

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1936

47 (16.2.1936)

Ausgabe A

Zwei Hauptausgaben: Zweimalige Ausgabe: Bezugspreis RM. 2,20 wöchentlich 60 Pf. Trägersatz. Postbezug ausgeschlossen. Erscheint 12mal wöchentlich als Morgen- und Abendausgabe. — Einmalige Ausgabe: Bezugspreis monatlich RM. 1,70 zusätzlich Postaufschlag oder Trägersatz. Erscheint 12mal wöchentlich als Morgenzeitung. Abbestellungen müssen bis spätestens 20. für den folgenden Monat erfolgen. — Drei Bezirksausgaben: „Karlsruhe“: für den Stadtbezirk der Landeshauptstadt sowie Amtsbezirk Karlsruhe, Ettlingen, Forstheim, Breiten, Bruchsal, sowie Amtsbezirk Eppingen. — „Merkur-Rundschau“: für die Amtsbezirke Rastatt-Baden-Baden und Bühl. — „Aus der Ortenau“: für die Amtsbezirke Offenburg, Rastatt, Zaberg, Oberkirch und Wolfach. Bei Nichterhalten infolge höherer Gewalt, bei Störungen oder dergleichen besteht kein Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Rückerstattung des Bezugspreises. — Verbreitung oder Abgabe unterer als „Eigene Beiträge“ oder „Sonderbeilage“ gekennzeichneten Nachrichten ist nur bei genauer Quellenangabe gestattet. Für ungelieferte Exemplare übernehmen die Schriftleitung keine Haftung.

Der Führer

HAUPTORGAN DER NSDAP GAU BADEN
DER BADISCHE STAATSANZEIGER



Einzelpreis 15 Pfg.

Einzelgenbreit 11 Pfg. Preisliste Nr. 10: Die 15. o. 16. Millimeterweite (Kleinpaße 22 mm) im Einzelgenbreit 11 Pfg. Keine einseitige Anzeigen und Familienanzeigen n. Preisliste. Am Textteil: die 4. u. 5. Millimeter breite Zeile 65 Pf. Wiederholungsanträge n. Preisl. für Mengenablässe Staffeln C. Anzeigenablauf: Morgen- und Einmalige Ausgabe: 2 Uhr nachm. für den folgenden Tag; Abendausgabe: 10 Uhr vorm. für den folgenden Abend; Montagsausgabe: 6 Uhr Samstagabend. — Verlag: Führer-Verlag G.m.b.H., Karlsruhe a. N. B., Verlagsbureau Kommit. 1 b, Bernstr. 7927, 7928, 7929, 7930 u. 7931. Postfach, Straße 2688. Girokonto: Stadtk. Sparkasse Straße Nr. 796. Abt. Buchvertrieb: Karlsruhe, Kommit. 1 b, Ede. Birtel, Bernstr. 7930. Postfachkonto Karlsruhe 2935. — Anzeigenannahme: Hauptgeschäftliche Redaktion, 80a. — Schalterstunden: 8-19 Uhr. Erfüllungsort und Gerichtsstand: Karlsruhe a. N. — Schriftleitung: Karlsruhe a. N., Kommit. 1 b, Bernstr. 7927, 7928, 7929, 7930 u. 7931. Schriftleitungsabteilung 10 Uhr vorm. u. 6 Uhr nachm. Sprechst. abg. v. 11-12 Uhr. — Berliner Schriftleitung: Hans Graf Wolfach, Berlin SW 68, Charlottenstr. 15b, Bernstr. A 7, Dönhofspl. 65/70/71.

Sonntag-Ausgabe Karlsruhe

Karlsruhe, Sonntag,

den 16. Februar 1936

10. Jahrgang / Folge 47

Der Volkswagen muß kommen!

Der Weg zum deutschen Brennstoff ist frei — Reisen aus deutschem synthetischem Gummi haben sich glänzend bewährt — Mit Zuversicht an die neuen Aufgaben

Die große Rede des Führers bei der Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung Berlin 1936

Berlin, 15. Febr. Der Führer und Reichslangler eröffnete am Samstag die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1936 mit der folgenden für die Motorisierung des nationalsozialistischen Deutschland außerordentlich bedeutsamen Rede:

Männer und Frauen!

Seit ich zum ersten Male die Ehre hatte, — damals noch im Auftrag des vereinigten Herrn Reichspräsidenten — die deutsche internationale Automobilausstellung in Berlin zu eröffnen, sind drei Jahre vergangen.

Am 11. Februar 1933 sprach ich die Hoffnung aus, daß es dem Zusammenwirken aller verantwortlichen Stellen gelingen würde, gerade auf dem Gebiet unseres nationalen wirtschaftlichen Lebens eine Verwirklichung zu erreichen, auf dem wir — gemessen an dem Stande der übrigen Welt — am meisten zurückgefallen waren.

In dem heute überblickbaren

Zeiträume der wirtschaftlichen Entwicklung der Menschheit

Bemerkten wir fortgesetzt das abnehmende Vorkommen bestimmter Produktionsarten, die ihren Epochen einen besonderen und bemerkenswerten Charakter verleihen. Bedürfnisse entstehen, suchen und finden ihre Befriedigung, um neuen Bedürfnissen und ihrer Erfüllung Platz zu machen. Es gab Zeitalter, in denen die menschliche Arbeitskraft vorwiegend in einem überaus großen Ausmaß für gewaltige Bauwerke angelegt wurde, in anderen wieder beschäftigt sie die Wirtschaft in der handwerklichen Herstellung von bestimmten Gütern des Friedens oder den Waffen des Krieges. Neu erschlossene Gebiete wieder verlagern die menschlichen Arbeitskräfte auf die Bewältigung des Handels und damit des Verkehrs. Die Manufakturen des 18. Jahrhunderts gehören genau so zu dieser Zeit wie ein halbes Jahrhundert später bereits der Bau von Eisenbahnen, die Konstruktion von Lokomotiven und Waggonen den Beginn einer neuen Epoche ankündigen. Dann wieder ist es die moderne Fließbandtechnik, die ungeahnte wirtschaftliche Entwicklungen in sich birgt. Die Elektrizität beginnt ihren Siegeszug. Sie befruchtet die Industrien der Völker.

Seit vor nunmehr 50 Jahren ein Deutscher einen wesentlichen, weil erfolgreichen Anstoß zur

Befriedigung der alten Sehnsucht nach einem selbstbeweglichen Wagen

durch seine Erfindungen gegeben hat, erobert sich die Motorfabrikation in einem ungeahnten und kaum vorstellbaren Ausmaß ihre dominierende Stellung in der heutigen Weltwirtschaft. Das Pferd und der Stier, die seit vielen Jahrhunderten der menschlichen Entwicklung ihre antimotorige Zugkraft liehen, werden abgelöst durch die Maschine. Im Motor erhielt die Menschheit jede bewegliche und überall einsetzbare Kraft, die zu einer der entscheidendsten Umwälzungen geführt hat, die wir seit Beginn des menschlichen Kulturlebens feststellen können. Auf wie viele Gebiete die Motorisierung ausreicht, befruchtend oder wohl auch revolutionär umgestaltend gewirkt hat, vermag man kaum auf den ersten Blick zu erkennen. 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 Gesamtmaßstab noch gar nicht abzulehnen Impuls gegeben. Das Tempo des Verkehrs und damit des menschlichen Lebens ist schneller geworden. Kontinente werden in Tagen miteinander verbunden. Wästen haben ihre Schreden verloren, die tote Zeit qualvoller Reisen wird abgeklirrt und damit einer nützlichen Verwertung frei gemacht.

Ungeheure neue Industrien sind entstanden.

Physik und Chemie arbeiten Hand in Hand, technische Fortschritte aufzudecken und ihrer Erfüllung die materialmäßige Voraussetzung zu geben. Der Motor erobert 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 grauer Vorzeit Weidetränke oder Salzquellen bestimmend wurden für den Lebensweg und damit das Lebensschicksal einzelner Stämme, und später Eisen- oder Metallvorkommen das politische Handeln der Völker beherrschten, dann sind es heute Kohle und Öl, die als unerlebbare Lebensgüter die Rich-

tungen unseres politischen und wirtschaftlichen Denkens bestimmend beeinflussen.

Beschämend war es daher für uns alle, daß das deutsche Volk, das seinem ganzen Wesen, seiner Entwicklung und seinen Lebensnotwendigkeiten nach zu den ersten wirtschaftlichen Faktoren der Welt gerechnet werden muß, gerade auf dem so ausschlaggebenden Gebiet der Motorisierung gegenüber der anderen Welt in seinen 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 wenigstens 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 mit 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 tröstlichen Verfall unserer Motor- und damit Verkehrswirtschaft überhaupt, d. h. also jener Wirtschaft, die zur Zeit als die gewaltigste Industrie anzupreisen ist und die damit dieser unserer heutigen Zeit den besondern und charakteristischen Stempel aufzuprägen berufen ist.

Die Gründe für den Verfall

1. Verantwortlich für diesen Verfall war auf Seiten des Verbrauchers die aus der sozialdemokratischen Gleichheitslehre stammende Auffassung einer notwendigen Entwicklung der Menschheit zum Primitivismus, um auf diesem Wege durch die Proletarisierung des Lebensniveaus Aller die mögliche einheitliche Ebene finden zu können. Diese mehr als primitive Tendenz ging

von der beschränkten Auffassung aus, daß der menschliche Fortschritt seine Wurzel in der kollektiven Mitmenslichkeit 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. Geistes, indem nur aus der Phantasie einzelner die Erfindung kommt und nicht aus dem Querschnitt einer kollektiven Mitmenslichkeit. Sachlich, indem jede menschliche Erfindung, ganz gleich, ob in ihrem Werte erkannt oder verkannt, zunächst immer als ein zufälliger Genuß des gewohnten Lebens erscheint, und damit als ein Kurzausflug für einen mehr oder weniger beschränkten Kreis.

Nicht einmal, sondern leider sehr oft, ist es sogar möglich, daß dieser Kreis von der lieblichen kollektiven Mitmenslichkeit sogar noch als verrückt angesehen wird, wie dies bei unseren großen Erfindern Benz und Daimler ja auch tatsächlich der Fall war. Es ist daher eine wirklich fortschrittliche Entwicklung nur möglich unter der Voraussetzung der Respektierung der individuellen Schöpferkraft, wie der ebenso individuellen geistigen Aufnahme bzw. materiellen Abnahmefähigkeit. Es ist kein Beweis für die Unrichtigkeit, sondern nur der Beweis für die Wichtigkeit dieser Behauptung, wenn sich der marxistische Staat, um auf seinen heiligen Kollektiv-Gründen der Menschheit langsam nachhumpeln zu können, praktisch von den individuell organisierten Volkswirtschaften die einzelnen Ingenieure, Konstrukteure, Betriebsleiter und Inspektoren, Chemiker usw. ausbortet, um mit ihrer gütigen Beihilfe seine original-marxistische Wirtschaft aufzubauen. Denn damit wird ja nur

bewiesen, daß eben so wie die andere Welt ohne den Volkswirtschafts ihre Kultur zu erreichen vermochte, der Volkswirtschaft ohne die Hilfe der anderen Welt selbst als kommunistische Eigenerschöpfung nicht bestehen könnte.

Diese Erkenntnis ist wichtig, weil die intensive Förderung gerade unserer modernsten Verkehrswirtschaft abhängig ist von der vollen Freizügigkeit eines Volkes, sich ihrer zu bedienen, und zwar nicht nur von der geistlichen, sondern vor allem auch von der psychologischen Freizügigkeit.

Es ist so wenig sozial, sich einen Kraftwagen zu kaufen, als es einst sozial gewesen war, sich statt der herkömmlichen geölten Haut ein Stück modernes Glas in sein Fenster einzulassen.

Die Entwicklung einer solchen Erfindung geht zwangsläufig auch im praktischen Gebrauch von einigen wenigen aus, um dann immer größere Kreise zu ziehen und schließlich doch alle zu erfassen. Es war daher kein Zufall, daß den niedersten Prozentfuß an Kraftwagen neben dem kommunistisch-marxistischen Sowjetrußland das damals ebenfalls marxistisch regierte Deutschland aufwies.

2. So auf die Dauer die Ideologie der Masse nicht ewig in Gegensatz stehen kann und wird zur Ideologie der Regierenden, und umgekehrt, war es nur zu verständlich, wenn aus dieser gemeinamen Wurzel der Unkenntnis und Unvermutt heraus die Regierenden ersprechend der marxistischen Primitivitäts-Theorie auch ihrerseits das Automobil als etwas nicht notwendiges und damit als etwas überflüssiges anfaßen und demgemäß besteuerten. Ein kapitaler Denkfehler übrigens, aus dem zu erleben war, wie sehr auch unsere bürgerliche wirtschaftliche Einsicht bereits verrotte. Denn die sog. Luxussteuer war ein Vektorenungs-Theorie ist überall dort ein Unfuss, wo nach aller menschlichen Voraussicht der Luxus ein Allgemeingut zu werden verpflichtet. Man soll vor allem nicht jene Produktionen besteuern, die noch in der Entwicklung begriffen sind, sondern solche, deren Entwicklung ersichtlich schon als abgeschlossen gelten kann.

Daß man dann aus einem so falschen Denken heraus alle jene besonderen Maßnahmen vernachlässigte oder überhaupt unterließ, die geeignet sein konnten, die Entwicklung dieses so unerhörte erfolgreich sprechenden und ausbreitenden Industrie zu fördern, braucht kaum noch erwähnt zu werden.

Finanzamt und Polizeidirektionen arbeiteten gemeinsam an der möglichst gründlichen Entkrafthaltung und Ausrottung der deutschen Kraftverkehrs-entwicklung und damit der Kraftverkehrswirtschaft, und es ist ihnen — dieses Kompliment kann marxistisch-zentrierten Regierungen nicht vor-enthalten werden — der gemeinsame Angriff wunderbar gelungen (Geierkeit).

Während in Amerika rund 23 Millionen Kraftwagen führen und jährlich 3-4 Millionen neue fabriziert wurden, gelang es den vereinten Bemühungen dieser

Olympia der Reförde

Die IV. Olympischen Winterspiele ein voller Erfolg — Heute Höhepunkt und Abschluß

(Drahtbericht unseres nach Garmisch-Partenkirchen entsandten Schriftleiters)

Vo. Garmisch-Partenkirchen, 15. Febr. Diese 4. Olympischen Winterspiele sind, das läßt sich heute schon am Vorabend des Abchlusses der feiernden Kämpfe der 28 Nationen im Werdenfelder Land sagen, einzigartig in ihrem Ausmaß in der Geschichte des olympischen Sports. Sehr rasch gehen die Olympischen Winterspiele ihrem Höhepunkt, dem Spezial-Langlauf und der Schlusfeier mit der Preisverteilung, entgegen, die am Sonntag Garmisch-Partenkirchen noch einmal einen Massenbesuch bringen wird, wie ihn die olympische Stadt noch nie erlebt hat und wohl auch nie wieder erleben wird.

„Reißlos ausverkauft“

Seit Tagen sind die Karten für die Schlusveranstaltungen ausverkauft. Und als wir am Samstag zum Eisstadion und zur Paradenfahrt kamen, da hingen überall die Schilder mit der Aufschrift „Reißlos ausverkauft“.

Vor den Schaltern stehen die Leute Schlange und hoffen noch immer auf eine Karte zu dieser oder jener Veranstaltung der Schlusfeier. Seit den frühen Morgenstunden liegen die überfüllten Sonderzüge aus München ein, und Zehntausende füllen die Straßen der Stadt, die in diesen Tagen im Mittelpunkt des Weltinteresses steht. Während die Olympia-Stadt mehr als überfüllt ist — im Umkreis von 50 Km. ist kein Bett mehr zu haben — beginnt der Anmarsch der Massen für den Schlusfesttag bereits in der Nacht auf Sonntag. Ab 1 Uhr nachts fahren alle sieben Minuten Sonderzüge von München nach Garmisch-Partenkirchen. 75.000 Karten sind bereits am Freitag in München für die Sonderzüge verkauft worden, so daß man mehr als fünfzig Sonderzüge führen muß. Dazu kommen mindestens 15 Sonderzüge aus Innsbruck mit den österreichischen Besuchern, die hier besonders stark in Erscheinung treten.

Auch ein olympischer Rekord

Der Zuschauerbesuch dieser 4. Olympischen Winterspiele übertrifft alles bisher dagewesene. Am letzten Donnerstag waren mit 70.000 Menschen dreimal mehr Zuschauer beim Kombinations-Sprunglauf als bei den Winterspielen in Lake Placid 1932. Wir machten am Samstag einen Besuch bei Direktor Wernerke im olympischen Verkehrsamt, um etwas über die Verkehrsverhältnisse zu erfahren. Bis Samstag wurden etwa eine halbe Million Besucher in Garmisch gezählt. Am Schlusfesttag rechnet man mit etwa 120.000 Besuchern. „Das freut mich für mich“, so erklärte mir Direktor Wernerke, „daß bis jetzt nicht eine bemerkenswerte Klage bei uns eingelaufen ist. Drei Viertel der in Garmisch-Partenkirchen anwesenden Menschen haben bis jetzt noch nicht das Werdenfelder Land kennen gelernt, von dem die Ausländer begeistert sind.“ Die unersöhnlichsten

Feier in der ausländischen Presse werden angeführt einer solchen Mutterorganisation entwaffnet, und man kann ruhig sagen, daß Deutschland nach dem einstimmigen Urteil aller objektiven Ausländer bei diesen olympischen Winterspielen mit seiner vorbildlichen, beispiellosen Organisation den größten Erfolg errungen hat. In den ersten drei Tagen waren in Garmisch-Partenkirchen mehr Karten verkauft als bisher bei sämtlichen Olympischen Winterspielen. Das ist wirklich ein olympischer Zuschauerrekord, wie er so schnell nicht mehr überboten werden wird.

„Das Mädchen für Alles“

Der Lautsprecher in den Straßen und Kampfstätten von Garmisch-Partenkirchen ist wirklich das „Mädchen für Alles“. In den frühen Morgenstunden tritt er in Tätigkeit. Laufende, die keine Karten mehr zu den Kämpfen erhalten haben, können die Schilderungen überall in den Straßen am Lautsprecher verfolgen. Da werden aber auch Anordnungen der Reichsbahn und Verkehrspolizei bekanntgegeben, Resultate übermittelt, und dann wieder hält muttere Marschmusik durch die Straßen. Als am Samstagvormittag die Leute mit traurigen Gesichtern vor den geschlossenen Kartenschaltern standen, da ertönte auf einmal aus dem Lautsprecher: Achtung, Achtung, eine wichtige Meldung! Es wurden noch einige tausend Plätze für den Spezialsprunglauf geschaffen. Die Karten werden am Sonntag an den Tageskassen ausgegeben! — Ein freudiges Hallo überall vor den Kartenschaltern! — und nun werden Tausende am Sonntagmorgen ab 4 Uhr an den Kartenschaltern Schlange stehen. Die ganze Olympia-stadt lachte am Samstag verständnisvoll über folgende Durchgabe am Lautsprecher: „Herr Regierungsrat X aus Berlin möchte die ihm bekannte Telefonnummer anrufen! Da kann man wirklich sagen, daß die Lautsprecher von Garmisch-Partenkirchen die Mädchen für Alles sind.“

Sportkameradschaft bei „Ady“

Die große, im Eiltempo erbaute Ady-Halle ist täglich das Ziel Tausender von Werktätigen und die bei Musikunterhaltung bei dem olympischen Frühl sich recht wohl fühlen. Am Samstagabend hatte sich Dr. Ley die Teilnehmer der an den olympischen Spielen beteiligten Nationen zu einem oberbayerischen Heimatabend in die Ady-Halle eingeladen. Da waren alle 28 Nationen vertreten und saßen bei Beisitzer und Bier vergnügt und lustig beisammen. Klatschen begeistert über die Vorträge eines Weiß-Bernd Weisall und bewunderten die heimtücklichen Traktanten. Dr. Ley, Reichsleiter v. Tschammer und Döhen, Ministerpräsident Wagner und Gauleiter Streicher saßen unter den olympischen Kämpfern, die einen solchen Abend noch nie erlebt hatten. Es war eckste Sportkameradschaft, die die Jugend der Länder einander näher brachte.

Volls- und Staatsführungen, die Zahl der Kraftwagen in Deutschland auf knapp 450 000 zu beschränken und die Fabrikationsziffer im Jahre 1932 auf 46 000 herabzusetzen.

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

vom Luxusobjekt einzelner weniger zum Gebrauchsobjekt für alle

werden. (Lebhafter Beifall.) Und hier ist sich die deutsche Kraftwirtschaft — und ich befürchte fast, auch heute noch nicht allgemein — nicht ganz im klaren

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 beauftragten Konstrukteurs sowie der späteren Produzenten in Verbindung mit höchster national-wirtschaftlicher Einsicht aller der daran Beteiligten gelingen wird, die Anschaffungs-, Vertriebs- 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 gelungen belohnt sehen 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 verdrängen wird. Nein, meine Herren, dieser Wagen wird eine neue Mobilisierung von Millionen durchführen, aus denen Hunderttausende entsprechend der fortschreitenden Hebung ihres Lebensniveaus den Weg zum besseren und schöneren Wagen nur um so leichter dann finden werden (Beifall).

Undem wir also für einen neuen deutschen Volkswagen zwei oder drei Millionen Käufer finden werden, wird ein Teil schon im Kauf ihrer Lebensentwicklung ganz natürlich von selbst zum teureren weil besseren Wagen übergehen. Ein großer Teil wird nie einen teureren Wagen zu kaufen in der Lage sein. Nicht aber, weil er dem Herrn Fabrikanten sondern seinen Gefallen erweisen möchte, sondern weil er seines bescheidenen Einkommens wegen dies nicht kann. Diese Millionenzahl aber einfach deshalb vom Genuß eines solchen modernen Verkehrsmittels überhaupt auszuschließen, weil man nicht Gefahr laufen will, daß von den 2- oder 300 000 besser Situierten dann den billigeren Wagen kaufen könnten, würde nicht nur menschlich unanständig, sondern auch wirtschaftlich unvernünftig sein (Lebhafter Beifall).

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 werden können, müssen auch in Deutschland ihre Lösung finden können (Zustimmung).

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

Sachlich haben natürlich diese Registratoren unserer Not ohne Zweifel recht. Wir sind zuviel Menschen auf einem zu kleinen Lebensraum. Es fehlen uns Kühe, 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 Belohnungen zu regulieren als durch die Schaffung eines natürlichen Anreizes. Wenn einige Millionen unseres Volkes sich bei dem Konsum von nicht ganz notwendigen Lebensmitteln einschränken würden, um ihre Kaufkraft auf ein Gebiet hinzuwenden, auf dem wir sie volkswirtschaftlich ohne weiteres befriedigen könnten, 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 national-wirtschaftlich 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

gewesen darüber, daß die Gesamtentwicklung der deutschen Kraftwagenfabrikation nur dann eine wirklich erfolgreiche sein kann, wenn sie in ihrer Preisgestaltung gleichläufig mit dem Einkommen der von ihr zu erschaffenden Käuferfähigen. (Lebhafter Beifall).

Die Frage nach der Zahl der Kraftwagen, die Deutschland vertragen kann, ist sehr einfach zu beantworten.

a) Der Wunsch nach dem Kraftwagen ist in unserem Volk zumindest genau so lebendig wie in jedem anderen. Ja ich möchte geradezu sagen, daß die Sehnsucht nach ihm, weil er unserem Volke vorenthalten wird, sich bei uns besonders eindrucksvoll zeigt. Den besten Beweis dafür sehen Sie, meine Herren, in den enormen einzigartigen Besucherzahlen gerade dieser Ausstellungen. Sie sind die schärfste Widerlegung der Auffassung jener, die noch vor wenigen Jahren glaubten, auf diese Ausstellungen, weil doch belagert und uninteressant, überhaupt verzichten zu können. Das deutsche Volk hat genau das selbe Bedürfnis, sich des Kraftwagens zu bedienen, wie, sagen wir das amerikanische. Es ist offensichtlich, für Amerika die Zahl von 28 oder 24 Millionen Kraftwagen als natürlich und verständlich anzusehen und für Deutschland die Zahl von 500 000 oder 600 000, wobei das deutsche Volk zahlenmäßig etwas mehr als die Hälfte der Bevölkerung der nordamerikanischen Union ausmacht.

Wahrnehmung eigener Interessen die größere Rücksicht auf die Gesamtinteressen tritt. Denn letzten Endes wirkt sich gerade dies, indem der Nutzen ja doch allen zugute kommt, auch für den einzelnen zurecht 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 verspürt. Wollen wir uns

mit stolzer Zuversicht an die uns gestellten Aufgaben

herantreten dürfen. Denn was ist in diesem Jahr nicht wieder in Deutschland geleistet worden, und zwar, meine Herren, dank dieser nationalsozialistischen Staats- und Wirtschaftspolitik und vor allem dank der nationalsozialistischen Gesinnung, die unser Volk trotz der verhängnisvollen Hoffnungen unserer Feinde ergriffen hat. (Begeisterter Beifall.) Vergleichen Sie die rein wirtschaftlichen Errüstungen und den Kampfeifer anderer Länder mit dem ruhigen Frieden unserer eigenen nationalen Produktion. Vergessen Sie nicht, meine Herren, das große Verdienst, das neben all Ihren eigenen Fähigkeiten der Genialität unserer Erfinder, Techniker, Chemiker, unserer Betriebsführungen und unserer Geschäftsleute, jenem deutschen Arbeiter zuzukommen, der in der Erkenntnis der Lage unseres Volkes und unserer Wirtschaft seine ausgezeichnete, ja oft einzigartige Kraft und Geschäftlichkeit finanziell so bewertete, daß man wirklich von einem nationalsozialistischen Idealismus sprechen kann und muß. (Erneuter harter Beifall.) Denn diese glanzvolle Automobilfabrikation ist nicht nur ein glanzvolles Dokument unserer motoristischen Könnens, sondern ein ebenso glänzendes Dokument der wirtschaftlichen Vernunft und Einsicht der daran Beteiligten, eine Leistung unseres national-wirtschaftlichen inneren Friedens.

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

1. Die Not der deutschen Brennstoffversorgung, deren ausweglose Bedeutung wir in der Jetztzeit gerade auch politisch erkennen können, kann als überwunden angesehen werden. Der Weg zum deutschen Brennstoff ist frei. (Stürmischer Beifall.) Gerade auf diesem Gebiete haben unsere Chemiker und Erfinder wahrhaft bemerkenswerdendes geleistet. Und vertrauen Sie auf unsere Einsatzkraft, dieses theoretisch geschaffene praktisch zu verwirklichen!

2. Sie finden in dieser Ausstellung zum ersten Mal Reisen aus dem deutschen Inland zum ersten Mal. Und ich bin glücklich, Ihnen und dem deutschen Volk hier mitteilen zu können, daß die Erprobungen, die von der Wehrmacht seit ungefähr einem Jahr vorgenommen worden sind, zu dem Resultat führten, daß dieser Inlandreise zum natürlichen Rohgummi an Dauer und Haltbarkeit um 10 bis 30 v. H. übertrifft. (Langanhaltender stürmischer Beifall.)

Was sonst noch an Neuem und Schönem uns durch diese Ausstellung gezeigt wird, kann das deutsche Volk

Der Führer bei seinen Arbeitern

Die Gesellschaftermitglieder der Automobilindustrie seine Gäste im Kaiserhof

* Berlin, 15. Febr. Die 180 Arbeiter und Gesellschaftermitglieder der Automobilindustrie aus ganz Deutschland, die am Vormittag der feierlichen Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung beigemohnt hatten, waren anschließend Gäste des Führers und Reichskanzlers im Kaiserhof zu einem Mittagessen. Zur freudigen Überraschung der Arbeiter erfolgte gegen 17 Uhr der Führer in ihrem Kreise und verweilte mehr als eine Stunde bei ihnen.

Die Arbeiter sahen in ihrer schmucken Werkkleidung, im dunkelblauen Monturanzug, an kleinen Tischen im Kaiserhof. Auf ihren Anträgen sah man die Abzeichen aller maßgeblichen Firmen der deutschen Automobilindustrie. Der Adjutant des Führers, Obergruppenführer Bräuner, und der Leiter der Fachgruppe Kraftwagen, SS-Obersturmführer Berlin, betreuten sie während des Essens. Als dann der Führer in Begleitung von Korpsführer Günlein und den Brigadeführern Schaub und Schreck erschien, wurde er mit förmlichen Heilrufen empfangen.

Der Führer ging von Tisch zu Tisch und sprach überall in kleinem Kreise, von den begehrtesten lauchenden Arbeitern dicht umdrängt, über die Fragen, die gerade diese Arbeiter am meisten interessieren, über nationalwirtschaftliche und technische Fra-

gen der Automobilindustrie und der deutschen Industrie überhaupt. Er schilderte ihnen die nächsten Aufgaben, die die deutsche Wirtschaft und Industrie zu lösen haben. In eindrucksvoller und anschaulicher Weise führte er ihnen die Probleme vor Augen, die er bereits in seiner Rede zur Eröffnung der Automobilindustrie behandelt hatte. Frei und ohne Umwege stellte auch die Arbeiter Fragen über Dinge, die ihnen am Herzen lagen. So bot diese Stunde ein eindrucksvolles Bild von der ungetrübten Gemeinschaft, die Führer und Arbeiter miteinander verbindet. Als der Führer die Gewissheit aussprach, daß der deutsche Arbeiter ihn nie verlassen würde, da lang ihm begehrteste Zustimmung entgegen und die leuchtenden Augen der Arbeiter bezeugten es doppelt.

Rein, die vollkommene Bedingung ist auch in Deutschland gegeben. b) Die Voraussetzung für die Erfüllung dieses Wunsches kann aber keine andere sein wie in der übrigen Welt: Das heißt, der Preis des einzelnen Wagens muß dem Einkommen seines möglichen Käufers entsprechen.

D. h. also, es wird Menschen geben, die in der Lage sind, 2000 Mark und mehr für einen Kraftwagen zu opfern, weil ihr Einkommen ein entsprechendes ist, aber ihre Zahl wird nicht sehr groß sein. Die Senkung der Kosten auf 10 000 Mark ergibt schon eine viel größere Zahl von entsprechend Kauffähigen. Und die Senkung der Wagenkosten auf 5000 Mark mobilisiert wieder eine größere Schaar von dafür geeigneten Einkommensträgern, d. h. also:

Wenn ich in Deutschland auf einen Kraftwagenbestand von 3 oder 4 Mill. zu kommen hoffe, dann müssen der Preis und die Erhaltungskosten dieser Kraftwagen eine ähnliche Staffelung aufweisen wie die Einkommen der drei oder vier Millionen der dafür in Frage kommenden Käufer. (Starker Beifall.) Ich empfehle der deutschen Kraftverkehrsindustrie, sich einmal von diesen Gesichtspunkten aus ein Bild über das Einkommensverhältnis der vier oder fünf Millionen betagelten Deutschen zu verschaffen, und sie werden dann verstehen, weshalb ich mit rücksichtsloser Entschlossenheit die

alle gemeinsam dies ein warnendes Beispiel sein lassen und eine Mahnung 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 Jahresgaben der deutschen Automobilproduktion

in wenigen Stunden sehen. Was es aber nicht sehen wird, ist der unendliche Fleiß und die unerlässlichen Anstrengungen, die hinter einer solchen Gemeinschaftsaufgabe stehen. Und was es vielleicht nicht sehen wird, das sind vor allem aber die hunderten Tausende deutscher Familien, die daraus das tägliche Brot erhalten. An sie vor allem möchte ich als Führer des deutschen Volkes alle anhängigen Deutschen erinnern, wenn Sie sich im einzelnen die Frage vorlegen, ob und welchen Wagen Sie sich kaufen sollen. (Beifall.)

Die Regierung wird ihre Gesamteinstellung dem Kraftwagenverkehr gegenüber beibehalten. Der nationalsozialistische Staat wird die gestellte Aufgabe mit allen Kräften unterstützen. Er wird die Produktion nach allen Möglichkeiten fördern, die Haltung der Wagen zu erleichtern trachten, den deutschen Betriebsstoff dafür steigern und sicherstellen und die notwendigen Straßen bauen. Dies ist unter alles Programm aus dem Jahre 1933 und wird es für die Zukunft bleiben. Sehen wir nun was aus diesem Programm erwachsen 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 lang anhaltendem Beifall, die Deutsche Internationale Automobilausstellung in Berlin 1936 für eröffnet!

Die Rede des Führers wurde mit einem Beifallssturm aufgenommen. Auch an ihren Höhepunkten erfolgten stürmische Kundgebungen. Während das Lied der Deutschen und der Freiheitsgesang Horst Wessels verfliegen, öffnet sich langsam der Riesenvorhang, 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 „Flieg, deutsche Fahne, flieg!“ betritt der Führer in Begleitung des Präsidenten des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Allmers, gefolgt von seiner näheren Umgebung, die Autohalle zur Besichtigung.

Unter den Ehrengästen bei der Eröffnung der Autoausstellung bemerkte man die Reichsminister Dr. Goebbels, von Neurath, von Eick-Nissen und Kerrl, die Reichsleiter Dr. Dietrich, Amann, Dr. Ley, Boushler, Vornmann, Reichsführer SS Himmler, Stabschef Luge und Korpsführer des SA-RA Günlein, Reichsarbeitsführer Hierl, die Staatssekretäre Kammerer, Meißner, Hoffe, König, Krohn, Landfried, Grauert, Ohnesorge, die Gauleiter und Reichsstatthalter Silberbrant, Sautel und Robert Wagner (Baden).

Führer-Funk

Der Führer und Reichskanzler hat mit Wirkung vom 1. Februar 1936 den Reichsstatthalter in Lippe und Schaumburg-Lippe, Gauleiter Dr. Meyer, mit der Führung der Landesregierung von Lippe beauftragt. Wie bereits mitgeteilt wurde, ist der bisherige Staatsminister Niede infolge seiner Ernennung zum Ministerialdirektor im Reichs- und preussischen Ministerium für Ernährung und Landwirtschaft aus seinem Amt als Staatsminister von Lippe zum 31. Januar 1936 ausgeschieden.

Die Kennziffer der Großhandelspreise stellt sich für den 12. Februar 1936 auf 103,5 (1913 gleich 100); sie ist gegenüber der Vorwoche (103,7) um 0,2 v. H. zurückgegangen. Die Kennziffer der Hauptgruppen lautet: Agrarstoffe 104,7 (minus 0,6 v. H.), industrielle Rohstoffe und Halbwaren 93,6 (unverändert) und industrielle Fertigerzeugnisse 119,9 (plus 0,1 v. H.).

Der deutsche Rundfunk beschließt die Reise seiner Olympiadelegations aus Garmisch-Partenkirchen mit der Übertragung der Schlussfeier am Sonntag, den 16. Februar, die von allen deutschen Sendern in der Zeit von 16.30 bis etwa 18.30 Uhr übernommen wird.

Mit Reichszuschuß geförderte Umbau- und Teilungsarbeiten müssen nach den bestehenden Vorschriften spätestens am 31. März 1936 beendet sein. Da nach dem Arbeitsministerium angegangenen Mitteilungen dieser Termin bei einem großen Teil der Arbeiten nicht eingehalten werden kann, hat der Reichsarbeitsminister die Frist bis zum 30. Juni verlängert.

Ein neuer Erfolg deutscher Fernsehtechnik ist zu verzeichnen. Im Gange der bei dem Reichspostzentralamt in Berlin zur Zeit laufenden Fernversuchsjahre ist es am 12. Februar gelungen, auf einer Entfernung von 395 Kilometern Fernsehbilder (180 Zeile, 25 Bildwechsel in der Sekunde) auf dem Kabelwege einwandfrei zu übertragen. Es ist das erstmalig, daß Fernsehbilder auf einer derartigen Entfernung auf dem Kabelwege übertragen werden sind.

Der Führer und Reichskanzler hat den durch das Schwurgericht in Osnabrück wegen Ermordung des Fleischermeisters Ringel aus Lehnitz zum Tode verurteilten 27-jährigen Wilhelm Murlowski zu lebenslänglicher Zuchthausstrafe begnadigt, weil der Verurteilte noch unbescholten war und sich bis zu der Tat allesittig eines guten Lebenswandels erfreute.

Das österreichische Bundeskanzleramt hat die Verberichtigung des Bundes-Kaiserjäger im Dien- von Sapp Dohlsch, erschienen im Verkauf-Verlag in Graz, verboten. Das Verbot erfolgte mit der Begründung, daß in dem Buch großdeutsche Tendenzen geltend gemacht werden und ein Kaiserjägerhauptmann den Grundgedanken der Vereinigung Österreichs mit Deutschland vertritt.

Der Pariser Untersuchungsrichter hat den verantwortlichen Geschäftsführer der royalistischen Zeitung „Action Française“ und den Direktor dieser Zeitung, Maurras, im Rahmen der Untersuchung wegen des Anschlages gegen den sozialistischen Abgeordneten Léon Blum verhaftet. Er hat gegen den verantwortlich zeichnenden Geschäftsführer Anklage wegen Aufreizung zum Mord und gegen Maurras wegen Beihilfe zur Aufreizung zum Mord erhoben.

Bei einer Transerweiterung in Neapel, die in einem überfüllten kleinen Raum stattfand, führte plötzlich infolge zu schwerer Belästigung der Fußboden ein. 18 Personen wurden bei dem etwa 4 Meter tiefen Sturz verletzt. Unter den Schwerverletzten befinden sich die Eltern der Toten.

Wiederholung der Führerrede im Rundfunk

Die Rede des Führers und Reichskanzlers anlässlich der Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung wird am Montag, den 17. Februar, in der Zeit von 22.20 bis etwa 23 Uhr über alle deutschen Sender wiederholt werden.

Beendigung der Zeugenvernehmung im Mordprozeß Seefeld

* Schwerin, 15. Febr. In einer Abendkammer am Freitag führte das Schweriner Schwurgericht im Mordprozeß Seefeld die Zeugenvernehmung im wesentlichen zu Ende. Insgesamt sind etwa 180 Zeugen angetreten worden.

Die Erörterung des letzten Mordfalles an dem 105-jährigen Schüler Ernst Tesdorff aus Grabow bei Subwitz ergab das gleiche Bild wie in den vorher behandelten Fällen.

Der Anabe verschwand am 2. November 1933 und wurde am 18. November in einer dichten Kiefernschönung an der Ghauffe Ludwigslust-Schwerin in der typischen Schlafstellung tot aufgefunden. Die meisten Zeugen glaubten, Seefeld als den Mann wiederzuerkennen, der am Tage des Verschwindens des kleinen Tesdorff auf dem Fahrmarkt dem Kleinen auf Schritt und Tritt ebenso hartnäckig wie in früheren Fällen. Eine wesentliche Rolle spielt auch hier wieder das Notizbuch des Angeklagten, in dem sich für die Zeit der Tat falsche Eintragungen befinden. — Am Montag werden die Sachverständigen ihre Gutachten erstatten.

Hauptkassierer Dr. Karl Neuschäfer

Chef vom Dienst: Dr. Georg Brizner
Verantwortlich: Für Politik: Dr. Karl Neuschäfer. Für politische und allgemeine Nachrichten: Dr. Georg Brizner. Für Kultur und Unterhaltung: Dr. Günther Wöhrmann. Für den Demoskopen: Walter Goldammer. Für badische Nachrichten: Hugo Wähler. Für Wetter, Feiertage, Sport, Reisen, Kunst, Musik, Literatur, für Bewegung und Fortschritt: Wolf Steinbrunn. Für Bilder: Fritz Schweizer.
Für Anzeigen: Walter Gayer. Sämtliche in Karlsruhe. (Zur Zeit in Vertretung Dr. 10 vom 1. Juli 1935 gültig.)
Verlag: Führer-Verlag G.m.b.H., Karlsruhe.
Rotationsdruck: Schwedendeutsche Druck- u. Verlagsanstalt m.b.H., Karlsruhe a. Rh.
DA. L. 1936

Zweimalige Ausgabe 12 248 Stück
davon:
Karlsruhe 8 504 Stück
Mertur-Rundschau 1 823 Stück
Aus der Ortenau 1 921 Stück
Einmalige Ausgabe 58 281 Stück
davon:
Karlsruhe 33 331 Stück
Mertur-Rundschau 12 358 Stück
Aus der Ortenau 13 614 Stück

Gesamtdruckanfrage: 71 529 Stück

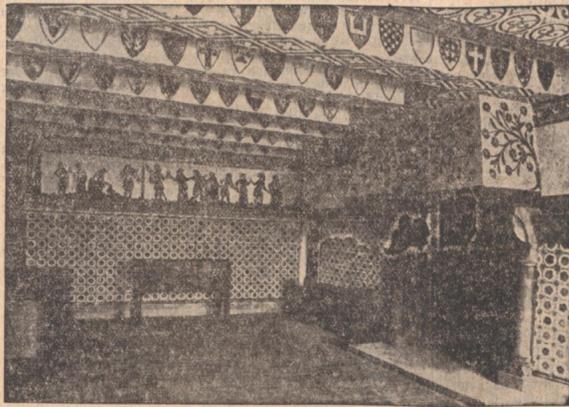
Vom Herdfeuer zur Zentralheizung

Schon die alten Römer kannten die Zentralheizung! — Der Ofen ist eine deutsche Erfindung

Was kann es gemütlicheres geben, als einen Abend am kitzelnden Kaminfeuer oder am stilleren Kachelofen? Die Zentralheizung ist gewiß profaslicher — aber haben Sie einmal in der kalten Jahreszeit nach Italien, lieber Leser! Sie werden sich schon am ersten Abend nach den guten deutschen Heizsitzen zurückziehen, wenn nur ein kammertüchtes Kachelofen oder ein würdiger eiserner Ofen auf dem Steinfußboden des Zimmers steht. Ja — seit wann gibt es eigentlich „richtige“ Ofen, und wer hat die Zentralheizung erfunden? Der nachstehende Artikel gibt auf diese Fragen Antwort.

Die älteste und einfachste Form der Heizung war bei allen Völkern der Erde das offene Lager — oder Herdfeuer. Wenn ein Raum geheizt werden sollte, dann wurde einfach auf dem Steinboden des Wohnraums ein Holzfeuer entzündet, später baute man dann einen vierseitigen Herd aus Steinen und Lehm, in dem man heizte. Diese Stätte war unseren germanischen Vorfahren heilig — alles, was für längere Zeit in das Hauswesen neu aufgenommen wurde, mußte symbolisch mit dem Herd verbunden sein. So führte man die junge Frau, eine neue Magd und das neugeborene Kind zunächst dreimal um das Herdfeuer. Auch wenn der Bauer neues Vieh gekauft hatte, wurde es zunächst an den Herd gebracht; dadurch sollte es gegen Krankheit und Tod geschützt sein. Wenn die Germanen einen heiligen Eid schworen, so taten sie das am Herdfeuer, denn nach ihrem Glauben waren die Götter Freunde des Herdes. Auch bei den Griechen und Römern stand der Herd im Zentrum der Götter, besondere Priesterinnen, die Vestalinnen, mußten das heilige Herdfeuer bewachen und dafür sorgen, daß es nicht ausginge.

Was tat man nun aber zur kalten Jahreszeit in den Räumen, in denen kein Herdfeuer war? Da hatte man



Der „altfeste“ Kamin. Dieser Kamin konnte jedoch erst gebaut sein — er stammt aber aus dem Anfang des 13. Jahrhunderts! (Kamin aus einem Patrizierhause in Zürich.)

sehen konnte, um notwendig gewordene Reparaturen vornehmen zu können. Der Ofen war zunächst ein schmutziger Kasten aus rohen Steinen und Lehm, später baute man ihn aus Ziegeln und bearbeiteten Platten. Eine Ofentür gab es noch nicht, auch keinen Kamin, keinen Kachelofen und kein Rohr, auch wurde der Ofen nicht mit einer Steinplatte geschlossen.

Um 1200 gelang dann deutschen Köpfen die Erfindung eiserner Kacheln, die die Wärme gut halten und so den Bau der Kachelöfen ermöglichten, die wir nach mancherlei Wandlungen — noch heute haben. Die frühen Kachelöfen bestanden aus einem länglichen, geräumigen Kasten für die langen Brennholzstücke, worauf sich ein turmartiger Aufsatz befand. Das Gedicht „Parlaam und Josaphat“ von Rudolf von Ems erwähnt um 1250 bereits den „oven“ (Kachelofen). Um 1500 an beginnt man einzelne Kachelstücke künstlerisch wertvoller Kachelöfen für Schlösser und reiche Kaufleute herzustellen; die nächsten Jahrhunderte bringen dann eine sehr hohe Entwicklung der deutschen Ofenherstellung, von der

uns die noch erhaltenen Ofen aus dieser Zeit Zeugnis ablegen. Bald wurden die deutschen Ofen in ganz Europa berühmt — so preist der Italiener Guarinoni den deutschen Ofen, den er „einen gewaltigen Trichter der angelegentlichsten, betrübten und von der Kälte beleidigten Menschen, wie auch der Tiere, Gewächse u. a. Sachen“ nennt. Montaigne findet den warmen deutschen Ofen viel bequamer als den französischen Kamin, da man nicht vom Rauch belästigt wird.

Woher stammen der eiserne Ofen und der Kamin?

Neben dem Bau von Kachelöfen hat es Deutschland auch bei der Herstellung von eisernen Ofen zu künstlerisch hervorragenden Leistungen gebracht. Auch der Eisenofen ist eine deutsche Erfindung — sie fällt in das 15. Jahrhundert. Man gab einzelne Platten, die dann zu Ofen zusammengesetzt oder geschraubt wurden. Die ältesten eisernen Platten stammten aus der Eisengießerei; in einer alten Chronik von Frankfurt vom Jahre 1490 steht dieser Art ist der eiserne Kachelofen auf der Feste Coburg.

Während also der Ofen eine typisch deutsche Erfindung war, baute man die Kamine mehr in südlicheren, romanischen Ländern, allerdings auch in England, das keine große Kälte kennt. Zunächst baute man diese Kamine völlig ohne Rauchfang und Schornstein, und in einem so erwärmten Zimmer dürfte es nicht sehr gemütlich gewesen sein — der Kamin ist ja auch wesentlich älter als der Ofen, weil der Schritt vom Herdfeuer zum Kamin viel kleiner war als der zum Ofen. In Deutschland verwendete man den Kamin früher meist nur als Herd in Schlössern und in den Häusern

reicher Patrizier, das hat sich eigentlich erst in letzter Zeit geändert, seitdem wir die Fränklichkeit und Schönheit eines Kamins oder Ofens wieder „entdeckt“ haben.

Die Zentralheizung: eine Erfindung der alten Römer!

Sie werden vermutlich annehmen, verehrter Leser, daß die Erfindung der Zentralheizung eine „Errungenschaft der Neuzeit“ wäre. Das ist allerdings ein kleiner Irrtum, denn schon die alten Römer hatten eine Art Zentralheizung, die recht gut funktionierte! Das Geburtsjahr der Zentralheizung ist das Jahr 92 vor Christus; damals wurde von einem Manne namens Sergius Orata eine neue Heizung erfunden, die mit Heißluft arbeitete. Man lagerte die Steinböden der Wohnräume auf kleinen, in Abständen nebeneinander gestellten Mauerpfählen, ließ die heiße Luft einer Heizung zwischen den Pfeilern hindurchstreichen und so die „schwebenden“ Böden erwärmen. Später brachte man dann Klappen in den Böden an, durch die man das hereinströmende heiße Luft regulieren konnte. Zur Zeit Neros wurde die Erfindung noch weiter verbessert; man unterstellte nicht mehr den ganzen Fußboden der zu heizenden Räume, sondern leitete einzelne Kanäle von der Feuerstelle ab. Auf diese römischen Heißluftheizungen gehen alle späteren Zentralheizungen zurück! Noch die Aufheizungsanlagen in den Petersburger Schlössern von 1750 und die Zentralheizung im Potsdamer Stadtschloß, die im Jahre



„Ofen-Orator“ der Römer. Mittleres Kachelboden, das bei den Ausgrabungen in Pompeji gefunden wurde.

1755 auf Befehl Friedrich des Großen gebaut wurde, lehnten sich an die alten Heißluftheizungen der Römer an. 1784 erbaute dann James Watt die erste Dampfheizungsanlage, aber erst im 19. Jahrhundert wurde sie allgemein eingeführt.

Die Wasserheizung tritt 1716 zum ersten Male in England auf. Auch ihre Vorläufer finden wir bei den alten Römern. Sie verwandten nämlich zum Heizen ihrer Schwimmbäder heißes Wasser, das sie durch hölzerne Röhren leiteten. Die erste vollständige Niederdruck-Warmwasserheizung wurde dann im Jahre 1777 von dem französischen Ingenieur Bonnefont der französischen Akademie vorgeführt, und im Jahre 1812 soll eine Warmwasser-Heizungsanlage zum ersten Male in Petersburg in einem Wohnhause ausgeführt worden sein. Seitdem ist natürlich die Zentralheizung immer weiter verbessert worden, die eigentliche Erfindung dieser uns so „modernen“ Heizungsart hat aber tatsächlich ein Alter von rund 2000 Jahren, wenn sie auch lange Zeiten hindurch „vergessen“ worden ist.

Dr. W. Hofmann.

Etwas vom Radiergummi

Auch der Radiergummi gehört zur Wissenschaft und Kunst, wenn auch überwiegend als „verneinendes“ Element. Seine Vorgänger sind die Radiermesser und Radierpulver, mit denen man in alten Zeiten Geschriebenes oder Gezeichnetes entfernte. Um 1400 empfahl Ghennini in seinem Malerbuch die Brotkrume zum Auswischen von Bleistiftstrichen. Der echte Radiergummi kam erst vor 150 Jahren auf, als der englische Naturforscher Priestley im Jahre 1770 auf diese Eigenschaft des Kautschuks aufmerksam machte. Dann wiesen 1772 die Schriften der Pariser Akademie der Wissenschaften auf den Portugiesen Joao Guazinthe Magelhaes, einen Urentel des berühmten Seefahrers, als Erfinder des Radiergummis hin. Magelhaes hat denn auch, allerdings nicht ganz gerechtfertigt, für diese Erfindung 1918 in Oporto ein Denkmal erhalten. Sein Wissen um den Radiergummi verbanke er Priestley. Die ersten Radiergummis, die 1775 in Paris aufkamen, nannte man wegen ihrer schwarzen Farbe „peau de nègre“, Negerhaut. Sie waren sehr teuer und kosteten bei einer Länge von kaum vier Millimeter vier Franken das Stück.

„Blombierte“ Walfische

Um festzustellen, wie weit Walfische wandern und welche Wege sie dabei zurücklegen, wurde vor einiger Zeit an den nördlichen Meeresküsten damit begonnen, möglichst zahlreiche dieser Riesen des Ozeans mit Kennzeichen zu versehen. Es geschieht dies in der Weise, daß man den Tieren Metallplomben in ihren dicken Speckpönnen schießt. Nun wurde kürzlich im südlichen Indischen Ozean, in der Nähe der Kerguelen-Inseln, der erste „blombierte“ Walfisch gefangen. Man stellte an der Plombe fest, daß sie vor etwa einem Jahre in der Nähe von Spitzbergen in das Tier geschossen worden war. Dieser Walfisch hat also in der Zeit von zwölf Monaten eine Strecke zurückgelegt, die fast vom Nordpol bis zum Südpol reicht. Auch wenn das Tier auf seiner immensen Wanderung nach den ergiebigen Futtergründen im Meere keine besonderen Umwege gemacht hätte, so ist diese Reise in der verhältnismäßig kurzen Zeit eines Jahres selbst für einen derartigen Riesen eine gewaltige Leistung.

fliegende Hüte und Damenröcke

(Von unserem Potsdamer Vertreter Hanns Dede)

Wenn die eifigen Distrikte über London legen, wird es selbst dem eifigsten Briten ungemütlich. Er, der bei Regen und Wasserregen die weißen Gassen über den feuchten Kafen treibt, daß mit jedem Schlag Fontänen einer braunen Brühe aufsteigen, der, wenn er nicht schon graue Haare hat oder „auf sein“ angezogen ist, den verweichlichten Mantel zu Hause läßt, der pinklich, bei jedem Wetter, seine Stunde im Hyde-Park oder auf der Wimbledon-Heide abruft, schimpft. Haben Sie schon einmal einen Engländer schimpfen gehört? — So richtig von Herzen kommend, wie es der Amerikaner versteht, oder der Spanier, oder meinetwegen der Urbewohner der bayerischen Berge?

Wenn der Engländer schimpft, um seinen Unwillen über etwas, was ihm gegen den Strich geht, zu zeigen, tut er es vornehm, bittet, mit einem verlegenen Augenzwinkern über seine Unart. Er entschuldigt sich schon im Voraus, wie die Sünde, die charakteristischsten Kraftausdrücke und witzigen Wortkombinationen seines Vaters über dem großen Wasser. Er könnte sie — nebenbei gesagt — auch gar nicht aussprechen. Es ist schon fürstbar, wenn der Amerikaner im englischen Dfordatsent zu gurgeln versucht, zum Daaonlaufen aber, wenn man dem „wies verla“ zuhören muß.

Aber bei dem trockenen achtundvierzigstündigen Sturm, der in diesen Tagen durch die Straßen und Fenster Lon-

don pfliff, hat man seine gute Kinderstube verzeffen. Man hatte es satt. Man konnte sich nicht an den offenen Kachelkamin stellen, denn der Wind blies durch die Schornsteine, das heißt die Tonröhren, die sämtliche Zimmer der Häuser mit der Luft oder wie man die dicke Atmosphäre über London nennen mag, verbindet. Er sprühte die roten Kacheln wie einen glühenden Regen in ungewohnter Richtung, und das können selbst die besten englischen reinwilligen Anzüge nicht aushalten. Man konnte auch nicht auf die andere Zimmerseite gehen, wenn man nicht in eine Eisjähle verwandelt werden wollte.

Die Fenster, die nie schließen, zitterten und ratterten und machten Tag und Nacht Rabau. Aufstößen, deren Pflicht es eigentlich ist, sich über der mit Recht so gerühmten Hauptstadt in gelblichrote Wolken zusammenzuziehen, bliesen, mit ihrem Staub vermischt, wieder durch die Ritzen herein, kaum, daß sie sich mühsam aus dem Schornstein herausgerungen hatten. Was nicht nicht- und nagelfest war, floß rasselnd in den Nachbargarten oder durch das untere Küchenfenster mitten durch die Scheibe in die kalte Heimat. Daher wurden abgedeckt, Oberlichter wurden zu Löchern, durch die man zwar nicht in den blauen Himmel, ach nein, aber dahin, wo er in anderen Ländern zu sein pflegt, sehen konnte.

Also es war ein Höllenlärm, wenn ich dieses gut deutsche Wort gebrauchen darf. Ich habe es einmal abnungslos und aus alter guter Gewohnheit, die mir von meinen Farmertagen aus Texas noch anhängt, hier gebraucht. Seitdem drücke ich mich wie ein übelbeleumdetes Miststater um die nächste Straßenecke, wenn ich den Herrn von weitem sehe. Wie dem auch sei, — und es ist so, indeed — der Teufel — ach so, das ist ja schon wieder „Shodding“ — war los. Zerbrochene Bäume lagen über den Straßen, Zäune und Bauerwischläge konnten sich nicht mehr aufrecht halten und legen sich erschöpft auf den Boden. Autos wurden an die Wand gedrückt, und die Telephonröhre rollten sich wieder zusammen und machten nicht mehr mit.

Herrenhüte sagten ihren Besitzern auf ewig Lebewohl und legten sich demütig unter die weichen Gummiräder der Omnibusse. Die kleinen witzigen Detelchen der Damen, die jetzt Mode sind, setzten sich auf den nächsten Ast und stürzten herunter, während aus den goldenen Vöckchen der Girls und Ladies die toben ermorbenen Wasserwellen, oder wie man die Dinger sonst nennt, klaffend herabfielen. Und die Mädel! — Und die Mädel! Es ist nämlich nicht so, wie es in den Büchern steht, daß die Engländerinnen lange, hagere, edige Gesichtspfeile mit weiten Gummimanteln und flachen Schuhen sind, die von Liebe nichts wissen. Also bitte, selbst ein in der Wolle gefärbter Missetäter — das ist ein Fremdwort und heißt Weiberfeind —, der bei ruhigem Wetter darauf besteht, daß die Frau ein Schmeißer der Natur ist, mußte mir zugeben, daß es unter diesen Umständen ein lieblicher Schmeißer ist.



Stuhlwerte auf der Ofenplatte. Einmalige Ofenplatte aus dem Jahre 1510. Links: Pyramus und Thisbe, rechts: König.

genannte Feuerköpfe, die man mit sich nehmen konnte, um sich daran zu erwärmen. Bei diesen tragbaren Kachelöfen waren die Seitenwände durchlöchert, damit die durchgehende Luft die Kacheln in Glut erhielt. Daneben gab es bronzene Feuerbecken, die oft von gewaltiger Größe waren — so hat man in Pompeji ein derartiges Becken ausgegraben, das die Größe eines Tisches für 8 Personen hatte. Man hätte damit auf eine Strecke für 2000 Personen im kältesten Winter heizen können! Nebenbei, wenn auch kleinere Bronzebecken verwendet man noch heute im Orient, in China und Japan als Heizkörper, auch die Glutköpfe sind in südlichen Ländern noch vielfach gebräuchlich.

Der Ofen — eine deutsche Erfindung

Der eigentliche Ofen ist eine Erfindung unserer germanischen Vorfahren, er begegnet uns zum ersten Male bei den Vangobarden, die den alten römischen Backofen zum Zimmerofen entwickelten. In den nördlichen Ländern baute man seit der Zeit König Karls III. (11. Jahrhundert) den Ofen „Stiofa“ genannt, aus diesem Wort hat sich später die Bezeichnung „Stube“ für ein behagliches Wohngemach entwickelt. Die ältesten Ofen waren Kachelöfen, sie waren so groß, daß ein Mann darin

Der elektrifizierte Dieb

Der deutsche Afrika-reisende Apel besuchte vor etwa 80 Jahren das abessinische Kaiserreich. In Harar wohnte er einer Gerichtsitzung bei. Eine Witwe verklagte ihren Schwager, ihr Geld entwendet zu haben. Der Angeklagte leugnete beharrlich und schob die Schuld auf den einzigen Sohn der Witwe. Alle drei schrien mit großem Stimmeneinwand durcheinander, so daß man überhaupt nichts verstand.

Apel aber gewann die Ueberzeugung, daß der verklagte Schwager wirklich der Dieb sein mußte. Er ging zu dem Richter und bat um die Erlaubnis, selbst einige Fragen stellen zu dürfen. Der Richter war einverstanden. Apel nahm nun den Angeklagten noch einmal ins Verhör. Der Alte, ein mohammedanischer Kalla, rief Allah zum Zeugen für seine Unschuld an und bezeichnete den Knaben als den wirklichen Dieb.

Da ließ Apel durch seinen Diener eine Elektrifizierungsmaschine holen, die er auf seine Reise mitgenommen hatte. Er setzte sie auf den Richtertisch und sagte: „Schaut her! Ein mächtiger Geist wohnt in diesem Gehäuse, mächtig in Luft und Erde, in Feuer und Wasser. Bist du unglücklich, Angeklagter, so wird der Geist dich geben lassen.

Doch bist du der Dieb, so wird dein eigener Mund dich verdammten. Und nun tritt du heran, Sohn der Witwe, und befreie dich von dem Verdacht.“

Unter allgemeiner Spannung trat der Knabe an den Kasten und sagte auf Apels Geheiß die Griffe der Maschine. Dann setzte der Deutsche sie in Bewegung, unterbrach jedoch den elektrischen Strom, so daß der Knabe nichts verspürte. Hierauf rief Apel den Scheim herbei. Der kam stolz und ruhig heran, da er sich überzeugt hatte, daß die Maschine schelmbar ungefährlich war. Präherlich packte der die Handgriffe der Maschine und beteuerte von neuem seine Unschuld.

Da gab Apel ihm die ganze Stärke des elektrischen Stromes zu fohlen. Alsobald erhob der Sünder ein fürchterliches Geschrei, seine Glieder krümmten sich, und Angst und Schmerz verzerrten sein Gesicht. „Gnade! Gnade!“ rief er, „befreie mich von dem Jäuber, Herr! Es ist ja wahr! Ich habe das Geld gestohlen!“ Apel erlöste den Alten von der Maschine. Der Richter sprach das Urteil, und die Menge betrachtete eifriglich den fremden Mann, der einen so mächtigen Geist mit sich herumtrug.

| | | |
|-------------------------------|--|-------------------------------|
| 1 Stück 32 ⁸ | PALMOLIVE-SEIFE verleiht Ihrer Haut natürliche Schönheit | 3 Stück 90 ⁸ |
|-------------------------------|--|-------------------------------|

So geht man nicht auf Reisen

Gedanken zu Gastspielen in der „Provinz“

Es ist eine alte Erfahrung oder vielmehr sollte es langsam sein, daß für eine Reise das Wetter gerade gut genug ist. Man nimmt da möglichst nur Dinge mit, die allen Stürmen standhalten. Leute, die sich mit einem nur notdürftig verpackten Pappkarton auf Reisen begeben, müssen immer Gefahr laufen, daß ihnen das Ding zerbricht, und sie zum Gaudium aller Mitreisenden auf irgendeinem Bahnhofsplatze blamiert stehen. Ein Mantel, der beim ersten Regen gleich zu einer Lada einläuft, ist für die Reise ebenso ungeeignet, wie Schuhe mit durchlöchernten Sohlen. Das Ergebnis solcher Vorfälle ist ein gequältes Schnupfen, viel Verger und noch obendrein der Spott der lieben Nachbarn.

Ein Reisender, der getrocknetes Seegras als ersten Kräftigungsmittel verkauft, wird ebenso rausgeworfen werden, wie jener Herr, der alles Blech für Nadelkäse anzubringen sucht.

Mit der Kunst aber ist es nicht anders. Ein schlechtes Theaterstück auf einer Gastspielreise ist für eine Schauspielertruppe dasselbe wie ein schlecht verpackter Pappkarton für einen Reisenden. Wo man sie auch hinstellen mag, überall machen sie eine unglückliche Figur. Und bei schlechtem Wetter oder unglücklichen Bühnenverhältnissen können beide nicht standhalten. Wenn also ein noch so berühmter Schauspieler oder Schauspielerin und ihr eigenes Ensemble mit einem unmöglichen Stück irgendwohin gehen, so kann es jedem Bewohner der betroffenen Stadt nur einmal passieren, solche Aufführung zu besuchen. Was Wunder, wenn eines Tages bei Gastspielen die Häuser dann leer bleiben, zumal die Preise ja noch der größeren Ausgaben wegen erhöht werden müssen.

Wenn wir nun einmal die von großen Gästen aufgeführten Stücke auf ihren Gehalt untersuchen, so können wir uns den Eindruck nicht erweichen, als ob nicht oft die Ansicht verbreitet sei, für die „Provinz“ sei das Schicksal gerade gut genug. Wir brauchen hier nur an das Gastspiel Käthe Dorsch und Harry Liedtke, an das von Vil Dagover und jetzt an das letzte von Henry Fort zu erinnern, um diese Meinung durch Tatsachen bestätigt zu finden. Der „Tovaritsch“, mit dem Kurt Göb und sein Ensemble hier gastierten, machte eine rühmliche Ausnahme. Somit erweisen die Stücke alle den Eindruck, nur im Hinblick auf die eine Rolle des berühmten Gastes ausgewählt zu sein. Was sonst inhaltlich an den Stücken ist, scheint kaum eine Rolle zu spielen. Wir wollen uns hier gar nicht den Schwierigkeiten verschließen, die die Auswahl eines Stückes für eine fahrende Schauspielertruppe macht. Man darf z. B. nicht zu viel Perio-

nen brauchen, weil die Reise dann zu teuer wird, auch darf das Stück an Ausstattung keine großen Anforderungen stellen, räumlich muß es auf jeder Bühne spielbar sein und was dergleichen ähnlichen Gründe mehr sind. Gott sei Dank ist unsere gesamte deutsche Bühnenliteratur nicht so arm, daß man Stücke, die diesen Anforderungen genügen, nicht in Fülle finden könnte. Statt dessen müssen wir immer wieder bei Gastspielen die Aufführung von Stücken erleben, die uns bitter enttäuschen und uns in jeder Hinsicht unbefriedigt lassen. Doch damit nicht genug. Gewöhnlich geben diese schwachen Stücke, in denen alles so an der Oberfläche hinplätschert, dem einzelnen Darsteller so wenig Gestaltungsmöglichkeiten, daß selbst ein großer Schauspieler nichts aus seiner Rolle machen kann, er seine Kräfte völlig ungenutzt einsetzt. Damit aber ist ein Gastspiel für den Zuschauer der nun mal eine besondere schauspielerische Leistung sehen will, um neue Vergleichsmöglichkeiten zu bekommen, völlig wertlos.

Hier sollte man langsam daran denken, welche Aufgabe dem deutschen Theater am Aufbau der Kultur zugeteilt ist, daß es da an einem Platz steht, der ihm solche Experimente nicht gestattet. Und, angenommen, es ist wirklich eine Glanzrolle in einem sonst unter dem Mittelmaß stehenden Stück. Auch damit kann sich der Zuschauer heute nicht mehr zufrieden geben. Denn, ein Theaterstück hat heute nicht mehr wegen einer oder einer paar guten Rollen gepieelt, sondern wegen seines ganzen Inhalts. Die Geistesarbeit eines Fallenberg ist ebenso von der Bühne verschwunden wie der Singang eines Wolff. Der Schauspieler soll wieder Menschen gestalten, sich nicht eine Rolle, grade so, wie es ihm paßt, zurechtmaachen. Der *art pour l'art*-Standpunkt ist auch für die Schauspielerkunst endgültig vorüber. Wir wollen heute nicht mehr künstlich gefonnene Schauspielerrollen und eines Komödianten willen, sondern Menschen darstellen, die sich über Gänkelei und Grimaltschneiderei erheben. Schauspielerkunst ist eine dienende Kunst, die das Werk des Dichters sichtbar machen soll.

Das Bühnenwerk muß aber dem nachschaffenden Künstler Menschen geben, in die es sich hineinzuversetzen und sie darzustellen lohnt. Deswegen sollte eine Bühne, die wieder im Begriff ist, ein deutsches Nationaltheater zu werden, auf alle mittelmäßige Jahrmärkte, auf alle Gassenhauer und Epigonenstücke grundsätzlich verzichten. Wir wollen uns doch immer vor Augen halten, daß nur die große gefonnene Dichtung das deutsche Theater zum Nationaltheater macht. Nicht die Darstellungen, die die große Jote haben das deutsche Theater und den auf ihm stehenden Schauspieler zu dem gemacht, was er heute ist, sondern die Werke unserer großen Dichter, die zu erheben und zu erschüttern vermögen. Und heute sollte es auch bei Gastspielen nicht so sein, daß man die Auswahl des Programms für die „Provinz“ auf die letzte Spur zurücknimmt. Diese „Provinz“ ist gar nicht so weit zurück und hat wohl ein Gefühl dafür, was man heute dem deutschen Volk auf dem Theater vorlegen soll. Der berühmte Dattel aus der Provinz geht heute auch nicht mehr mit seiner viel verklärteren perlengeschickten Weltanschauung in die Großstadt. Er ist auch der Meinung: So geht man nicht auf Reisen. Und mit dieser Meinung steht er gar nicht so allein.

Die Tonkünstler tagen in Weimar

Der Allgemeine Deutsche Musikverein teilt mit, daß die diesjährige 67. Tonkünstlerversammlung des Allgemeinen Deutschen Musikvereins vom 18. bis 19. Juni in Weimar stattfindet. Sie wird verbunden sein mit einer Gedenkfeier für Franz Liszt, den Gründer des Vereins. In den Aufführungen neuer deutscher Werke werden sich außer Weimar auch die Städte Jena und Eisenach beteiligen.

Das gute Gedeihen Eures Kindes

liegt Euch am Herzen. Müllers, gebt Euren Liebling deshalb

NESTLE KINDERNAHRUNG

Dieses Erzeugnis entspricht allen Anforderungen der „neuzzeitlichen Ernährungstheorie“ und wirkt durch seinen Gehalt an Nährsalzen und vitaminreichen Stoffen vorbeugend gegen die englische Krankheit (Rachitis). Ganz besonders eignet sich seine Verwendung in der Zeit der Entwöhnung.

Probierdose und Broschüre „Ratschläge eines Arztes für junge Mütter“ kostenlos und unverbindlich durch die Deutsche A. G. für NESTLE Erzeugnisse, Berlin-Tempelhof.



Copyright by Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart.

(7)
Das Mädchen hatte sich auf den nächsten Stuhl gesetzt. Nur auf die Kante. Die Lampe schien beiden voll ins Gesicht. Die Duftkerze der Kerze stand daneben, und so warf das Licht die Schatten dreier Köpfe an die Wand.
„Ja, nun ist er vorbei, der Böhn“, begann Tremel endlich.
„Ja“, nickte das Theresele.
„Und das Wetter auch, ein Glück, daß es so weit weg war“, fuhr der Lehrer fort.
„Das ist meist so, wenn der Böhn bläst. Aber halt kommt die Dozge. Bis dahin muß ich daheim sein.“
„Die Dozge?“ haunte Tremel.
„Aber das Theresele war jetzt in dem rechten Lauf.“
„Ich geh' fort auf den Mai, Herr Lehrer, in die Schweiz, da wollte ich Sie um den besten Weg fragen und den besten Ort. In den Hoteldienst. Der Herr Pfarrer will mir's doch nur ansprechen, denn die Mutter hat sich schon hinter ihn gekleidet. Und da bin ich zu Ihnen gekommen. Ich will nicht blind davonrennen.“
„Fort, ganz fort!“ kammelte Jakob Tremel.
„Wenn ich Stellung find', ganz ja.“
„Stellung? Aber muß es denn sein! Hier bist du — find Sie — ich Ihr —“
„Sagen Sie nur Theresele, Herr Lehrer“, unterbrach es ihn.
„Ja, Theresele! Und dann soll jeder Theresele sagen dürfen, wenn du kein freies Bauernkind mehr bist, sondern im Dienst stehst und jeder kommandiert, und du lebst für andere. Du mußt ganz aufgehen für andere und gebt um Lohn! Das gibst ja nicht! Theresele, ich bitte dich! Ja, ist es denn dir so verleidet hier oben, sag, Theresele?“
Er hatte immer rother und stehender gesprochen und streckte ihm die Hand über den Tisch entgegen, als wollte er sie fangen und halten.
„Ja, es ist mir verleidet, weil ich weiß, wie alles geht, wenn ich hier bleib'. Ich seh's vor mir vom ersten Tag, den ich zurückdenken kann, bis zum Grab unterm

Glockenturm. Ich hab' immer noch Zeit, heimzukommen, wenn ich in der Welt keinen besseren Weg find'.“
„Rein, Theresele. Wenn du keinen besseren Weg findest, ist es zu spät. Dann bist du auch hier nicht mehr daheim.“
„Ich bit' um die Auskunft, Herr Lehrer.“
„Da stand Jakob Tremel auf und holte den großen Schulstuhl und legte ihn auf den Tisch und fand auch ein Kursbüchlein, das stammte noch aus dem letzten Sommer und hatte ihn den Weg aus dem Unterland ins Hozental gewiesen. Die Lokomotive auf dem gelben Deckel schien einen Pfiff auszustoßen, als sich das Theresele mit glänzenden Augen darüber bückte, aber es war nur ein Puffen in der Lampe gewesen, die rot aufflackerte, als Tremel an die Kommode stieß.
Er schlug den Atlas auf und sie suchten das Hozental. Die Köpfe berührten sich fast, und Tremel wurde plötzlich wieder zum Schulmeister und verkniffte sich in die Falten des Gebirges, um das der Rhein seinen Bogen schlägt, um nach Norden ins Unterland den Weg zu gewinnen. Und er fand in einem braun schraffierten Fleckchen, durch das ein winziges schwarzes Schlinglein kroch, das Hozental. Dann suchten sie die Eisenbahnlinien, und das Theresele fuhr rasch und sicher mit dem Finger den richtigen Weg und erreichte plötzlich die Landesgrenze.
Nun wendeten sie einige Blätter und kamen in die Schweiz.
„Muß es gerade die Schweiz sein?“ fragte Tremel.
„Es gibt doch so viele Hotells und Kurorte bei uns.“
„Aber das Theresele war schon mit dem Zeigefinger ins gebirgige Land geraten und las: „Viel, Olten, Bern, Lausanne.“
Als es hier ankam und den weissen Namen der Stadt deutlich ansprach, wurde es Jakob angst und bange, es möchte noch nach Gené und auf einem anderen Blatt nach Paris oderizza fahren, und er rief:
„Aber Theresele, dann doch lieber in die deutsche Schweiz, du bist ja mitten im Weisland!“

Theater-Führer

Richelieu Kardinalherzog von Frankreich Von P. J. Cremers

1. Akt: Der Aufstieg Richelieus vom Abstammung eines kleinen Provinzadelichlechts zum Kardinal Ludwigs XIII. wird begleitet von einem lebenslangen Kampf gegen eine Welt von Feinden und Meidern. Die tödlichsten Feinde Richelieus sind die Gemahlin Ludwigs XIII., Königin Anna von Österreich, die Gemahlin Ludwigs XIII., verlorst eine der letzten großartigen Intrigen, mit dem Ziel, Richelieu zu stürzen. Sie unterliegt. Der Sieger ist Richelieu, dessen Machtstellung seit dieser Stunde unumstößlich ist.

2. Akt: Die Niederlage Annas rufen gegen die erdrückende Macht des Kardinals ein Komplott von Politikern auf den Plan, an deren Spitze der junge Günstling und Hofmarschall Ludwigs XIII., Marquis de Cinqmars, tritt. Ein geheimes, landesverräterisches Bündnis verbindet die Verschwörer mit Spanien, dem Erzfeinde Frankreichs. Außenpolitische Schwierigkeiten, auf die Richelieu möglichst aufmerksam sein muß, geben ihnen den erwünschten Anlaß, ihre Schritte vorwärts zu treiben.

3. Akt: Richelieus Feinde scheinen die Oberhand zu gewinnen. Frankreichs militärische und politische Situation ist aufs ärgste bedroht. Der König gerät immer mehr in den Einflußbereich der aus ehrgeizigen Hoffnungen, mangelhaften Parlamentarier und reaktionärem Adel bestehenden Gegner Richelieus. Herr Haupt, Cinqmars, umgibt mit immer hineingeworfener Freundschaft den König. Richelieu bricht förmlich unter der Last dieser Ereignisse fast zusammen; aber schnell überwindet er alle Schwächen, und größer denn je entfaltet sich der Geist und die Kraft seines Genies zum gelammten Angriff auf die Allmacht Spaniens.

4. Akt: Cinqmars wagt ein Spiel auf Leben und Tod. Eine letzte Hilfe glaubt er in der Siehe zu Marie Madeleine, Richelieus Nichte, gefunden zu haben, die wie kein anderer Mensch am Hofe bisher dem Herzen des Kardinals nahe stand.

Mitten in eine Schauspielszene Mollers, die der König zum Vergnügen des Hofes bezieht, tritt Richelieu mit der Siegesbotschaft von der Vernichtung der spanischen Seemacht. Als Cinqmars erfährt, daß sein Mitterverworener Kontrahent gegen ihn, greift er aller menschlichen Güte Richelieus tragend am Dolch — und trifft nur einen eisernen Schutzpanzer und nicht den großen gebähten Mann.

5. Akt: Der Kampf zwischen König und Kardinal um das Leben des Cinqmars enthält die erschütternden Tiefen in den Seelen dieser beiden Menschen. Ein Mann wie Richelieu, der sein Leben lang nur der Größe der Nation, nur der Macht und Herrlichkeit Frankreichs gedient hat, muß den Tod aller Verräter fordern. Der König opfert den Freund, wie er alles akzeptiert hat. Und er tut mehr als dies. Er verzicht seine eigene Einseitigkeit und erkennt hinter der unberechneten Härte des Charakters am ermittelten den inneren Sinn von Richelieus Werk; dieser Mann hat nichts für sich getan — aber alles für das Vaterland.

Mehr freiwilliger Instrumentalunterricht

Die günstigen Erfahrungen, die man in mehreren bayerischen Städten mit der Einrichtung freiwilligen Gruppenunterrichts in Instrumentalmusik an den Volksschulen gemacht hat, haben infolge einer Anregung der Sachverständigenausschüsse und des Reichsverbandes der Musiklehrer, daß durch das bayerische Staatsministerium in einer Anzahl von Volksschulen musikalisch besonders interessierte Lehrer als Musikfahnen angestellt werden, um den freiwilligen Instrumentalunterricht durch private Musiklehrer möglichst zu fördern. Auch die Gemeinden sollen diesen Unterricht, der an den Volksschulen voranschritt mit dem Anfang des neuen Schuljahres beginnt, tunlichst unterstützen.

WIR HÖREN IM RUNDFUNK

| REICHSENDER STUTTGART | | | | | |
|------------------------------------|---|--|---|---|---|
| Sonntag 16. Febr. | 6.00 Hofkonzert. 8.00 Zeit. Wetter. 8.45 Sonntagsfest (Kinder). 9.00 „Freiwillige“ musikalische Winterreise. 10.00 „Kom. Eden unterer Berufsamt“. | 10.30 Violoncelli nordischer. 11.00 Unterhaltungsprogramm. Tanzmusik aus Germ. IV. Olympische Winterpiele 1936, 11. Tag. 11.30 „Kom. Eden unterer Berufsamt“. 12.00 Sonntagsfest (Kinder). 12.30 „Freiwillige“ musikalische Winterreise. 13.00 „Kom. Eden unterer Berufsamt“. | 13.00 Unterhaltungsprogramm. „Winterreise am Fenster.“ 13.30 „Rach im Unterland.“ 14.00 „Für dich, Bauer!“ 14.30 Schloßkonzert. 15.00 Wetter, Nachrichten. 15.30 „Aktion von 2 bis 3.“ | 16.00 Sonntagsfest (Kinder). 17.45 „Das Dreien gleich dem Würfelspiel.“ 18.00 „Freiwillige“ musikalische Winterreise. 19.45 „Grafisch“ feierabendlich. | 19.00 Sportbericht. 19.15 „Der Abendbogen raus!“ 19.30 „Die andere Seite.“ 21.00 Wetterbericht. 22.00 Nachrichten, Wetter, Sport. 22.30 „B. B. Montag.“ 23.00 „Wir bitten zum Tanz.“ 24.00—2.00 „Das Paradies und die Welt.“ |

| DEUTSCHLANDSENDER | | | | | |
|------------------------------------|--|--|--|---|--|
| Sonntag 16. Febr. | 6.00 Hofkonzert. 8.00 Der Bauer spricht — Der Bauer hört. 9.00 Sonntagsfest ohne Szenen. 10.00 Morgenfeier der Dittler. | 11.00 Musikal. Kurzwelt. 11.30 Unterhaltungsprogramm. 12.00 Schloßkonzert IV. Olympische Winterpiele 1936. | 13.00 Nachrichten. 14.00 Wetter, Nachrichten. 15.00 „Für dich, Bauer!“ 15.30 Schloßkonzert. 16.00 Wetter, Nachrichten. 16.30 Musik am Nachmittag. | 18.00 „Guten Abend, guten Abend, für Sie, um die Welt.“ 18.20 „Vorbereit' Er's nur und her! Er einmal.“ 18.35 Das Bühnenprogramm des Reichsdeutscher Musikvereins. 18.45 „Grafisch“ feierabendlich. 19.00 Und jetzt ist Feierabend! | 19.00 Nachrichten. 19.15 „Der Abendbogen raus!“ 19.30 „Die andere Seite.“ 21.00 Wetterbericht. 22.00 Nachrichten, Wetter, Sport. 22.30 „B. B. Montag.“ 23.00 „Wir bitten zum Tanz.“ 24.00—2.00 „Das Paradies und die Welt.“ |

Und er rief ihr nach Basel zurückzuführen, und als sie hier nicht bleiben wollte, weil ihr das nicht paßte, warum, wußte sie nicht, da ergriff er ihre Hand und leitete den Zeigefinger auf der nächsten Straße weiter.
Schon bei der ersten Station stieg das Theresele: Rheinfelden! Der Finger hielt still. Die beiden Hände, die zusammen auf die Reife gegangen waren, lagen friedlich auf dem bunten Matt. Das Theresele ließ es achtlos gelassen, daß Jakob Tremel ihre warmen Finger enger umschloß.
Rheinfelden! Im letzten Sommer war eine Familie im „Adler“ gewesen, die hatte vorher in Rheinfelden die Solbäder gebraucht. Die Frau und die beiden Kinder. Und die hatten von dem großen Hotel erzählt, das am Rhein liegt, mit Wärdern und einem großen Lustgarten und einer eigenen Musikkapelle. Das Theresele erinnerte sich alles dessen. Und er hörte es nicht im Zusammenhange dieser Erinnerungen, er hatte ihre Hand sanft in seine beiden Hände genommen und sah ihr in das junge, schöne Gesicht, in dem sich jetzt ein froher, kühner Wille spiegelte.
„Aber wie fuhr ich denn da, Herr Lehrer? Erst mit der Post, das weiß ich. Ich fuhr aber erst unterwegs auf. Nicht schon hier vor dem „Adler“. Und wie komm' ich dann weiter?“
„Theresele!“
Er hielt die Hand, die schon nach dem Kursbüchlein suchte, verzweifelt fest.
„Ja, was ist Ihnen denn?“
„Es laute leise in seinem Reisefieber, das Theresele.“
Da gab er ihre Hand frei und half ihr die Jügel führen. Er schrieb ihr alles auf.
Unterbreiten hatte das Theresele einen zweiten, zierlich aus Eisenblech geformten, kleineren Globus ergriffen, der als Schmuck auf dem Tisch stand und heinahe heruntergefallen wäre, als sie den Atlas wälzte. Es bemerkte die mit feinen bunten Farblinien bedeckte Weltkarte, die sich auf dem Vorblatt aus Ebenholz drehte und die Größe eines Apfels hatte.
Nun hatte Jakob die Fahrzeiten herausgeschrieben. Er reichte ihr den Zettel. Sie stellte das geographische Spielzeug hin und schob den Zettel ins Wieder.
„Das ist mein erster Liebesbrief“, sprach sie lachend.
Aber kaum hatte sie die Worte gesprochen, da war es um Jakob Tremel geschehen.
Er sprang auf und schob den Tisch, der auf Röllchen lief, beiseite, und faßte das Mädchen sich noch erheben können, da schlug er schon die Arme um sie und drückte sie an sich und ludte ihren Mund, ihr Gesicht, ihr Ohr und rief mit unmerklicher Stimme:
„Ach Gott, daß ich ja alles Unsihl! Du darfst ja nicht

fort, Theresele! Ich laß dich nicht fort! Ich hab' dich ja so lieb! Du sprichst du's denn nicht, wie lieb ich dich hab'?“
Und ehe das Theresele Strohdorf wußte, wie ihm geschah, küßte er es mit heißen, zuckenden Lippen und entzündete sich an diesem Kuß noch heftiger, so daß er es noch stürmischer bedrängte und noch feister in die Arme schloß.
Da packte das Mädchen ein wilder Jünglingszorn. Es spürte, wie ein seltames süßes Feuer in ihm selbst aufglimmte, aber sein Zorn war größer, und heftiger strebte es aus der Umarmung, und als ihm dies nicht mit Abwehren und Zeren und Wehrdrängen gelang, da umschlang es den Jüngling mit starken Armen, und es begann ein gemaltes Ringen. Denn auch er erwachte jetzt um Zorn und wollte nicht erliegen, nachdem er den Augenblick verkannt hatte, freiwillig von ihr zu lassen.
Sie rangen nicht, weil er sie zur Liebe zwingen wollte, es war ein trotziges Schaffen der Kräfte, ein wildes Spiel, ein heißes Streiten.
Jakob Tremel war schmählich, und seine schmache Brust arbeitete heftig, aber er rang mit ihr wie ein Held.
Das Theresele aber hatte ihm die Arme um den Hals geschlagen, und sie stemmten die Schenkel gegeneinander. Er bemühte sich, sie in die Knie zu drücken und ihre Schultern vornüberbiegend, hing er schwer an ihr, den Zug seiner Arme an ihrem Nacken, um sie zu Fall zu bringen.
Sie aber suchte ihn von der Erde zu heben und preßte ihn an sich, die Hände hinter seinem Rücken ineinander verhängen und die Füße fest auf den Boden tretend.
Hin und her bogen sie die geschmeidigen Leiber, Stumm, in leidenschaftlichem Kampfe.
Das Theresele gebrauchte nicht die Nägel und nicht die Zähne, wie sonst Weiberart, schlug nicht und stieß nicht, sondern rang mit ihm in enger Umarmung, die und ihr heißer Atem milderte sich, die Stühle wichen, die Lampe schwankte, bis das Theresele den Jakob in einem wilden Anlauf vom Boden losriß, ihn noch feister an sich preßte und dann nach zwei schweren Schritten schwachenden Tragens hinstürzte und auf das schmale Bett.
Er riß das Mädchen noch mit sich herab, aber als er sich bemüht wurde, wo sie zu Fall gekommen waren, löste er die Arme plötzlich und gab sie frei. Er lag mit geschlossenen Augen, blaß und leuchtend, mit zuckendem Flambärgchen und zerrwundenem Haar.
Noch einen Blick warf das Theresele auf ihn, einen letzten, heinahe mitleidigen Blick, dann eilte es hinaus, Stumm, mit brennenden Wangen und zitternden Armen. Es huschte über den Gang und tastete die Treppe hinunter.
(Fortsetzung folgt.)

Vierfacher Schwedischer Sieg

Das Ergebnis des 50-Kilometer-Langlaufes - Norwegen fällt zurück - Wieder ein Eisbehe bester Mitteleuropäer - Die Deutschen im Hinterfeld

(Drahtbericht unseres nach Garmisch-Partenkirchen entsandten Sportkorrespondenten)

Garmisch-Partenkirchen, 15. Febr. Zu einem Erfolg, wie er auf den diesjährigen Olympischen Winterspielen wohl einzig dasteht, kam die schwedische Nation am Samstag im 50-Km.-Eisbehe-Langlauf. Waren es im Jahre 1924 in Chamoni die Norweger, die diese Strecke beherrschten, so siegten schon einmal 1928 drei Schweden in St. Moritz, während 1932 die Finnen zwei ihrer Leute auf die Siegesplätze in Lake Placid brachten. Alles aber wurde überboten durch die heutige Leistung der Schweden.

Vier Schweden am Start, vier Schweden als Sieger vor allen anderen Ländern.

Das ist eine Leistung, zu der man die bescheidenen Schweden nur beglückwünschen kann. Und wie wurde dieser Sieg errungen! Von Anfang an liefen die weißgekleideten Langläufer ein Tempo, das selbst die besten Finnen und Norweger nicht einhalten konnten. Man kann fast sagen, daß nach einer halben Stunde bereits der schwedische Sieg schon selbstverständlich war. Die Finnen konnten noch

Kapelle vertriebt den langsam auf 5000 anwachsenden Zuschauern, unter ihnen auch der schwedische Kronprinz, die Zeit, denn zu sehen gibt es nichts Besonderes. Jeder einzelne Läufer wird von seinen Landsleuten wieder liebevoll umjost, ehe er sich auf die so schwere Strecke begibt.

Die Deutschen werden selbstverständlich bei ihrem Hinausfahren aus dem Stadion besonders reichlich mit Beifall bedacht. Manches „Eis Heil“ schwingt ihnen auch auf der Strecke entgegen. Kaum ist der letzte Läufer fort, da sind auch schon die ersten Streckenmeldungen da.

Bei Kontrolle 1

Wifström-Schweden, als Vierter gestartet, ist als Erster durch und passiert in ganz hervorragender Zeit. Und dann folgen die Läufer Schlag auf Schlag. Schon jetzt, nach knappen 18 Kilometern, hat sich eine nordische Spitzengruppe herausgebildet, an die höchstens noch ein Italiener oder ein Tscheche herangerät. Die Deutschen sind im Hinterfeld verschwunden. Der sehr spät gestartete Schwede Wiklund liegt schon zeitlich an der Spitze vor seinem Landsmann Englund und dem Finnen Karpinnen. Die Kontrolle meldet leider auch die Aufgabe des Tschechen Mihalak, dem in einer Abfahrt der Stock brach. Im Mittelfeld entspinnen sich noch einige harte Kämpfe. Doch dann sieht man auf der Strecke immer wieder das gleiche Bild; wie ein Nordländer an seinen Vorderläufern ohne Kampf vorbeikommt. Ein kurzes „Wahntrei“, und kameradschaftlich läßt jeder den Besseren passieren. Während noch die letzten beim Kilometer 18 herum laufen, kommen schon die Meldungen von der Spitze bei Kilometer 18. Die Schweden gehen immer überlegen in Führung. Jeder derartigen Meldung folgt im Stadion bei der zahlreichen schwedischen Anhängerschaft ein begeistertes Hallo.

Nach 24 Kilometern

Die ersten Läufer haben bereits die Hälfte der Strecke hinter sich. Durchwegs machen sie noch einen sehr frischen Eindruck. Bei der Kontrolle nach Kilometer 24 führt immer noch klar Wiklund-Schweden. Der Schwede hat bereits eine ganze Reihe seiner Vordermänner überholt. Ihm folgen seine Landsleute Englund und Wifström und Bergström. Die später siegreichen Schweden sind bereits sämtlich in Front. Der Norweger Luft kommt mit der fünfbesten Zeit durch, vor dem Finnen Karpinnen und dem Italiener Demes, der hier ganz ausgezeichnet im Rennen liegt, später aber langsamer wird und dann stark zurückfällt. An die Verpflegungsstellen geht ab und zu einer der Läufer für ganz kurze Zeit, ein kleiner Schlud — meistens ein Getränk aus Traubensaft oder Frucht nehmen sie zu sich — und gehen dann weiter. Sonne und frische Temperatur haben an den sonnbeschienenen Abhängen fast allen Schnee gefressen. Selbstverständlich macht sich dies auch mehr und mehr in der Loipe bemerkbar. Bei der anliegenden Strecke wird jetzt durch schärferen Schnee den Läufern eine neue Anstrengung aufgebürdet.

Am Ziel

Im Stadion ist die Menge bereits größer geworden. Längs der letzten 50 Meter hat der Film sich eine Bahn gebaut, um auf einem primitiven Karren später neben den Läufern herzufahren und ihre Schlussschritte festzuhalten. Nun meldet man die Ersten. Vollkommen frisch und lächelnd kommt Englund-Schweden nach 3:33,21 Stunden ins Ziel. Lauter Jubel seiner begeisterten Landsleute und Freude auf dem Gesicht des dem hervorragenden Laufen seiner Kameraden erfährt. Naturverbunden, als er von seiner glänzenden Leistung und von der letzten Kontrolle wird bereits gemeldet, daß Wiklund noch schneller ist und voraussichtlich, wenn nicht irgendein Unglück passiert, siegen wird und die goldene Medaille erringt, denn kein anderer hat auch nur im entferntesten die gleichen Durchgangzeiten wie Wiklund. Inzwischen kommt der Jugoslawe Smolei, der sich ganz ausgezeichnet gehalten hat. Als Fünftler ist der Schwede Bergström da, und bald hat man errechnet, daß Schweden auch den vierten Platz befechten wird. Die beiden Finnen Heitkinen, Frans und Kalle folgen dicht hintereinander. Frans Heitkinen ist eine vorzügliche Zeit gelaufen, während Kalle mit sich selbst nicht ganz zufrieden scheint.

Als achter ist Wiklund da. Begeistert begrüßt ihn die inzwischen immer mehr gewachsene Besucherschar. Das ist der Sieger!

Nach ihm folgen der Italiener Raibacher, der im letzten Teil der Strecke bemerkt, daß er noch genügend Meilen hatte, um als bester Italiener nach vorn zu kommen. Einer nach dem andern lief nun ein. Als und zu gibt es noch einen scharfen Kampf auf den letzten hundert Metern bis ins Ziel hinein. Jeder wird durch den Jubel der Kapelle begrüßt. Aber es dauert sehr lange, bis der erste Deutsche kommt. Es ist Josef Ponn, der auf dem letzten Kilometer Marx überholt hat und ihn nun ins Stadion führt. Wenig später kommen auch Geißler und Wörndle. Wörndle hat die beste Zeit der Deutschen gelaufen, doch ist seine Zeit insgesamt so schwach, daß sie nur zu einem 24. Platz reicht. Etwa in der Mitte der Strecke hatte der Norweger Samuelshang wegen Verletzung aufgegeben. Von 38 Gestarteten kamen 34 ins Ziel. Der letzte der Einkommenen brauchte genau eine Stunde mehr als der erste Schwede. Aber auch seine Leistung (50 Kilometer in 4 1/2 Stunden) ist noch ausgezeichnet.

Die Ergebnisse:

1. Wiklund-Schweden 3:30,11
2. Wifström-Schweden 3:33,20
3. Englund-Schweden 3:34,10
4. Bergström-Schweden 3:35,50
5. Karpinnen-Finnland 3:39,32
6. Luft-Norwegen 3:41,38
7. Heitkinen Frans-Finnland 3:42,44
8. Heitkinen Kalle-Finnland 3:44,14
9. Smolei-Jugoslawen 3:47,40
10. Ponn-Deutschland 3:50,14
11. Demes-Norwegen 3:50,37
12. Raibacher-Italien 3:53,08
13. Heitkinen Frans-Finnland 3:54,25
14. Wörndle-Deutschland 4:03,33
15. Geißler-Deutschland 4:06,44
16. Ponn-Deutschland 4:13,12
17. Samuelshang-Deutschland 4:25,48



Sonja Henie, die unerreichte Meisterin, in ihrer Kür Aufnahme: Schürer

Tänzerinnen auf dem Eise

Sonja Henie unerreich! - Die Engländerin Colledge Zweite

(Drahtbericht unseres nach Garmisch-Partenkirchen entsandten Sportkorrespondenten)

Garmisch-Partenkirchen, 15. Febr. Es ist in Garmisch-Partenkirchen schon viel für und gegen das Kunstlaufen gesagt und geschrieben worden, und doch wäre es so leicht, alles unter einen Hut zu bringen. Die Formel heißt: Der Kunstlauf ist weniger Kunst, als Kunst, eine Kunst, die manchmal die Grenze der zufälligen Kunst überschreitet, aber doch heute, geboten von den besten Kunstläuferinnen der Welt, jedes künstlerische Auge entzücken muß. In der selbstverständlichen brechend vollen Kunstlaufbahn trat am Samstagmorgen 24 Teilnehmerinnen an. Nachdem man diesen Königinnen des Eises bei der Pflicht das Leben besonders schwer machte, indem man von ihnen eine mathematisch genaue Aufzeichnung verlangte, können sie jetzt das bieten, was sie selbst wollen und was ihnen liegt. Und so tanzten sie jede ihre fünf Minuten nach selbstgewählter Musik über die große Eisfläche.

Das Publikum kommt aus dem Staunen gar nicht mehr heraus. Der Beifall reißt nicht ab.

Ist es nicht schade, hier nach Punkten zu werten? Sind nicht alle diese reizenden Gesichter, die dort unten vor unseren Augen auf dem Eise tanzen, wert, Siegerin genannt zu werden? Nicht nur Siegerinnen im Kampf um das Gleichgewicht auf dem Eis, sondern Siegerinnen in ihrer Kunst, den Zuschauern zu gefallen.

Die strenge olympische Regel fordert aber: Siegerinnen und Besiegte. Und so wollen wir unseren Blick abwenden von den herrlichen Modellschöpfungen, die dort getragen werden, wollen die einschmeichelnde Musik des Tangos, Walzers usw. aus unserem Ohr streichen und wollen richten genau nach den Regeln des Sports, wie sich der Kunstlauf nennt. Eigentlich schade, dieses Richteramt, das ja auch wir von der Presse einnehmen. Dort unten aber stehen die sieben Richter, die uns wahrens Richter vortragen. Unbeeinflusst von allen Reizen der Persönlichkeit und ihrer Kleidung schauen sie streng darnach, welcher Bozen nicht ganz rund wurde, welcher Sprung etwas holprig war und welcher Lauf nicht genau mit der Musik harmonierte. Heute wollen wir diese Männer — kalt bis ans Herz hinan, nicht um ihr Amt beneiden.

Eine geschickte Startfolge brachte im Damenkunstlaufen die vielfache norwegische Meisterin Sonja Henie als letzte auf das Eis.

Ihre Leistungen waren auch eine Steigerung gegen alles vorhergehende. In einem wunderbaren lila Kleid tanzte sie nach moderner Musik. Die Vollendung selbst! Und so siegte sie mit Abstand vor allen anderen Konkurrentinnen. Der Beifall wollte kein Ende nehmen. Rund 100 Photographen waren tätig, um diese Königin der Eisköniginnen festzuhalten. Ihr am nächsten kam die Eng-

länderin Magdalen Colledge, die ein fabelhaftes Programm zeigte. Es fehlte ihr nur noch eine Kleinigkeit zur Vollendung der Henie. Die Colledge ist schon seit langem die größte Konkurrentin der Norwegerin, und es wird bestimmt die Zeit kommen, wo sie sich auf die gleiche Höhe schaffte, wie die Weltmeisterin sie heute zeigte. An dritter Stelle kommt die Schwedin Vivi-Anne Sulén. Auch sie war ganz vorzüglich auf dem Eise, doch nicht mehr die Klasse der beiden ersten. Unter den folgenden Bewerberinnen konnte man kaum einen Unterschied finden. Die Belgierin Violette Landbed platzierte sich mit leichtem Vorsprung vor der Amerikanerin Bindsonn, der Österreicherinnen Stenuß und Ruzinger und der Deutschen Viktoria Bindpainter. Die Deutsche hatte das Pech, bei ihrer sehr schönen Vorführung zu fallen. Sie fand sich aber sehr schnell wieder und zeigte ihr befahrigtes gutes Programm.

Ergebnisse:

| | Platz | Punkte |
|-------------------------------|-------|--------|
| 1. Sonja Henie - Norwegen | 7,5 | 424,5 |
| 2. Colledge - England | 13,5 | 418,1 |
| 3. Sulen - Schweden | 28 | 394,7 |
| 4. Landbed - Belgien | 32 | 393,3 |
| 5. Bindsonn - Amerika | 39 | 388,7 |
| 6. Stenuß - Österreich | 40 | 387,6 |
| 7. Ruzinger - Österreich | 49 | 381,8 |
| 8. Bindpaintner - Deutschland | 51 | 381,4 |

Wie die Punktzahlen der letzten sechs Genannten schon zeigen, lagen die Bewerberinnen nur um ein geringes auseinander, und man muß es schon dem geschulten Auge der Richter überlassen, hier einen Unterschied festzustellen. Die junge Japanerin Shuko Inada konnte sich als Dritte in dem starken Feld sehr gut halten. Die übrigen Deutschen waren, wie bekannt, nicht zum Eiskunstlauf angetreten.

Wie stehen die Länder?

In der inoffiziellen Länderwertung haben sich durch die Entscheidungen der beiden letzten Tage große Verschiebungen ergeben. Schweden und Finnland sind stark aufgerückt, ebenso USA. Die Liste bietet nach dem neuesten Stande folgendes Bild:

Norwegen 86 Punkte, Deutschland 46 Punkte, Schweden und Finnland je 37 Punkte, USA 28 1/2 Punkte, Österreich 26 1/2 Punkte, Schweiz 20 Punkte, England 12 Punkte, Belgien 5 Punkte, Holland, Frankreich, Tschechien und Kanada je 4 Punkte, Japan und Italien je 3 Punkte.

Die Grundlage der Punktzahl lautet: 1. Platz 7 Punkte, 2. Platz 5 Punkte, 3. Platz 4 Punkte, 4. Platz 3 Punkte, 5. Platz 2 Punkte und 6. Platz 1 Punkt.



Der dreifache Olympiasieger

Von 1924 bis 1932 gewann durch seine Siege im Eiskunstlaufen drei goldene Medaillen und erreichte dadurch den Rekord seines großen Landsmannes, des Estländers Thorei Berg, vom Jahre 1924 Aufnahme: Schürer

einigermassen Schritt halten, während von den Norwegern nur einer unter die ersten zehn kam. Allerdings mußte ein Norweger nach der halben Strecke wegen Armverletzung infolge Sturzes aufgeben. Lange Zeit lagen die Italiener sehr gut im Rennen, während im ersten Teil der Strecke die Tschechen das Pech hatten, einen ihrer Besten durch Aufgabe infolge Sturzes zu verlieren. Zum Schluß aber erwies sich doch ein Tscheche als der beste Mitteleuropäer und errang den neunten Platz, dicht gefolgt von einem Jugoslawen, während die Italiener erst den dreizehnten Platz durch den Läufer mit dem deutschen Namen Raibacher erringen konnten. Und dahinter folgt ein großes Feld. Die Deutschen konnten die Strecke nur in mäßigen Zeiten hinter sich bringen.

Der „Eis-Marathon“

Eine furchtbare Strecke, diese 50 Km. für die Skiläufer. Einzig vergleichbar mit dem Marathonlauf der Leichtathleten und doch ist er noch schwerer, da ja hier jeder einzeln läuft und nur einen Gegner neben sich hat, die Uhr. Und dazu geht es in dauerndem Auf und Ab. Die in Garmisch-Partenkirchen ausgewählte Strecke ist äußerst abwechslungsreich ausgelegt. Bis zum 7. Kilometer gilt es, gleich auf eine Höhe von 1000 Metern (800 Meter über Start) hinaufzuleitern, eine harte Anfangsarbeit. Weiter läuft es dann bis Kilometer 13 in dauernden Wellen auf und ab bis auf 800 Meter hinunter, um dann wieder, stark steigend, die 1000 Meter zu erreichen (Kilometer 16). In dieser Höhe, bei öfteren kleineren Abfahrten und wieder Kletterpartien geht es weiter bis Kilometer 27. Nun nochmals hart steigend; wir sind bei Kilometer 28, dem höchsten Punkt (1100 Meter). Jetzt neigt sich die Strecke mehr und mehr, allerdings wechselt sie mit harten Anstiegen und kürzeren Abfahrten bis hin zum Ziel im Ski-Stadion. Die Strecke ist überall da, wo Stürze vorkommen können, mit Sanitätsstationen und -kräften reichlich versehen.

Am Start

Morgens, um 8 Uhr, sind es nur wenige, die dem Start beizohnen. Auf die Minute pünktlich geht der erste Mann ab, und nun folgen 35 weitere Läufer von elf Nationen. 9 Mann blieben dem Start fern. Eine Militär-

Der Kälte zum Trotz  **Union Briketts**

Das badische Land

Badische Landschaft im Wort

Ausbau des Scheffel-Museums in Karlsruhe zum Badischen Dichter-Museum

Mit der Feier zum 110. Geburtstag Josef Viktor von Scheffels konnte der Scheffelbund noch eine zweite Feier begehen, nämlich die Eröffnung des zum Badischen Dichter-Museum erweiterten Scheffel-Museums. In einer Unterredung mit Dr. Siegrist, dem Leiter des Scheffel-Museums, konnte ein Mitglied unserer Schriftleitung über den Zweck und die Aufgaben des erweiterten Museums informieren.

Das Scheffel-Museum in seiner bisherigen Form ist vielen unserer Leser bekannt. Es zeigte in anschaulicher Weise die verschiedenen Stadien aus Leben und Schaffen eines Dichters, der aus der badischen Landschaft und ihrer Menschen heraus gestaltet hat, der die Geschichte dieses so mannigfaltig geformten Landes wieder lebendig werden ließ. Eine Schau, die eindringlich genug zeigte, wie sehr gerade die Landschaft Badens mit deutschem Schrifttum und Dichtung zusammenhängt. Es war also nur ein folgerichtiger Schritt, wenn der Scheffelbund daran ging, das Museum gerade aus der Landschaft heraus zu einem badischen Dichter-Museum zu erweitern. Dichter und Dichtung, soweit sie der Landschaft zugehören, sollen bildlich anschaulich gemacht werden. Die Charaktere der verschiedenen Landschaftsgruppen Badens in künstlerischen Darstellungen, möglichst auch aus verschiedenen Zeiten, vorzuführen, ist ein zu sich schon reizvolle, bisher noch nicht in Ansehung genommene Aufgabe. Nun lassen die ungewöhnlich bedeutungsvollen dichterischen Geschehnisse auf badischem Boden, die für die Richtung der literarischen Entwicklung Deutschlands damals ausschlaggebend waren — wir erinnern nur an die Heidelberger Romantik — auf solcher Grundlage gewiss eine Ausstellung aufbauen, die die Einzigartigkeit bloßer Handschriftenansammlungen verweidet.

Der Plan des Badischen Dichtermuseums ist auf dem Gedanken aufgebaut, die Kraft der Landschaft in doppelter Weise sichtbar zu machen. Im Handeln der in ihr geborenen Menschen und auch in der Anziehungskraft auf die Menschen draußen. Es handelt sich also darum, Dichter und Dichtung zu zeigen, die in Baden aus dem Lebensboden entstanden, und das Leben jener Dichter, für deren Schaffen die badische Landschaft von Bedeutung war.

Wird so der Gesichtspunkt der Landschaft in den Vordergrund gestellt, dann ist der Grundriß der musealen Anordnung für Baden in folgenden Landschaftsgruppen gegeben: Badensee, Schwarzwald und Breisgau, Karlsruhe, Kraichgau, Heidelberg und Neckar, Mannheim und das nördliche Baden.

Jede Abteilung erhält ihren geschichtlichen Aufbau bis in die heutigen Tage. Es ist selbstverständlich, daß durch diese Anordnung die Grenzen des heutigen Landes Baden in der geschichtlichen Darstellung da und dort überschritten werden müssen. Aber gerade dadurch werden auch die Zusammenhänge mit der allgemeinen deutschen Dichtung überhaupt klar.



Aufnahme: August Rahn, Karlsruhe
Viktor Scheffel mit seinem Sohn
Eine bisher un veröffentlichte Aufnahme

Nun ist also das Badische Dichter-Museum in seinen Anfängen aufgebaut. Worte und Bilder bekannter Namen lassen sinnvoller Weise Einblick in das Leben und Schaffen dieser Männer und in das Leben ihrer Zeit gewinnen.

Schon eine ansehnliche Sammlung an Bildern, Handschriften, Erdrunde usw. besitzt der Scheffelbund. Es steht in diesem nicht geringen Anfang eine Unsumme an Arbeit und Liebe zur Sache. Erforderlich wird zum Ausbau noch sein, daß die Volksgenossen ihr Interesse dieser Ausstellung nicht verjagen und nach Möglichkeit auch ihrerseits zum Aufbau beitragen. Es sind noch manche Schätze in Privatbesitz vergraben, die dort nicht einmal die richtige Beachtung finden, die aber im Rahmen des Museums Heimatliebe, Liebe zum Volkstum und zu den kulturellen Strömungen des deutschen Volkes wecken werden. Denn der Ausbau des Deutschen Scheffel-Museums zum Badischen Dichter-Museum ist bestimmt als wichtiger Dienst im Sinne der Erhaltung und Vermittlung deutschen Kulturgutes zu werten.

Baden-Badens großes Jahr

Im Zeichen der olympischen Ringe — Hotel „Mehmer“ im neuen Gewand

(Eigener Bericht des „Führer“)

Baden-Baden, 15. Febr. Wohl selten hat eine Sitzung der Baden-Badener Gemeindevertretung ein ähnlich hoffnungsvolles Bild von der Zukunft Baden-Badens zu vermitteln vermocht, wie die Sitzung der Ratsherren am vergangenen Freitag. Gewiß, Baden-Baden hat unerhörte schwere Zeiten hinter sich, Zeiten, von denen man sich — auch wenn man die allgemeine Not der Vergangenheit dabei im Auge hatte — nur wundern kann, daß diese Stadt, deren drückende Spitemischuldenlast im schroffen Gegensatz zu den ihr als führendes Bad des deutschen Südens zur Bewältigung gestellten Aufgaben steht, nicht ihnen erlegen ist. Daß für Baden-Baden die Machtergreifung durch den Nationalsozialismus im wahrsten Sinne des Wortes Rettung in letzter Stunde brachte, das haben wir wiederholt begründet.

Das Jahr 1936 wird diese Wiedergeburt Baden-Badens nach außen hin so eindrucksvoll dokumentieren, wird — im Zeichen der olympischen Ringe — Baden-Baden eine derartige Fülle sportlich und gesellschaftlich denkwürdiger Veranstaltungen begeben, daß man später einmal von diesem Jahr als dem Marzstein sprechen wird, der an den Beginn einer neuen Glanzzeit gestellt wurde.

Außerhalb des zu Beginn des Jahres veröffentlichten Programmes des Weltbades werden wir mit zwei sportlichen Veranstaltungen für Baden-Baden rechnen können, deren überragende internationale Bedeutung keiner besonderen Beweisführung bedarf. So findet in Baden-Baden, anschließend an die Olympischen Spiele in Berlin, ein Welt-Golf-Turnier statt, für das die technischen und sonstigen Vorbereitungen bereits eingeleitet haben.

Weiterhin wird im Anschluß an Olympia in Baden-Baden ein Tennis-Turnier veranstaltet werden, das voraussichtlich die auf diesem Gebiet des Sports bisher in Deutschland erlebten Veranstaltungen entschieden in den Schatten stellen wird. Man rechnet bestimmt mit der Teilnahme der Weltklasse.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die Jffezheimer Rennen heuer eine Ausgestaltung erhalten werden, wie sie seit Jahrzehnten nicht mehr möglich war. Man beabsichtigt u. a., die einzelnen Rennen mit so ansehnlichen Preisen auszustatten, daß sich die großen europäischen Rennfahrer sicherlich viel leichter als bisher entschließen werden, die Elite der Vollblüter nach dem Rennhof bei Baden-Baden zu entsenden.

Man hat in den letzten Wochen und Monaten viel über das Schicksal des beim Kurhaus gelegenen Hotels „Mehmer“ gehört und gelesen. Um diesen historischen Bau, in dem während langer Jahre der alte Kaiser seinen Sommerurlaub verbrachte, wo Bismarck und seine europäischen Gegenspieler aus- und eingingen, hat Frau Sage die fantastischsten Pläne entworfen. Jetzt endlich ist es soweit, daß man der Desfentlichkeit einwandfreie Tatsachen bekannt geben kann. — Das Hotel „Mehmer“ wurde dieser Tage von der Bäder- und Kurverwaltung (einer von der Stadt Baden-Baden und dem Land Baden gebildeten Gesellschaft des öffentlichen Rechts) käuflich erworben. — Wenn man kürzlich noch die Befürchtung hegte, daß ein Umbau nicht möglich und ein Abriss mit nachfolgendem Neubau erforderlich sein werde, so sind wir heute in der Lage mitzuteilen, daß der alte historische Bau als solcher erhalten bleiben wird, wenn er auch — hauptsächlich im Innern — eine gründliche und zeitbedingte Neugestaltung erfahren wird müssen.

Zusammen mit dem Kurhaus wird das Haus „Mehmer“ künftig den Mittelpunkt des Kurgebietes bilden. Der Erwerb dieses ungemünzt weitaufgehenden Anwesens gibt der Kurverwaltung endlich die Möglichkeit Räume und Anlagen zu schaffen, deren Nichtvorhandensein bisher sich außerordentlich nachteilig auf Baden-Badens Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen führenden Kurorten auswirkte.

Man hat es bisher in Baden-Baden immer als einen drückenden Mangel empfunden, daß „restaurationsfreie“ Aufenthaltsräume für die Kurgäste fehlten. Die durch die Eröffnung der Spielbank im Kurhaus bedingte Verlegung des Lesesaales nach dem Palais Hamilton beim

Leopoldplatz konnte nur als Nothelfer dienen. Die derzeitigen Geschäftsräume der Kurdirektion liegen zu sehr abseits und schließlich vermehrte man in dem Rheumabad empfindlich eine gedeckte Piegelle. — All diese Mängel können jetzt mit einem Schlag beseitigt werden.

Im Haus „Mehmer“ werden für die Kurgäste bequeme und geräumige Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen. Man wird dort Les- und Schreibzitate, Billard- und Spielzimmer (für Bridge usw.) einbauen, plant den Dachstuhl zu einem großen Dachgarten mit gedeckter Piegelle auszubauen, von wo aus man einen märchenhaft schönen Rundblick über ganz Baden-Baden erhält und wird ferner — eine weitere Annehmlichkeit für die Besucher des Kurortes — im Haus „Mehmer“ auch die Geschäftsräume der Bäder- und Kurverwaltung unterbringen.

Abschließend wollen wir uns noch kurz mit der kommunalpolitischen und wirtschaftlichen Situation Baden-Badens befassen. — Wie Bürgermeister und Kreisleiter Pg. Kurt Bürkle am Freitag den Ratsherren mitteilte, ist mit größter Bestimmtheit damit zu rechnen, daß der neue Haushaltsplan der Stadt ausgeglichen werden kann. Eine Tatsache, die seit Generationen nicht mehr verzeichnet werden konnte, deren Eintreten wir einzig und allein dem Verständnis der nationalsozialistischen Reichs- und Landesregierung Baden-Baden gegenüber zu verdanken haben werden. — Nun endlich wird Baden-Baden daran denken können, im Verein mit der Bäder- und Kurverwaltung an die Ausführung einer Fülle dringender Aufgaben zu gehen, deren Bewältigung nicht nur das Interesse des Kurortes vorschreibt, sondern außerdem eine außerordentlich starke wirtschaftliche Belebung im Geschehen haben wird. — Es wird im Jahr 1936 und in den folgenden Jahren sehr viel gebaut werden. Man spricht heute schon von einem weiteren Ausbau des Kurhauses, von der Erstellung einer neuen Trinfhalle, alles Projekte, deren Finanzierung durchaus möglich sein wird und deren Auswirkungen auf die private Wirtschaft sehr bald erkennbar werden müssen. Man geht mit einem Bewunderungswürdigen Tempo an diese Aufgaben heran.

Verbrechen gegen das Volksverratsgesetz

* Mannheim, 15. Febr. Wegen Verbrechen gegen das Volksverratsgesetz verurteilte das Badische Sondergericht das Ehepaar Franz und Franziska Viehner aus Konstantz zu 1 Jahr 8 Monaten Zuchthaus bzw. 7 Monaten 15 Tagen Gefängnis unter Umwandlung der Zuchthausstrafe. Außerdem wurde auf drei Jahre Ehrverlust erkannt.

Nach dem Erlaß des Devisengesetzes hatten die Angeklagten, die ein sehr gut gehendes Kolonialwarengeschäft in Konstantz unterhielten, nur 9000 Franken Schweizer Obligationen bei der Steuerbehörde angemeldet, nicht aber die bei der Zurgauer Nationalbank in Kreuzlingen abgehobenen 25 000 Schweizer Frankennoten, von denen je 5000 RM. die beiden Schwestern erhielten, 18 600 RM, 50 franz. Frankennoten und einige Dollar wurden in einer eisernen Kassette im Keller eingemauert und erst nach langem Zögern zeigte die Frau in Abwesenheit des Ehemannes die schwierige zu findende Stelle im Keller, als Finanzbeamter auf eine anonyme Anzeige hin eine Durchsuchung vornahm. Als am 31. Dezember 1934 die letzte Frist für Anmeldung der Devisen verstrichen war, bekamen es die Angeklagten mit der Angst zu tun und machten in der Küche ein Päckchen, das die Geldscheine enthielt, mit der Aufschrift: „Eigentum meiner Schwester Hedwig Viehner in Neuworf.“ Auch die Steuer aus den Devisen wurde dem Finanzamt entzogen. Die Angeklagten wurden bereits von der Strafkammer Konstantz zu 1 Jahr bzw. 4 Monaten Gefängnis wegen Vergehens gegen das Devisengesetz und Beschlagnahme des Geldes verurteilt, haben jedoch Berufung eingelegt. Das Minimum wegen Verbrechen gegen das Volksverratsgesetz lautet auf 3 Jahre Zuchthaus, das Sondergericht ließ jedoch Milderungsgründe gelten und verurteilte nur den Ehemann als Täter, die Ehefrau wegen Beihilfe.

Auf privatwirtschaftlicher Grundlage entwickeln wir nun im zweiten Jahrhundert den heutigen Dienst der Privatversicherung. Heute wie früher arbeiten wir an unserer Entwicklung mit allen Kräften. Festgefügt im inneren Aufbau, bieten wir verantwortungsbewußt dem tätigen Menschen Schutz vor den Folgen aller Gefahren des täglichen Lebens.

AUCH IM ZWEITEN

JAHRHUNDERT - VORWÄRTS!

DIE DEUTSCHE PRIVATVERSICHERUNG

Die Eröffnung der großen Autoschau

* Berlin, 15. Febr. Mit einer groß angelegten, für die ganze Industrie richtungweisenden Rede eröffnete heute mittag der Führer und Reichskanzler in der Halle I des Ausstellungsgeländes am Kaiserdamm die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1936. Der Feier wohnten die Reichsregierung, fast das gesamte diplomatische Korps, die Reichs- und Gauleiter, zahlreiche Staatssekretäre, namhafte Vertreter der SA, der SS und des NSKK sowie anderer Gliederungen der Partei, viele Offiziere der Wehrmacht und Vertreter der Industrie, der Wirtschaft und des Handels bei.

Vor der Eröffnungsfeier

Die ganze Umgebung des Ausstellungsgeländes steht seit den frühen Morgenstunden im Zeichen dieses großen wirtschaftlichen Ereignisses. Tausende von Kraftwagen haben die Hallen am Funkturm zum Ziel. Zeitweilig sind die Zufahrtsstraßen verstopft, bis endlich die Parkplätze die Fahrzeuge, die nach ihren Nummernschildern nicht nur aus ganz Deutschland, sondern auch aus verschiedenen ausländischen Staaten kommen, aufnehmen. Vor den Hallen I und II flattern zwischen Hakenkreuzbannern die Farben der Staaten, die sich an der Schau beteiligen.

Das größte Interesse gilt der Halle I, in der in einem riesigen, von der Personenwagenausstellung abgegrenzten Versammlungsraum die Eröffnungsfeier stattfindet. Große Bilder, die den Führer bei geschichtlichen Ereignissen zeigen, und Aussprüche des Führers über die Bedeutung des Kraftwagens schmücken die Wände.

Zwölf Säulen, mit dem Hakenkreuz geformt, tragen einen riesigen Baldachin, von dem ein künstlerisch geformtes Hakenkreuz hängt. An der Seitenwand ist das Podium für die Ehrengäste aufgebaut. Zur Rechten und Linken haben das Philharmonische Orchester und die Kapelle der Panzertruppen Platz genommen.

Das NSKK marschiert stufenweise auf. Annähernd 100 Ständer des NSKK runden vor dem großen trennenden Vorhang nach der Autohalle hin das Bild des Eröffnungsortes ab.

Der Führer kommt

Während sich der Ehrenraum immer mehr mit den Gästen füllt, waren inzwischen Männer der Motorabteilung des NSKK mit ihren Sturzhelmen aufmarschiert, um vom Kaiserdamm ab Spalier zu bilden und zugleich die zehntausende zählenden Zuschauer zurückzuhalten. Ein Kraftwagenzug hat vor der Halle I mit Fahnen Aufstellung genommen. Lange vor der angelegten Zeit finden Heilrufe vom Kaiserdamm aus die Ankunft des Führers. Vor der Halle wird der Führer von Korpsführer Hübnlein und dem Präsidenten des Reichsverbandes der deutschen Automobilindustrie, Allmers, begrüßt. Unter den Klängen des Präsentiermar-

sches schreitet der Führer in Begleitung des Korpsführers Hübnlein die Front der angetretenen NSKK-Formationen ab. Kurze Zeit verweilt der Führer vor der Halle. Zu ihm ging dann ein kleines Mädchen heran, das ein Blumensträußlein für den Führer bereithalten sollte und durch die Sperre mit durchgelassen worden war. Unmittelbar am Eingang übergeben einige NSKK-Mädchen dem Führer ebenfalls Blumensträuße.

In der Vorhalle waren Werksangehörige zahlreicher an der Ausstellung beteiligter Firmen in ihren blauen Arbeitskiteln angetreten. Jeden einzelnen in der ersten Reihe begrüßte der Führer mit Handschlag und acht dann mitten in die blaue Schar der Werksangehörigen hinein, um sich kurz mit diesem und jenem zu unterhalten. Dann wendet er sich nach der anderen Seite der Halle und begrüßt hier ebenfalls die angetretenen Werksangehörigen. Ein brausendes Heil folgt ihm nach, als er den Ehrenraum betritt, und nochmals donnert ihm ein Heil nach, als der persönliche Adjutant des Führers, Oberguppenführer Bräuner, sämtlichen angetretenen Werksangehörigen die Einladung des Führers zu einem Besuch in der Reichskanzlei übermittelt.

Der Badenweiermarsch klingt auf, die 3000 Ehrengäste erheben sich von ihren Plätzen, als der Führer erscheint und seinen Platz einnimmt. Das Philharmonische Orchester intoniert den Huldigungsmarsch von Liszt und leitet über zur

Begrüßungsansprache des Präsidenten der deutschen Automobilindustrie, Geheimrat Allmers.

Geheimrat Dr. Allmers erinnerte an die Rede des Führers bei der Eröffnung der Automobil-Ausstellung 1933. Des Reiches Kanzler habe jene wundervolle, oft zitierte Rede gehalten, die uns endlich, endlich wieder Mut, Vertrauen und Zuversicht gegeben habe.

Dank, mein Führer, so sagte Dr. Allmers, für alles, was Sie für uns und für 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 Erfolgs-

rechnung abtun. Der Jahresabsatz von Kraftwagen betrug:

| | |
|------|---------|
| 1932 | 44 000 |
| 1933 | 93 000 |
| 1934 | 157 000 |
| 1935 | 215 000 |

Der Absatz der Kraftwagen stieg im gleichen Zeitraum von 46 000 auf 116 000. Die Gesamtzahl der abgesetzten Kraftwagen und Krafträder ist für 1935 331 000.

Indessen sind das nur die Zahlen des Inlandsabfahres, und zwar ohne die Lieferungen an Reichswehr, Reichsbahn und Reichspost. Wertmäßig ist der Gesamtinlandsabsatz 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. Untenrufe! Man übersehe, daß in Deutschland erst auf 63 Einwohner ein Automobil komme und daß trotz aller Steigerung im Verhältnis zur Bevölkerungszahl und zum Wirtschaftsvolumen der Kraftwagenbestand in England und Frankreich noch das Zweieinhalbfache bzw. Dreifache des deutschen Bestandes betrage. Bis hier eine Angleichung erfolge, könnten wir noch Millionen neuer Kraftfahrzeuge absetzen.

Im letzten Teil erinnerte Dr. Allmers an die Bedeutung von Doimler und Benz für die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie vor 50 Jahren und sagte zum Schluß: Wenn heute die Grundlage allen völkischen Seins, die Mehrfältigkeit 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 Verkaufstischen. Sie wollen hören, was der Mann, den die Liebe des ganzen Volkes warm umfließt, 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, Allmers, ein dreifaches Heil auf den Führer ausgebracht hat, in das die 3000 Ehrengäste, unter ihnen zahlreiche Werksangehörige, begeistert einstimmten, richtete

der Werksangehörige Sentfleber

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

Mein Führer! Ich bin glücklich darüber, Ihnen Gruß und Dank meiner vielen Tausend 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

lähmte 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. Frühere Intellektuelle und marxistische Bonzen hatten uns früher einreden wollen, daß unsere Arbeit nur den einen Zweck haben könne, von profitgierigen Klassenfeinden ausgebeutet zu werden. Heute haben wir alle, gerade auch in der Automobilindustrie, den tiefen Sinn unserer Arbeit erkannt. Unter Ihrer Aufsicht und Führung arbeitet die ganze Automobilindustrie, Unternehmer, Ingenieure und Arbeiter, für die Gesamtheit des deutschen Volkes. Wir sind stolz darauf, heute unseren Volksgenossen angehörende dieser Ausstellung zurufen zu können: Alle diese Arbeit tun wir für euch.

Wenn der Absatz der deutschen Automobilindustrie seit Ihrer Machtergreifung von Jahr zu Jahr steigt, wenn unsere Erzeugnisse mit die besten der Welt geworden sind, wenn wir durch den wachsenden Export dem deutschen Volk Deniken, Arbeit und Brot schaffen können, so erfüllt uns das mit jener einzigartigen Begeisterung, die nur die dem Volk gegenüber erfüllte Pflicht bieten kann. Darum danken wir Ihnen, mein Führer. Die Arbeiterschaft der deutschen Automobilindustrie wird stets das tun, was Adolf Hitler von ihr erwartet.

Dann sprach der

Renntfahrer von Brauchitsch:

Als Vertreter der deutschen Renntfahrer 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 Kraftfahrport 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 an der Kraftfahrt, den Kraftfahrport gelenkt. Doch dies allein hätte uns den Sieg nicht erbringen lassen, etwas anderes war entscheidend. Sie haben uns den Glauben an die deutsche Zukunft, an uns selbst wiedergegeben, 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.

Mit starkem Beifall empfingen, betrat der Führer und Reichskanzler das Rednerpult zu der an anderer Stelle veröffentlichten Eröffnungsansprache.

DKW
PERSONENWAGEN
UND MOTORRÄDER

Kaufen Sie zu günstigen Zahlungsbedingungen bei

Theodor Leeb
DKW-Spezialhaus
für Automobile und Motorräder
KARLSRUHE a.RH.
Kriegsstr. 130, Telefon 2654/55
Spezialwerkstätte Baumeisterstr. 3
DKW-Elektrodienst

WANDERER
SECHSZYLINDER
mit Schwingachse, mit Tiefrahmen
Die wirklich schönen, deutschen
Präzisions-Wagen abRM 4490 a.W.

MAG Mittelbadische Automobil-Gesellschaft
Karlsruhe a.Rh. E. Schlang & Co.
Kaiserallee 62
Telefon 6648/49

Friedrich Held
Spez.-Reparaturwerkstätte für
Autokühlerbau
aller Systeme 43574
Karlsruhe i.B.
Wohng. Lessingstr. 21, Werkstätte
Amalienstraße 65, am Kaiserplatz

Großtankstelle
Tag- und Nachtdienst
Abschleppdienst

GROSSGARAGEN-BETRIEB
FRITZ HASLER
SELBSTFAHRER-VERLEIH
KARLSRUHE I. B.
Sofienstraße 113/15
Fernsprecher 7815

Tempo-V600
Tempo-Wagen
die zuverlässigen und wirtschaftlichen Lieferwagen stehen durch ihre enorme Leistung und unbegrenzte Lebensdauer unerreicht mit an der Spitze aller Kleinlieferwagen
Verlangen Sie unverbindlich Auskunft über unsere Vierrad-Eintonner und Dreirad Typen
General-Vertretung
Ernst Hirt
Karlsruhe I. B., Scheffelstraße 56, Fernruf 8182

Walter's Autoverleih
vermietet neue Opelwagen an Selbstfahrer
4, 5 u. 6-Sitzer, 1,2 u. 2 Liter, km. von 8 Pfg. an
incl. Haftpflichtversicherung.
Kaiserallee Nr. 25, Telefon Nr. 4591

Fahrschule
Otto Fr. Henninger
Sorgfältige, gewissenhafte Ausbildung
in allen Klassen 43507
Sofienstr. 115, Tel. 7815
Wohnung, Tel. 2505

Beachten Sie diese Anzeigen

Gedrochene Motoren-Gehäuse
durch Ankleben wieder neuwertig
Aluminiumschweißerei
F.L. Dinges
Karlsruhe, Karlstr. 22
Telefon 5155

Opel

Großhändler für Karlsruhe, Baden-Baden und das nördliche Mittelbaden:

AUTOHAUS EBERHARDT G.M.B.H.

Karlsruhe: Amalienstraße 55-57 — Fernruf 7329-7332
Baden-Baden: Langestraße 102 — Verkaufsfleiter: Fritz Eurich, Fernruf Nr. 1648

AUS KARLSRUHE

Der „Herr Direktor“ sammelte . . .

Spählebrettle und Stopfeier sehr gefragt!

Für die diesmalige Straßensammlung haben sich die Schutzstaffeln und der Luftschutz zur Verfügung gestellt. Wir haben eine Ortsgruppe der NS aufgefunden, wo ein Teil der SS-Männer und des Luftschutzes ihre Sammelbüchsen nebst Spählebretter und Stopfeier in Empfang nahmen.

Sie haben ja Zeit . . . ?

Eine fröhliche Schar weißer Männer in der Kleidung schwarzer Uniform umdrängen den „Mann am Tisch“, der ihre Namen aufschreibt und die Nummern ihrer Büchsen. Auf unsere Frage: „Sie haben ja heute nachmittags Zeit . . . da macht es schon Spaß?“ meint einer, der älteste unter ihnen: „Zeit für das Sammeln schon — sonst hätten die meisten von uns auch heute nachmittags zu arbeiten . . .“ Es ist also nicht so, daß die Jungen sich gemühtlich nach dem Geschäft umzogen, hierher kamen und nun den Mittag mit Sammeln verbringen können. Nein, sie waren schon in Uniform im Ge-

gibt — nicht durch das Mädchen wie dem Pieseranten oder früher dem — Wetter! Doch, wir machen auch bessere Erfahrungen

in der sogenannten „besseren“ Gegend

Manche führen die Soldaten des WSW ins Zimmer und spenden mit anerkennender Achtung und Freude. Sie wissen nicht, daß dieser nun gerade ein Direktor ist, aber sie empfinden, daß er mit seinen Kameraden es gerade so wenig oder so viel nötig hat, sie um eine kleine Spende für den ärmeren Volksgenossen zu bitten . . . daß sie es einfach tun, weil es ihre „verdammte Pflicht und Schuldigkeit“ ist, wie es einer nannte. Andere bieten ihnen sogar eine kleine Erfrischung an, aber wir haben keine Zeit, wir müssen jetzt

auf die Straße

da in den Häusern nicht mehr viel zu holen ist. Es ist eine Freude zu beobachten, mit welcher Lebenswürdigkeit die Jungen ihre „Baren“ anbieten, welche Mühe, welche

Ueberredungskunst sie aufwenden, um jeder Hausfrau darzulegen, daß gerade auf diesem Brett besonders gute Spählebrettle gemacht werden können, daß gerade dieses Stopfeier geradezu zum Stopfen anreize und . . . aber es ist gar nicht besonders notwendig, lange zu reden: Die diesmaligen Gegengaben sind sehr praktisch und in jedem Haushalt zu gebrauchen, so daß alle Spenden . . . allerdings nicht hauptsächlich wegen der Gegengabe, sondern weil sie ebenso wie die Sammelnden ihre Opferbereitschaft bezeugen wollen. Ganz reichend war der Absatz in Restaurant und Kaffee, sicher deshalb, weil das Bier oder der Kaffee nachher noch einmal so gut schmeckte, vielleicht auch, um der Frau zuhause eine kleine Ueberraschung mitzubringen — die dann meistens eine doppelte war, weil sie selbstverständlich schon längst ebenfalls ein Spählebrett nebst einem Stopfeier erstanden hatte . . . Jedenfalls sind die Karlsruher Hausfrauen auf lange Zeit hinaus für Tochter und Enkel mit Stopfeier und Spählebretter eingedeckt!

Nach einer knappen Stunde konnten wir wieder in das „Hauptquartier“ einrücken, wo die Jungen mit geröteten Wangen und strahlenden Augen ihren Reichtum auf den Tisch schütteten, um so stolzer, wenn man „Ueberflüssig“ erachtet hatte . . .

Wir wollen auch verraten — auch wenn es die Sammler wahrscheinlich nicht gern lesen —, daß mancher so verflochten aus seinem kleinen Geldbeutel noch etwas dazu legte . . . nicht nur wegen des „Ueberflüssigen“!

Das Karlsruher Schloss

Im Deutschen Volksbildungswerk der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ fand ein feierlicher Karlsruher Heimatabend statt, an dessen musikalischer Umrahmung sich das Karlsruher Hornquartett mit den Herren Merkel, Müller, Scherer und Horst beteiligte. Die Hornvortritte führten sehr lebhaft in die feierliche Stimmung ein, die vor 200 Jahren den Karlsruher Hof beherrschte haben muß. Als besonders schöne Gabe zwischen den Volksliedern sei erwähnt das Quartettlied „Grüß Gott du herrlicher schöner Wald“, das der Karlsruher Kirchenmusikdirektor Hermann Kniezer geschaffen hat, ein wahrer Choral feierlicher Naturfreude. — Der Vortrag von Dr. Ing. Arthur Waldenair, der von vielen Lichtbildern begleitet war (Lichtbilder durch E. Wenz), hob das bisher unter den prunkvollen badi-schen Schlössern schlichteste und am wenigsten beachtete Karlsruher Schloss aus der Vergangenheit heraus. Er begann mit dem Jahre des Unheils 1689, als die Franzosen den Speyerer Dom vernichteten, Ettlingen und Baden-Baden, Bruchsal und Rastatt niederbrannten und auch Durlach in Schutt und Asche legten. Markgraf Friedrich Magnus säumte damals nicht mit Wiederaufbau, doch er wies sich der fühne Rossische Stadtplan für Durlach zu groß. 1705 kam nur ein Teil in Durlach zur Ausführung (Schloßplatz). Nach Friedrichs Tod 1709 folgte ihm 30jährig der durch Studium und Reisen schätzenswert durchgebildete und auch im Kriege ausgezeichnete Markgraf Karl Friedrich Wilhelm, dem es gelang, die verrüttelten Finanzen zu sanieren. Seine Absicht, Durlach auszubauen, scheiterte an der Engstirnigkeit der damaligen Stadtväter. Ein großartiger Schloßbau schwebte ihm vor, den er schließlich, durch Widerwärtigkeiten enttäuscht, im Hardtwald errichten wollte nach dem Vorbilde seines Vaters, des Türkenlouis in Rastatt.

Der alte Palanquienbau, an der gleichen Stelle wie der heutige, ist der erste Bau. Von einem Platz aus legte man 32 Alleen straßenförmig nach allen Richtungen in den Wald. Die verschiedenen Entwürfe von Karl Wilhelm Baummeister Wagenborf führten 1715 zum Baubeginn: ein Bau aus Steinen mit Turm, das Theater im Dörfel mit eingebaut, durch Armeemuseen, der Westflügel kam noch nicht zur Ausführung. Die Wände hatten eine Dicke von 1,35 Meter. Von den drei Orangerien stehen heute noch zwei. Im Schloßhof (nördlich) standen die Zirkelhäuschen, in denen Affen, Kamele, ein Karussell, ein Laboratorium, Dragonerwache, Bad usw. untergebracht waren. Die Gartenanlagen waren von einer damals weitläufigen berühmten Großartigkeit. Die Blumen-zucht des Markgrafen umfaßte 6000 Tulpen, Spazinthen, Aurikeln von solcher Schönheit, daß der Markgraf sie malen ließ, Pomeranzen, Zitronen- und Drangebäume blühten in reicher Fülle. Sogar der große Linde, pries Carolus als großen Förderer der Botanik. 300 zohme Kanarienvögel flogen tagsüber in die Freiheit und fehrten abends in die Menagerie zurück. Mit der Leidenschaft des Markgrafen für die Jagd und Geränge paarte sich seine Liebe zur Musik und besonders der Oper. Ein Ballett von 60 Damen (die Wächterinnen mochten eine Potsdamer Wächterparade von 160 Gardebauern daraus) wohnte im Dörfel, später im Turm. 1786 starb Karl Wilhelm. Sein Nachfolger Karl Friedrich stellte alles auf Sparfüßchen um. Die Blumenzucht, Jagd und Theater verfielen, die Menagerien, die Zirkelhäuschen verschwanden (das letzte 1759), ein neues Schloss sollte gebaut werden. Dr. Waldenair zeigte eine Reihe neuer Entwürfe von Reitz und schließlich von dem berühmten Barockbaumeister Valthasar Neumann, dessen letzter Plan, der den Wünschen des Markgrafen entsprach, aber nur noch auf einen Umbau des alten Schlosses hinauslief. Tentnam Neblau legte 1752 mit den Bauarbeiten ein, die 23 Jahre dauerten. B. A.

Gedenkstunde für Joseph Viktor von Scheffel

Aus Anlaß der 110. Wiederkehr des Geburtstages Joseph Viktor von Scheffels (18. Februar 1826) veranstaltete der Deutsche Scheffel-Bund im Scheffel-Museum eine Gedenkstunde, die der Bundesleiter Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Panzer mit einer längeren Ansprache eröffnete. Nachdem er die Vertreter der Partei, der Regierung und der Stadt begrüßt hatte, ging er auf die Bedeutung Scheffels näher ein. Nicht tote gilt es zu beschwören, sondern das Lebendige zu bewahren, von dem dasjenige, was trotz des Schicksals frühzeitiger schwerer Erkrankung der Dichter uns vollendet schenken konnte, im Scheffelbund durch das vorgetragene Wort zu höchster Wirkung gebracht werden soll. Scheffel hat wie kaum ein anderer aus Blut und Boden geschaffen und dem elementarsten Volkstum ein Denkmal gesetzt, das hier und auch im Ausland leben wird. Vergangenheit und Gegenwart hat er wundervoll gefühlvoll, und wenn (wie Scheffel sagt) „der Heimat keine Töne feiner sind“, der wird sich immer an ihm erquiden. Seine deutsche Gesinnung und sein deutscher Geist haben auch dem Deutschen Scheffel-Bunde den Namen gegeben als ein Symbol für die Förderung nicht nur der Scheffel-Dichtung, sondern auch der jungen Gegenwartsdichtung, die bereits in verschiedenen der jährlichen Mitglieds-gaben herausgestellt werden konnte. Bei der Durchführung der Aufgabe, Dichtung aus dem Gemeinschaftserlebnis zu empfangen, ist besonders schwierig die Leistung des Vortragenden, der auf der Mittellinie zwischen Theater und Saal seinen Sinn darin sehen muß, in demütigen Dienst am Wort die Schönheiten der Werke voll zu entfalten. Geh. Rat Panzer dankte hier dem Leiter durch eine schwere Krankheit an der Teilnahme verhinderten Leiter des Scheffelbundes in Karlsruhe, Dr. Siegrist, für seine verantwortungsbewussten Leistungen in der Vorbereitung und Einübung der darzubietenden Werke und dankte ferner Regierungsrat Graef auch für die Gestaltung der zu den diesjährigen Scheffel-Feiern besonders erweiterten und durch wertvolle Neuerwerbungen ergänzten Scheffelausstellung.

Darauf trug Staatschauspieler Friedrich Präter in technischer und ausdrucksreicher Vollendung nach

Scheffels „Juniperus“ vor, eine Novelle vom Ober-rhein, auch dies ein Werk, über dem die tiefe Tragik von Scheffels Leben schwebt. Der „Juniperus“ war gedacht als Teil eines großen Romans, dessen Fragment sich unrichtig in der Scheffel-Ausstellung befindet. Für den Vortrag sorgfältig gekürzt und vorbereitet, führte diese Novelle in die Kreuzfahrtszeit ein (um 1190). Man erlebt zunächst höchst eindrucksvoll die gesamte Zeitsituation dieser Epoche in einem großartigen Zeitgemälde, das den Rahmen abgibt für den Bericht des Juniperus über sein Schicksal. In prachtvoller Bildhaftigkeit läßt Scheffel dann hier die leidenschaftliche Liebe zweier Ritter zu der schönen und leichtfertigen Rohraut sich kämpferisch entwickeln und ausstoben, zugleich ein tiefer Einblick in die innere Kälte und äußerlich erzwungene Gesellschaftszucht des höfischen Minnebetriebes der damaligen Zeit, die das echte Gefühl mit elementarer Wucht tragisch durchbricht, und dann in den Schoß des Kreuzfahrertums aufgenommen zu werden. Reicher Beifall dankte Herr Präter. — In die erweiterte Ausstellung sind auch schon wesentliche Teile aus der vorbereitenden Sammlung „Dichter und Dichtung“ anderer Vandschaff“ einbezogen, sie ist also höchst lebendig.

March der Hitlerjugend

Am heutigen Sonntag führt der Bann 109 in seinem Bereich einen March durch und arbeitet damit planmäßig an der Erreichung des großen Ziels: Ein jeder Hitler-junge Vetter des HJ-Leitungsabzeichens weiter. In drei Leistungsklassen eingeteilt, marschieren unsere jungen Kameraden, zackige Marchlieder singend, in die nähere Umgebung von Karlsruhe und legen damit die Marchprüfung, als eine der vielen Prüfungen für das Leistungsabzeichen ab. Heute mittag gegen 1 Uhr marschieren die Kolonnen mit Musik, vom Durlacher Wald kommend, durch die Robert-Wagner-Allee, östliche Kaiserstraße über den Adolf-Hitler-Platz zum alten Bahnhof, wo der March sein Ende finden wird.



Arbeitsmeister der Drechslerkunst aus Furtwangen bei der Herstellung von Spählebrettern (NS-Abteilung, Gau Baden, Vort. Wetzelsheimer)

schäft, bekten dann nach Hause, aber etwas und müssen sehr einen Reford im Schnellammeln aufstellen, um wieder rechtzeitig an ihre Arbeit zu kommen: Substanten, die im Examen stehen, Kaufleute, Handwerker und sogar ein Bankdirektor, eben jener ältere SS-Mann . . .

Dann geht's los!

Jeder hat seinen Bezirk; aber als er hinkommt, muß er zu seinem Schreden erfahren, daß schon einige „Frei-lebter“ vorher die Gegend abgegrast haben. Wir begleiten den „Herrn Direktor“ mit einem anderen Kameraden. „Hier“, sagt er, „wohnt ein Profurist von meinem Bezirk“. Er geht also in das Haus, eine kleine Villa in der Weststadt. Das Mädchen öffnet, weiß sofort Bescheid, wie sie die „Bewaffnung“ des SS-Mannes sieht, verschwindet, kommt mit einem Marktstück wieder und kauft 5 Spählebretter. „Bein von ihm“ meint nachher unser Sammler. „Aber abgeben davon — wäre es nicht noch schöner gewesen, wenn der Hausherr selbst herausgekommen wäre und hätte nur ein Stück genommen . . . ?“ Denn es ist ja nicht die Hauptsache, wieviel einer gibt, sondern wie er es

Schaum beim Waschen soviel man will . . .

Man muß nur vorher das Wasser weich machen. Das ist ganz einfach, indem man etwa 15 Minuten vor Bereitung der Waschlauge einige Handvoll Henko Bleich-Soda im Wasser verrührt.

Schaufensterwettbewerb



3. Reichsberufswettkampf

Nicht der Bart, sondern das Können macht's!

Warum Schaufensterwettbewerb?

Bei der Verkaufswerbung spielt das Schaufenster eine außerordentlich wichtige Rolle. Es ist das Gesicht eines Geschäftes und muß daher eine ganz besondere Pflege erfahren. Es ist deshalb auch eine zwingende Notwendigkeit, das sich gerade der kaufmännische Berufsstand im Einzelhandel frühzeitig und vor allem aber auch gründlich mit dieser Werkkunst befaßt. Hierbei müssen jedoch vor allem die für die Ausgestaltung der deutschen Werbung aufgestellten Grundzüge unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und des Anstands beachtet werden. Es soll und muß jede Werbung in Gehirnaugen und Ausdruck deutlich, klar und geschmackvoll sein.

Gute Leistungen

Nicht nur allein rein ästhetisch hat der Schaufensterwettbewerb sich durchgesetzt, sondern die zur Schau gezeigten Arbeiten haben deutlich und einwandfrei die schöpferische Gestaltungskraft der jüngeren Kaufmannsgeneration herausgestellt. Wohl mancher Geschäftsinhaber wird zuerst zweifelnd die Schaufenster für den Wettbewerb zur Verfügung gestellt haben, um später dann über die geleisteten Arbeiten um so erfreuter zu sein. Der vergangene Schaufensterwettbewerb hat deutlich bewiesen, daß es ein außerordentliches Können war, die Figuren und Möbel selten, häufiger jedoch fast gar nicht, mit der Durchführung selbständiger Dekorationsarbeiten zu betrauen. Die zum Teil ausgezeichneten Leistungen, die überall beobachtet werden konnten, zeigten vielmehr deutlich, daß die zahlreichen über ein ausreichendes Maß an Ideen verfügbenden Jugendlichen viel mehr zu selbständigen Dekorationsarbeiten herangezogen werden sollten.

Ein großer Ansporn

Sie sind der Meinung, daß es auch für den Berufsstand keinen größeren Ansporn zur Leistungssteigerung und zur lauberen, guten Arbeit geben kann, als das Bewußtsein der Tatsache, daß das

Auge des Volksgenossen gerade auch auf seine Leistung steht und etwas von ihm erwartet.

Wir hatten im vergangenen Jahre feststellen können, daß vor allem die schriftliche Ausarbeitung der einzelnen Schaufenster den Wettbewerbsteilnehmern noch große Schwierigkeiten machte. Für die Verkaufswirkung der Schaufenster ist aber die Schrift von größter Wichtigkeit. Wir hoffen, daß wir uns in diesem Jahre nicht wieder bei so vielen Wettbewerbsteilnehmern in die Reihen der „Leserbriefe“ mit ihren fast unlesbaren Worten zurückverleihen, sondern vielmehr eine Befähigung dafür erhalten, daß die jungen Schaufenstergestalter die Zwischenzeit gut ausgenutzt haben, um sich sachgemäß mit den Grundlagen der Schrift vertraut zu machen. Das Kopieren fragwürdiger Beispiele von Nachschriften, die jeder Modelschwankung unterworfen sind, führt nicht zum Erfolge.

Wichtig ist auch die Beherrschung der Raumtechnik und der Farbe. Die Gestaltung gibt die Form, aber die Farbe erhöht die Wirkung der Form. Je feiner die Schattierung, desto härtere Zeichnung müssen die angewandten Farben erhalten.

Ganz besonders zu verurteilen ist es, die Ware bei der Werbung zu verzeihen, d. h. Gebilde aus ihr zu machen, die in keiner Weise mit dem Charakter der Ware in Einklang zu bringen sind.

Es ist auch wichtig, daß sich jeder Teilnehmer am Schaufensterwettbewerb der Bedeutung des Schaufensters als Werbefaktor der Gegenwart bewußt wird. Alle Schaufenster zusammen als Gesamtbild geben ein Bild von der allgemeinen Kultur und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit einer Stadt, eines Landes.

Es gilt auch hier das Wort, welches im vergangenen Jahre über den Schaufensterwettbewerb geschrieben wurde: „Nicht auf den Bart kommt es an, sondern auf die Idee. Nicht auf das Alter und die langjährige Erfahrung, sondern auf die schöpferische Kraft des Einzelnen.“



Die zukünftigen Schaufenstermacher sind ganz bei der Sache.

der
**KARLSRUHER
FIRMEN**

Streiflichter aus dem Berufswettkampf

In der Gruppe „Metall und Eisen“

Jeden Morgen um acht Uhr schließen sich die Tore der Fabrik. Dann sind die letzten Arbeiter im Werk verschwunden. Ich sehe drei Treppen hoch im Raum für Drahtwickler. Dort sind überhaupt nur Mädel beschäftigt. Wenn die Uhr auf ein Viertel neun zeigt, springen die Mädel an. Dann surren die ersten Maschinen. Die Luft ist erfüllt von dem Rattern der Mädel. Jetzt schwillt es an, alle arbeiten. Lange keine Spule. Immer bleibt es das selbe Rattern durch Stunden und Stunden. Nur ab und zu wird es leiser, summender, singender. Dann stehen irgendwo für einen Augenblick die Mädel still. Man hört sich die Mädel wieder. Hier in das Blech und schneidet schnurgrade Streifen, schneller, immer schneller.

Der große Raum ist niedrig und trüb, die Fenster nur klein. Draußen lachen Sonne und frohliche Luft. Da ist es hier drinnen doppelt eingeengt. Und der Geruch von Staub, Klebstoff und Weize, der ständig aus dem anstehenden Raum hereindringt, macht mich müde. Die Mädel, die um mich stehen, tun alle das gleiche wie ich: ein Gebel wird heruntergedrückt, wieder herauf, der Draht wird in die Spule geführt, weitergeschoben. Tad — tad — tad!

Seit einem Jahr fast arbeite ich nun schon in demselben Raum an der gleichen Maschine. Seitdem ich wohl kaum ein Abend vergangen, an dem ich nicht mit einem Gefühl von Bitterkeit meinen Arbeitstisch fort in den Wandhaken gehängt hätte, um nach Hause zu gehen. Gestern noch schien es mir fast unerträglich, als gerade in dem Augenblick, in dem ich das Werk verließ, die Abendsonne ihre letzten Strahlen über das rote Ziegeldach des Hauptgebäudes schickte. Den ganzen Tag lang hatte sie durchs Fenster geirrahlt und gelockt, es war mir hart geworden, mich auf den Abend zu vertrieben. Nun schienen mir die letzten Strahlen wie ein Hohn. So war es mir gestern ergangen, vorgestern war es

kaum anders, und ähnlich fast alle Tage, ein ganzes Jahr lang.

Aber heute nun? Es ist wahr, wie ich die Treppe hinuntersteige, spüre ich, daß ich lange nicht so müde war, wie nach diesem Tag. Unten in dem Gedränge vor der Tür legt sich mir eine Hand auf die Schulter, und dann frage eine alte Arbeiterin — ich weiß, ihr Mann ist an den Folgen einer Kriegsverletzung gestorben, und nun arbeitet sie für ihre drei Kinder — „Na du, wie war's denn nun heute in eurem Kampf?“ — „Im Reichsberufswettkampf?“ — „Ja, natürlich!“ — „Ich komme nicht gleich dazu, ihr die gewünschte Antwort zu geben. Wir werden gerade durch die Tür gedrängt. Draußen halte ich mich ein wenig beteuert, um auf sie zu warten. Aber ehe ich mich recht verlese, sammelt sich eine ganze Schar von Arbeiterinnen und Arbeiterinnen um mich. Jeder hat eine andere Frage: „War's denn schwer?“ — „Wie hießen die Aufgaben?“ — „Es dauert eine ganze Zeit, bis alle fertig sind. Dann ficht mich die Arbeiterin, die als erste drinnen die Frage gestellt hatte, beim Arm, und mir stehen alle an Seite die Strohe hinunter. Sie erzählt mir, im vergangenen Jahr wäre ihr Junge bei den Gaufliegern für „Eisen und Metall“ gemeldet und wäre mächtig erkrankt, diesmal noch mehr zu schaffen.“



ebenso wie die Eisen- und Metallarbeiterinnen und die Polsterer.

Wie sie so spricht, muß ich sie in einem Fort von der Seite ansehen. Und dann wandert mein Blick auf die Gesichter der anderen Arbeiter, die um uns immer vereinzelter ihres Weges gehen. Lange kann ich ihr gar nicht antworten. Seltsam, all diese Gesichter sind doch nicht ein bisschen anders als die vielen, die ich jeden Morgen und jeden Abend vor mir habe. Und doch sieht heute alles ganz anders aus.

Ich weiß, wenn ich nun morgen und übermorgen den Weg ins Werk gehe, dann will ich nicht mehr müde und verdrießlich sein. Auch meine Arbeit dient dem Ganzen, dem Volk.

40 Jahre Statinkuchl
40 Jahre Dienst am Kunden

1886 1936

A. & Markert
DAMEN-MODEN
KAISERSTRASSE 189
Täglich Eingänge von Neuheiten
in
Damen-Kleidung

MEYLE
ZIGAREN
VERBÜRGEN QUALITÄT

Kissel Kaffee • preiswert und gut • Kissel Tee
Kissel Kaffee ¼ Pfd. -49 -55 -60 -70 -80 -90 1.- 1.10 Hans Kissel, Kaffee- u. Tee-Spezialgeschäft, Kaiserstr. 150 Kissel Tee ¼ Pfd. -90 1.- 1.20 1.40 1.60 1.80 2.- 2.50

Unsere neue Auslage zeigt Ihnen:
Teppiche in hochwertigen deutschen Edelqualitäten in alten Originalmustern!
Infolge unserer beschränkten Ausstellungsmöglichkeiten, erleben wir unverbindliche Besichtigung unseres reichhaltigen Lagers.
Deutsches Fachgeschäft für Teppiche und Gardinen
Siegel & Mai
nur Kaiserstraße Nr. 205
Beachten Sie bitte die Bezeichnung „Deutsches Geschäft“.

Neuzeitliche Kohlen- & Gasherde
Bade-Einrichtungen
Verbesserte Allesbrenner - Dauerbrand Öfen
GEGRÜNDET 1899
KARLSRUHE A. R. H.
rationalisiert
Hammer & Helbling
Darlehensscheine

Eugen Loew-Hölzle
Fußgerechte Schuhe
Karlsruhe Kaiserstr. 187

Kenner bevorzugen
Roland
das preiswerteste Markenbrot für den Herrn
Karlsruhe
Kaiserstraße 108

Geschenke zu jeder Gelegenheit
Speiseservice
Kaffeeservice
Glaseservice
Silberbestecke
finden Sie zu billigen Preisen in großer Auswahl bei
Porzellan-Hebeisen
Werderstr. 36, Klauwedtstr. 2
Besichtigen Sie bitte meine Schaufenster

Wahname: Bauer.
Schaller
der bekannt feine Tee

Das Fachgeschäft für
Leder und Lederwaren
G. Doll
Werderplatz 39

Meine Spezialität
sind Tafel- u. Kaffeeservice. Besichtigen Sie bitte unverbindlich meinen Spezial-Ausstellungsraum. Ich biete Ihnen große Auswahl bei günstigen Preisen
Müller KAISERSTR. 27
Bazar
Kaiserstr. 27/28
bei der Hirschstraße 41974

Das modern geführte Fachgeschäft für **Stoffe** **Leipheimer & Manda**

