

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Durlacher Tagblatt. 1920-1964 1934

295 (18.12.1934)

Durlacher Tageblatt

Durlacher Wochenblatt gegründet 1829 / Heimatblatt für die Stadt Durlach und den Amtsbezirk Karlsruhe

Erscheint täglich nachmittags, Sonn- und Feiertag ausgenommen. Bezugspreis: Durch unsere Boten frei ins Haus im Stadtbezirk monatlich 1,50 Mark, durch die Post bezogen 1,86 Mark. Einzelnummer 10 Pfennig.



Druck u. Verlag: Adolf Dups, Kommanditgesellschaft, Durlach, Mittelstr. 6. Geschäftsstelle: Adolf Hiltnerstr. 53, Fernspr. 204. Postfachkonto Karlsruhe Nr. 10101. Verantwortlich für den Gesamthalt: Luise Dups, Durlach. D. V. XI. 3400.

Anzeigenerrechnung: Die gespaltene Millimeterzeile (48 Millimeter breit) 6 Pfennig, Millimeterzeile im Textteil 18 Pfennig. 3. Zt. ist Preisliste Nr. 3 gültig. Schluß der Anzeigenannahme tags zuvor, nachmittags 17 Uhr, für kleine Anzeigen am Erscheinungstag 8 Uhr vormittags. Für Nachschriften und Tag der Aufnahme kann keine Gewähr übernommen werden. Im Falle höherer Gewalt hat der Bezahler keine Ansprüche bei verspätetem oder Nichterscheinen der Zeitung.

Nr. 295

Dienstag, den 18. Dezember 1934

106. Jahrgang

Kurze Tagesübersicht

Der Zwischenfall in Saarbrücken kam bereits im englischen Unterhaus zur Sprache. Außenminister Simon gab eine beruhigende Erklärung ab.

In Bulgarien wurde eine Verschwörung kommunistischen Charakters aufgedeckt und eine große Zahl von Zivilpersonen verhaftet.

Die Weltpresse beschäftigt sich mit den italienisch-französischen Vorberedungen der Diplomaten. Danach soll Frankreich in den Kolonialfragen Zugeständnisse machen, dafür aber Italiens Hilfe in Mitteleuropa fordern.

Der bekannte Industrielle Krupp von Bohlen ist von der Leitung der Reichsgruppe Industrie zurückgetreten.

Der am 18. und 19. Dezember stattfindende „Tag der deutschen Polizei“ steht im Dienst des Winterhilfswerkes und soll der Volkserziehung der deutschen Polizei Ausdruck geben.

In Moskau erfolgte eine scharfe Kampfanzeige an die Gegenrevolution, die der Sinowjew-Gruppe nahezuweisen scheint.

In Montreux ist der „Erste Festschiffen-Weltkongress“ zusammengetreten, bei dem 16 verschiedene Staaten anwesend sind.

Im Niemelsprozeß wurde am Montag mit der Verlesung der 528 Seiten umfassenden Anklageschrift begonnen. Man rechnet mit einer dreitägigen Verlesungsdauer.

Wechsel in der Leitung der Reichsgruppe Industrie

Berlin, 17. Dez. Der mit der Führung der Geschäfte des Reichswirtschaftsministeriums beauftragte Reichsbankpräsident Dr. Schmidt hat an den aus seinem Amte scheidenden Herrn Krupp von Bohlen und Halbach folgendes Schreiben gerichtet:

Nachdem Sie Ihr Amt als Präsident des Reichsverbandes der deutschen Industrie niedergelegt und mich wiederholt und auch jetzt wieder infolge ihrer beruflichen Überlastung gebeten haben, von Ihrer Berufung als Leiter der Reichsgruppe Industrie abzusehen, und Sie von der Leitung der Hauptgruppe 1 der gewerblichen Wirtschaft zu entbinden, kann ich zu meinem lebhaften Bedauern nicht anders, als Ihrem Wunsche entsprechen. Ich ergreife aber diese Gelegenheit, um Ihnen für die dem nationalsozialistischen Staate selbstlos geleistete Arbeit und Mithilfe dankbar zu danken und die Erwartung Ausdruck zu geben, daß ich auch in Zukunft auf Ihre wertvolle Unterstützung rechnen darf. Mit deutschem Gruß und Heil Hitler! bin ich Ihre ergebene Dienerin.

gez. Dr. Hjalmar Schacht.

In Ergänzung dazu erfahren wir, daß Reichsbankpräsident Dr. Schmidt den Leiter der Reichswirtschaftskammer, Regierungsrat a. D. Ewald Hecker, Präsident der Industrie- und Handelskammer Hannover, gebeten hat, neben seinem Amt als Leiter der Reichswirtschaftskammer auch die Leitung der Reichsgruppe Industrie zu übernehmen.

Ein Aufruf Dr. Goebbels

Dr. Goebbels, 17. Dez. Der Reichspropagandaleiter der NSDAP, Dr. Goebbels, sprach für die Arbeitsbeschaffungs-Lotterie folgenden Aufruf im Rundfunk:

„Die Arbeitsbeschaffungs-Lotterie, die zurzeit auf der Straße im Rundfunk und in den Kinos Propaganda für ihre Losesucht, wurde am 1. Mai 1933 auf besonderen Wunsch des Führers ins Leben gerufen. Sie erfüllt den Zweck, durch die Gewinne einer zeitgemäßen Volkslotterie das Arbeitsbeschaffungsprogramm der Reichsregierung zu fördern. Der Verwaltungsapparat der Lotterie wurde so einfach wie möglich gehalten und die Reichsleitung der NSDAP trägt dafür Sorge, daß jede spendende Münze ihrem Zweck zugeführt wird und damit der Volksgemeinschaft zugute kommt.“

In der Arbeitsbeschaffungs-Lotterie wurden zahlreiche Größen in Millionen Mark zusammengetragen, und abertausende verweirte Erwerbslose kamen wieder in Lohn und Brot; sie sind heute freudig am Aufbauwerk der Nation tätig und markieren tatenlos einer besseren Zukunft entgegen.

Das deutsche Volk soll und darf auch während des Winterkampfes gegen Hunger und Kälte niemals das schon im Werden begriffene Aufbauwerk seiner Wirtschaft vergessen, denn von seiner Vollendung hängt ja zuletzt auch die Beseitigung der Erwerbslosigkeit ab. Darum steht es zu hoffen, daß jeder Mitspieler zum Gelingen der Arbeitsbeschaffungs-Lotterie beiträgt.“

Der Zwischenfall im Saargebiet

London, 17. Dez. Wie der diplomatische Mitarbeiter von Reuters hört, erwartet man in maßgebenden Londoner Kreisen nicht, daß der bekannte Zwischenfall in Saarbrücken irgendwelche ernstere Nachwirkungen haben könnte. Man weiß an maßgebender Stelle darauf hin, daß es sich um eine Frage handelt, die nur die Saarregierungs-Kommission angeht. Der Polizeioffizier englischer Nationalität, um den es sich handelte, sei durch Vermittlung der Saarregierungs-Kommission bei der dortigen Polizei eingestellt worden.

Aus den langen Berichten der Korrespondenten geht hervor, daß die drei Insassen des Kraftwagens schon vorher in einem Zwischenfall verwickelt waren. Sie befanden sich in einem Nachtloft, wo es ziemlich geräuschvoll zugegangen sein soll. Einer der Gäste soll über einen Tisch weggesprungen sein. Das Benehmen des Offiziers und seiner Begleiter erregte das Mißfallen des dort anwesenden Prinzen Hubertus Löwenstein, der bekanntlich im Saargebiet weilt, um Agitation gegen die Rückkehr des Saargebietes zum Mutterlande zu treiben. Der Prinz scheint den Engländern zugerufen zu haben, sie sollten nicht so viel Lärm machen. Er soll von unziemlichem Auftreten gesprochen und Bedauern geäußert haben, daß der Auf der neutralen Polizei geschädigt werde. Der Prinz erhielt eine Antwort. Welchen Inhalts, wird nicht gesagt. Er soll sofort zum Telefon gelaufen und Mister Knox angerufen haben. Zwei Senatoren des Regierungsausschusses wurden an Ort und Stelle entsandt, um eine Untersuchung vorzunehmen. Während die Untersuchung im Gange war, verließ der Polizeioffizier mit seinen beiden Begleitern das Cafe.

Augenzeugenbericht über den Zwischenfall in Saarbrücken

Das Saarbrücker Abendblatt veröffentlicht einen Augenzeugenbericht über den Zwischenfall in der Nacht zum Sonntag, in dem es heißt:

„Ich befand mich mit meiner Frau sowie meinem Kollegen Schank und dessen Frau an der Ecke Goeben- und Hohenzollernstraße, als plötzlich ein Sportweilcher, der in scharfer Fahrt von der Hohenzollernstraße kam, beim Einbiegen in die Goebenstraße auf den Bürgersteig geriet und uns umriß. Hierbei wurde meine Frau, die sich in guter Hoffnung befindet, überfahren. Auf ihre Hilferufe kamen mehrere Passanten hinzu, die mit Recht über den rücksichtslosen Fahrer, der später als ein englischer Offizier festgestellt wurde, empört waren. Der Engländer verlor sich, sich mit seinen Begleitern aus dem Staube zu machen und bot mir einen 50 Frankenschein an, wobei er gleichzeitig fragte: Wollen Sie mehr? Ich lehnte dankend ab. Wir forderten den Offizier auf so lange an der Unfallstelle zu bleiben, bis die Polizei hier ist! Inzwischen war die Menge, die Zeuge des weiteren Geschehens wurde, immer stärker angewachsen. Der stark angetrunkene englische Offizier machte nunmehr von seiner Vorkunft Gebrauch und schlug nun noch mehrere Personen zu Boden. Aber schließlich gelang es doch der Polizei, die in zwischen mit dem Ueberfallauto eingetroffen war, zu übergeben.“

Sir John Simon über den Saarbrücker Zwischenfall

London, 17. Dez. Im Unterhaus stellte der Führer der Arbeiteropposition, Lansbury, an den Staatssekretär des Außenwesens die Frage, ob er eine Erklärung über den kürzlichen Bruch des Friedens im Saargebiet, an dem ein britisches Mitglied der Polizeistreikkräfte beteiligt war, abzugeben habe.

Simon erwiderte: „Die Saarpolizeistreikkräfte stehen unter der alleinigen Befugnis der Saarregierungs-Kommission, auf der weiterhin die Hauptverantwortung für die Aufrechterhaltung von Gesetz und Ordnung im Gebiet ruht. Die britische Regierung hat natürlich keine Verantwortung für die Anwerbung oder die Auswahl von Mitgliedern dieser Truppen. Ich erlaube, daß die Anwerbung im Ausland für diese Polizeistreikkräfte jetzt aufgehört hat, weil es jetzt eine internationale Streikkraft gibt, die keine Verbindung mit der Saarpolizei hat, die aber zur Verfügung der Regierungskommission für den Zweck der Aufrechterhaltung der Ordnung im Falle des Bedarfs gestellt ist. Ich bedauere, zu erfahren, daß sich in der Samstagnacht ein Zwischenfall in den Straßen von Saarbrücken ereignete, der daraus entstand, daß ein Kraftwagen, der von einem Offizier der Saarpolizei geführt wurde, auf den Bürgersteig fuhr, mit dem Ergebnis, daß eine Frau aus dem Publikum verletzt wurde. Das verursachte die Ansammlung einer Menge, die eine drohende Haltung gegenüber dem Inhaber des Kraftwagens einnahm. Es kam zu einer Schlägerei und ein oder zwei Revolvererschüsse wurden abgefeuert. Die Menge setzte dem Offizier zu. Die Regierungskommission hat besondere Anordnungen für eine rasche und gründliche Untersuchung erlassen, und der in Betracht kommende Polizeibeamte ist jetzt zur Klärung der Angelegenheit suspendiert worden. Es besteht kein Grund, irgendwelche politischen Verwicklungen zu erwarten.“

Eine Million Zeppelin-Kilometer!

Friedrichshafen, 17. Dez. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ legte auf der Rückkehr von seiner Weihnachtsfahrt nach Südamerika am 18. Dezember über Frankreich den 1000 000sten Kilometer zurück. Damit wurde das „Schiff der Luftmillionäre“ — denn 18 Mitglieder seiner Besatzung sind schon über eine Million Kilometer durch die Luft gefahren — selbst zum „Luftmillionär“. Die stolze Zahl von einer Million Fahrkilometer, die bisher von keinem Luftfahrzeug erreicht worden ist, ist nahezu gleichbedeutend mit dem 24fachen Erdumfang und bringt das letzte Betriebsjahr des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ zu bedeutungsvollem Abschluß.

Dieser Erfolg hat darüber hinaus auch noch eine symbolhafte Bedeutung. Als man das Luftschiff LZ 127 auf den Namen „Graf Zeppelin“ taufte, verband man bewußt das Schicksal der genialen Idee des alten Grafen mit dem Schicksal dieses Schiffes, das die Entscheidung über die Zukunft des Zeppelins bringen mußte. 1000 000te Kilometer ist der endgültige Sieg der Zeppelinschen Idee und gleichzeitig ein Zeichen dafür, welchen Taten unbeugsamer Wille und unermüdlicher Schaffensgeist zu vollbringen vermögen.

Welche Bedeutung die Luftschiffahrt seit der Indienstellung des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ am 11. Oktober 1928 erlangt hat, beweisen am besten die Beförderungszahlen dieses ersten Transozean-Luftschiffes. Nach einer Statistik der Hamburg-Amerika-Linie, die die Passagier- und Frachtabfertigung für das Luftschiff befragt, wurden insgesamt 423 Fahrten, darunter ungefähr 90 Ozeanüberquerungen bei einer Fahrdauer von insgesamt 9815 Stunden ausgeführt und rund 27 700 Personen, über 5,5 Millionen Postsendungen und über 42 000 Kilogramm Fracht ohne Unfall befördert.

Wenn man rückblickend die bisherigen Leistungen des „Graf Zeppelin“ überschaut, dann läßt man sich feststellen, daß das Schiff und seine bewährte Besatzung unter der genialen Führung Dr. Edeners Pionierarbeit im wahren Sinne des Wortes zu leisten hatten. Denken wir zurück an die erste Fahrt des Zeppelins nach Nordamerika im Oktober 1928, an die berühmte Weltumsegelung im August 1929 und an die denkwürdige Fahrt in die Arktis im Juli 1931, die über bisher unbekanntes Gebiet führten. Erinnern wir uns auch jenes historischen 20. März 1932, an dem die Luftschiffahrt in eine neue Phase ihrer Entwicklung eintrat und der erste regelmäßige Luftdienst zwischen zwei Kontinenten auf der Südatlantik-Route eröffnet wurde.

Seitdem sind diese Zeppelin-Fahrten mit ertausendlicher Sicherheit, Regelmäßigkeit und minutöser Pünktlichkeit durchgeführt worden. Unabhängig von Wind und Wetter und allen meteorologischen und klimatischen Schwierigkeiten zum Trotz hat der Zeppelin stets seinen Fahrplan eingehalten. Die ursprünglich vorgezeichnete Fahrdauer von 72 Stunden für die Strecke Friedrichshafen—Pernambuco wurde in vielen Fällen sogar recht beträchtlich unterboten. Damit ergab sich durch diese erste transozeanische Luftverbindung eine Zeiterparnis von ungefähr 75 Prozent gegenüber den bisherigen Verkehrsverbindungen, die für den in Konkurrenz mit der nordamerikanischen Wirtschaft arbeitenden deutschen Außenhandel von größtem Vorteil ist.

Das wachsende Vertrauen zum Luftschiff im internationalen Reiseverkehr zeigt sich am deutlichsten in der ständig steigenden Tendenz der Beförderungszahlen. Während noch im Jahre 1932 im Durchschnitt nur vier zahlende Passagiere auf den einzelnen Fahrten befördert wurden und die Durchschnittsbesetzung im Jahre 1933 erst auf neun Passagiere pro Fahrt gestiegen war, zeigte sich in diesem Jahre zum erstenmal, daß die auf dem Luftschiff „Graf Zeppelin“ vorhandenen 20 Plätze bei den meisten Fahrten nicht ausreichten, um alle Interessenten befördern zu können.

In demselben Maße, in dem die Zahl der Passagiere zunahm, konnten die Fahrpreise gesenkt werden. Im Jahre 1929 kostete eine Fahrt mit dem Luftschiff über den Ozean noch 9400 RM. Inzwischen ist der Fahrpreis um beinahe 85 Prozent gesenkt worden und beträgt heute nur noch 1500 RM für die Strecke Friedrichshafen—Rio de Janeiro.

Görling gratuliert dem Millionär „Graf Zeppelin“

Berlin, 17. Dez. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ konnte auf der Weihnachtsfahrt nach Südamerika das Jubiläum des einmillionsten Fahrkilometers feiern. Aus diesem Anlaß hat der Reichsminister für Luftfahrt, Görling, der gesamten Besatzung und allen Mitarbeitern des Luftschiffbaues Zeppelin seine herzlichsten Glückwünsche übermittelt. Der Funkpruch wurde von Berlin aus so aufgegeben, daß er das auf der Heimreise nach Deutschland befindliche Luftschiff kurz nach Zurücklegung des einmillionsten Kilometers erreichte.

„Graf Zeppelin“ in Sevilla

Madrid, 18. Dez. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ hat Montagabend von seiner Amerikafahrt heimkehrend am Unterma in Sevilla festgemacht. Dr. Edeners, der mit dem Flugzeug bereits am Nachmittag in der Stadt eingetroffen war, wurde dem spanischen Ministerpräsidenten Lerroux auf dem Flugplatz vorgestellt. Der spanische Regierungschef wird zusammen mit mehreren Ministern am Dienstagfrüh um 8 Uhr einen zweistündigen Rundflug mit dem „Graf Zeppelin“ über der Provinz Andalusien unternehmen. Das Luftschiff, das infolge starker Gegenwinde mit einer Verspätung in Sevilla eintrafen war, wird dann am Dienstag mittag den Weiterflug nach Friedrichshafen antreten.

Das neue deutsch-schweizerische Verrechnungsabkommen

Von Geh. Reg.-Rat Hagmann.

Der Wirtschaftsverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz hat sich von jeher auf drei Gebieten besonders entwickelt, dem Warenverkehr, dem Fremdenverkehr und dem Kapitalverkehr. Der Warenverkehr schloß nach der schweizerischen Statistik im ersten Halbjahr mit einem Saldo von rund 113 Millionen Schweizer Franken zugunsten Deutschlands ab. Demgegenüber stehen als Verpflichtungen Deutschlands der Fremdenverkehr Deutschlands nach der Schweiz, der im Halbjahr etwa 20 Millionen Schweizer Franken umfaßt, und die erheblichen Zinsverpflichtungen Deutschlands. Diese Posten galt es zu liquidieren, als im Juli ds. Js. das erste deutsch-schweizerische Verrechnungsabkommen abgeschlossen wurde. Dieses Verrechnungsabkommen basierte darauf, daß zunächst der beiderseitige Waren-, Fremden- und Zinsverkehr ausgeglichen werden sollte, und daß aus dem dann verbleibenden Rest ein Betrag von 5 Millionen Schweizer Franken im Monat der Reichsbank zur freien Verfügung gestellt werden sollte; der dann noch verbleibende Rest sollte zur Bezahlung jogenannter Amortisationsbeträge für die auf 4,5 Prozent festgesetzten Zinsverpflichtungen Deutschlands und für den Transithandel sowie für alte Warenschulden Verwendung finden. Die Abrechnungen auf Grund des im Juli ds. Js. abgeschlossenen deutsch-schweizerischen Verrechnungsabkommens zeigten, daß zwar ein gewisser Ausgleich zwischen dem Waren-, Zins- und Fremdenverkehr sich ergab, daß aber ein freier Saldo zugunsten der Reichsbank wenigstens in den Monaten, in denen das Abkommen lief, nicht zur Verfügung gestellt werden konnte. Grundlage aller Verrechnungsabkommen, die Deutschland in den letzten Monaten abgeschlossen hat, ist aber, daß das bisherige Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr und sonstigen Zahlungsverpflichtungen gewahrt bleibt, und daß auf jeden Fall ein Saldo zugunsten der Reichsbank entstehen muß.

Aus diesem Gesichtspunkt heraus ist bei dem deutsch-schweizerischen Verrechnungsabkommen vom 8. Dezember 1934 zunächst der Reiseverkehr, der naturgemäß starken Schwankungen unterliegt von der eigentlichen Berechnung abgetrennt und einer Sonderverrechnung mit den Kohlenbezügen der Schweiz aus Deutschland unterworfen worden. Damit ist zugleich die Sicherheit gegeben, daß der Reiseverkehr unmittelbar mit Kohlenbezügen durch die Schweiz beglichen wird. Im Zusammenhang damit ist, um den besonderen Anforderungen, insbesondere des Winterverkehrs und der Benutzung schweizerischer Sanatorien gerecht werden zu können, die Möglichkeit geschaffen worden, daß künftig unter gewissen Voraussetzungen der Betrag der in Form von Reisechecks mitzunehmenden Devisen auf 700 RM. erhöht werden kann. Um zu verhindern, daß die für den Reiseverkehr nach der Schweiz zur Verfügung gestellten Mittel außerhalb der Schweiz verbraucht werden, werden die Auszahlungen an die Reisenden gesteuert, so daß innerhalb einer Woche immer nur bestimmte Teilbeträge abgehoben werden dürfen.

Um eine bessere Sicherung des Devisenanteils der Reichsbank zu erreichen, ist weiter vereinbart worden, daß, wie das schon in ähnlichen anderen Abkommen der Fall ist, von jeder Einzahlung, die auf das Verrechnungskonto in der Schweiz geleistet wird, ein gewisser Prozentsatz der Reichsbank zur freien Verfügung gestellt wird. Soweit dieser Prozentsatz, der naturgemäß nach den in der Schweiz getätigten Einzahlungen schwankt, nicht dazu ausreicht, um der Reichsbank den seinerzeit vereinbarten Anteil in Höhe von fünf Millionen Schweizer Franken monatlich zu gewähren ist, ist Vorkredite getroffen, daß ein bei der gegenseitigen Abrechnung sich ergebender Saldo vorweg der Reichsbank zur Verfügung gestellt wird.

Wenn sich bisher aus dem gegenseitigen Verrechnungsverkehr kein Saldo zu Deutschlands Gunsten ergab, so lag das zum Teil daran, daß das frühere Verhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr sich zu Ungunsten Deutschlands verschoben hatte. Im neuen Abkommen ist deshalb Vorsorge getroffen, daß die Bezahlung der aus der Schweiz nach Deutschland eingeführten Waren ein bestimmtes Maß nicht überschreiten darf, und daß auch die Zinsen auf eine bestimmte Höhe monatlich begrenzt werden. Die Schweiz konnte diese Einschränkung ihrer Ausfuhr umso leichter übernehmen, als der Sinn jedes Verrechnungsabkommens der sein muß, Ware mit Ware zu bezahlen, und die Schweiz anerkennen mußte, daß sie nicht zu einer wesentlichen Stei-

gerung der Einfuhr deutscher Waren nach der Schweiz imstande sei. Um das Verrechnungsabkommen noch wirksamer zu gestalten, ist weiter vereinbart worden, daß in der Schweiz die Zinsleistungen, die schweizerische Schuldner an deutsche Gläubiger zu zahlen haben, in das Verrechnungsabkommen einbezogen werden. Aus diesem Konto werden der Reichsbank monatlich 1 Million Schweizer Franken zur Verfügung gestellt, um eine Reihe von Nebenleistungen bestreiten zu können.

In dem Verrechnungsabkommen vom Juli ds. Js. waren auch Vereinbarungen enthalten, die die Frage regelten, unter welchen Voraussetzungen Devisengenehmigungen erteilt werden sollen. Diese Bestimmungen waren durch die im September erfolgte Inkraftsetzung der neuen deutschen Devisenregelung zum großen Teil hinfällig geworden. Die neuen Vereinbarungen sehen demzufolge Bestimmungen vor, unter welchen Voraussetzungen Devisengenehmigungen für die Einfuhr schweizerischer Waren erteilt werden sollen. Diese Bestimmungen beziehen sich namentlich darauf, inwieweit die Zahlungen schweizerischer Waren durch die Einräumung von Ausländerkonten für schweizerische Exportfirmen erleichtert werden sollen, und wie Sammelkonten und Lagerendungen behandelt werden sollen. Im Zusammenhang mit der oben erwähnten Einschränkung der Bezahlung der Ausfuhr schweizerischer Waren nach Deutschland mußten auch Vorkehrungen getroffen werden, daß nicht die Ausfuhr schweizerischer Waren nach Deutschland ein gewisses Normalmaß überschreitet. Die Vereinbarungen hierüber sehen im wesentlichen vor, daß die Einfuhr aus der Schweiz durch die Ueberwachungsstellen überwacht wird, und daß nach einem bestimmten Verfahren dort, wo sich anormale Auszahlungen von Einfuhrbedürfnissen Deutschlands ergeben, die Erteilung von Devisengenehmigungen auf ein bestimmtes Maß begrenzt wird.

Die neuen deutsch-schweizerischen Vereinbarungen sind nach langwierigen Verhandlungen zustande gekommen, die aber trotz aller Schwierigkeiten beiderseits getragen waren von dem Verständnis für die gegenseitigen Verhältnisse. Sie haben ergeben, daß die Zahlungsbilanz zwischen Deutschland und der Schweiz, die in früherer Zeit im allgemeinen als für Deutschland aktiv angesehen wurde, insbesondere deshalb, weil die Handelsbilanz einen ganz außerordentlich starken Aktivsaldo für Deutschland ergab, beginnt, gewissen Wandlungen entgegenzugehen, die es für die Schweiz immer schwieriger machen, die deutschen Zahlungen aus dem Warenverkehr, Fremdenverkehr und Kapitalverkehr durch Warenübernahme aus Deutschland zu bezahlen. Es ist aber zu hoffen, daß die neuen Vereinbarungen im deutsch-schweizerischen Verrechnungsverkehr den beiderseitigen Handel auf längere Zeit sichern und damit zu einer Förderung des Wirtschaftsverkehrs beitragen.

Schweres Autounglück — Zwei Tote

Nedarjum, 17. Dez. Sonntag nacht besaßen sich drei Redarjumer, Alfred Schadt, Johann Kappes und Heinrich Körner auf dem Heimwege von einer Beerdigung, die in Dabensfeld stattgefunden hatte. In der Dunkelheit gingen sie auf der Bahnbahn, da man auf dem schmalen Gehweg Gefahr läuft, in den Straßengraben zu geraten, als der 20 Jahre alte Autofahrer Felix Seiffert mit einem Wagen die stark abfallende Straße herabgefahren kam. Auf noch aufzuklärende Weise wurden Schadt und Kappes angefahren und außerordentlich schwer verletzt. Autobesitzer Wette von Nedarjum brachte die Blutüberströmten ins Redarjumer Krankenhaus; jedoch kurz vor ihrer Einlieferung waren sie bereits verstorben. Körner trug einen Aternschuß davon. Der Fall ist außerordentlich tragisch. Der tödlich verunglückte frühere Schiffsbauer Johann Kappes, geb. 1882 in Vater von drei Kindern, Karl Alfred Kappes, geb. 1907, hatte vor kurzem erst den Tod seiner jungen Frau zu beklagen. Ein kaum sechs Wochen altes Kind bleibt als Waise zurück. Der Kraftfahrer wurde vorläufig in Haft genommen.

Der Prozeß gegen die Führer des Saardeutschtums auf unbestimmte Zeit verschoben

Saarbrücken, 17. Dez. In dem mit großer Spannung erwarteten Prozeß vor dem obersten Abtunungsgericht gegen die Führer des Saardeutschtums, Landesleiter Pirrot und die Mitglieder des Landesrates, Gemeindeführer Peter Kiefer, Rechtsanwalt Lebacher, Kommerzienrat Köhling u. den Präsidenten der Handwerkerkammer, Schmölzer, ist der bisher auf den 21. Dezember festgesetzte Eröffnungstermin ohne Angabe näherer Gründe auf unbestimmte Zeit verschoben worden.

25 Jahre Maybach-Motorenbau

Friedrichshafen, 17. Dez. Im vollbesetzten Saalbau begann am Samstag die Firma Maybach-Motorenbau G.m.b.H. die Feier ihres 25jährigen Bestehens. Bei der Feier zählte man über 1300 Teilnehmer, unter ihnen Gräfin von Biondstein-Zepelin und andere Gäste. Im Mittelpunkt der Feier stand eine großangelegte Rede von Dr.-Ing. h. c. M a g n a h über die Entwicklung der Firma. Der äußere Anlaß zur Begründung der Firma Maybach-Motorenbau waren die persönlichen Beziehungen zwischen dem Grafen Zepelin und Wilhelm Maybach. 1910 wurde der erste Motor in die vordere Gondel des damaligen Luftschiffes LZ 6 eingebaut, in dessen hinterer Gondel sich noch zwei vierzylinder-Mercedes-Motoren befanden. Als bald erfolgten seitens des Luftschiffbaues Zepelin Bestellungen auf weitere Motoren, wie auch in der Folgezeit nicht nur alle Zepelin-Luftschiffe mit Maybach-Motoren ausgerüstet wurden, sondern das neue Unternehmen auch Aufträge bekam von fast allen übrigen Luftschiffbauenden Stellen. Durch diesen erfolgreichen Anfang war man in der Lage, eine eigene Fabrikationswerkstätte in Friedrichshafen aufzubauen. Der Bau der ersten Werkstätte wurde im November 1911 begonnen. Nunmehr wurde aus der Name der Firma in Motorenbau G.m.b.H. Friedrichshafen geändert. Nach einer Schilderung der weiteren erfolgreichen Entwicklung, insbesondere über die Kriegsjahre, und der neuen Namensänderung in Maybach-Motorenbau G.m.b.H. Friedrichshafen, wurden dem Wert 1919 drei grundlegende Aufgaben gestellt: Als erste die Durchbildung eines kritischen Benzinmotorfahrzeugmotors, als zweite die Durchbildung eines ausgeprägten Triebwagenmotors und als dritte die Entwicklung eines neuen zwölfzylinder-Luftschiffmotors. Mit besonderem Stolz verwies Dr. Maybach auf die Leistungen, die das Luftschiff „Grau Zepelin“ unter Führung von Dr. Goerner mit Maybach-Motoren vollbracht hat. Die Schlußausführungen des Redners ließen die enge Verbindung zwischen Betriebsführung und Gefolgschaft erkennen. So wird aus Anlaß des Jubiläums eine besondere Spende zur Verteilung gebracht werden. Im Auftrag der Betriebsleitung begrüßte deren Vertreter Schlee das Wort, um den Dank der Gefolgschaft zum Ausdruck zu bringen. Dr. Dürr überbrachte die Glückwünsche des Luftschiffbaues Zepelin und der Kongressgesellschaften. Obergingenieur Stiefel verlas die eingelaufenen Glückwunschtelegramme. Es waren solche u. a. engagierten von Wirtschaftsminister Dr. Veit, Dr. Goerner, der Industrie- und Handelskammer Ravensburg, des Dornier-Metallobauers, der Zepelin-Wohlfahrt und der Holzindustrie Medienbeuten.

Einweihung des Reichsautobahnlagers Werbellin

Eberswalde, 17. Dez. Nachdem sich vor einiger Zeit herausgestellt hatte, daß die Unterbringung der beim Bau der Reichsautobahnen beschäftigten Arbeiter vorzüglich sehr zu wünschen übrig ließ, hat sich auf Veranlassung des Führers die D.A.Z. bereit, im Ernennungsamt mit der Generalinspektion des Deutschen Straßenwesens und mit der Direktion Reichsautobahnen eine Reihe von Musterlagern an den Straßen der Reichsautobahnen einzurichten, um der Bauwirtschaft Musterbeispiele an die Hand zu geben. In Anwesenheit des Reichsorganisationsleiters Dr. Ven. des Generalinspektors für das Deutsche Straßenwesen und des Generalinspektors der Deutschen Reichsbahngesellschaft fand die feierliche Einweihung des Reichsautobahnlagers Werbellin bei Eberswalde statt. Das Lager hat fünf müllertüchtig eingerichtete Schlafräume und Wirtschaftsbaracken aufzuweisen. Zunächst hielt Generaldirektor Dr. Dornmüller eine Ansprache, in der er darauf hinwies, daß die Fühlorgane, die sich in der Errichtung der neuen Unterlunftsäume zeigen, ein Muster sein werde für die Arbeitsstätten der ganzen Welt. Der Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen, Dr. Ladt, betonte, daß die Errichtung dieses Arbeiterlagers dem Eingreifen des Führers zu verdanken ist, ferner der Mitarbeit der Deutschen Arbeitsfront und des freiwilligen Arbeitsdienstes. Reichsorganisationsleiter Dr. Ven legte an dem Beispiel des Arbeitsdienstes dar, daß es sich bei der Schaffung eines neuen Arbeitsbegriffes weniger um Lohnfragen handeln könne als um die Frage der Ehre. Möge auch dieses Lager, so betonte er, ein Symbol dafür sein, daß die Arbeit nicht allein des Lohnes wegen da ist, sondern daß unendlich viele Faktoren zusammenkommen müssen, um die Arbeit und das Leben lebenswert zu machen.

Die Beurlaubung zur Saarabstimmung

Berlin, 17. Dez. Wie der Reichs- und preussische Minister des Innern verfügt, ist für die am 13. Januar 1935 stattfindende Volksabstimmung im Saargebiet den stimmberechtigten Beamten, Angestellten und Arbeitern der erforderliche Urlaub ohne Anrechnung auf den Furlongurlaub und unter Fortzahlung der Bezüge zu gewähren.



URHEBER-RECHTSSCHUTZ DURCH VERLAG OSKAR MEISTER, WERDAU/ISA.

(19. Fortsetzung.)
Er war vor der Belt ein alter Mann. Er hatte im Hintergrunde zu bleiben. Niemand fragte mehr nach ihm, und bald genug würden hier Entel toben, denen er ein guter Großvater zu sein hatte.
So sah sein Leben aus. So und nicht anders! Und alle törichten Wünsche hatten zu schweigen.
„Christel, vorläufig mußt du hierbleiben. Das heißt, zwingen kann ich dich nicht, weil du mündig bist. Aber ich bitte dich zu bleiben, Christel. Solange ich lebe, bin ich hier der Herr. Und niemand hat dir ein böses Wort zu sagen. Bleibst du also?“
Da schlang das Mädchen in überströmender Dankbarkeit die Arme um seinen Hals.
„Vater, du bist so gut, doch du weißt ja nicht, was es heißt, dieses Glück mit ansehen zu müssen! Und trotzdem habe ich jeden Abend für dieses Glück gebetet. Es fällt mir so schwer, hierzulieben.“
„Du bist nicht die einzige, die auf dem Oberhof an einer unglücklichen Liebe leidet. Andere müssen es auch ertragen, Christel.“
Der Oberhofbauer nickte der Pflegetochter zu und verließ schnell das Zimmer.
Christa blickte ihm mit großen Augen nach.
„Leidet Vater? Um wen? Ist er deswegen allein geblieben, weil er die Frau, die er liebte, nicht freien konnte? dachte sie mitleidig.“
Dann ging sie sinnend in den Garten, wo hungrige Vögel auf sie warteten.
Der Oberhofbauer aber lief über seine verdorrten Felder. Planlos, ziellos!
Weshalb habe ich sie nicht ziehen lassen? dachte er. Wäre es nicht für uns alle das Beste? Und Ernst? Der blind genug war, an Christa vorüberzugehen, bis er sich

in den Netzen des launenhaften Stadtkindes verfang? Ein gutes Ende nimmt das nicht. Aber die Oberhofbauern haben sich nie in ihre Liebesangelegenheiten dreinreden lassen. Und Ernst hätte sich das auch verbeten. Ich mußte wohl oder übel dem Schicksal seinen Lauf lassen. Aber in seinem Innern meldete sich eine höhnische Stimme:
„Wirklich, Oberhofbauer? Hast du nicht vielmehr alles seinen Gang gehen lassen, weil du nicht wolltest, daß Ernst sich doch noch besonnen und die kleine Christa genommen hätte?“
Der Oberhofbauer murmelte: „Nein! Ich hätte sie ihm doch gegnüt. Ihm ganz gewiß!“
Grau und trübe wölbte sich der Himmel, ein scharfer Westwind drohte mit näkstem Weiter. In Reih und Glied saßen die Raben am Feldrain und musterten den regungslos dastehenden Mann. Als sie durch einen über das Schneefeld hoppelnden Hasen aufgeschreckt wurden, flatterten sie eine ganze Weile unschlüssig über dem Kopfe des Oberhofbauers herum. Dann zogen sie dem Walde zu.
Wenn man Frieden hätte! Wenn das Leben eines Nachts wüde, ohne daß man es spürte! dachte der Mann und starrte hinüber auf die Berge, die er so liebte. Dann schritt er langsam weiter.
Und plötzlich kam er zu einem Entschluß: Gisela wird noch nicht gleich Herrin vom Oberhof! Sie soll sich verrecknet haben. Noch bin ich der Oberhofbauer! Ich allein! Und ich werde mich noch nicht auf das Alenteil zurückziehen. Um Christas willen werde ich es nicht tun.
War es aber nicht immer so, daß der Oberhofbauer sich zurückzog, wenn der Erbe eine Ehe einging? In bescheidenen Ruhe ist auch auf dem Alenteil ein gutes Leben.
Nein! Ich bleibe! beharrte der Bauer. Ich bin noch nicht so alt, daß ich tatenlos zusehen könnte, wie durch dieses Ruderkel auf dem Oberhof Unfrieden entsteht. Seltam übrigens, daß darüber zwischen Ernst und mir noch nichts besprochen worden ist. Oder nimmt Ernst ohne weiteres an, daß ich weiche? Nun, er wird mit seiner schönen Frau auch dort drüben einwäulen ein sehr beschauliches Leben führen können. Vielleicht versteht er mich. Und — Bertha wirtschaftet auch noch so

gern im Hause herum, daß es sie schwer treffen würde, wenn man ihr diese Pflichten plötzlich entziehen würde. Und Gisela wird sich ja auch um nichts kümmern. Vom Dorf drüben lauter die Ditzelglocken.
Der Oberhofbauer murmelte vor sich hin: „Christel, wenn du wüßtest, wie lieb ich dich habe!“

Wieder waren Monate vergangen. Die Hochzeit sollte ohne großen Prunk gefeiert werden. Etwas, was in Gisela eine arge Enttäuschung ausgelöst hatte. Aber sie schwieg, zumal die Mutter ihr auch dringend geraten hatte, sich zu fügen. Die Mutter war überhaupt plötzlich vollkommen auf Ernsts Seite. Warde es die hohe Meute die er ihr mit Einwilligung seines Vaters ausgesetzt? Gisela grübelte über das jetzige Verhalten der Mutter weiter nicht nach. Viel Wichtigeres nahm sie in Anspruch, und obendrein freute sie sich sehr auf die Reise. Als sie, mit Kranz und Schleier geschmückt, auf Ernst wartete, lächelte sie sich im großen, deckenhohen Spiegel befriedigt zu. Gisela Heiden war sehr zufrieden mit sich. Sie hatte ihr Lebensschiff in eine glückliche Bahn gelenkt.

Als dann Ernst sich über sie beugte, den Blick der fiebernden Augen in die ihren gelenkt, da war alles um sie versunken. Das größte Glück war doch seine Liebe, davon war Gisela in dieser Minute vollkommen überzeugt.
Das Brautgeschenk war wieder wahrhaft königlich. Anders konnte man den stünfteligen köstlichen Schmuck nicht benennen. Stolz trug Gisela diesen Schmuck und sah befriedigt die neidischen Blicke ringsum.
Die Stunden vergingen dann sehr schnell. Tante Bertha sah bei der Hochzeitstafel inmitten einiger älterer Damen. Christa in ihrem leichten Seidenkleide wirkte still und vornehm, und die jüngeren Herren scharten sich um sie. Etwas so Reines, Köstliches, Unberührtes strömte von ihr aus, daß alle besauberter waren. Gisela bemerkte es, und ihre spitzen Zähne knirschten hörbar aufeinander.
Christa muß fort vom Oberhof! Ich habe nicht Lust, mich von ihr in den Schatten stellen zu lassen, dachte sie gornig. (Fortf. folgt.)