, endlich wieder Mut, Vertrauen und Zuversicht gegeben habe. Dank, mein Führer, so sagte Dr. Almers, für alles, was Sie für uns und die deutsche Wirtschaft getan, Dank auch den Mitgliedern der Regierung! Dank allen, die diese unsere Ausstellung gefördert, ganz besonders dem Herrn Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda. Dank endlich meinen braven Mitarbeitern, die es in den letzten Monaten wahrlich nicht leicht gehabt haben. Den würdigen Dank aber, mein Führer, kann ich Ihnen durch die Vorlegung einer wahrhaft stolzen Erfolgsrechnung erstatten. Der Jahresabsatz an Kraftwagen betrug 1932: 44 000, 1933: 93 000, 1934: 157 000, 1935: 215 000.

Der Absatz an Kraftträdern liegt im gleichen Zeitraum von 46 000 auf 118 000. Die Gesamtzahl der abgesetzten Kraftwagen und Kraftträder ist für 1935: 331 000.

Indessen sind das nur die Zahlen des Inlandsabzuges, und zwar ohne die Lieferungen an Reichswehr, Reichsbahn und Reichspost. Wertmäßig ist der Gesamt-Inlandsabzug 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. Antkenrufe! Man übersehe, daß in Deutschland erst auf 60 Einwohner ein Automobil komme und daß trotz aller Steigerung im Verhältnis zur Bevölkerungszahl und zum Wirtschaftsvolumen der Kraftwagenbestand in England und Frankreich noch das Zweifelhafte bis Dreifache des deutschen Bestandes betrage. Bis hier eine Angleichung erfolge, könnten wir noch Millionen neuer Kraftfahrzeuge absetzen.

In seinen weiteren Ausführungen wies Geheimrat Almers auf die groß angelegte Organisation der Exportgemeinschaft der deutschen Automobilindustrie hin, die dahin strebe, die Exportziffern noch in ganz anderem Maße zu steigern. Wöllig verfehlt sei die Annahme, daß die Automobil- und Zubehörindustrie im Gelde schwimme. Die jurächtbaren Schäden, die uns 14 schlimme Jahre zugefügt hätten, seien nicht in drei Jahren wettzumachen. Im letzten Teil erinnerte Dr. Almers an die Bedeutung von Daimler und Benz für die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie vor 50 Jahren und sagte zum Schluß: Wenn

heute die Grundlage allen volklichen Seins, die Wehrhaftigkeit eines Volkes, auf der Motorisierung beruht, so sind es deutsche Männer gewesen, die diese Wandlung der Welt bewirkt haben. In allen unseren Werken lauschen in dieser Stunde die gesamten Gefolgschaften an den Lautsprechern, sie wollen hören, was der Mann, den die Liebe des ganzen Volkes umströmt, seiner Industrie sagen wird.

Alle diese Hunderttausende erheben sich in diesem Augenblick mit uns und stimmen ein in den Ruf: Heil unserem Führer!

Nachdem der Präsident des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie, Almers, ein dreifaches Stelhell auf den Führer ausgebracht hatte, in das die Ehrengäste, unter ihnen zahlreiche Werksangehörige, begeistert einstimmten, richtete

der Werksangehörige Seufleben

im Namen der Werksangehörigen aller Betriebe der Automobilindustrie das Wort an den Führer.

Er betonte u. a.: Ich bin glücklich darüber, Ihnen Gruß und Dank meiner vielen Tausend Arbeitskameraden überbringen zu dürfen. Es ist nicht unsere Art, viele Worte zu machen. Dafür kommt unser Dank 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. Wüßliche Intellektuelle und marxistische Wozgen hatten uns früher einreden wollen, daß unsere Arbeit nur den einen Zweck haben könne, vor profitgierigen Klassenfeinden ausgebeutet zu werden. Heute haben wir alle, gerade auch in der Automobilindustrie, den tiefen Sinn unserer Arbeit erkannt. Unter Ihrer Aufsicht und Führung arbeitet die ganze

Der Führer spricht

Mit hartem Beifall empfingen, betrat der Führer und Reichskanzler das Rednerpodium zu seiner Eröffnungsansprache.

Männer und Frauen!

Seitdem ich zum erstenmal die Ehre hatte — damals noch im Auftrage des oerewigten 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 vorantwärtlichen Stellen gelingen würde, gerade auf dem Gebiete 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 Zeitraum der wirtschaftlichen Entwicklung der Menschheit bemerken wir sorgfältig das abwechselnde Vorderrücken bestimmter Produktionen, die ihren Epochen einen besonderen und bemerkenswerten Charakter verleihen. Bedürfnisse entstehen, werden und finden ihre Befriedigung, um neuen Bedürfnissen und ihrer Erfüllung Platz zu machen. Es gab Zeitalter, in denen die menschlichen Arbeitskräfte vorwiegend in einem übergroßen Ausmaß für gewaltige Bauwerke angezogen wurden, 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 menschlichen Arbeitskräfte auf die Bewältigung des Handels und damit des Verkehrs. Die Manufaktur 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 ankündigt.

Dann wieder ist es die moderne Beleuchtungslehre, die ungeahnte wirtschaftliche Entwicklungen in sich birgt. Die Elektrizität beginnt ihren Siegeszug. Sie befruchtet die Industrien der Völker.

Seit nur nunmehr 50 Jahren ein Deutscher einen wissenschaftlichen, weil erfolgreichen Aufstoß zur Befriedigung der alten Sehnsucht nach einem selbstbeweglichen Wogen 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 Haisel, die seit vielen Jahrtausenden der menschlichen Entwicklung ihre animalische Zugkraft liehen, 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 der 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 Gesamtumfang noch gar nicht absehbaren Impuls gegeben. Das Tempo des Verkehrs und damit des menschlichen Lebens ist schneller geworden. Kontinente werden in Tagen miteinander verbunden, Wälder der Menschheit verloren, die tote Zeit qualvoller Reisen wird abgekürzt und damit einer nützlichen Verwertung freil gemacht. Ungeheure neue Industrien sind entstanden.

Dann sprach

der Rennfahrer Brauchitsch

Als Vertreter der deutschen Rennfahrer danke ich Ihnen, mein Führer, für alles das, was Sie uns gegeben haben. Wenn in den letzten Jahren die deutschen Rennwagen von Sieg zu Sieg geeilt sind, wenn wir im Kraftfahrtsport heute an der Spitze aller Nationen stehen, so ist das nicht so sehr unser Verdienst oder das Verdienst der Industrie, sondern in erster Linie Ihr Werk. Sie haben uns durch Ihre Maßnahmen die technischen Voraussetzungen für unsere Erfolge geschaffen. Sie haben das Interesse des deutschen Volkes auf die Kraftfahrt, den Kraftfahrtsport gelenkt. Doch dies allein hätte uns den Sieg nicht erringen lassen, etwas anderes war entscheidend: Sie haben uns den Glauben an die deutsche Zukunft, an uns selbst wieder gegeben, und Sie haben uns so mit dem leidenschaftlichen Ehrgeiz befeuert, unserem Vaterlande Ehre zu machen. Dieser Ehrgeiz aber und dieser Glaube an den Sieg sind wie überall auch in unserem harten Handwerk Voraussetzung für den Erfolg.

Im Namen meiner Kameraden danke ich daher Ihnen, mein Führer, Ihr Vorbild und Ihr Werk verpflichten uns, unser ganzes Können, ja unser Leben für unser deutsches Volk einzusetzen. Wir geloben Ihnen, auch in diesem Jahre alles daranzusetzen, um wieder die stolzen Fahnen des Dritten Reiches auf den Rennbahnen Europas wehen zu lassen.

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 Gesamtumfang noch gar nicht absehbaren Impuls gegeben. Das Tempo des Verkehrs und damit des menschlichen Lebens ist schneller geworden. Kontinente werden in Tagen miteinander verbunden, Wälder der Menschheit verloren, die tote Zeit qualvoller Reisen wird abgekürzt und damit einer nützlichen Verwertung freil gemacht. 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 Bedingungen seiner Konstruktion, sondern 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 grauester Vorzeit Weidewerke oder Salzquellen bestimmend wurden für den Lebensweg und damit das Lebensschicksal einzelner Stämme und später Völkern oder Metallvorkommen das politische Handeln der Völker beherrschte, dann sind es heute Kohle und Öl, die als unerschöpfbare Lebensgüter die Richtungen unseres politischen und wirtschaftlichen Denkens bestimmen beeinflussen. Wie lähmend war es daher für uns alle, daß das Deutsche Volk, das seinem ganzen Wesen, seiner Entwicklung und seinem 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 einen großen, ja geradezu schmachvollen Rückstand gekommen war. Es lag in der Atmosphäre der hinter uns liegenden traurigen Zeit des korrupten Verfalls, ein solches Geschehen als etwas Gottgegebenes und Natürliches hinzunehmen oder womöglich mit dem Hinweis auf eine eben 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. Das heißt also, jener Wirtschaft, die zur Zeit als die gewaltigste Industrie anzusprechen ist und die damit dieser unserer heutigen Zeit den besonderen und charakteristischen Stempel aufzuprägen berufen ist.

1. Verantwortlich für diesen Verfall war auf Seiten des Verbrauchers die aus der sozialdemokratischen Gleichheitstheorie

flammenhafte Auffassung einer notwendigen Entwicklung der Menschheit zum Primitiven, um auf diesem Wege durch die Proletarisierung des Lebensbereichs aller die mögliche einheitliche Ebene finden zu können. Diese mehr als primitive Tendenz ging von der beschränkten Auffassung aus, daß der menschliche Fortschritt seine Wurzeln in der kollektiven Masse befinde und mithin auch als kollektive Erscheinung zu werten oder abzulehnen 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 Genug des gewöhnlichen 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 vor der lieben kollektiven Mitmenschenheit sogar noch als verrückt angesehen wird, wie dies bei unseren großen Erfindern Benzin und Diesel ja auch tatsächlich der Fall war. Es ist daher eine wertvolle leitende 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 kollektiven Kollektiv-Kritiken der Menschheit langsam nachhumpeln zu können, praktisch von den individuell organisierten Volkswirtschaften, die einzelnen Ingenieure, Konstrukteure, Betriebsleiter, Inspektoren, Schlichter usw. ansobort, um mit ihrer Hilfe seine original-marxistische Wirtschaft aufzubauen. Denn damit wird ja nur bewiesen, daß ebenso wie die andere Welt ohne den Bolschewismus ihre Kultur zu erreichen vermochte, der Bolschewismus ohne die Hilfe der anderen Welt selbst als kommunistische Eigenentwicklung 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 egalitär, sich einen Kraftwagen zu kaufen, als es einst egalitär gewesen war, sich statt der herkömmlichen gebliebenen 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 erschaffen. Es war daher kein Zufall, daß den niedersten Prozenten an Kraftwagen neben dem kommunistisch-marxistischen Sowjetrußland, das damals ebenfalls marxistisch regierte, Deutschland anwies.

2. Da auf die Dauer die Ideologie der Masse nicht ewig im Gegensatz stehen kann und wird zur Ideologie der Regierenden und umgekehrt, was 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 Ueberflüssiges ansehen und demgemäß besteuerten. Ein kapitaler Denkfehler übrigens, aus dem zu ersehen war wie sehr auch unsere bürgerliche, wirtschaftliche Einsicht bereits verlagert. Denn die sogenannten Marxisten-Bekehrungs-Theorie ist überall dort ein Unfuss, wo nach aller menschlichen Voraussicht der Luxus ein Allgemeinut zu werden verspricht. Was soll vor allem nicht jene Produktionen besteuern, die noch in der Entwicklung begriffen sind, sondern solche, deren Entwicklung ersichtlich schon als abgeschlossen gelten kann. Es ist oberflächlich, für Amerika die Zahl von 23 oder 24 Millionen Kraftwagen als natürlich oder vernünftig anzusehen und für Deutschland die Zahl von 5 oder 600 000, wobei das deutsche Volk zahlenmäßig etwas mehr als die Hälfte der Bevölkerung der Nordamerikanischen Union ausmacht. Kein, die politische Bedingung ist auch in Deutschland gegeben.

Der Führer fordert den Volkswagen

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 mehr groß sein. Die Senkung der Kosten auf 10 000 Mark ergibt schon eine viel größere Zahl von entsprechend Kaufwilligen. Und die Senkung der Wagenkosten auf 5000 Mark mobilisiert wieder eine größere Schaar von dafür geeigneten Einkommensträgern, das heißt 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 Stellung aufweisen wie die Einkommen der 3 oder 4 Millionen der dafür in Frage kommenden Käufer. (Starker Beifall.) Ich empfehle der deutschen Kraftwerkswirtschaft, sich einmal von diesen Gesichtspunkten aus ein Bild über das Einkommensverhältnis der 4 oder 5 Millionen bestgestellten Deutschen zu verschaffen und Sie werden 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 erfolgreichsten Abschluß. (Stürmischer Beifall.)

Ich zweifle nicht, daß es der Genialität des damit betrauten Konstrukteurs sowie der späteren Produzenten in Verbindung mit jüngster national-wirtschaftlicher Einsicht aller der daran Beteiligten gelingen wird, die Anschaffungs-, Betriebs- und Erhaltungskosten dieses Wagens in ein tragbares Verhältnis zum Einkommen dieser breiten Masse unseres Volkes zu bringen, wie wir dies in Amerika in einem so glanzvollen Beispiel bereits als gelungenes gelöst haben können.

Es ist dabei ein bedauerlicher Irrtum, wenn irgend jemand 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 Mobilisierung von Millionen durchführen, aus denen Hunderttausende entsprechend der fortschreitenden Hebung ihres Lebensbereichs den Weg zum besseren und schöneren Wagen nur umso leichter dann finden werden.

(Beifall.) Der Ford-Wagen 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 neuen deutschen Volkswagen zwei oder drei Millionen Käufer finden werden, wird ein Teil schon im Lauf ihrer Lebensentwicklung ganz natürlich von selbst zum teureren, weil besseren Wagen, übergeben. Ein großer Teil wird nie einen teureren Wagen zu kaufen in der Lage sein, nicht aber, weil er dem Herrn Fabrikanten Soundio keinen Gefallen erweilen möchte, sondern, weil er keines beschriebenen Einkommens wegen dies nicht kann, diese Millionenzahl einfach deshalb vom Genug eines solchen modernen Verkehrsmittels überhaupt auszuschließen, weil man nicht befahr laufen will, daß von den 2 oder 300 000 Bessersituierten sich vielleicht einige dann den billigeren Wagen kaufen könnten, würde nicht nur menschlich unanständig, sondern auch wirtschaftlich undernünftig sein. (Lebhafte Zustimmung.) Denn dies heißt dann nichts anderes, als die gewaltigste Wirtschaftsentwicklung für unser Volk und unser Land aus ebenis eigenjüchtigen wie kurzfristigen Erzeugnissen 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 irgend jemand anderer 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 möglich sein, wenn wir zu einer ganz neuen Preisgestaltung kommen, die ihrerseits wieder abhängig ist von der Höhe der Produktionsziffer, die wir im eigenen Lande erreichen.

Auch ein andere 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 mehr anständig galt, einem Menschen kein beschriebenes Einkommen oder gar die Not vorzujagen, die ihn bedrückte.

Mit fortschreitender internationaler Zivilisation kennen wir heute Journalisten und Politiker anderer Völker, d. h., sie gehören ja meistens einem hierfür besonders erwählten Volke an —, die uns fast jeden Tag mit lächerlicher Eindringlichkeit die Leiden nur zu bittere Wahrheit vorhalten, daß wir ein armes Volk von Hungergelehrten sind, dem der liebe Gott seine besondere und verdiente Züchtigung dadurch zuteil werden läßt, daß er ihm abwechselungsweise Butter, Margarine, Schmalz, Eier usw. entzieht. (Heiterkeit.)

Sachlich haben natürlich diese Registratoren unserer Not ohne Zweifel recht. Wir sind zu viel Menschen auf einem zu kleinen Lebensraum. Es fehlen uns Räder 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 umso mehr sind wir verpflichtet, die Ausgaben des deutschen Volkes weniger durch Beschränkungen zu regulieren, als durch die Schaffung eines natürlichen Anreizes. Wenn einige Millionen unseres Volkes beim Konsum von nicht ganz notwendigen Lebensmitteln sich 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 zwei oder drei oder vier Millionen Menschen erreichbaren Wagens und in der Sicherstellung einer tragbaren Erhaltung desselben eine auch von diesem Gesichtspunkt 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 Kuchen 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 Warnung für die Zukunft. Der nationalsozialistische Wirtschaftsgedanke 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 Jahresfeier der deutschen Automobilproduktion mit stolzer Zuversicht an die uns gestellten Aufgaben herantreten dürfen. Denn was ist in diesem Jahre nicht wieder alles in Deutschland geleistet worden und zwar, meine Herren, dank dieser nationalsozialistischen Staats- und Wirtschaftsführung und vor allem dank der nationalsozialistischen Gesinnung, die unser Volk trotz der verständlichen Hoffnungen unserer Feinde ergriffen hat. Vergleichen Sie die rein wirtschaftlichen Erörterungen und ewigen Kämpfe anderer Länder mit dem ruhigen Frieden unserer eigenen nationalen Produktion.

Bergehen Sie nicht, meine Herren, das große Verdienst, das neben all Ihren eigenen Fähigkeiten und Genialität unserer Erfinder, Techniker, Chemiker, unserer Betriebsführungen und unserer Geschäftsteile ihrem deutschen Arbeiter zukommt, der in der Erkenntnis der Lage unseres Volkes und unserer Wirtschaft seine ausgezeichnete, ja oft einzigartige Kraft und Geschicklichkeit finanziell so bewerteter daß man wirklich vor einem nationalsozialistischen Idealismus sprechen kann und muß. (Erneuter starker Beifall.) Denn diese glanzvolle Automobilfabrikation ist nicht nur ein glanzvolles Dokument unseres motortechnischen Könnens, sondern ein ebenso glänzendes Dokument der wirtschaftlichen Veranft und Einsicht der daran Beteiligten, eine Leistung unseres nationalwirtschaftlichen inneren Friedens.

Deutscher Brennstoff — Deutscher Gummi

Und wenn uns für die Zukunft ganz große Aufgaben gestellt sind, meine Herren, dann dürfen wir an ihrer Erfüllung umso weniger zweifeln, als das heute Geschaffene uns das höchste Recht gibt, eine solche Hoffnung zu hegen. Zwei Momente möchte ich hier nur besonders herausgreifen:

Erstens: die Not der deutschen Brennstoffversorgung, deren ausschlaggebende Bedeutung wir in der Jetztzeit gerade kaum voll ermessen können, kann als überwunden angesehen werden.

Der Weg zum deutschen Brennstoff ist frei.

(Stürmischer Beifall.) Gerade auf diesem Gesamtgebiet haben unsere Chemiker und Erfinder wahrhaft Bewunderungswürdiges geschaffen. Und vertrauen Sie auf unsere Entschlußkraft, dieses theoretisch Geschaffene praktisch zu verwirklichen.

Zweitens: Sie finden in dieser Ausstellung zum erstenmal

Reisen aus deutschem synthetischem Gummi.

Ich bin glücklich, Ihnen und dem Deutschen Volke hier mitteilen zu können, daß die Exproben, die von der Wehrmacht seit ungefähr einem Jahre vorgenommen worden sind, zu dem Resultat führten, daß dieser synthetische Gummi den natürlichen Kaugummi an Dauer und Haltbarkeit um 10 bis 30 Prozent übertrifft. (Langanhaltender, stürmischer Beifall.) Was laßt sich nach an Neuem und an Schönew durch diese Ausstellung gezeigt wird, kann das Deutsche Volk in wenigen Stunden beobachten. Was es aber vielleicht nicht sehen wird, ist der unendliche Fleiß und die unermesslichen Anstrengungen, die hinter einer solchen Gemeinschaftsleistung stehen. Und was es vielleicht nicht sehen wird, das sind vor allem aber die Hunderttausende deutscher Familien, die daraus das tägliche Brot erhalten. An sie vor allem möchte ich als der Führer des Deutschen Volkes alle anhängigen Deutschen erinnern wenn sie sich im Einzelnen die Frage vorlegen, ob und welchen Wagen sie sich kaufen wollen. (Beifall.) Die Regierung wird ihre Gesamteinstellung dem Kraftwagenverkehr gegenüber beibehalten. Der nationalsozialistische Staat wird die gestellten Aufgaben mit allen seinen Kräften unterstützen. Er wird die Produktion nach allen Möglichkeiten fördern, die Haltung der Wagen zu erleichtern trachten, den deutschen Betriebsstoff dafür liefern und sicherstellen und die notwendigen Straßen bauen. Das 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.

Die Rede des Führers wurde mit einem Beifallssturm aufgenommen. Während das Lied Horst Wessels erklingt, blüht sich langsam der Riesenstadium, der den Versammlungsraum von der eigentlichen Autohalle trennt und gibt den Blick frei in die Ausstellung, die Zeugnis ablegt vom Erfindungsgeist der Techniker und Konstrukteure und von deutscher Wertarbeit. Unter den Klängen des Liedes „Hilf, deutsche Fahne, flieg!“ betritt der Führer in Begleitung des Präsidenten des Reichsoberverbandes der Automobilindustrie, Altmers, gefolgt von seiner näheren Umgebung, die Autohalle zur Besichtigung. Drei Stunden lang hielt sich der Führer an den Ständen auf und ließ sich von Oberingenieur Schütz des RDA, und den Fachingenieuren des einzelnen Stände eingehend die Modelle erklären.

Wiederholung der Führer-Rede im Rundfunk am Montag Abend

Berlin, 16. Febr. Die Rede des Führers und Reichsauffere anläßlich der Eröffnung der internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung wird am Montag, den 17. Februar, in der Zeit von 22.20 Uhr bis etwa 23 Uhr über alle deutschen Sender wiederholt werden.

80000 Besucher auf der Autoschau

Starkes Auslandsinteresse

Berlin, 16. Februar. Wie nicht anders zu erwarten war, bildet die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1936 einen Anziehungspunkt besonderer Art. Am Sonntag, dem ersten Tag der Ausstellung, gingen über 80 000 Besucher durch die Drehsperren in den Hallen am Kaiserdamm. Allein 45 Sonderzüge aus dem Reich mußte die deutsche Reichsbahn einziehen, um den hohen Anforderungen gerecht zu werden. Außerdem waren auf dem Messegelände 70 große Reiseomnibusse eingetroffen, von denen ersichtlich viel Auslandswohner waren. Ueberhaupt ist das Interesse des Auslandes für die diesjährige Autoschau besonders groß.

Die Ausstellungsleitung macht ausdrücklich darauf aufmerksam, daß die Hallen bereits um 9 Uhr geöffnet sind. Die Revue „100 000 PS in der Reichshalle“ war am Sonntag ausverkauft.

Chamberlain greift Baldwin an

Ausprache im Unterhaus

London, 15. Febr. In der Unterhaus-Debatte richtete der Konservative Sir Austen Chamberlain außerordentlich heftige Angriffe gegen Baldwin. Er wiederholte eine Reihe von Erklärungen, die Baldwin in der Frage der Verteidigung innerhalb der letzten zwei Jahre abgegeben habe. Im November 1934 habe Churchill Baldwin gefragt, was er zu dem beispiellosen Anwachsen der deutschen Luftflotte zu sagen habe. Darauf habe Baldwin geantwortet, es sei nicht wahr, daß Deutschland sich rättemäßig England näherte. Am 22. Mai 1935 habe Baldwin erklärt, daß seinen Zahlen über die deutsche Wiederaufrüstung nichts Neues hinzuzufügen sei, und daß er nicht glaube, daß seine Zahlen falsch gewesen seien. Er glaube, seinerzeit habe er recht gehabt, er habe sich jedoch über die Zukunft getäuscht. Weder er noch irgend einer seiner Berater habe sich eine Vorstellung gemacht, wie die Erzeugung von Flugzeugen von Deutschland in den letzten Monaten beschleunigt worden sei. Welches unterste Chamberlain, daß Baldwin das Unterhaus in anderen Fällen nicht hinreichend unterrichtet. In seinen weiteren Ausführungen betonte Chamberlain, er sei gegen die Ernennung eines Verteidigungsministers, weil er die unbeschränkte Verantwortlichkeit der zivilen Häupter der Militärämter mindern würde. Er wünsche eine zusammenfassende Autorität zu sehen, die dafür Sorge trage, daß die von den einzelnen Ministern ausgearbeiteten Vorschläge zu einem zusammenhängenden Ganzen zusammengefaßt würden. Der Premierminister habe zu viel in seiner Hand. Man müsse daher einen Minister haben, dessen Aufgabe darin bestehe, hierfür zu arbeiten.



Was wollte Chamberlain?

London, 15. Febr. Die scharfen Angriffe, die Sir Austen Chamberlain im Unterhaus gegen Ministerpräsident Baldwin richtete, sind ohne Zweifel eine politische Sensation, wie sie London seit dem Falllassen der Pariser Friedensvorschläge und dem Rücktritt Sir Samuel Hoares nicht mehr erlebt hat.

Auenpolitischer Bericht Flandins

Paris, 15. Febr. Vor dem Senatsausuh für auswurtige Angelegenheiten erschien Außenminister Flandin und erlautete einen umfangreichen Bericht über die gegenwurtigen Fragen der französischen Außenpolitik.

Die Pariser und Londoner Besprechungen hätten die Bande zwischen Frankreich und den Regierungen der Anhangerstaaten der Kleinen Entente und der Ballanenteente sowie mit allen Mächten des Donaubereichs enger geknüpft.

Paris, 15. Febr. Der belgische Ministerpräsident van Zeeland hat seine Besprechungen mit dem französischen Außenminister Flandin fortgesetzt.

Scharfer Vorstoß der „Action francaise“

Paris, 15. Febr. Die Zeitung „Action Francaise“ hat schnell ihre Sprache wiedergefunden. In ihrer Samstagausgabe veröffentlicht Admiral Sowerer, einer der Fühler der aufgelösten Liga, einen scharfen Brief an alle Anhänger und Freunde der „Action Francaise“.

Britische Anleihe an Frankreich

London, 15. Febr. Dem „Daily Telegraph“ wird aus Paris gemeldet, daß die Verhandlungen über eine britische Anleihe an Frankreich erfolgreich abgeschlossen worden seien.

Aus Stadt und Land

Altensteig, den 17. Februar 1936.

Der Sonntag gestaltete sich recht warm und freundlich und lockte, nachdem die Kälte der vorausgegangenen Tage gebrochen war, viele Spaziergänger ins Freie und in die warme Sonne.

Fachring. Den Reigen der Fachringveranstaltungen eröffnete am diesigen Platz die Handballabteilung der Turngemeinde und man muß sagen, in recht großzügiger Weise.

Pfundspende. Die Hausfrauen von Altensteig machen wir darauf aufmerksam, daß morgen Dienstag die Pfundspende eingekammelt wird.

Berned. 17. Februar. (Unterhaltungsabend.) Einen netten Unterhaltungsabend, der bei den zahlreichen Besuchern viel Anklang fand, veranstaltete gestern Abend der Männergesangsverein Berned.

Magold, 15. Februar. (Die zweitälteste Frau f.) Hochbetagt im 91. Lebensjahr ist am Freitag Frau Friederike Kahle geb. Kuffer nach kurzer Krankheit gestorben.

Reubulach, 15. Februar. (Eine Fachschule für Hauswirtschaft.) Auf Einladung von Schulrat Red. Neuenbürg fanden sich letzten Dienstag die Bürgermeister und Schulvorstande der Gemeinden Altbulach, Liebelsberg, Reubulach und Oberhaugstett zu einer Besprechung im Rathausaal in Reubulach ein.

Calw, 15. Februar. (80 Jahre alt.) Privatmann Christian Trauwein hier, früher langjähriger Profurist in der Strickwarenfabrik Chr. L. Wagner, durfte gestern im Kreise seiner Familie den 80. Geburtstag begehen.

Freudenstadt, 15. Februar. (Strafen wegen unerlaubten Buttes und Milchverkaufs.) Wie vom Milchverordnungsverband Jollern-Schwarzwald, Geschäftsstelle Freudenstadt, mitgeteilt wird, mußte neuerdings erneut eine Bäuerin in Untermusbach mit einer Geldstrafe von 20 Mark belegt werden, weil sie unerlaubt Landbutter direkt an Verbraucher abgegeben hat.

des letzten Jahres von der betreffenden Molkerei Butter bezogen haben und daß der Bezug heute einen gewissen Prozentsatz des Butterbezuges im August 1935 nicht überschreiten darf.

Wildbad, 17. Februar. (Eine Fahrt ins „Weie“.) Die Eisenbahndirektion Stuttgart hatte auf Sonntag eine Fahrt ins Weie angekündigt und brachte mit Sonderzug etwa 450 Personen hierher.

Berrenberg, 16. Febr. (Meteor-Beobachtung.) Ein Stück einer anderen Welt durchkreuzte in der Nacht zum Samstag unsere Erdatmosphäre gegen 1 Uhr zog dieser überaus hell leuchtende Meteor in nordwestlicher Richtung seine Bahn.

Balingen, 16. Febr. (Gemeinschaftliche Volksschule.) Nachdem sich 96 Prozent in Balingen von der katholischen Elternschaft für eine gemeinschaftliche Balingen Volksschule ausgesprochen haben, hat der Burgermeisteramtsoverweiser nach Anhören der Ratscherrn beim Kultministerium Antrag auf Einführung einer gemeinschaftlichen Volksschule gestellt.

Stuttgart, 15. Febr. (Sturung von Munzjournalen.) In letzter Zeit sind zahlreiche Munzjournale in Fernsprechtuschen in Stuttgart dadurch andruchbar gemacht worden, daß in den Munzjournale Klebstreifen eingeschoben wurden.

Spende des Kuerhandwerks. Auf Veranlassung des Reichsbundes des Böttcher- und Kuerhandwerks wurde in ganz Deutschland von Mitgliedern der Böttcher- und Kuer-Innungen eine große Anzahl Kinde r b a d e w  a n n e n angefertigt, die dem RWM als Spende zugeführt werden sollen.

Denkendorf, 15. Febr. (Schulungslager für soziale Hilfsarbeit.) Die RSW hat am 1. Juli 1935 im Kloster ein Schulungslager für soziale Hilfsarbeit eingerichtet, das die Ausbildung von jungen Mädchen zu Haushaltshilfen betreut.

Schwab. Gmünd, 15. Febr. (Dachstuhlbrand.) Im Hintergebude des Bauunternehmers Adolf Bidingmaier war in der Madchenkammer auf der Bühne ein Brand ausgebrochen, der sich so rasch ausbreitete, daß schon beim Eintreffen der Weckerlinie der ganze Dachstuhl des Gebäudes in Flammen stand.

Weingarten, 15. Febr. (Verkehrsunfall.) Auf der Staatsstraße Weingarten-Balenfurt befand sich der 25 Jahre alte, seit einem Jahr verheiratete Wirtschaftspachter Wolfgang Rommel zum „Barenkeller“ in Waldsee mit seinem Motorrad auf dem Heimweg.

Wurdingen, 15. Febr. (Ein Schüler vermisst.) Seit Montag vormittag wird der 12 Jahre alte Schüler des hiesigen Progymnasiums, Theodor Roger von hier, vermisst.

Aufruf des Landbauernfuhers

Arbeitseinsatz zur Erzeugungsschlacht

Um den Einsatz von geeigneten Arbeitskräften für die Landwirtschaft und für das Jahr 1936 ausreichend sicher zu stellen, ist es notwendig, daß der Bedarf an Arbeitskräften unverzüglich und zuverlässig festgestellt wird.

den Meldungen ist genau anzugeben, ob die offenen Stellen durch

- ledige landwirtschaftliche Arbeitskräfte, die in die häusliche Gemeinschaft des Bauern aufgenommen werden sollen (Gesinde, Personen, Ehalten usw.), davon mit Meldekenntnissen
 - männlich
 - weiblich
- ledige, verheiratete Landarbeiter mit Jahresvertrag, die vom Betriebsführer Wohnung erhalten,
- durch Freiarbeiter (Tagelöhner), die vom Betriebsführer regelmäßig beschäftigt zu werden pflegen, vom Betrieb aber keine Wohnung gestellt erhalten können,
 - verheiratet
 - ledig
- Saisonkräfte (ohne Wanderarbeiter), die nur vorübergehend für wenige Wochen, insbesondere zur Bergung der Heu-, Getreide- und Hackfruchtente benötigt werden,
 - männlich
 - weiblich
- Melker (Melkmeister und Melkgehilfen)
 - verheiratet
 - ledig

besteht werden sollen.

Selbsterständig dürfen nur jooiel Arbeitskräfte angefordert werden, wie die einzelnen Betriebe tatsächlich benötigen. Die Betriebsführer sind hierbei verpflichtet, geeignete Kräfte in der von ihnen angeforderten Höhe einzustellen. Diese Verpflichtung besteht mindestens solange, als das Arbeitsamt keine Meldung über eine in der Zwischenzeit erfolgte Besetzung der offenen Stelle erhalten hat.

Die Kreis- und Ortsbauernführer sind bereits angewiesen, den Arbeitsämtern jede Unterstützung zuteil werden zu lassen, die zur ordnungsmäßigen Durchführung der Erhebung, die von der Reichsanstalt L.B.A.B. im Einvernehmen mit dem Reichsnährstand erfolgt, notwendig ist.

Anlässlich des Dienstbotenwechsels in einzelnen Bezirken haben sich in der letzten Zeit Mißstände gezeigt, die auf das Schärfste zu verurteilen sind. Ich werde auf keinen Fall dulden, daß die augenblicklichen, für den Abschluß von Arbeitsverträgen etwas ungünstigen Verhältnisse von den Beteiligten in ungerathener Weise ausgenutzt werden. Es besteht genügend Veranlassung, nachdrücklichst darauf hinzuweisen, daß die Abspenstigmachung von bereits verdingten Dienstboten ebenso gegen Treu und Glauben verstößt, wie dies für Forderungen zutrifft, denen lediglich die Ablicht zur unbeschränkten Ausnutzung einer im Augenblick gegebenen Notlage zugrunde liegt.

Arnold, Landesbauernführer Württemberg.

Gerihtsamt

Politische Inzambien eines Staatsbeamten

Stuttgart, 16. Febr. Das Württ. Sondergericht verurteilt den 59 Jahre alten verheirateten Medizinalrat Julius Kögelin von Ingolstadt, früh. Oberarzt und stellv. Direktor an der Staatlichen Heilanstalt Ziefalten, wegen eines fortgesetzten Vergehens gegen das Heimtückegesetz zu acht Monaten Gefängnis abzüglich vier Monaten 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 ab-

grundigen Haß und sadistischer Grausamkeit zeugten. Eine gewisse Erklärung für diese von einem Staatsbeamten völlig unbegreifliche Einstellung gibt die Tatsache, daß sich der Angeklagte, wenn auch völlig grundlos, seit dem Umsturz politisch verfolgt fühlt, und daß er seit Jahren völlig zurückgezogen von der Außenwelt nur seinem Beruf und seiner leidenden Frau lebt, wodurch keine Scheu und kein Mißtrauen vor den Menschen nahezu pathologische Formen annahm. An die ablehrendste seiner Äußerungen wollte sich der Angeklagte nicht mehr erinnern; zwei andere gab er mißdeutend dem Sinne nach zu. Er habe sich, so erklärte er vor dem Sondergericht, seine Schimpfereien und deren Wirkung leider nicht überlegt. Staatsanwalt und Gericht waren übereinstimmend der Ansicht, daß der Angeklagte, schon vermöge seines Bildungsgrades, unbedingt damit rechnen mußte, daß seine Äußerungen, wenn sie auch nicht öffentlich erfolgten, doch über kurz oder lang in der Öffentlichkeit heraufgehoben würden, wie es auch tatsächlich geschah. Er sei sich zweifellos über die Tragweite seiner das Vertrauen des Volkes zur politischen Führung schwer gefährdenden Äußerungen durchaus im Klaren gewesen. Der Staatsanwalt begehrte das Gebahren des Angeklagten als bodenlose Gemeinheit und beantragte ein Jahr Gefängnis. Das Gericht verurteilte die bei der Strafzumessung neben der bisherigen Unbedachttheit des Angeklagten auch die schwere Nebenfolge seiner Äußerungen: sofortige Entlassung ohne Pension nach 28 Dienstjahren.

Hundfunk

Dienstag, 18. Februar:

- 8.30 Aus Königsberg: Unterhaltungsmusik
- 10.15 Aus München: Garmisch-Partenkirchen, ein Rückblick für die Jugend auf die 4. Olympischen Winterspiele
- 11.40 Von Köln: Aus den Krupp-Werten in Rhelshausen: Reichsbetriebsappell der Deutschen Arbeitsfront
- 12.00 Aus Leipzig: Rittagokonzert
- 15.15 „Von Blumen und Tieren“
- 16.00 Musik am Nachmittag
- 17.40 Kleinfiedler! Gartenbesitzer! Herdörner! „Von gescheiterten jungen Gärtnern und weisen alten Frauen“
- 18.00 Aus München: Musik am Feierabend
- 19.45 „Alte Weile im schimmernden Schweigen“
- 20.10 Aus Hamburg: „Ein Mastenball“
- 22.20 Zum 70. Geburtstag des auslanddeutschen Dichters Peter Joaze v. Montevell am 17. Februar

Briefkasten

A. A. Ihre Verhältnisse sind ohne Einfluß auf die Gemeindesteuerpflicht. Sie haben also Gebäudesteuer, Gebäudeversicherungsteuer und Bürger- bzw. Einwohnersteuer zu entrichten.

Handel und Verkehr

Holzpreise

Wart, 15. Februar. (Langholzverkauf.) Am 14. ds. Monats das Langholz im hiesigen Gemeindevald zum Verkauf. Erhöht wurde nach den staatlichen Höchstpreisen für geringere Sorten 67-69 Prozent und für solche bester Qualität 105 Prozent. Für Nichten und Tannen wurden Preise von 66-75 Prozent bezahlt. Das Holz wurde reißlos abgesetzt. Die Preise bewegten sich annähernd im Rahmen des vorjährigen Verkaufs.



Bekanntmachungen der NSDAP.

Partei-Organisation

Ortsgruppe Altensteig

Schulung der Pol. Leiter, Walter und Parte Dienstagabend 8 Uhr im Parteibau.

NSDAP, Kreisleitung Calw

Die Ortsgruppen und Stützpunkte melden gemäß dem ihnen zugegangenen Sonderrundschreiben des Gauperonalamts Folge 136 vom 13. 2. die demnächst zur Vereidigung kommenden Pol. Leiter, Führer und Führerinnen der Gliederungen, Walter, Parte usw. der angeschlossenen Verbände zahlenmäßig, getrennt nach Parteigenossen und Nichtparteigenossen, bis spätestens heute Montag, 17. Februar, hierher. Pünktliche Termineinhaltung ist unbedingt notwendig.

Partei-Amt mit betreuten Organisationen

NS-Frauenkraft Altensteig

Heute 8.15 Uhr Pflanzabend im „Grünen Baum“. U.a. Richtbilder aus Ostpreußen. Die Abtlg. Volkswirtschaft-Hauswirtschaft ist zu dem Abend herzlich eingeladen.

Morgen Dienstag, den 18. 2., Spenden-Sammlung. Spenden-Abgabe im Rathaus.

Der Rahnachmittag der Frauenkraft fällt diese Woche aus. Die Frauenkraftsleiterin.

HJ., JV., BdM., JM.

BdM., Standort Altensteig

Heute abend um 8 Uhr müssen alle Mädel ihre Ausweise in der Turnhalle abgeben.

Letzte Nachrichten

Schwere Zusammenstöße zwischen Polizei und Arbeitslosen in Newnort

Newnort, 16. Februar. Zwischen etwa 300 Polizisten und 12 000 Arbeitslosen, die versuchten, vom verkehrsreichen Madison-Square-Platz zu den Arbeitsbeschaffungsbehörden zu marschieren, erfolgte ein etwa halbstündiges Handgemenge. Dabei wurden etwa 100 Personen durch Gummiknüttel oder durch Ausgleiten auf der vereisten Straße verletzt. Das republikanische Kongreßmitglied Marc Antonio und zwölf andere Führer des Umzuges wurden wegen unordentlichen Betragens verhaftet, jedoch bald wieder freigelassen. Die Polizei hatte den Umzug wegen des verschleierten Zustandes der Straßen verboten.

Urlaubsreise des österreichischen Außenministers Wien, 16. Februar. Amtlich wird mitgeteilt, daß Außenminister Berger-Waldenegg mit seiner Gattin zu einem achttägigen Urlaubsaufenthalt nach Florenz abgereist ist.

Gestorben

Waldgrafenweiler: Karl Schwent, Sedler.
 Nagold: Friederike Köhle geb. Kuffer, 90 J. a.
 Hirzau: Karl Krafft, Schlossermeister.
 Oberreichenbach: Christine Reyer geb. Stoll.
 Schömberg O.B. Neuenbürg: Barbara Waisenbacher geb. Großhans, 66 J. a.
 Loffenau: Karl Zimmermann, früherer Armenpfleger, 74 Jahre alt.

Altensteig-Stadt

Zu dem am Mittwoch, den 19. ds. Mts. stattfindenden

Bieh- und Schweinemarkt

wird freundlichst eingeladen.

Der Bürgermeister.

Erich Henßler
Flugleiler

Finchen Henßler
geb. Bernady

Vermählte

Köln-Bickendorf
Theodor, 96 J.

Köln am Rhein
Dagobertstr. 35/37

Februar 1936

Zum Scheuern und Putzen stets.

ATA benutzen!

ATA putzt und reinigt alles!
Hergestellt in den Persilwerken

Ein sehr gut erhaltenes

Eich. Bohng.-Büfett

140 cm breit, verkauft billig!

Wer? sagt die Geschäftsstelle des Blattes.

Für Gasthöfe und Pensionen empfiehlt

Servietten und Servietten-Taschen

zu billigsten Preisen die

Buchhandlung Lank

Ca. 10 Zentner

Ackerbau und Viehwirtschaft

1 Futter-schneidmaschine

Hand- u. Fußbetrieb, verkauft

Wer? sagt die Geschäftsstelle des Blattes.

Abtlg. Volkswirtschaft - Hauswirtschaft

(früher R.D.S.)

Für heute abend 8.15 Uhr ist die Abtlg. von der NSFr. eingeladen. (Siehe Kurzmeldg.)

Bürobedarf

Schreibmaschinenpapier
Durchschlagpapier
Kohlepapier
Bevielfältigungspapier
Buchhandlung Lank
Bürobedarf u. Papierhandlg.

Seite 12

Panfer-Schweine

in Gewicht von 80-90 Pfd. zum Verkauf aus. Unter 12 die Wahl.

Kentschler zum „Hirsch“ Wehingen.

Pergament-Därme

empfeht die

Buchhandlung Lank, Altensteig

Bödingen, 16. Februar 1936.

Todes-Anzeige.

Sonntag mittag ist unser lieber Vater

Mich. Bohnet

im Alter von nahezu 58 Jahren unerwartet rasch entschlafen.

In tiefer Trauer:
Familie Bohnet.

Beerdigung Dienstag nachmittag 2 Uhr.

Du selbst machst Dir Freude, wenn Du Freude gibst.
Darum halte Deine Spenden für morgen bereit!

Für Konfirmation und Kommunion

schwarze und weiße Kleiderstoffe

in reicher Auswahl

Anzugstoffe

in strapazierfähiger Ware, für Konfirmanden,

Bleyle-Konfirmanden-Anzüge

bei **Reinhold Hayer**

