



Enztalbote Wildbader Zeitung
Amtsblatt und Anzeiger für Wildbad
und das obere Enztal

Erscheint täglich, ausgenommen Sonn- und Feiertagen. Bezugspreis monatlich 1,20 RM. frei ins Haus geliefert; durch die Post bezogen im
inwendigen Verkehr monatlich 1,60 RM. Einzelnummer 10 Pf. - Einzelheft 20 Pf. bei der Oberamtspoststelle Neuenbürg Zwangstraße
Wildbad. - Bankkonto: Enztalbank G. & Co., Wildbad; Oberamtswirtschaftsamt Wildbad. - Postfachkonto 201 74 Stuttgart.
Anzeigenpreise: Im Anzeigenblatt die einseitige 10 mm breite Zeile 1 Pf., Familien-Anzeigen, Vereinsanzeigen, Stellenangebote
8 Pf.; im Amtsblatt die 20 mm breite Zeile 1 Pf. - Rabatt nach vorherigen Tarif. - Schluss der Anzeigenannahme
täglich 3 Uhr vormittags. - In Kontostellen aber wenn geteilte Bezahlung notwendig wird, fällt jede Rücksichtnahme weg.
Druck, Verlag v. verantw. Schriftleitung: Theodor Gatz, Wildbad i. Schw., Wilhelmstr. 24, Tel. 479. - Wohnung: Villa Hubertus

Eröffnung der Internationalen
Automobil Ausstellung

Berlin, 14. Febr. Bei der Eröffnung der Internationalen
Automobil Ausstellung Berlin 1935, die am Donnerstag erfolgte,
hielt der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie, Ge-
heimrat Dr. Allmers, eine Rede, in der er zunächst seiner
Freude Ausdruck gab, den Führer und Reichsminister zum dritten
Male an dieser Stelle begrüßen zu können. Er hieß ferner die
Mitglieder der Regierung, der Reichsleitung, die Vertreter der
auswärtigen Mächte und die zahlreichen Ehrengäste willkommen.
Nach einem Hinweis auf die Tatsache, daß vor 50 Jahren, im
Frühjahr 1885, Karl Benz den ersten Kraftwagen der Welt
zum Laufen gebracht hatte, fuhr der Redner fort:

Die deutsche Automobilindustrie kann in diesem Jubiläums-
jahr den Rekord des Absatzes aufweisen. Brachten doch
die letzten zwölf Monate eine Umsatzhöhe, wie sie bisher nicht
erreicht worden ist. Die Erfolge sind die Folge der Maßnahmen der
Regierung hatten die Wirkung, daß unsere Werke auch im Winter
gut beschäftigt waren, ja, der Dezember, sonst stets der schwächste,
wurde in bezug auf Auftragsbestellungen einer der besten Monate
des ganzen Jahres. Der Januar 1935 ergab an Zulassungen für
Personenkraftwagen das Viereinhalbfache, für Lastwagen das
Fünffache des Jahres 1933. Es klingt wie ein Wunder!

Geheimrat Allmers kam dann auf den unaufhaltsamen Nieder-
gang der Automobilindustrie zu sprechen, der vor zehn Jahren
seinen Anfang genommen habe, auf das Absterben zahlreicher
Werke, die innere Verblutung der übrig bleibenden und den
laminartigen Sturz der Absatzfiguren und stellte dieser Ent-
wicklung den ungeheuren Aufschwung der vergangenen zwei
Jahre gegenüber, der seit jener historischen Rede des Führers
vom 11. Februar 1933, seit jenen Schlag auf Schlag einsetzenden
Maßnahmen der Regierung des neuen Reiches, eingetreten sei.
„Von einem Inlandabsatz von 44 500 Automobilen im Jahre
des Tiefstandes 1932 auf 159 000 im Jahre 1934, das bedeutet
eine Verdreifung des Absatzes, - von 36 000 Motor-
rädern auf 76 000, - kann es ein glänzenderes Zeugnis geben
für die Kraft nationalsozialistischer Wirtschaftsführung?“

Nach einem Dank an den Reichspropagandaminister und seine
Mitarbeiter für ihre bereitwillige Unterstützung und sachkundige
wie künstlerische Beratung sowie an die Reichsministerien für
Wirtschaft und des Verkehrs für verständnisvolle Förderung, kam
der Redner auf die Ausfuhr zu sprechen. Es ist uns ge-
lungen, erklärte er, die Ausfuhr von Lastwagen um rund
4 Prozent, die von Personenwagen um 24 Prozent zu steigern,
doch das genügt uns noch nicht. Wir wissen, daß wir in Kon-
struktion und Qualität führend sind in der Welt, man gibt das
draußen zu, aber was nützt uns bloße Anerkennung, von schönen
Worten kann kein Schornstein rauchen. Wir brauchen gesteigerte
Ausfuhr, um ausländisches Rohmaterial kaufen zu können. Da-
her ist die Automobilindustrie zur Selbsthilfe geschritten. Sämt-
liche Fabriken, auch die nicht oder wenig exportierenden, haben
einmütig beschlossen, bedeutende Mittel in eine Exportoffensive
zu zahlen, die den exportierenden Werken ermöglichen soll, dem
Wettbewerb auf dem Weltmarkt zu begegnen.

Treu steht der deutsche Automobilhandel seiner Industrie zur
Seite; indem er zugunsten der Exportoffensive einer Kürzung seiner
Verdienstspanne zugestimmt hat, bezeugt er damit den Dank für
die wohlgeleitete Ordnung auf dem Automobilmarkt. Was
man im Ausland vergeblich versucht, was man dort als undurch-
führbar abgetan hat, in Deutschland unter nationalsozialistischer
Wirtschaftsführung ist es gelungen.

Internationale Geltung haben unsere neuen Rennwagen
erlangt. Bei den zwölf wichtigsten großen Rennen Europas im
Jahre 1934 flogen am Schluß die deutschen Fahnen an den
Siegermasten hoch. Siegreich auch unsere Sport- und Touren-
wagen, die Adler, Opel, BMW, Köhr, Hansa-Lloyd, Hanomag,
Stöwer, DAW, Wanderer, Mercedes in zahlreichen Kontur-
renzen.

Eine Aufgabe aber, die uns der Führer im Vorjahre gestellt
hat, die Aufgabe, den Wagen zu konstruieren, der zwangsläufig
eine Milliardenschicht neuer Käufer erschließt, haben wir noch
nicht lösen können, - den Volkswagen bringt diese Aus-
stellung nicht. Eine Gemeinschaftsarbeit hat sich ergeben, deren
große Tragweite noch gar nicht abzusehen ist. Wir haben be-
deutende Mittel aufgebracht und die Konstruktion in bewährte
Hände gelegt. Die Arbeit ist vorgeschritten, drei verschiedene
Modelle sind im Bau, wir haben gute Hoffnung, daß der große
Wurf gelingen wird, aber es wäre leichtfertig, ohne genügend
lange und scharfe Erprobung mit den Konstruktionen heraus-
zukommen. Gelingt technische und wirtschaftliche Bewingung
der Riesenaufgabe, so wird der Volkswagen nicht allein breite
Schichten unseres Volkes erfassen, er wird auch ein Exportobjekt
von größter Bedeutung werden. Seien Sie überzeugt, mein
Führer, daß Sie uns nicht kleinmütig finden werden, daß wir
den sehnlichen Wunsch haben, unseren Dank für die starke För-
derung durch Bewältigung der schwierigsten aller Aufgaben zu
erweisen, daß wir mit allem Eifer arbeiten und auch im Voll-
bewußtsein der wirtschaftlichen Verantwortung.

So groß im Ueberwinden unser arbeitsames und tüchtiges
Volk ist, eines hat es noch nicht im Ausland gesehen, können

Tagespiegel.

Der Führer und Reichsminister eröffnete am Donnerstag
die Internationale Autoschau in Berlin mit einer großen
Rede.

Die deutsche Stellungnahme zu den Londoner Vereinba-
rungen wurde dem englischen und französischen Botschafter
übermittelt; sie soll am Samstag veröffentlicht werden.

Wegen Entführung und Ermordung des Lindbergh-Kin-
des wurde in Flemington der Angeklagte Bruno Richard
Hauptmann zum Tode auf dem elektrischen Stuhl verur-
teilt.

In Genf begann die Tagung des Ausschusses der Abrüs-
tungskonferenz für die Kontrolle der Waffenherstellung
und des Waffenhandels.

Die Arbeitsmarktlage in Frankreich hat die französische
Regierung zu einer Erziehung der Einreise ausländischer
Arbeitskräfte veranlaßt.

mit der heroischen Willenskraft seiner Führung nach Gleich-
berechtigung strebt, wie es in heiligem Ringen Ehre und Würde
wieder erlangt hat und dazu noch ein kostbares Gut, das den
anderen Völkern fehlt, den sozialen, den inneren Frieden.

Das deutsche Volk ist zufriedener als zuvor, arm ist es an
Gold, doch an Kräften reich, es ist frohlich, weil nun
die Arbeit wieder Sinn hat, es ist stolz, weil die so lange unter-
drückte Liebe zur Heimat wieder erweckt wurde, und es ist glück-
lich, weil es für alle endlich wieder ein großes Ziel gibt: ein
hochgemutes, aber arbeitsames, ein wehrhaftes, aber friedlieb-
endes Vaterland. Fragt Männer und Frauen aller Stände,
fragt Jung und Alt, fragt wen ihr wollt, alle werden freudig
antworten im Sinne der Worte des Führers: „Es ist herrlich, in
einer Zeit zu leben, die den Menschen große Aufgaben stellt.“

Der Führer

hielt folgende Ansprache:

„Männer und Frauen! Als ich am 11. Februar 1933 zum
erstenmal die Ehre hatte, von dieser Stelle aus zu sprechen, be-
fanden sich der deutsche Verkehr und die deutsche Verkehrswirt-
schaft in einem fast unaufhaltsam erscheinenden Niedergang.
Während über 8 Millionen Menschen ohne Erwerb und eigenen
Verdienst die immer kleiner werdende Zahl der noch produktiv
Schaffenden auf das schwerste belasteten, ging eine Industrie
nach der anderen dem Zusammenbruch entgegen. Besonders
grauenvoll wirkte sich dieser in der Verkehrswirtschaft aus. Eine
Industrie, die in anderen Ländern an der Spitze der produktiven
Arbeit stand, schien in Deutschland langsam einzugehen. Der
Verkauf von 46 000 Wagen in einem Jahr war noch einmal
genügend, den jährlichen Abgang von der an sich so bescheidenen
Zahl unseres Kraftwagenbestandes auszugleichen. Von einer
Vermehrung unserer Motorfahrzeuge konnte keine Rede mehr
sein. Diese Entwicklung war aber zugleich ein beängstigendes
Symptom für die immer mehr um sich greifende allgemeine
Lähmung und schien geradezu denen Recht zu geben, die plan-
mäßig und bewußt im deutschen Volk einen Minderwertigkeits-
komplex hochzuzüchten wollten. Nun mögen wohl alte Industrien
und Erwerbszweige auch wieder absterben, allein es ist traurig,
wenn ein Volk keinen Anteil mehr nimmt an einem sonst fast
überall in jünger und frischer Entwicklung begrif-
fenen Wirtschaftsteil und es ist doppelt schlimm, wenn
dadurch eine solche zukunftsreiche Wirtschaftsbelebung nicht nur
zum Stillstand kommt, sondern am Ende sogar noch zurückgeht.

Wenn ich damals von dieser Stelle aus die Entschlossenheit
des neuen Regimes verkündete, dem langsamen Zerfall unseres
Kraftverkehrs Einhalt zu gebieten, dann war ich mir darüber
klar, daß eine solche Wendung nur im Rahmen einer allgemei-
nen Wiederbelebung unserer Wirtschaft gelingen kann. Aber
wenn die Gesundung unseres Kraftverkehrs und der an ihm be-
teiligten Wirtschaft nur in Verbindung mit einer allgemeinen
Belebung stattfinden kann, darf man auch umgekehrt nicht ver-
gessen, daß diese allgemeine Wiederherstellung
unseres wirtschaftlichen Lebens mißlingen müßte,
ohne die einzelnen Teilmaßnahmen zur Heilung wirtschaftlicher
Schäden auf den verschiedenen zahlreichen Einzelgebieten.

Wenn wir nach knapp zwei Jahren mit der Förderung des
deutschen Automobilwesens so große und durchschlagende Er-
folge aufzuweisen vermögen, dann soll man erkennen, daß dies
nicht einem Zufall oder einer Hezerei zu verdanken ist, sondern
einem sehr umfassenden Angriff gegen bestimmte Ur-
sachen des früheren Zerfalls auf diesem Wirtschafts-
gebiet einerseits und einer Reihe weiterer Maßnahmen, deren
Wirkung aus dem Gesamtzusammenhang dieser Aktion rein phy-
siologisch schon nicht wegzudenken ist. Ohne sie wäre dieser Ver-
such, den Zusammenbruch unserer Automobilindustrie aufzuhalten,
trotz allem sonstigen guten Willen dennoch mißlungen! Ich
sage bewußt „Zusammenbruch“, denn es ist falsch, für die
Beurteilung des bis heute geleisteten als Ausgangspunkt das
Jahr 1932 zu nehmen, sondern richtig ist es, die Linie der Ent-
wicklung vor dem Jahre 1932 gedanklich über dieses Jahr hin-
aus fortzusetzen, und dann erst wird man das richtige Bild über

den Umfang und die Bedeutung einer Aktion gewinnen, die nicht
einen bestehenden, wenn auch stagnierenden Zustand ausbesserte,
sondern einen fortlaufenden Verfall abstoppte und in einen
Aufstieg verwandelte.

Die Automobilfabrikation nimmt mit ihren Neben-
industrien eine sehr entscheidende Schlüsselstellung ein.
Die durch sie in Verkehr gesetzten Werte erreichen in den meisten
Staaten hohe Prozentfüße der in der Wirtschaft liegenden Ges-
amtsummen. Warum gerade in Deutschland die Entwicklung
dieser Industrie so ungünstig verlief, ist auf den ersten Blick
schwer verständlich. In unserem Lande wurde der Kraftwagen
erfunden. Die Namen Daimler und Benz gehören zu den großen
Verkehrspionieren der Menschheit! Das deutsche Volk selbst be-
sitzt im Durchschnitt eine außerordentlich hohe technische Fähig-
keit und Veranlagung. Unsere Ingenieure gehören und gehörten
zu allen Zeiten zu den tüchtigsten und fähigsten Technikern der
Welt. Der deutsche Arbeiter wird gerade in seinem Qualitäts-
wert von keinem anderen Arbeiter übertroffen. Der Wagemut
unserer Unternehmer hat uns auf vielen anderen Gebieten die
größten wirtschaftlichen Einrichtungen aufgebaut. Auch die Art
unserer Besiedlung läßt von vornherein auf ein großes Verkehrs-
bedürfnis schließen. Die Deutschen Reichsbahnen z. B. waren
vergleichsweise nicht nur die größten, sondern auch weitaus
mustergültigsten Anlagen. Warum soll nun unser Volk, das in
seinen Eisenbahnen, in seinen Schiffsahrtlinien und - seit den
letzten anderthalb Jahrzehnten - auch in seiner Luftpost eine
außerordentliche Intensität des Verkehrs entwickelt hat, gerade
mit dem Verkehrsmittel in einem entwürdigenden Rückstand
bleiben, das es einst selbst erfunden hat?

Die Gründe kennen heißt hier die Voraussetzungen schaffen für
die Befreiung dieses unmöglichen Zustandes. Wenn der Welt-
krieg durch seine Abschließung Deutschlands von den übrigen
Völkern sowohl als durch die Stellung ganz besonderer und
andergewaltiger Aufgaben uns zum erstenmal aus dem Rahmen
und dem Fluß der internationalen Entwicklung dieses Verkehrs-
instruments herausschickte, dann war es nach ihm der Vertrag
von Versailles, der durch seine moralische, politische und
wirtschaftliche Erdrosselung Deutschlands die nachfolgenden Be-
dingungen für den Zusammenbruch unserer Automobilwirt-
schaft schuf.

Ankluge Maßnahmen der Regierungen laien im Bunde mit
einer zur Primitivität hinsteuernden marxistischen Weltanschauung
das übrige, um Produktion und Käufer zu bedrücken und
abzuschrecken. Ich habe Ihnen, meine Herren der Kraftverkehrs-
wirtschaft, daher vor zwei Jahren meine Auffassungen über
dieses Problem offen mitgeteilt und angegeben, was meiner An-
sicht nach zur Ueberwindung dieses Zusammenbruchs wird
geschehen müssen. Es waren eine Anzahl von Maßnahmen teils
wirtschaftlichen, teils psychologischen Charakters, die - und dies
möchte ich heute besonders laut betonen - nur bei gemein-
samer Inangriffnahme und Durchführung eine
Behebung dieser Not schaffen konnten. Wenn das erste, was
getan werden mußte, die Befreiung der zum Teil geradezu
unvernünftigen behördlichen Hemmnisse sowie die Abschaffung
einer Anzahl wahrhaft verkehrsmörderischer Belastungen war,
dann aber war nicht minder wichtig die allgemeine Wiederher-
stellung des Selbstvertrauens unseres Volkes und in diesem
besonderen Falle die wirkungsvolle demonstrative Hervorhebung
und Unterstreichung dieser uns gestellten Aufgabe sowie die sicht-
bare Feststellung der volkswirtschaftlichen Bedeutung derselben.

Ich hielt es daher damals kaum für notwendig, daß parallel
der Entlastung des Kraftverkehrsverkehrs von den staatlichen Be-
drückungen eine bewußte Förderung derselben in der
Form eines psychologisch wirksamen Anreizes durchgeführt wer-
den muß. Die Stärkung des Automobilsports gehört in das Kap-
itel der Wiedererweckung des Interesses der Nation an diesem
wunderbaren Instrument modernster Verkehrstechnik der Mensch-
heit. Aber ebenso ist dann notwendig der Bau eines Straßen-
netzes, das ja eine der Voraussetzungen für eine wirklich zu-
kunftreiche Modernisierung unseres Verkehrs überhaupt ist.
Ein Kraftwagenbestand von zwei bis drei Millionen Wagen
führt unter Zugrundelegung unseres bisherigen in Trassierung
und Material ungeeigneten Straßennetzes eher zu einem Ver-
kehrszersplitter als zu einer Verkehrsverbesserung. Wenn wir be-
denken, daß in der deutschen Automobilindustrie und in den Zu-
behör- und Reparaturwerkstätten sowie im Baugewerbe, das
für Fabriken und Garagen tätig ist, jährlich schon jetzt über
600 000 Menschen beschäftigt sind, und wenn wir hinzu noch
rechnen die rund 400 000 direkt oder indirekt am Bau der Reichs-
autobahnen und am Ausbau unserer Straßen Beschäftigten, dann
ergibt dies eine Zahl von rund eine Million Menschen, die heute
in dieser Wirtschaft ihr Brot verdienen. Bei einem Andauern
der früheren Verhältnisse würden aber vielleicht keine 20 v. H.
von dieser Zahl Arbeit und Auskommen finden! Das heißt:
Die ganze Kraftverkehrswirtschaft einschließlich dem Straßenbau
entlastet das Reich um mindestens 400 bis 500 Millionen RM.
dank der heutigen Entwicklung allein an Arbeitslosen- und Zü-
sorgeunterstützungen. Sie schafft darüber hinaus aber ein
Steueraufkommen, das insgesamt diesem Betrag nur
wenig nachstehen dürfte! Also die Summen, die für die direkte
und indirekte Förderung dieser zukunftsreichsten Industrie auf-
gebracht werden, stehen - auch unter Einrechnung der Kosten
unseres Straßenbaues - in keinem Verhältnis zu dem schon
heute in Erscheinung tretenden Gewinn. Ich erwähne dies, um
gegen die Meinung Stellung zu nehmen, man könne von diesem
umfangreichen Programm der Belebung unseres Kraftverkehrs nach
Belieben den einen oder anderen Teil wegstreichen, weil er
finanzielle Belastungen mit sich bringt, ohne den Nutzen des

Gesamten dadurch einzubüßen. Nein, es sind sehr große Anstrengungen notwendig, um eine blühende Industrie in ihrer Blüte zu erhalten. Sie müssen aber noch vervielfacht werden, wenn man einen bereits dem Ruin ausgelieferten Wirtschaftszweig, der zu allem Ueberflus noch abhängig ist von der inneren psychologischen Einstellung eines Volkes, wieder retten und neu befruchten will.

Ich kann mich daher auch heute nur wieder zu dem Programm bekennen, das vor zwei Jahren aufgestellt wurde und das unterdessen so überaus reiche Früchte getragen hat. Höchstes behördliches Entgegenkommen und höchste Rücksichtnahme auf den Kraftwagenverkehr und die Kraftwagenindustrie, starke psychologische und materielle Förderung des Kraftwagens im Sport und endlich Förderung und Sicherung des Verkehrs durch die psychologisch überhaupt nicht zu ermessende Bedeutung des Baues unserer Reichsautofahrten. Sie werden in den wenigen Jahren eines der gewaltigsten Propagandamittel nicht nur für eine heute vielleicht im ganzen Umfange gar nicht vorausgesehene Steigerung des Kraftwagenverkehrs und damit der Produktion sein, sondern auch ein schätzbare Anziehungspunkt für viele hunderttausend Fremde. Denn: nach Fertigstellung der Reichsautobahnen wird Deutschland das zweitgrößte motorisierte Autostrassennetz der Welt sein eigen nennen.

Ein gewaltiges Dokument friedlichen Fortschrittes.

Zu diesen Maßnahmen kommt als weitere Aufgabe die Schaffung des Wagens der breiten Masse. Ich treue mich, daß es der Fähigkeit eines glänzenden Konstrukteurs und der Mitarbeit seines Stabes gelungen ist, die Borentwürfe für den deutschen Volkswagen fertigzustellen, um die ersten Exemplare ab Mitte dieses Jahres endlich erproben zu können. Ich habe bei der letzten Automobilausstellung schon erklärt, daß die Erfüllung dieses Auftrages Jahre erfordern kann, allein die Aufgabe muß gelöst werden und daher wird sie auch gelöst. Es muß möglich sein, dem deutschen Volk einen Kraftwagen zu schenken, der im Preise nicht mehr kostet als früher ein mittleres Motorrad und dessen Brennstoffverbrauch mäßig ist.

Es ist dies nicht nur eine Aufgabe der Automobilindustrie, sondern auch eine Aufgabe unserer Rohstoffproduktion, die in diesem ganz besonderen Falle in ihrer Preisgestaltung nicht nur den eminent volkswirtschaftlichen, sondern auch den nationalen Zweck zu berücksichtigen hat. Indem wir aber diese große Zielsetzung vornehmen, ergibt sich zwangsläufig und von selbst die weitere Aufgabe der Sicherung unseres Brennstoffbedarfes. Wir befinden uns aber gerade hier mitten in einer Serie, ich kann schon sagen unwälzender, Erfindungen. Wir wissen es alle, daß sowohl die Fragen des synthetischen Gummis als auch die des synthetischen Benzins im Prinzip gelöst sind. Wo sich aber ein Wille einer Aufgabe ernstlich widmet, wird immer ein Weg zur praktischen Erfüllung gefunden. Wir werden damit erneut der deutschen Volkswirtschaft einen großen Auftrag und unzähligen deutschen Menschen Arbeit und Brot geben. Es ist wichtig, daß die deutsche Kraftwagenindustrie auch hier erkennt, wie groß ihre nationale Aufgabe ist und wie sehr sie in der Konstruktion unserer Verkehrsmittel Rücksicht nehmen muß auch auf die Möglichkeit der Heranziehung und Verwendung deutscher Betriebsstoffe, um damit, wenn möglich, einen neuen deutschen Wirtschaftszweig ins Leben zu rufen. Nicht minder groß aber ist dann auch die Verantwortung jedes einzelnen Deutschen diesen gemeinsamen nationalen Anstrengungen so vieler bester Männer gegenüber. Denn was die deutsche Wirtschaft hier geleistet hat, werden Sie in wenigen Minuten besehen können. Es ist eine wahrhaft stolze Gemeinschaftsarbeit von Konstrukteuren, Technikern, Werkmeistern, Arbeitern und Kaufleuten, die hier vor Ihren Augen enthüllt wird!

Unsere Wagen und Motorräder sind nicht nur die schnellsten — sondern wir können mit Stolz sagen: — auch mit die besten der Welt. Möge sich dieser Leistung einer einzigartigen Solidarität der deutschen Arbeit nun aber auch der deutsche Konsument anschließen. Unsere Ingenieure und Arbeiter können stolz sein, solche Wagen zu bauen. Möge der Deutsche stolz genug sein, sich ihrer auch zu bedienen!

Im übrigen prüfen Sie die Leistung des deutschen Kraftwagenbaues im Rahmen einer internationalen Produktion nun alle selbst. Denn ich eröffne hiermit die Internationale Automobilausstellung 1935 zu Berlin!

Der Verlauf der Ausstellungs-Eröffnung

Berlin, 14. Febr. Das Herz von Berlin scheint am Donnerstagsvormittag auf dem riesigen Ausstellungsgelände der Reichshauptstadt am Kaiserdamm zu schlagen. Nach letzten unermüden nächtlichen Arbeiten ist hier heute auf 70.000 Quadratmeter Fläche die größte Autoschau der Welt fertig-

gestellt worden. Die ganze Umgebung weist auf einen großen Tag hin. Zu Hunderten und Tausenden schlängeln sich die Automobile auf den vielen Zufahrtsstraßen nach dem Ausstellungsgelände, verstopfen zeitweilig die Straßen, um dann im Ru die großen Parkplätze ringsherum zu füllen. Die Kummernisfieber an den Fahrzeugen zeigen, daß sie aus allen Ländern Deutschlands und vielen ausländischen Staaten kommen.

Das größte Interesse richtet sich naturgemäß auf die Autohalle ein, in der der Eröffnungsaakt abgehalten wird. Die Außenseite ist vollkommen hinter Tannengrün versteckt. Herzliche Blatt- und Blumenaus schmückungen zieren das Innere der Ehrenhalle, die in riesigem Ausmaße vor der eigentlichen Ausstellungshalle aufgeschlagen ist und ein Musterbeispiel architektonischer Schöpfung darstellt. An der Stirnseite erhebt sich das Podium für die Ehrengäste und für das Rednerpult. Den Hintergrund bildet ein großer Tuchvorhang, und ein silbernes, etwa 20 Meter breites Hoheitszeichen scheint über dem Ganzen zu schweben. Diese Halle ist zugleich auch als Ehrenhalle des deutschen Konstrukteurs und Arbeiters gedacht.

Punkt 11 Uhr verkünden Heilrufe die Ankunft des Führers. Der Präsident des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie, Allmers, und der Korpsführer des RSKA, Hühnelein, begrüßen den Führer am Eingang der Halle. Unter den Klängen des Präsentiermarsches schreitet der Führer in Begleitung des Korpsführers Hühnelein die RSKA-Formationen ab. Das Musikkorps der Wachtruppe Berlin unter Leitung des Obermusikmeisters Ahlers, gibt Signal. Die Ehrengäste erheben sich von ihren Plätzen und unter den Klängen der „Kreuzritzerfanfaren“ durchschreitet der Führer mit seiner Begleitung, in der sich Göring und Brücker befinden, den Raum zu seinem Platz auf dem Podium.

Zur Einleitung spielt das Musikkorps das Finale zum zweiten Akt von Rienzi. Nach der Begrüßungsansprache des Präsidenten betritt der Führer und Reichstanzler, stürmisch begrüßt, das Rednerpult zu seiner richtungswendenden, zielsetzenden Eröffnungsrede.

Der Führer wird in seinen Ausführungen des öfteren von lebhaftem Beifall unterbrochen, der sich am Schluß seiner Rede zum Orkan steigert. Auch Präsident Allmers nimmt nochmals Gelegenheit, dem Führer seinen und der deutschen Automobilindustrie Dank auszusprechen. Das Deutschland- und Horst-Wessel-Lied tönen auf und abschließend spielt das Musikkorps den Aufzug der Meisterfinger. Der Führer begibt sich dann mit einem Teil der geladenen Ehrengäste in die Halle zur Besichtigung der Ausstellung.

Katastrophenserie der amerikanischen Luftschiffahrt

Mit einer Länge von 235,5 Meter, einer Höhe von 44 Meter, einem Maximaldurchmesser von 40 Meter und einem Inhalt von 208.000 Kubikmeter war die „Macon“ das bisher größte Luftschiff der Welt. Nur das jetzt auf der Friedrichshafener Werft im Bau befindliche Zeppelin-Luftschiff Z. 3. 129 entspricht etwa ihren Maßen (41,2 Meter hoch, 200.000 Kubikmeter Rauminhalt). Im März 1933 wurde er durch die Gattin des Oberkommandierenden der amerikanischen Luftflotte, Admiral Moffat, feierlich getauft. Acht deutsche Manbach-Motoren von je

550 PS. ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von 125 Stundenkilometer, und der Aktionsradius des Riesenschiffes, dessen Bruttotragfähigkeit rund 200.000 Kilo beträgt, beläuft sich ohne Zwischenlandung auf etwa 18.000 Kilometer. Die Besatzung der „Macon“ besteht aus sieben Offizieren, (einschließlich Kommandanten) und 77 Mann. Ein Schiffsarzt, der von vier Sanitätern unterstützt wird, befindet sich ständig an Bord. Ein eigener Verbandsraum ist gleichfalls vorhanden. Das Schiff ist mit den modernsten flugtechnischen Apparaten ausgerüstet, hat eine Einrichtung der Bildtelegrafie und außerdem eine vollständige Sende- und Empfangsanlage für lange und kurze Wellen, durch die die Besatzung in ständiger Verbindung mit den Heimatstationen und der Flotte steht. Als Flugzeug-Mutter-schiff hat die „Macon“ eine eigene Flugzeughalle an Bord, in der mehrere Kampfeinsitzer und einige zweiflügelige Aufklärungsflugzeuge untergebracht sind. Von einem Treppenausgang, das heruntergewunden wird, verlassen die Flugzeuge das Luftschiff. Die Flugzeugführer der an Bord befindlichen Maschinen sind in einem Sonderraum untergebracht und unterstehen, wie die ganze Besatzung, dem Kommando des Kapitäns. Die Armierung des Luftkreuzers besteht aus 24 schweren Maschinengewehren und 12 leichten Schnellfeuergeschützen, die nach jeder Richtung ohne toten Winkel schießen können. Kapitän Wiley, der Kommandant des Luftschiffes, ist jetzt bei dem Abitur der „Macon“ zum dritten Male bei einem Luftschiffabsturz mit dem Leben davongelkommen. Im September 1925 war er ein junger Offizier auf der „Shenandoah“, die in Ohio abstürzte, im April 1933 war er einer der wenigen Überlebenden der „Acron“, die an der Ostküste von New Jersey ins Meer stürzte. Nun hat er auch die Katastrophe der „Macon“ überlebt.

Die amerikanische Marine hat mit ihren Luftschiffen wirklich kein Glück. J. R. 1, von den Amerikanern „Shenandoah“ genannt, geriet im September 1925 über der Stadt Cumberland (Ohio) in einen Wirbelsturm und wurde in Stücke gerissen. J. R. 2, das auf einer englischen Luftschiffwerft in amerikanischem Auftrag gebaut worden war, verunglückte auf seiner ersten Probefahrt. Das einzige Luftschiff, mit dem die Amerikaner gewisse Erfolge hatten, war die „Los Angeles“, die in Friedrichshafen gemäß den Bestimmungen des Versailler Diktats auf Reparationskonto erbaut und im Oktober 1924 von Dr. Edener über den Ozean zur Ablieferung an die amerikanischen Behörden gesteuert wurde. Im Jahre 1932 war die „Acron“, das bis dahin größte Luftschiff der Welt (240 Meter lang, 184.000 Kubikmeter Inhalt), von den Amerikanern selbst fertiggestellt worden. Am 2. April 1933 taufte die Gattin des damaligen Präsidenten Coolidge das Schiff. Auf einer Küstenfahrt geriet das Schiff in schwere Stürme, wurde völlig manövrierunfähig und stürzte aus 500 Meter Höhe in den Atlantischen Ozean. Beim Ausprallen auf das Wasser zerschellte das stolze Schiff, und die Katastrophe forderte 74 Todesopfer.

Amerika baut keine Luftschiffe mehr

Eine Erklärung Roosevelts

Washington, 14. Febr. Der Untergang des Luftschiffes „Macon“ hat in den Vereinigten Staaten tiefste Erschütterung hervorgerufen und die Zweifel an der Brauchbarkeit der starren Luftschiffe wieder einmal sehr verhärtet. Präsident Roosevelt hat bestimmt, daß vorläufig kein Ersatz in Auftrag gegeben werden soll. Er wies darauf hin, daß man für das gleiche Geld etwa 50 Flugzeuge für weite Erkundungsfüge bauen könne. Man tue daher besser daran, auf weitere Versuche mit Luftschiffen zu verzichten. Dies bedeute nicht notwendigerweise das Ende dieser Art Luftfahrzeuge in den Vereinigten Staaten. Die amerikanische Regierung werde weiterhin Hellungssachen, aufzeichnen und an die Wissenschaftler der ganzen Welt zu Forschungszwecken abgeben. Aber einstweilen werde die Regierung keine Luftschiffe für militärische oder wirtschaftliche Zwecke vom Bundeskongress anfordern.

Mit Interesse sehe man in Amerika den Flügen Dr. Edeners mit dem neuen Zeppelin im nächsten Sommer entgegen. Die amerikanische Marineleitung werde Dr. Edener jede Unterstützung gewähren, denn von seinen Flügen werde man viel lernen können und ein verlässliches Bild davon erhalten, ob die Wiederaufnahme des Luftschiffbetriebes in Amerika zu empfehlen sei. Man dürfe nicht vergessen, so betonte Roosevelt des weiteren im Verlaufe einer Pressekonferenz am Mittwoch, daß die „Macon“ vier Tage hintereinander in der Luft gewesen sei, bevor das Unglück sich ereignete und daß

„Gretchen“ heißt sie, die neue

gebundene Gemüsesuppe von Knorr, die überall soviel Anklang findet. Überzeugen Sie sich bitte selbst davon, wie lecker diese „Knorr Gretchen-Suppe“ aussieht und wie vorzüglich sie schmeckt! Der gelb-braune Würfel mit dem grünen Streifen „Extra fein“ kostet nur 10 Pfg. und ergibt 2 reichliche Teller Suppe. Schon seit 50 Jahren:

Knorr Suppen - gute Suppen!

Manjonne lag vergoldend über der alten Bundeshauptstadt der Schweiz und ließ ihren wärmenden Glanz breit und voll über den freien Platz vor dem Verner Hauptbahnhof fließen. Es war ein Sonntag, als Euse mit Trudchen dort ankam. Ein wenig ratlos stand sie neben dem Kinde auf der Freitreppe vor dem Portal. Nun erst wurde sie sich klar, daß es denn doch nicht so leicht war, sich um Unterkunft in einer fremden Stadt zu bemühen, die man nach einem kurzen Aufenthalt vielleicht voller lieber Rückerinnerungen im Gedächtnis behielt, ohne sich jedoch darin auszukennen.

Da zog mit wehenden Fahnen und schmetternder Marschmusik irgend ein kleiner Festzug vorüber. Und der frohe Schall kam von den Häusern drüben zurück und ließ den Widerhall wehend, auch in die hohen Vorhallen des Bahnhofgebäudes hinein. Und in all dem frohen Licht des Tages, in dem belebenden Taft der Musik, dem freudigen Schreien sonntäglich gepukter Menschen ward es Euse freier ums Herz. So nahm sie diese Begegnung als ein gutes Omen und sog in tiefen Atemzügen das frische Leben der Stadt ein, die ihr so sonnig und heiter in Erinnerung war, wie sie auch heute vor ihr lag.

Vergebens aber suchte sie sich den Namen des Hotels zurückzurufen, in dem sie damals mit der Mutter gewohnt hatte als diese für kurze Zeit in den Schweizer Bergen verweilte. Erinnerung von den ersten Anzeichen jener Krankheit suchte, die später ihren plötzlichen Tod verursachte.

Da sprach eine Dame sie an, die von Basel aus das Frauenabteil mit ihr geteilt hatte.

„Es scheint, daß Sie hier unbekannt sind? Darf ich Ihnen mit Rat beistehen?“

Euse nahm es dankbar an. Sie schilberte der Fremden die Lage des Hotels und war glücklich, als sie richtigen Bescheid erhalten konnte. Dann nannte sie der Dame, gleichfalls einer Deutschen, ihren Namen.

„Ich heiße Maria Wangelin!“ stellte diese sich vor und entnahm ihrer Handtasche eine Visitenkarte. „Mein Mann, ein Schweizer, ist Rechtsanwalt hier. Falls ich Ihnen dienlich sein kann, bitte ich Sie, sich ganz ungeniert

an mich zu wenden. Ich komme auch gerne zu Ihnen ins Hotel... wenn ich darf?“ Und sie sagte das mit einem keinen Erörten, indem sie auf Trudchen sah. „Ich liebe Kinder so sehr — und die Kleine und ich schließen ja im Zug schon Freundschaft.“

Rutraulich griff das Kind nach der Hand der Dame und schmeigte seine Wangen darauf. Da beugte sich Maria Wangelin zu ihm nieder. Und es war ein leises Ritzern in ihrer Stimme, als sie sagte: „Darf ich das Kind küssen, gnädige Frau?“

Trudchen kam der Antwort zuvor. Es legte die Armechen um den Nacken der Dame und hielt das gespitzte Mündchen zum Küssen bereit hinauf.

Und in Euse begann ein noch innigeres Frohwerden als vorher. War das nicht schon die halbe Erfüllung ihres Glaubens an die glückliche Vorbedeutung des heiteren, hellen Empfangs, den ihr die Schweizerstadt bereitere?

Die Fremde half ihr nun einen Wagen suchen und erstellte dem Rutscher die nötigen Anweisungen. Mit herzlichem Abschied ließ sie sich von Euse verabschieden, daß sie am andern Tag schon ins Hotel kommen dürfe. Dann blieb sie noch lange stehen, um dem davonrollenden Fuhrwerk nachzuwinken.

Das große Hotelzimmer hatte zwei hohe Fenster. Unter ihnen begann der steile Abfall der Stadthöhe, um die in enger Hufeisenform das gleitgerinne, schäumende Vergawasser der Aare dahineilte. Der Flußlauf war mit grünen Wiesenmatten eingesäumt; in voller Blüte prangende Obstbäume schimmerten wie weiße und rosafarbene Blumensträuße am Rand. Zu der Höhe des Hotels hoben sich rote Hausdächer empor. Und der lichte Bogen der eisernen Kirchenfeldbrücke schwang sich über all das hinaus, mit feingefügtem Stahlwerk, engmaschigen Gittern den Fluß überspannend.

(Fortsetzung folgt).

SUSE

Der Liebe Leid und Glück

Roman von Robert Fuhs-Lista.

„Frau Euse“, hat er, „darf ich Sie wirklich vor Ihrer Reise nicht mehr sehen? Vielleicht gäbe es jemand, der mir Abschiedsgrüße an Sie aufzutragen hätte?“

Euse wehrte mit einem stummen Kopfschütteln ab.

„Nun — dann leben Sie wohl. Die Hoffnung aber auf eine glückliche Stunde, in der wir uns wiedersehen werden, lasse ich nicht so leicht. Und dann werden Sie doch wohl eingesehen haben, was ich Ihnen auf den verstreut gehaltenen Lebensweg mitgeben möchte: Langsam und Ihrem Wissen fast unbewußt, haben Sie ein unselbiges Verwirren aller Ihrer Verhältnisse verschuldet, dem nichts anderes als Ursache dienen kann, als ein blinder Haß ungerichtet urteilenden Mißverständnisses. Die Folgen, die Tragweite Ihres verhängnisvollen Irrgehens vermögen Sie heute nicht zu ermessen. Sie sind das Ergebnis Ihres pessimistischen Glaubens an ein Ihnen vom Schicksal auferlegtes Verhängnis. Ihr Blick ist verdunkelt. Und so schlagen Sie Wege ein, die nichts anderes sind, als Umwege zu einem Ziel, nach dem sich Ihre Seele lehnt. Das dürfte das einzige sein, was Trost den Menschen gewähren mag, die aufrichtigen Anteil an Ihnen nehmen. Wir werden uns eben sagen müssen, daß alle Umwege Sie schließlich doch noch einmal zu uns zurückführen. Vergessen Sie unser nicht, wenn einmal die bessere Stimme in Ihnen nicht mehr schweigen will und Sie daran erinnert, daß einem hilflosen, lieben Kinde — und das waren Sie uns immer! — stets wieder die Arme offen stehen, die es in törichtem Eigensinn verschmähte.“

Er küßte Euse lange und innig die Hand und ging rasch aus dem Zimmer. Sie sollte nicht sehen, daß ihm die Augen feucht wurden.

andere Länder ebenfalls viel Beachtung mit ihren Luftschiffen gehabt hätten. Man dürfe schließlich nicht vergessen, daß die Luftschiffe im Kriegsjahre bestimmte sehr wichtige Aufgaben zu erfüllen hätten. Das letzte Wort über das Schicksal der Luftschiffe sei sicher noch nicht gesprochen, nur halte es die Regierung angesichts des tragischen Unglücks der „Macon“ für richtiger, zunächst weitere Versuche Dr. Egeners abzuwarten.

Der amerikanische Luftfahrt-Ausschuß für den Bau eines Handelsluftschiffes trotz der „Macon“-Katastrophe

New York, 14. Febr. Wie aus Atlanta in Georgia berichtet wird, erklärte der Vorsitzende des vom Präsidenten Roosevelt eingesetzten Luftfahrt-Ausschusses, Clark Howell, ob er trotz des Unglücks der „Macon“ die Empfehlung seines Ausschusses zum Bau eines Luftschiffes für einen in Zusammenarbeit mit deutschen Luftschiffen zu betreibenden transatlantischen Verkehr aufrechterhalte. Howell wies dabei auf Dr. Egeners unzählige erfolgreiche Fahrten hin und sagte: Wenn es die Deutschen können, können wir es auch.

Nach einer Meldung aus Washington warnte Handelsminister Roper vor einem übereilten Urteil und teilte mit, daß er hinsichtlich der Empfehlungen des Luftfahrt-Ausschusses siehe. Der Führer des Luftschiffes „Macon“, Wiley, hat bei den Marinebehörden einen ausführlichen Bericht über das Unglück eingebracht, in dem er sich jedoch für außerstande erklärt, die Ursache des plötzlichen Loslörens von Gaszellen am Heck der Ballonhülle anzugeben.

Der Hergang der Luftschiff-Katastrophe

Washington, 14. Febr. Der Kommandant des verunglückten Luftschiffes „Macon“ hat von Bord des Kriegsschiffes, das ihn gerettet hat, folgende Fundmeldung an das Flottendepartement in Washington gesandt:

„Auf Höhe von Point Sur, kurz Nord, Standardgeschwindigkeit 63 Knoten, Höhe 1250 Fuß, Luft böig, erlitten wir eine Panne am Heck. Ich glaube, daß die Höhensteuerkontrolle fortgerissen war. Das Schiff neigte sich mit dem Bug nach oben und fiel rasch. Ich befehl, allen Ballast und Brennstoff fallen zu lassen und die Tanks fielen achtern vom Schiff. Ich erhielt dann Bericht, daß die Gaszelle 1 verloren ist und daß das Heck auseinanderfällt, und schließlich, daß auch Gaszelle Nr. 2 verloren ist. Ich versuchte, das Schiff in der Nähe der Kreuzer auf der Höhe von Point Sur zu wässern, aber ich konnte die Oberfläche erst kurz vor der Wässerung sehen. Das Schiff landete mit dem Heck zuerst, ohne Geschwindigkeit zu besitzen. Alle Mannschaften begaben sich zu den Gummibooten, und wir sahen das Schiff schließlich sinken. Die Disziplin war ausgezeichnet. Alle Mannschaften hatten bei dem Alarm Zeit, Rettungsjacken anzulegen.“

Nicht allein das Wetter ist schuldig

Amsterdam, 14. Febr. Der Vorsitzende des holländischen Syndikats für die Errichtung einer Luftschiffverbindung mit Niederländisch-Indien, A. Bronsing, gab Pressevertretern gegenüber die Erklärung ab, daß das Vertrauen, das das Syndikat in Luftschiffe als Verkehrsmittel sehe, durch den Untergang des amerikanischen Luftschiffes „Macon“ keineswegs erschüttert worden sei. Es dürfte ausgeschlossen sein, daß diese Katastrophe lediglich auf ungünstige Witterungs- und Klimate zurückzuführen sei. Dies werde treffend durch die Tatsache widerlegt, daß das deutsche Luftschiff „Graf Zeppelin“ zahlreiche Male in Gewitter und Orkan geraten sei, ohne Schaden zu nehmen. Der Untergang der „Macon“ müsse somit auf andere Ursachen zurückgeführt werden.

Kapitän Lehmann zum Unglück der „Macon“

Frederickschaften, 14. Febr. Zu dem Unglück des amerikanischen Niesenluftschiffes „Macon“ erklärte Kapitän Lehmann vom Luftschiffbau Zeppelin dem Vertreter des DVB, daß er den Grund der Katastrophe auf die Konstruktion des amerikanischen Luftschiffes zurückführe, was durch amerikanische Pressemeldungen bereits auch bestätigt wird. Die „Macon“ wurde von den Amerikanern nach grundtägigen eigenen Konstruktionsprinzipien der Goodpear Zeppelin Corporation unter Chefingenieur Dr. Arnstein gebaut. Die Konstruktion der beiden amerikanischen Niesenluftschiffe „Uron“ und „Macon“ war grundverschieden vom Bau der deutschen Luftschiffe „Graf Zeppelin“ und LZ 129. Der Luftschiffbau Zeppelin werde sich deshalb durch die verlagerte Katastrophe des amerikanischen Luftschiffes in der Weiterentwicklung seiner Pläne nicht beirren lassen. Die bisherigen Fahrten des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ wurden teilweise auch unter den schwierigsten Wetterbedingungen durchgeführt und haben bewiesen, daß ein Luftschiff auch den widrigsten Wetterverhältnissen gewachsen ist. Der Luftschiffbau sehe sich das Ziel, die Luftschiffe immer weiter zu entwickeln und sie immer sicherer zu bauen und zu führen.

Der Arbeitsmarkt

Die Arbeitslosigkeit im Landesarbeitsamtsbezirk Südwestdeutschland im Monat Januar 1935

Durch die winterliche Witterung im Januar mußten die Außenarbeiten im Bauwesen, in der Industrie der Steine und Erden, in der Land- und Forstwirtschaft und im Verkehrsgewerbe größtenteils eingestellt werden. Der vorübergehende Beschäftigungsrückgang unter dem Zwange der Naturgewalten brachte ein stößweises Ansteigen der Arbeitslosigkeit auf 23 697 Personen. Die Tatsache, daß davon 27 075 oder 95 v. H. Männer waren und 14 438 allein auf das Bauwesen kamen, läßt den Saisondarakter der Bewegung deutlich erkennen. Hervorzuheben ist, daß der Beschäftigungsgrad der Konjunkturgruppe, abgesehen von einer geringen Abkühlung, infolge Beendigung des Weihnachtsgeschäftes noch keine merkliche Einbuße erlitten hat; insbesondere die Metallindustrie und auch die Textilindustrie haben sich gut gehalten.

Die Gesamtzahl der Arbeitslosen, die bei den südwestdeutschen Arbeitsämtern vorgemerkt waren, betrug Ende Januar 146 513 Personen, 124 867 Männer und 21 646 Frauen. Auf Württemberg und Hohenzollern kamen 47 307 Arbeitslose, 42 480 Männer und 4827 Frauen, und auf Baden 99 206 Arbeitslose, 82 387 Männer und 16 819 Frauen. Die Höchstzahlen des vorigen Winters hatten in Württemberg 88 135 und in Baden 143 716 betragen.

Der Stand an unterstützten Arbeitslosen war am 31. Januar 1935 folgender: In der versicherungsmäßigen Arbeitslosenunterstützung 44 826 Personen (42 577 Männer, 2249 Frauen), in der Arbeitslosenunterstützung 40 595 Personen (33 405 Männer, 7190 Frauen). Die Gesamtzahl der Hauptunterstützungsempfänger betrug 85 421 Personen (75 892 Männer, 9439 Frauen); davon kamen auf Württemberg und Hohenzollern 27 267 Personen (25 545 Männer,

1722 Frauen), und auf Baden 58 154 Personen (50 437 Männer, 7717 Frauen). Die Zahl der anerkannten Wohlfahrtsvereine belief sich nach dem vorläufigen Fährergebnis auf insgesamt 20 443 und zwar auf 3882 in Württemberg und auf 16 561 in Baden.

Der Arbeitsplatztausch

Auch die Kleinbetriebe werden jetzt überprüft

Berlin, 13. Febr. In der Hauptstelle der Reichsanstalt in Berlin hat, wie das RdZ meldet, eine Besprechung mit dem für den Arbeitsplatztausch zuständigen Referenten der Landesarbeitsämter stattgefunden, um an Hand der bisherigen Erfahrungen Richtlinien für die künftige Arbeit herauszuarbeiten. Bei der praktischen Durchführung des Arbeitsplatztausches ist mit der nötigen Vorsicht gearbeitet worden, um unerträgliche Schädigungen der Wirtschaft zu vermeiden. Einmütig wurde festgestellt, daß die Voraussetzungen für die Durchführung des Arbeitsplatztausches im Frühjahr wesentlich günstiger sind. Zwischen den Arbeitsdienstleistenden und den Landesarbeitsämtern werden Vereinbarungen angestrebt werden, wonach der Arbeitsdienst bei seinen Einstellungen zunächst die von den Arbeitsämtern gemeldeten Bewerber berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im Interesse der Beschaffung der notwendigen Arbeitskräfte für die Erzeugungsgeschäfte Maßnahmen erörtert, um in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsdienst und dem Arbeitsamt aus dem Arbeitsdienst zur Entlassung kommende Jugendliche in der Landwirtschaft zum Einsatz zu bringen. Für den Arbeitsplatztausch werden im übrigen überwiegend ungelernete Arbeitskräfte in Frage kommen, soweit den Betrieben geeigneter Facharbeiterersatz nicht zur Verfügung gestellt werden kann. Die Arbeitsämter sind bemüht, durch geeignete Umschulungs- und Fortbildungsmassnahmen örtlich ausreißendem Mangel an Fachkräften zu begegnen. Ein zwischenzeitlicher Ausgleich soll sichergestellt werden. Das Verfahren des Arbeitsplatztausches hat sich bis jetzt überwiegend auf Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten erstreckt. Jetzt werden die Landesarbeitsämter auch daran gehen, die Betriebe mit geringerer Beschäftigtenzahl unter dem Gesichtspunkt der Anordnung über den Arbeitsplatztausch zu überprüfen.

Ein halbes Jahr Frauenarbeitsdienst

Berlin, 13. Febr. Die Bestimmungen über den Arbeitsplatztausch verlangen von den Jugendlichen unter 25 Jahren, daß sie grundsätzlich ein Jahr im Arbeitsdienst oder in der Landhilfe arbeiten. Im deutschen Frauenarbeitsdienst ist nach den geltenden Bestimmungen im allgemeinen nur eine 26wöchige Dienstzeit vorgesehen. Der Präsident der Reichsanstalt stellt deshalb fest, daß das fehlende Halbjahr durch Beschäftigung in der Landhilfe, der Haus- oder Landwirtschaft ausgefüllt werden muß. Bei den vor dem 1. Oktober 1934 aus dem Arbeitsdienst Ausgeschiedenen sind die Voraussetzungen bereits durch den Nachweis einer 26wöchigen Dienstzeit als erfüllt anzusehen.

Der „Reichswart“ verboten

Berlin, 13. Febr. Die Wochenzeitschrift „Der Reichswart“ ist auf Befehl des Führers bis auf weiteres verboten worden wegen eines in ihrer Nummer vom 3. Februar unter der Überschrift: „Wir sind doch ganz allein“ erschienenen Artikels, der sich in aufreizenden und zum Teil direkt böswilligen Auslassungen gegen die Aufbauarbeit der Regierung wandte. Bezeichnend ist, daß der Verfasser dieses Artikels ganze 20 Jahre alt ist.

Die deutsche Sozialversicherung 1933

Berlin, 14. Febr. Das Reichsversicherungsamt hat die deutsche Sozialversicherung 1933 mit einem Blick auf das Jahr 1934 herausgegeben. Dieser Jahresbericht behandelt eingehend die geldliche Lage sämtlicher Zweige der Sozialversicherung und enthält durchgearbeitete Statistiken.

Der Bericht bringt zunächst das endgültige Ergebnis für 1933, u. a. in einem die Sozialversicherung als Einheit betrachtenden finanziellen Uebersicht.

Für die Gesamtheit aller Zweige der Sozialversicherung mit Ausnahme der Arbeitslosenversicherung beliefen sich die Beitragseinnahmen im Jahre 1933 auf 2,34 Milliarden RM.; einschließlich der Vermögenserträge und der sonstigen Einnahme ergab sich eine Gesamteinnahme von 2,7 Milliarden RM. (wie im Vorjahr). Die Gesamtausgaben betragen 2,5 Milliarden, von ihnen entfielen 2,3 Milliarden auf die Pflicht- und freiwilligen Leistungen, das sind 90 Prozent aller Ausgaben oder 92 Prozent der Beitragseinnahmen. Für die Verwaltungskosten wurden 9,3 Prozent der Beiträge verwendet.

Das Vermögen steht Ende 1933 mit 4,73 Milliarden RM. zu Buch. Bei den einzelnen Zweigen war die Entwicklung verschieden. Das Vermögen der Invalidenversicherung nahm ab, dasjenige der Angestelltenversicherung zu, so daß die Angestelltenversicherung nunmehr fast die Hälfte des Gesamtvermögens der Sozialversicherung besitzt. Bei der Betrachtung des Vermögens von 4,73 Milliarden RM. darf nicht vergessen werden, daß große Teile des Vermögens nicht flüssig gemacht werden können, weil sie in Grundstücken und beweglicher Einrichtung angelegt sind; auch sind außerordentliche Abschreibungen, wie sie entsprechend der Lage des Grundstücksmarktes vielfach für nötig gehalten werden, nicht vorgenommen.

Der Führer vier Stunden in der Ausstellung

Berlin, 14. Febr. Der Führer verweilte nach der Eröffnung der Internationalen Automobil-Ausstellung bis kurz vor 15 Uhr auf der Ausstellung und besichtigte in Begleitung des Präsidenten des Reichsverbandes der deutschen Automobilindustrie, Geheimrat Almers, und des Führers der Fahrgruppe Automobile, Direktor Berlin, sämtliche neun Hallen. In allen Ständen ließ er sich von den Vertretern der Firmen die Erzeugnisse deutscher Wertarbeit zeigen und erläutern. Er besuchte u. a. in der Halle der Personewagen auch die Stände der ausländischen Firmen. An den französischen Ständen hatte der französische Votschafter Francois-Poncet die Führung übernommen. An den Ständen der anderen ausländischen Firmen sah man ebenfalls Angehörige der diplomatischen Vertretungen. Der Führer begrüßte überall die den Ständen anwesenden Arbeiter und Monteure und unterhielt sich mit ihnen. Während der Besichtigungen konzentrierten in den einzelnen Hallen Kapellen der NSKK. Mit besonderem Interesse besichtigte der Führer die Hallen der Lastkraftwagen und die Ausstellung „Die Straße“, die eine hochinteressante Uebersicht gibt über das Reichsautobahnprogramm und den Stand der Arbeiten.

Als der Führer gegen 15 Uhr von den Autohallen abfuhr, goß es in Strömen. Trotzdem hatten sich Tausende von Menschen an der Funkhalle angelagert, die dort den Führer gebührend erwarteten und ihn begeistert begrüßten, als er die Halle verließ.

Die deutsche Stellungnahme

zu den Londoner Vorschlägen mitgeteilt

Berlin, 14. Febr. Der Reichsminister des Auswärtigen, Freiherr von Neurath, hat Donnerstag nachmittags den englischen Votschafter Sir Eric Phipps und unmittelbar darauf den französischen Votschafter Francois-Poncet empfangen und ihnen die deutsche Stellungnahme zu den Londoner Vorschlägen mitgeteilt.

Wie das RdZ ergänzend erfährt, ist eine Note nicht überreicht worden. Eine Veröffentlichung des Inhalts der deutschen Mitteilung ist für Samstag früh vorgezogen.

Am 1. März Saarkfeier in allen deutschen Schulen

Berlin, 14. Febr. Am 1. März ds. Js. feiert das Saargebiet, das durch das Votat von Versailles dem deutschen Vaterlande entrissen war, in die Reichsgemeinschaft zurück. Es ist dies ein Tag der Freude und des nationalen Stolzes, dessen Gedächtnis unsere Jugend der Nachwelt erhalten soll.

Reichserziehungsminister Ruß hat daher durch Erlaß angeordnet, daß in allen Schulen seines Geschäftsbereiches am 1. März, um 9 Uhr vormittags, der Rückkehr der Saar in einer kurzen, würdigen Feier gedacht wird, daß im übrigen an diesem Tage der Unterricht ausfällt.

Dr. Ley 45 Jahre alt

Berlin, 14. Febr. Der Reichsorganisationsleiter der NSDAP, und Leiter der Deutschen Arbeitsfront, Dr. Robert Ley, wird am 15. Februar 45 Jahre alt. Dr. Ley hat so große, weithin sichtbare Verdienste um den Aufbau des nationalsozialistischen Staates, daß es sich erübrigt, sie besonders hervorzuheben. Als Schöpfer der Deutschen Arbeitsfront und Schöpfer der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ hat er mit an führender Stelle dem deutschen Sozialismus zum Durchbruch verholfen und grundlegend Neues gestaltet.

Deutschlands Heil- und Pflegepersonal

Berlin, 14. Febr. Vom Statistischen Reichsamt und den statistischen Landeszentralstellen ist eine Erhebung über den Stand der Heil- und Pflegebetriebe in Deutschland durchgeführt worden. Der Referent in der Medizinischen Abteilung des Reichsgesundheitsamtes, Regierungsrat Dr. Dornedden, teilt aus dem Ergebnis u. a. mit, daß am Stichtage, dem 1. Januar 1934, im Deutschen Reich ohne Saargebiet 278 353 in Krankenhausbearbeitung und Krankenpflege tätige Personen ermittelt worden sind. Von der Gesamtzahl entfallen auf Ärzte 47 275, Zahnärzte 11 247, approbierte Apotheker 10 845, Hebammen 25 911, Zahntechniker 19 998, Bader, Heilgehilfen, Masseure usw. 11 410 und Krankenpflegepersonal rund 120 000, sowie Laienbehandler rund 14 000. Darnach entfallen auf je 10 000 der deutschen Bevölkerung im ganzen 7,2 Ärzte und 4 Hebammen. Die Entwicklung der Heilberufe hat vor allem einen mit dem Geburtenrückgang der vergangenen Jahre zu begründenden Rückgang an der Zahl der Hebammen gezeigt; wenn auch drei Viertel der Hebammen in ländlichen Bezirken tätig waren, so gibt es in Deutschland recht schlecht versorgte ländliche Gebiete mit Hebammenbezirken von mehr als 40 Quadratkilometer, und zwar besonders im Osten und in Westfalen. Der jetzt erfreulicherweise zu beobachtende Geburtenanstieg erfordert eine besondere Beachtung dieses Mangels.

Ab 1. März deutsche Postwertzeichen im Saarland

Berlin, 14. Febr. Vom 1. März ab werden im Saarland ausschließlich die deutschen Postwertzeichen gelten. Anstelle der Hindenburg-Marken zu 3, 6, 12 und 25 Pfg. sollen jedoch im Saarland zunächst nur die bekannten schönen Saarmarken der Deutschen Reichspost mit der Aufschrift: „Die Saar kehrt heim“ vertrieben werden. Die Herausgabe neuer Rückgliederungsmarken oder von Ueberdruckmarken ist nicht beabsichtigt.

Französische Jollhäuser werden verkleinert

Trier, 14. Febr. In diesen Tagen werden längs der Saargrenze, die am Montag nächster Woche geöffnet wird, die Jollhäuser und Schlagbäume der französischen Zollverwaltung verkleinert. Ein Kommando Landjäger nahm bereits an der Straße nach Türkismühle-Rohfelden die Verkleinerung vor. Die Bevölkerung der Orte jenseits und diesseits der jetzt fallenden Willkürgrenze hatte sich zu dem seltsamen Akt eingehunden. Ein Inspektor der saarländischen Landjäger hat den Schlagbaum und das kleine Jollblockhaus aus. Niemand aus dem Kreise der Bevölkerung gab ein Gebot ab. Schließlich erstiegerte ein Landjäger das kleine Holzhaus mit dem blau-weiß-rot gestrichenen Schlagbaum für 100 Franken.

Neuwahlen zum Danziger Volkstag

Danzig, 13. Febr. Die nationalsozialistische Fraktion des Danziger Volkstages hat auf Wunsch des Präsidenten des Senats beschlossen, einen Antrag auf Auflösung des Danziger Volkstages einzubringen. Die Abstimmung über den Antrag erfolgt am Donnerstag, den 21. Februar. An der Annahme des Antrages besteht kein Zweifel, da die NSDAP im Danziger Volkstag über die absolute Mehrheit verfügt. Als Termin für die Neuwahlen ist der 7. April in Aussicht genommen.

Senatspräsident Greiser hatte in einem Schreiben an die nationalsozialistische Fraktion mitgeteilt, daß es angesichts der Haltung der Vertreter der Zentrumsparteien nicht möglich sein werde, die in Genf vom Senatspräsidenten bereitwilligst zugelassenen unmittelbaren Verhandlungen mit der Zentrumspartei wegen der von dieser Partei vorgebrachten Beschwerden zu einem Ende zu führen, das dem Willen der Danziger Bevölkerung entspricht. Der Senat sehe sich nicht in der Lage, dem Wunsche der Zentrumspartei nach Abänderung einer Reihe von Gesetzen nachzukommen, wenn er nicht seine eigene Aufbauarbeit hören und den Willen der Mehrheit der Danziger Bevölkerung sabotieren wolle. Bei dieser Sachlage erscheine es dem Senat notwendig, den Willen der Danziger Bevölkerung durch Volkstags-Neuwahlen eindeutig vor aller Welt feststellen zu lassen.

Lawinenunfall in Südtirol

Milano, 14. Febr. Aus Ortini in Südtirol wird ein neues Lawinenunglück gemeldet, dem ein reichsdeutscher Professor Ermann-Windisch aus Kirchbom zum Opfer gefallen ist. Der Professor nahm an einem Skiausflug teil. Während des Marches bemerkte der Führer der Gruppe plötzlich, daß sich Schneemassen von einer steilen Wand lösten und ermahnte die Teilnehmer, sich in Sicherheit zu bringen. Allen gelang es, der niedergehenden Lawine auszuweichen, nur Professor Ermann und seine Frau wurden verschüttet. Während es der Frau mit Hilfe des Führers und den anderen Teilnehmern der Partie schnell gelang, sich zu befreien, blieb der Professor unter den Schneemassen begraben. Er wurde später tot geborgen.



Kaval über die Londoner Pläne

Paris, 14. Febr. Außenminister Laval gab vor dem auswärtigen Ausschuss der Kammer eine kurze Erklärung über den Sinn und die Tragweite der Londoner Vereinbarungen ab. Laval verwies die Mitglieder des Ausschusses im wesentlichen auf die Ausführungen, die Ministerpräsident Flan d in nach der Rückkehr aus London vor der Kammer gemacht hat. Der augenblickliche Stand der Besprechungen erlaube es ihm nicht, bereits jetzt auf Einzelheiten einzugehen. Auf eine Reihe an ihn gerichteter Fragen erwiderte Laval, daß die Londoner Vereinbarungen mit der von Frankreich stets verfolgten Politik übereinstimmen. Aus ergänzenden Meldungen darf man entnehmen, daß Laval die Beantwortung einer Anzahl an ihn gerichteter Fragen vorsichtig umgangen hat. So habe er es vermieden, Stellung zu nehmen, als man aus der Mitte des Ausschusses heraus fragte, ob Deutschland lieber einen Nichtangriffspakt als einen gegenseitigen Garantiepakt abschließen würde. Ebenso sei die Frage, ob der Luftpakt zustande kommen würde, auch wenn Deutschland ihn ablehne, unbenannt geblieben.

Schlägerei in einem Toulouser Emigrantenlager

Paris, 14. Febr. In einem Emigrantenlager in Toulouse, wo ausschließlich laarländische Emigranten untergebracht sind, kam es am Mittwoch zu einer Schlägerei, die ihren Ursprung in politischen Auseinandersetzungen hatte. Einer der Emigranten wurde durch Messerstiche am Hals schwer verletzt und mußte in ein Krankenhaus übergeführt werden. Der Täter wurde verhaftet. Die Polizei stellte die Ruhe wieder her. Wie „Journal“ hierzu berichtet, soll es in dem Emigrantenlager schon seit einigen Tagen infolge politischer Gegensätze der Injassen zu scharfen Auseinandersetzungen gekommen sein.

Erklärung Belgiens zu den Londoner Vereinbarungen

Brüssel, 13. Febr. Das belgische Außenministerium hat folgende amtliche Mitteilung ausgesprochen:

Die belgische Regierung, die über die Schlussfolgerungen, zu denen die kürzlich erschienenen englischen und französischen Minister über das Problem der europäischen Sicherheit gelangt sind, amtlich unterrichtet worden ist, hat ihre Botschafter in London und Paris beauftragt, den beiden Regierungen die Genehmigung zu übermitteln, mit der Belgien das Einverständnis, das hinsichtlich der Festigung des Friedens zwischen England und Frankreich hergestellt worden ist, aufgenommen hat. Baron Cartier de Marchienne (Botschafter in London) und Baron Gaiffier (Botschafter in Paris) haben gleichzeitig mitgeteilt, daß die belgische Regierung bereit ist, an der Verhandlung über ein Abkommen teilzunehmen, das in Westeuropa eine unverzügliche militärische Beistandleistung im Falle eines Luftangriffs sichern soll.

Berückung kleiner italienischer Verbände

Rom, 14. Febr. Der Abtransport der beiden mobilisierten italienischen Divisionen ist mit der Berücksichtigung kleiner Verbände von süditalienischen Häfen aus eingeleitet worden. Sie bestehen im wesentlichen aus Spezialisten und technischen Truppen, die neue Materiallieferungen zu begleiten haben. Von italienischer Seite wird ausdrücklich erklärt, es handle sich bis jetzt um keine Massentransporte, für die ein Zeitpunkt noch nicht festgesetzt sei. Falls Massentransporte nach Griechenland und Somalia aber schon in der nächsten Zeit erfolgen sollten, so hätten diese Truppen nur den Auftrag, die italienischen Grenzposten so zu verstärken, daß sie jedem abessinischen Angriff in dem Grenzgebiet gewachsen wären.

Wieder ein Eisenbahnunglück in Sowjetrußland

Moskau, 14. Febr. Nach einer Meldung aus Baku ereignete sich bei der Station Mineralnie-Wody ein schweres Eisenbahnunglück. Eine Lokomotive rannte wegen falscher Weichenstellung mit einem Güterzug zusammen, der aus Tankwagen bestand. Infolge des heftigen Anpralls entgleiste ein Teil der Wagen und legte sich quer über das Nebengleis. In diesem Augenblick nahte der Express aus Baku und raste in voller Fahrt in die Wagen hinein. Nach den bisherigen Meldungen sind drei Lokomotiven und sechs Wagen zerstört. In der amtlichen Mitteilung wird nichts gesagt, ob auch Menschenleben zu beklagen sind.

Griechenland befestigt seine Grenzen

Athen, 14. Febr. Der griechische Generalstabschef hat im Einvernehmen mit der Regierung beschlossen, die Grenzen nach den allerneuesten Erfahrungen der Festungsbaufunktion zu befestigen. Die sofortige Ausarbeitung eines Planes, der einen Kostenaufwand von 2,5 Milliarden Drachmen (etwa 60 Millionen RM.) vorsieht, wurde angeordnet. Als Begründung für die Maßnahme wird die neuere militärische Entwicklung in Bulgarien angegeben.

Hauptmann zum Tode verurteilt

Flemington, 14. Febr. Hauptmann wurde wegen „Mordes ersten Grades“ zum Tode verurteilt. Der Richter hat die Hinrichtung auf die am 18. März beginnende Woche festgesetzt. Sie erfolgt auf dem elektrischen Stuhl.

Berufung der Verteidigung

Das Todesurteil im Hauptmann-Prozess wurde kurz vor Mitternacht gefällt. Der Richter wollte schon angesichts der Uneinigkeit der Geschworenen nach Hause gehen, um dort zu warten, als plötzlich der Scheriff ankündigte, daß der Spruch der Geschworenen nach fünfmaliger Abstimmung zustande gekommen sei. Die Türen des großen Saales wurden geschlossen. Staatsanwalt und Verteidiger nahmen ihre Plätze ein und kurze Zeit darauf betrat Hauptmann mit seinen Wächtern den Saal. Er war bleich, sein Gang war unsicher. Er nahm in der ersten Bankreihe Platz. Frau Hauptmann erschien einen Augenblick später. Dann traten die zwölf Geschworenen ein.

Auf die Frage nach dem Inhalt des Wahrspruches antwortete der Obmann mit zitternder Stimme: „Schuldig, schuldig des Mordes ersten Grades.“ Es folgte Totenstille. Dann sprach Richter Trenhard die entscheidenden Worte: Bruno Richard Hauptmann, Sie sind des Mordes ersten Grades für schuldig befunden worden und nach dem Gesetz müssen Sie zu einer vom Gericht bestimmten Zeit die Todesstrafe erleiden.

Im Augenblick der Urteilsverkündung schwanzte Hauptmann leicht und machte einige Bewegungen, als ob er sprechen wolle. Dann drehte er sich langsam um und begab sich, von seinen Wächtern begleitet, nach seiner Zelle.

Frau Hauptmann brach in Tränen aus und schluchzte laut. Der Verteidiger, Wood Fisher, sprach ihr Mut und zuversichtliche, daß er den Fall zu einem glücklichen Ende führen werde. Man erwartet, daß der Verteidiger Berufung gegen das Todesurteil einlegt. Die Berufungsverhandlung würde jedoch nicht vor Mai stattfinden.

Roosevelt kann Hauptmann nicht begnadigen

Washington, 14. Febr. Das Justizministerium erklärte am Donnerstag, daß Präsident Roosevelt im Falle Hauptmann sein Begnadigungsrecht besitze, da es sich bei dem Urteil nicht um einen Spruch des Bundesgerichts, sondern eines Gerichtes des Staates New Jersey handle. Das Ministerium hat, wie man vermutet, diese Erklärung nach Erhalt eines Gnadenbesuches von Hauptmanns Mutter abgegeben.

Geteilte Meinung über das Urteil gegen Hauptmann

Flemington, 14. Febr. Der Verwalter des Gefängnisses von Flemington gab am Donnerstag bekannt, daß Hauptmann am Samstag nach Trenton überführt und in der Todeszelle des dortigen Gefängnisses untergebracht werden wird.

Die öffentliche Meinung ist über das Todesurteil gegen Hauptmann zum mindesten sehr geteilt. Anhänger von Hauptmann haben, wie erst jetzt bekannt wird, nach der Urteilsverkündung verschiedene Fensterheben des Gerichtsgebäudes eingeworfen. Der Verteidiger Hauptmanns Keiley erklärte gegenüber zahlreichen Äußerungen bekannter Persönlichkeiten, die sich gegen Hauptmann richteten, daß das Urteil seiner Ansicht nach einen der größten Justizirrtümer darstelle, der je vorgekommen sei. Die Geschworenen hätten zahlreiche unumstößliche Tatsachen unberücksichtigt gelassen. Die Verteidigung sei gegenwärtig damit beschäftigt, zahlreiche Berufungspläne auszuarbeiten. Auch die Schaffung eines „Hauptmann-Berufungsfonds“ sei in die Wege geleitet worden, da die Verteidigung gegenüber der Staatsanwaltschaft durch Geldmangel stark benachteiligt sei.

Soheles

Wildbad, 15. Februar 1935.

Die Ortsgruppe Wildbad des Schwarzwaldvereins hielt am letzten Sonntag im Hotel „Post“ ihre Hauptversammlung verbunden mit einem Familienabend ab. Nach einem gemeinsam gesungenen Lied, begleitet von Herrn Oberlehrer Wildbrett, und des von den Herren Trippner, Wacker, Schlüter und Schlegel liebevoll vorgetragenen „Sages der „Kleinen Nachtmusik“ von Mozart, begrüßte der Vorsitzende, Herr Rektor Dengler, die erfreulicherweise sehr zahlreich erschienenen Mitglieder und Gäste. In trefflichen Worten wies er auf den hohen Wert des Wanderns hin und bat um eine recht zahlreiche Beteiligung an den künftigen Wanderungen. Jeder Wildbader müsse die Gegend im Umkreis von drei Wegstunden sowie die heimische Tier- und Pflanzenwelt kennen, damit er auch die Kurgäste auf die Natur Schönheiten aufmerksam machen und sie an die heimlichen Winkel und Ecken führen könne. Diese Art der Werbung habe zweifellos eine gute Wirkung. Der vorgelegte Wander- und Arbeitsplan für 1935 wurde angenommen. Besonders wurde die für September geplante Saarfahrt freudig begrüßt. — Leider hatte auch der Tod in unseren Reihen Einkehr gehalten. Unseres langjährigen Mitglieds Chr. Kempf wurde ehrend gedacht. Es erfolgte dann die Vorstellung der neuen Vorstandsmitglieder: Sporfassenverwalter Horch als Schriftführer, Studienrat Ehmann als Rechner, Schuhmachermeister Mug als Wanderwart und Malermeister Schlegel als Wegwart. Hierauf gaben Schriftführer und Kassier die Geschäfts- und Kassenberichte. Diese wurden unbeanstandet angenommen und dem Rechner Entlastung erteilt. Aus ersterem ging hervor, daß der Bau der Weihensteinhütte beim Wildsee im Laufe dieses Frühjahrs als offene Regenschuhhütte (ohne Uebernachtungsgelegenheit) erstellt werden soll. Die Wegbezeichnung um Wildbad soll künftig vom Verein

Wildbad i. Schw.

Am Montag, den 18. Februar 1935, nachm. 5 Uhr, kommen im Sitzungssaal des Rathauses in Wildbad

die städtischen Grundstücke

in den Gewänden Stürmesloch, Schweinsgräben, Unrant, hint. Rennbach, Lautenhof, Gütersbach, Reichertsling und Wästenau, in 60 Losen im öffentlichen Aufstreich

zur Verpachtung.

Pachtliebhaber sind eingeladen. Zahlungsfähige Bürgen sind mitzubringen.

Wildbad, den 14. Februar 1935.

Bürgermeisteramt.

Winterhilfswerk Wildbad.

Morgen Samstag, den 16. Februar 1935, werden in der Turnhalle

Lebensmittel

zur Verteilung gebracht. Die untenstehenden Zeiten sind pünktlichst einzuhalten.

A—E von 9—10 Uhr vormittags
F—K von 10—11 Uhr vormittags
L—O von 11—12 Uhr vormittags
R—St von 1—2 Uhr nachmittags
T—Z von 2—3 Uhr nachmittags.

Geschäftsstelle des Winterhilfswerk Wildbad.

Alldeutscher Verband

Ortsgruppe Oberentzthal.

Am Dienstag, den 19. Februar 1935, spricht im Saale des „Schwarzwaldhofes“ in Wildbad, abends 20 Uhr 15

Dr. A. Graf Broddorff-Berlin

über

Der Kampf um die Abrüstung

Es ergeht hiermit die Einladung zu diesem öffentlichen Vortrag.

Eintritt frei!

übernommen werden. Auch heuer konnten wieder einige Mitglieder für 25 jährige Vereinszugehörigkeit geehrt werden. Es sind dies die Herren Dr. med. Grunow, Oberkassenvorsteher Weber und das Ehrenmitglied Professor Steurer. Ihnen ein kräftiges Bald-Heil! Das Streichquartett mit seinem feinen Zusammenpiel erfreute die Zuhörer noch mit zwei Musikstücken, dann führte Herr Willi Schulz mit seinem Begleiter das für unseren Verein sehr geeignete Schwarzwaldsagenpiel „Das kalte Herz“ nach dem Märchen von Hauff als Schattenspiel vor. Sämtliche Anwesende waren erfreut über diese neuartige, leider noch viel zu wenig bekannte Kunst. Reicher Beifall belohnte die Künstler. Auch an dieser Stelle sei ihnen sowie allen denen, die zur Verschönerung des Abends beigetragen haben, herzlich gedankt. Inzwischen war die Mitternachtsstunde angebrochen. Herr Dr. Weidner sprach noch den Dank an die Vereinsleitung aus und dann ging man — weil es das Auge des Gesehes nicht anders duldet — in dem Bewußtsein nach Hause, beim Schwarzwaldverein einen recht schönen Abend erlebt zu haben.

Württemberg

Tübingen, 14. Febr. (Lodesjail.) Photograph Christian Barth, der am 2. November v. J. noch seinen 80. Geburtstag feiern konnte, ist gestorben. Der Entschlafene gehörte zu den angesehenen Persönlichkeiten der Stadt. Der Verstorbene war auch ein vorzüglicher Turner, den die Leibesübungen bis ins hohe Alter frisch und gesund erhielten. Der Sängerkreis Tübingen zählte ihn jahrelang in aktiver Mitwirkung.

Tübingen, 14. Febr. (Kundgebung.) Vor kurzem erhielt bekanntlich Prof. Dr. Heinrich Stoll einen Ruf an die Universität Leipzig. Die juristische Fakultät veranstaltete daher eine Kundgebung für ihren hochverehrten Lehrer. Fachschaftsleiter Dorich beglückwünschte Prof. Dr. Stoll zu dem ehrenvollen Ruf, hat ihn aber zugleich im Namen aller seiner Hörer, Tübingen nicht zu verlassen.

Ludwigsburg, 14. Febr. (Im Steinbruch verunglückt.) Am Mittwoch verunglückte in einem Hohener Steinbruch ein jüngerer Arbeiter aus Neckarweihingen dadurch, daß er von einem herabstürzenden Stein getroffen wurde. Mit einem doppelten Beinbruch mußte er in das Krankenhaus übergeführt werden.

Befigheim, 14. Febr. (Schulschluss.) Die hiesige Volksschule wurde, da die Hälfte der Schüler an Grippe erkrankt ist, durch oberamtliche Anordnung vorläufig bis 23. ds. Mts. geschlossen.

Enzweihingen, Wt. Baihingen, 14. Febr. (Unfall.) Am Dienstag war der Fuhrmann Jakob Reinhardt, ein deutsch-russischer Kriegsgefangener, der nach dem Kriege hier blieb und seit vielen Jahren in den Diensten des Gottlieb Kuweder steht, mit Eisföhren von Aurich her beschäftigt. Bei einer Fahrt kam der Wagen zwischen Aurich und hier in sehr rasche Fahrt. Dabei geriet Reinhardt unter den Wagen, wurde überfahren und schwer verletzt. Der Verunglückte ist im Krankenhaus seinen Verletzungen erlegen.

Kochrezepte

Sahnensofe mit Paprika zu Hühnerkräftsee, Kalbschnitzel oder Kalbssteleits naturell. Zutaten: 1/4 Liter Knorr Bratensoße aus einem Knorr Bratensoßwürfel, 1—2 Eßlöffel saure Sahne, Paprika nach Geschmack. Die fertige Knorr Bratensoße mit dem Fleisch kurz aufkochen lassen, die Sahne darunterühren, mit Paprika würzen und abschmecken.

Herausgeber und Verlag: Buchdruckerei und Setzungsverlag Wildbader Tagblatt Wildbader Tagblatt, Wildbad i. Schwarzwald (Süd. W. Bad) Nr. 1. 35 750

Schönes, fettes
Rohfleisch
Pfd. 56 Pfg.;
ferner für den Eintopfsontag
Hammelfleisch
bei
Meggerei Treiber.



KAFFEE
wie die Natur
ihn schafft —
nicht chemisch
behandelt

**Pfannkuch
Kaffee**

Seine Vorzüge:
Aromatisch, ergiebig,
tagesfrisch u. preiswert
in den Originalpackungen:
Konsum . . 1/4 Pfd. **-.60**
Perkaffee 1/4 Pfd. **-.65**
Haushalt . . 1/4 Pfd. **-.75**
Frauenlob 1/4 Pfd. **-.85**
B.-Badener 1/4 Pfd. **-.95**
Kaffee gemahlen, 1/4 Pfd. **-.75**
Kaffee lose, 1/4 Pfd. **55 u. -.50**
. . . und 3% Rabatt

**Sämtliche
Geschäfts-
und
Familien-
Drucksachen**
liefert
schnell und preiswert
die
**Druckerei
Wildbader
Tagblatt**