Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

# Durlacher Tagblatt. 1920-1964
# 1935

38 (14.2.1935) Zweites Blatt

Visual Library

Nr. 38
Zweites Blatt

# Durlacher Tageblatt

Donnerstag
14. Februar 1935

# Ministerpräsident Göring in Bremen

**Bremen**, 13. Febr. Die Hansestadt Bremen stand am Mittwoch im Zeichen des Staatsbesuches des preußischen Ministerpräsidenten. Nach der Begrüßung am Bahnhof fand eine weitere vor dem Rathaus statt. Göring schritt die Fronten der Formationen ab und begab sich dann zum Empfang ins Rathaus, wo Reichsstatthalter und Gauleiter Karl Röver den hohen Gast mit bewegten Worten willkommen hieß. Dann begrüßte Bremens regierender Bürgermeister, Otto Heider, den Ministerpräsidenten im Namen der bremischen Regierung. Ministerpräsident General Göring erwiderte, daß es die Pflicht der nationalsozialistischen Führer sei, immer wieder ins Volk zu gehen, und in den Frontabschnitten das Vertrauen der deutschen Männer und Arbeiter zur Idee des Führers zu festigen. Nur bei dieser Wechselwirkung von Vertrauen von Volk und Führer könne der Nationalsozialismus seinen dauernden Bestand sichern. Heute sei Bremen dieser Frontabschnitt. Und gerade weil der Bremer so festhalte an seiner Tradition, müsse alles daran gesetzt werden, um die letzten Reste der Demokratie, die in Bremen besonders festen Fuß gefaßt hatte, auszulöschen. Der wirkliche nationalsozialistische Führer müsse sich klar darüber sein, daß er der erste Diener des Staates sein muß. Nur dadurch zeige er den Wert einer kraftvollen Persönlichkeit. In Bremen sei in den letzten Jahren ein Niedergang festzustellen gewesen, doch jetzt begännen sich wieder die Hände zu regen. Bremens Blick sei auf das offene Meer gerichtet. Auch in der Gegenwart müsse dafür gekämpft werden, daß die Hansestadt Bremen ihre Weltgeltung und ihre Pionierarbeit für das Deutschtum in Uebersee weiterhin bewahre. Der Ministerpräsident schloß mit einem dreifachen Sieg-Heil auf Deutschlands Führer. Dann fanden Besichtigungen statt. Abends sprach Göring in einer Riesenversammlung.

*

### Göring spricht zu 30 000 Arbeitern

**Bremen**, 13. Febr. Nach der Beendigung des offiziellen Begrüßungsaktes im Bremer Rathaus begab sich Ministerpräsident General Göring zur Kundgebung nach der großen Maschinenhalle auf der AG. „Weser" der Deschimagwerft, an der 30 000 Volksgenossen teilnahmen. Auf seiner Fahrt durch die mit den Fahnen des neuen Deutschlands reich geschmückten Straßen wurden dem Ministerpräsidenten begeisterte Kundgebungen dargebracht. Die Maschinenhalle war mit den Belegschaften der Bremischen Betriebe und Werkstätten bis auf den letzten Platz gefüllt. Vor den Werktoren begrüßte der Betriebsführer der Werft, Generaldirektor Stapelfeld, den Minister mit herzlichen Worten. Gegen 12 Uhr betrat der Minister mit vielen Ehrengästen unter stürmischen Zurufen die mit Hakenkreuzfahnen geschmückte Riesenhalle. Reichsstatthalter Karl Röver erteilte dem Ministerpräsidenten sogleich das Wort, der dann unter nicht endenwollenden Heilrufen noch einmal stürmisch gefeiert wurde. Ministerpräsident Göring führte u. a. aus: Es ist für mich heute ein stolzes Gefühl, vor deutschen Männern zu sprechen, die zum größten Teil als Arbeiter der Faust jahrein und jahraus in harter Arbeit ihr Brot verdienen müssen. Aber gerade dieser Teil des deutschen Volkes ist bisher immer der treueste Teil der Nation gewesen, weil er viel mehr für den täglichen Lebenskampf einsetzte als die begüterten Schichten. Der Ministerpräsident sprach dann über die Begriffe Vaterland und Volk und ihre überragende Größe. Es war immer so in der Geschichte, daß wenn die Führung des Volkes stark ist, auch das Volk stark wird. Denn nur die Führung bestimmt das Schicksal der Nation und damit übernimmt sie eine riesige Verantwortung vor Gott und dem Volk und, was wichtiger ist, vor der Zukunft des Volkes. Das Volk hat aus der parlamentarischen Systemzeit gelernt, daß nicht jeder einzelne regieren kann. Wir haben ein Deutschland gesehen, das in zwei Teile fiel, der eine Teil war das Proletariat und der andere war das Bürgertum. Wäre der Nationalsozialismus unter unserem Führer Adolf Hitler nicht gekommen, dann wäre Deutschland einer restlosen Vernichtung anheimgefallen. Der Führer hat im deutschen Volk die urewige Idee wieder erweckt, daß Volk zu Volk und Blut zu Blut gehört, daß der letzte unserer deutschen Arbeiter uns hunderttausendmal mehr gelten muß, als der höchste Ausländer, der nicht unseres Blutes ist. Es gibt nur eine Rettung, nur eine Auferstehung Deutschlands, wenn die beiden Lager verschwinden, die sich Jahrzehnte lang zerfleischt haben. Wir Nationalsozialisten haben vor Gott und der Zukunft des Reiches die Verantwortung für das Schicksal Deutschlands übernommen. Zwei Jahre liegen hinter uns und es ist von uns allen gearbeitet worden wie noch nie. Heute dürfen wir mit Stolz das Haupt erheben, denn wir haben Deutschland wieder freigemacht.

Zum Schluß appellierte der Ministerpräsident Göring an die Herzen der Arbeiterschaft und forderte sie mit flammenden Worten auf, darüber zu wachen, daß das Band des Vertrauens, das Führer und Gefolgschaft zusammenschließt, niemals zerreißt. Wir alle gehören zusammen! Vertrauet dem Führer und uns! Denn Euer Schicksal ist das unsere!

Die begeisterte Aufnahme der Worte des Ministerpräsidenten, die immer wieder von jubelndem Beifall unterbrochen wurden, bewies, daß Göring in der Sprache des deutschen Arbeiters den Weg zum Herzen der Zehntausende gefunden hatte.

Im Anschluß an die Kundgebung fuhr Ministerpräsident Göring mit dem Reichsstatthalter und den Herren seiner Begleitung unter dem Jubel der Bevölkerung nach Bremerhaven zur Besichtigung des Lloyd-Dampfers „Europa".

### Göring in Bremerhaven. – Besichtigung der „Europa".

DNB. **Bremerhaven**, 13. Febr. Kurz nach 14 Uhr traf General Göring von Bremen kommend an der Wesermündung ein. Durch flaggengeschmückte Straßen, durch die Spaliere von Tausenden von Einwohnern ging die Fahrt nach dem Columbus-Bahnhof, wo die „Europa" am Kai lag. Am Columbuspier vor dem riesigen Leib des Schnelldampfers hatten die Formationen der SA, SS, PO. und anderer Gliederungen der Bewegung Aufstellung genommen. Oberführer Dr. Raecke und der stellvertretende Gauleiter von Osthannover, Gakenholz, hießen den Ministerpräsidenten in Bremerhaven willkommen. Nachdem General Göring die Fronten abgeschritten hatte, wurde er an Bord der „Europa" von dem Betriebsführer des Nordlloyd, Dr. Fierle, und Commodore Scharf herzlich willkommen geheißen. Dann begrüßte der Ministerpräsident die vollzählig angetretene Mannschaft des Schiffes sowie die Rettungsmannschaft der „Dresden", die erst am Dienstag von der französischen Regierung durch den französischen Konsul in Bremen für die mutige Rettung der fünf französischen Flieger ausgezeichnet worden war. Bei einem Frühstück an Bord der „Europa" nahm der Betriebsführer des Nordlloyd, Dr. Fierle, nochmals das Wort. Die deutsche Seeschiffahrt, sagte er, werde sich mit allen Kräften bemühen, um durch Leistung und Erfolge das Vertrauen der Reichsregierung zu rechtfertigen.

Ministerpräsident Göring dankte in seiner Erwiderung für das Bekenntnis der deutschen Seeschiffahrt zu Führer und Reich, über das er dem Führer berichten werde. In den letzten Jahren vor der Machtergreifung habe sich die Lethargie der deutschen Wirtschaft vor allem in den Hafenstädten bemerkbar gemacht. Hamburg und Bremen seien damals Schiffsfriedhöfe gewesen. Heute wüßten wir, daß Deutschland alles daran setzen müsse, um seine frühere Seegeltung wieder zu erlangen. Stark müsse wieder die Handelsflotte werden, die eine ruhmreiche Tradition habe. Der deutsche Seemann sei ein wichtiges und wertvolles Glied des deutschen Volkes. Hinter der stolzen Flagge der Handelsflotte stehe eine stärkere und größere, die Fahne des Deutschen Reiches. „Ich versichere, daß ich mich jederzeit für den Seefahrenden Teil des deutschen Volkes einsetzen werde. Der Norddeutsche Lloyd hat von jeher hervorragendes geleistet und seine Pflicht erfüllt. Die beiden letzten Rettungen aus Seenot durch deutsche Seeleute waren ein Zeichen der Stärke der deutschen Seefahrt. Ich hoffe, daß die deutsche Flotte in stetigem Aufbau Schiff an Schiff reiht". — Der Ministerpräsident schloß mit einem Siegheil auf die deutsche Seefahrt und die deutsche Seegeltung.

Nach dem Frühstück, während dessen sich der Ministerpräsident anregend mit seinen Tischnachbarn unterhielt, wurde der Schnelldampfer einer Besichtigung unterzogen.

Hermann Göring zeigte besonderes Interesse für die technischen Einrichtungen und ließ sich eingehend die Katapultanlage erklären.

### General Göring nach Bremen zurückgekehrt.

DNB. **Bremerhaven**, 13. Febr. Eine unübersehbare Menschenmenge hatte sich am „Bahnhof am Meer" in Bremerhaven eingefunden, als der Ministerpräsident General Göring nach der Besichtigung des Lloydschnelldampfers „Europa" das Schiff verließ. Auf dem Kai waren sämtliche Formationen der NS.-Gliederungen der Unterweserstädte aufmarschiert und empfingen den General mit lauten Heilrufen. Göring dankte mit erhobener Hand und begab sich anschließend zum Zuge, der unmittelbar am Kai wartete. Bei der Abfahrt begleitete der Jubel der Menge und die Marschmusik der SA.-Kapelle noch längere Zeit den Ministerpräsidenten. Gegen 20 Uhr lief der Zug auf dem Bremer Hauptbahnhof ein. Auch hier wurde Göring von einer großen Anzahl begeisterter Bremer in Empfang genommen. Den Rest des Abends verbrachte Ministerpräsident Göring in der Gesellschaft der oldenburgischen und Bremer Parteigenossen.

### Der Abschluß des Staatsbesuches des Ministerpräsidenten Göring in Bremen.

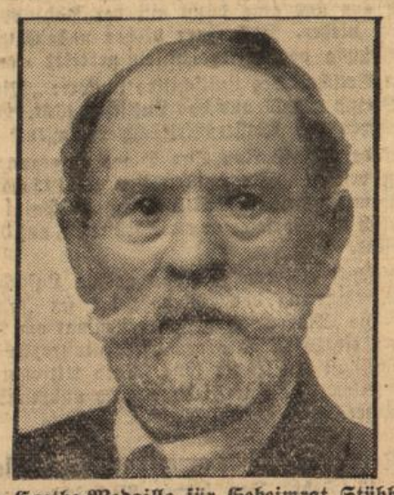
DNB. **Bremen**, 14. Febr. Die letzten beiden Stunden seines Besuches in der Freien Hansestadt Bremen verbrachte Ministerpräsident Göring im engsten Kreise von Vertretern der Partei, des bremischen und oldenburgischen Staates und der Bremer Wirtschaft im Club zu Bremen. Nach der Begrüßung durch den Präsidenten des Clubs, Pg. Thiele, antwortete der Ministerpräsident in einer längeren Rede, in der er mahnende Worte an die bremischen Wirtschaftsführer richtete.

In den Mittelpunkt seiner Ausführungen stellte Ministerpräsident Göring die Beziehungen der Wirtschaft zur nationalsozialistischen Weltanschauung. Die Wirtschaft sei nicht das Primäre, wie eine verfälschte liberalistische These ständig behauptet habe. Das Primäre sei das politische Geschehen, in dessen Gesetze sich die Wirtschaft einzufügen habe. Hermann Göring erinnerte daran, daß durch den Nationalsozialismus innerhalb zweier Jahre nahezu fünf Millionen Erwerbslose in Arbeit und Brot gebracht worden seien. Heute sei wieder neues Leben anstelle der Lethargie und Lähmung getreten, aufgebaut auf das Vertrauen und das Gefühl der Sicherheit, das man dem Führer im ganzen deutschen Volke entgegenbringe. Dann ging der Ministerpräsident auf das Rohstoffproblem ein. Durch starkes inneres Selbstbewußtsein werde das Problem gelöst werden können. Ueber dem Streben nach Profit stehe das Wohl der Allgemeinheit. Es gelte, den Sozialismus in die Tat umzusetzen und sich zu bemühen, den Wohlstand der gesamten Nation zu heben. Wenn auch der Besitz Berechtigung habe, da ohne Besitz keine Kultur bestehen könne, so dürfe doch der Profit nicht das letzte Ziel der Wirtschaft sein. Was uns in dieser Zeit bewege, seien nicht die materiellen, sondern die ethischen Werte. Wir hätten heute die weltanschaulichen Grundsätze zu vertreten, die der Führer Adolf Hitler uns gegeben habe und denen zu folgen höchstes Gebot sei.

Der Ministerpräsident dankte den Anwesenden für die herzliche Aufnahme und schloß mit einem dreifachen Sieg Heil auf den Führer.

Kurz nach Mitternacht trat der Ministerpräsident mit dem fahrplanmäßigen Zuge die Rückreise nach Berlin an. Am Ausgang der Böttcherstraße, in der die Zusammenkunft stattgefunden hatte, vor dem Bahnhof und auf dem Bahnsteig hatte sich eine große Menschenmenge eingefunden, die dem Ministerpräsidenten mit stürmischer Begeisterung ein herzliches Lebewohl zurief.

**Hausfrauen, am Sonntag, den 17. Februar wird das vorletzte Eintopfgericht des WHW. gegessen. — Spendet gegen Hunger und Kälte.**



**Die Goethe-Medaille für Geheimrat Stübben.**

Der Geheime Oberbaurat Prof. Dr.-Ing. e. h. Josef Stübben in Frankfurt a. M., dem anläßlich seines 90. Geburtstages am 10. Februar in Anerkennung seiner Verdienste auf dem Gebiete der Städtebaukunst im In- und Auslande vom Führer und Reichskanzler die Goethe-Medaille für Wissenschaft und Kunst verliehen wurde. (Expreß-Bildmatern-Dienst)

## Der Arbeitsplatzaustausch

### Auch die Kleinbetriebe werden jetzt überprüft

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

## Eine neue Ferngesprächsart (R-Gespräche)

**Berlin**, 13. Febr. Am 15. Februar wird im innerdeutschen Fernsprechverkehr von Ort zu Ort eine neue Ferngesprächsart eingeführt, bei der die Gebühren nicht vom Anmelder, sondern von der verlangten Sprechstelle bezahlt werden. Für die Mehrleistungen wird die Voranmeldegebühr erhoben; dafür darf der Anmelder wie bei Voranmeldegesprächen die Person, mit der er das Gespräch zu führen wünscht, namentlich bezeichnen. Bei einem solchen Gespräch, das stets beim Fernamt anzumelden ist, muß der Antrag, der verlangten Sprechstelle die Gebühr anzurechnen, sogleich bei der Anmeldung gestellt werden. Die verlangte Sprechstelle wird unverzüglich verständigt und gefragt, ob sie bereit ist, die Gesprächsgebühr und die Voranmeldegebühr zu übernehmen. Erklärt sich bei der Sprechstelle der Befragte damit einverstanden, so wird eine neue Gesprächsanmeldung ausgefertigt, als ob das Gespräch von der verlangten Sprechstelle angemeldet worden sei. Nach dieser Rückanmeldung werden die Gespräche als „Gespräche mit Rückanmeldung" oder kurz als „R-Gespräche" bezeichnet. Wird die Uebernahme der Gebühren abgelehnt, so hat der Anmelder die Voranmeldegebühr zu entrichten.

Die R-Gespräche haben sich in einigen fremden Ländern gut eingeführt und dürften auch in Deutschland beifällig aufgenommen werden. Sie eignen sich z. B. für den Verkehr zwischen Reisenden und ihren Firmen sowie für Teilnehmer, die von auswärts mit ihrem Anschluß sprechen wollen. Die R-Gespräche lassen sich auch für Werbezwecke benutzen, wenn die Firmen sich aus ihren Anpreisungen bereit erklären, bei Bestellungen von einem bestimmten Betrage an die Gebühren für die Bestellgespräche zu übernehmen.

## Internierungslager für deutsche Kommunisten in Holland

**Haag**, 13. Febr. Einer amtlichen Verlautbarung ist zu entnehmen, daß die Regierung die **Errichtung eines Internierungslagers beabsichtigt, in dem alle diejenigen in Holland befindlichen Ausländer, die die öffentliche Ordnung und Sicherheit gefährden, untergebracht werden sollen.**

Dieser Beschluß dürfe das Ergebnis der in Regierungskreisen angestellten Erwägungen zu der Frage darstellen, was mit den zahlreichen nach Holland gekommenen deutschen Kommunisten geschehen soll, die von hier aus neue kommunistische Zellen in Deutschland zu bauen und in enger Zusammenarbeit mit den holländischen Kommunisten im Lande ihrer Gastgeber stets wieder von neuem politische Unruhen hervorzurufen suchen.

MAGGI'S WÜRZE
verbessert das einfachste Essen

**Kochen Sie doch 'mal dieses Eintopfgericht!**

Pichelsteinerfleisch. Für 4 Personen. 200 g Schweinefleisch, 200 g Hammelfleisch, 1/2 Pfd. Mohrrüben (Gelbrüben), 1 Zwiebel, etwas Fett, 1/4 Sellerieknolle, 1/2 Pfd. Weißkohl, 1 Stange Porree (Lauch), 1 1/2 Pfd. geschälte Kartoffeln, Salz und Pfeffer, 1 Teelöffel Maggi's Würze.

Fleisch, Gemüse und Kartoffeln in Würfel schneiden, mit der angedünsteten Zwiebel schichtweise in einen festschließenden Topf geben, Pfeffer und Salz beifügen und soviel kochendes Wasser darübergießen, daß es ein wenig über Fleisch und Gemüse steht. Garkochen und dann Maggi's Würze sorgfältig darunterrühren.

# Amerikanische Luftschiffkatastrophe

**Das amerikanische Riesenluftschiff „Macon" verunglückt**

**Die Besatzung gerettet**

**Neuyork, 13. Febr. Wie aus San Franzisko gemeldet wird, ist das amerikanische Riesenluftschiff „Macon" auf einer Fahrt nahe der kalifornischen Küste verunglückt. Das Luftschiff sandte SOS-Rufe aus und ging dann auf der Höhe von Point Sur auf die See nieder. Nach einer bisher unbestätigten Meldung ist die Besatzung von Kriegsschiffen gerettet worden.**

**Die erste Botschaft des Luftschiffes lautete: „Wir haben einen schweren Verlust gehabt und das Luftschiff fällt. Wir werden es beim Berühren der Wasseroberfläche verlassen."**

**Eine bei der Funkstation San Diego eingegangene drahtlose Mitteilung besagt: „Wir werden das Luftschiff verlassen, sobald wir ungefähr 30 Kilometer von Point Sur entfernt, wahrscheinlich 16 Kilometer von der Küste ab, auf die See niedergegangen sind."**

Das Luftschiff „Macon" ist das größte Luftschiff der Welt, ein Schwesterfahrzeug der „Akron", die im Jahre 1933 verunglückte. Die „Macon" war zum erstenmal am 21 April 1933 aufgestiegen, einige Monate vor der Katastrophe der „Akron". Das Luftschiff ist 235 Meter lang. Sein Aktionsradius beträgt etwa 9500 Kilometer. Zur Füllung wird unbrennbares Heliumgas verwendet.

*

## Die Rettungsversuche amerikanischer Kriegsschiffe

**London,** 13. Febr. Den letzten Nachrichten zufolge haben amerikanische Schlachtschiffe, Kreuzer und Zerstörer die Stelle erreicht, an der das Riesenluftschiff „Macon" auf See niedergegangen ist und haben sofort mit der Rettung der Mannschaft begonnen. Eine Meldung besagt, die „Mannschaft" sei gerettet worden, während es in einer anderen heißt, daß die „Ueberlebenden" von Kriegsschiffen an Bord genommen worden seien. Nach amtlicher Mitteilung bestand die Besatzung aus 90 Offizieren und Mannschaften.

Reuter-Meldungen geben folgende Einzelheiten: Der Oberbefehlshaber der amerikanischen Flotte, Admiral Joseph Reeves, hat dem Marinedepartement gemeldet: Die Ueberlebenden des „Macon" in sieben Rettungsbooten sind 13 Meilen südöstlich von Point Sur gesichtet worden. Ich berge sie und setze die Suche nach anderen Ueberlebenden fort. Ein weitere Meldung besagt: Der Zerstörer „Concord" hat den Kommandanten des Luftschiffes, Commander Wiley, einen weiteren Offizier und neun Mann gerettet.

In weiteren Berichten aus San Franzisko heißt es: Eine Anzahl Schlachtschiffe und Kreuzer hatten in der Nähe von Point Sur zwei Stunden lang vergebliche Nachforschungen angestellt, bevor die Mannschaft gesichtet wurde. Die See ist glatt; doch ist die Dünung stark und es fällt dichter Regen bei schlechten Sichtverhältnissen. Das Luftschiff war zur Zeit des Unfalles von Manövern mit der Flotte zurückgekehrt. Das Schlachtschiff „Pennsylvania", das mit anderen Schiffen suchte, erblickte plötzlich eine Rakete. Schließlich drangen die Scheinwerfer des Schiffes durch den dicken Regen und die Finsternis und zeigten die undeutlichen Umrisse der „amerikanischen Himmelskönigin". In den hinteren Rettungsbooten des Luftschiffes brannten mehrere Calciumflammen. An dem Rettungswerk hatten sich auch der Kreuzer „Richmond" und das Kriegsschiff „Memphis" beteiligt.

*

## Besatzung der „Macon" bis auf zwei Mann gerettet

**San Franzisko,** 13. Febr. Die Besatzung des amerikanischen Luftschiffes „Macon", die aus insgesamt 90 Mitgliedern besteht, ist bis auf zwei Mann gerettet worden. Die rasche Bergung der Mannschaft wurde durch den Umstand erleichtert, daß sich eine größere Anzahl amerikanischer Kriegsschiffe in der Nähe befand. Die „Pennsylvania" war nur 4 Seemeilen von der Unglücksstelle entfernt, wo die „Macon" ihr Raketensignal in die Luft sandte.

Ueber die Ursache der Katastrophe herrscht noch keine Klarheit. Es scheint jedoch, als ob die „Macon" unter ähnlichen Umständen zugrunde gegangen ist, wie seinerzeit das Luftschiff „Akron" im Jahre 1933. Mehrere Beobachter an der Küste des Stillen Ozeans in der Nähe von Point Sur sahen, wie die „Macon" mit einem heftigen Sturm kämpfte, der am Dienstag auch in Los Angeles großen Schaden angerichtet hat. Es wurde beobachtet, wie die „Macon" rasch auf die See niederging. Das Luftschiff hob sich jedoch wieder und verschwand in den Wolken. Als Ursache des späteren Niederganges nimmt man eine Explosion an Bord des Luftschiffes an.

**Neuyork,** 13. Febr. Nach der letzten amtlichen Feststellung betrug die gesamte Besatzung des Luftschiffes 83 Mann. 81 wurden von den Kreuzern „Richmond", „Concord" und „Cincinnati" an Bord genommen. Ueber das Schicksal der beiden Vermißten — bei dem einen handelt es sich offenbar um den Funker — ist noch nichts bekannt. Von den Geretteten ist niemand ernstlicher verletzt worden.

Nach einem anderen Bericht ist die „Macon" aus etwa 300 Meter Höhe dreizehn Meilen südöstlich von Point Sur aufs Meer gestürzt und anscheinend auf eine Felsklippe aufgeschlagen.

## Tiefer Eindruck des „Macon"-Unglücks in Amerika

**Washington,** 13. Febr. Das Unglück des Marineluftschiffes „Macon" hat in ganz Amerika tiefen Eindruck gemacht. Das Marineamt in Washington blieb die ganze Nacht über hell erleuchtet. Auch Präsident Roosevelt blieb die Nacht über auf, um sofort genauere Meldungen über den Hergang der Katastrophe in Empfang zu nehmen.

Ueber die Ursache des Absturzes ist man sich noch völlig im Unklaren. In Sachverständigenkreisen neigt man jetzt mehr der Ansicht zu, daß tatsächlich der schwere Sturm das Riesenluftschiff zum Scheitern brachte. Der Geschwaderchef der Flotte teilte in einem Funkspruch mit, daß die „Macon" in einer Tiefe von etwa 100 Meter liege. Ein Versuch, die Ueberreste des Luftschiffes zu heben, sei vorläufig aussichtslos.

Der Schaden, der durch den Verlust des Luftschiffes entstanden ist, wird mit 4,5 Millionen Dollar beziffert. Wie sich jetzt herausgestellt hat, befand sich der eine Vermißte noch an Bord des Schiffes, als es auseinanderbrechend ins Meer stürzte. Der andere Vermißte, der Bunker, war aus einer Höhe von etwa 40 Meter aus dem stürzenden Luftschiff gesprungen. Ueber das Schicksal beider ist noch nichts bekannt geworden. Bemerkenswert ist, daß der Kommandant der „Macon", Wiley, der einzige überlebende Offizier des Luftschiffes „Akron" ist, das im April 1933 im Sturm zerschellte.

**Die Katastrophe des Marineluftschiffes „Macon".**

DNB. **San Franzisko,** 13. Febr. Die genaue Ursache der Katastrophe des Marineluftschiffes „Macon" wird zwar erst bekannt werden, wenn die Untersuchung, die das Marineamt sofort eingeleitet hat, durchgeführt ist. Man neigt aber schon jetzt zu der Ansicht, daß in dem boeigen Wetter plötzlich ein oder zwei von den zwölf Gaszellen des Luftschiffes geplatzt sind. Der Kommandant der „Macon", Wiley, berichtete, daß das Luftschiff, das im Augenblick des Unglücks mit einer Geschwindigkeit von 63 Knoten fuhr, ganz plötzlich am Heck zusammengebrochen sei. Nach der Wasserung ist das Luftschiff sofort untergegangen. Da es anscheinend völlig zerstört ist, wird das Marineamt auf den Versuch einer Bergung verzichten. Nach den beiden vermißten Besatzungsmitgliedern haben mehrere Kreuzer vergeblich gesucht, sodaß angenommen werden muß, daß sie nicht mehr am Leben sind. 81 Ueberlebende wurden in San Franzisko gelandet, zwei von ihnen sind verletzt.

Wie Marinekreise erklären, wird über die Zukunft der Luftschiffe in der amerikanischen Marine erst nach der Untersuchung über die Ursache des Unglücks entschieden werden.

**Einstellung des Luftschiffbaues in den Vereinigten Staaten. Eine Erklärung Roosevelts.**

DNB. **Washington,** 13. Febr. Der Untergang des Luftschiffes „Macon" hat in den Vereinigten Staaten tiefe Bestürzung hervorgerufen und die Zweifel an der Brauchbarkeit der starren Luftschiffe wieder einmal sehr verstärkt. Präsident Roosevelt hat bestimmt, daß vorläufig keine Ersatzbauten in Auftrag gegeben werden sollen. Er wies darauf hin, daß man für das gleiche Geld etwa 50 Flugzeuge für weite Erkundigungsflüge bauen könne. Man tue daher gut daran, auf weitere Versuche mit Luftschiffen zu verzichten. Dies bedeute nicht notwendigerweise das Ende dieser Art Luftfahrzeuge in den Vereinigten Staaten. Die amerikanische Regierung werde weiter Heliumgas herstellen, aufspeichern und an die Wissenschaftler der ganzen Welt zu Forschungszwecken abgeben. Aber einstweilen werde die Regierung keine Luftschiffe für militärische oder wirtschaftliche Zwecke vom Bundeskongreß anfordern. Mit Interesse sehe man in Amerika den Flügen Dr. Eckeners mit dem neuen Zeppelin im nächsten Sommer entgegen. Die amerikanische Marineleitung werde Dr. Eckener jede Unterstützung gewähren; denn von seinen Flügen werde man viel lernen können und ein verläßliches Bild davon erhalten, ob die Wiederaufnahme des Luftschiffbetriebes in Amerika zu empfehlen sei. Man dürfe nicht vergessen, so betonte Roosevelt des weiteren im Verlaufe einer Pressekonferenz am Mittwoch, daß die „Macon" vier Tage hintereinander in der Luft gewesen sei, bevor das Unglück sich ereignete und daß andere Länder ebenfalls viel Pech mit ihren Luftschiffen gehabt hätten. Das letzte Wort über das Schicksal der Luftschiffe sei sicher noch nicht gesprochen. Nur halte es die Regierung angesichts des tragischen Unglücks der „Macon" für richtiger, zunächst weitere Versuche Dr. Eckeners abzuwarten.

**Der Kommandant der „Macon" über den Hergang des Unglücks**

DNB. **Washington,** 13. Febr. Der Kommandant des verunglückten Luftschiffes Macon, Wiley, hat von Bord des Kriegsschiffes, das ihn gerettet hat, folgende Funkmeldung an das Flottendepartement in Washington gesandt:

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

**Der Marineausschuß des Repräsentantenhauses beschließt eine öffentliche Untersuchung der „Macon"-Katastrophe.**

DNB. **Washington,** 13. Febr. Der Marineausschuß des Repräsentantenhauses hat einstimmig eine öffentliche Untersuchung der „Macon"-Katastrophe beschlossen, die sofort nach Beendigung der vom Marineamt eingeleiteten Untersuchung durchgeführt werden soll.

Großes Aufsehen erregte in diesem Zusammenhang eine Meldung aus Hartford (Connecticut), wonach Karl Arnstein, der Chefingenieur der Goodyear Zeppelin Company, am Dienstag kurz vor dem „Macon"-Unglück gelegentlich einer Gerichtsverhandlung erklärt hat, daß die beim Bau der „Macon" verwendeten amerikanischen Rohstoffe nicht die von den deutschen Konstrukteuren im Jahre 1928 festgesetzte Güte gehabt hätten.

**Der Vorsitzende des holländischen Luftschiffsyndikates zur Katastrophe der „Macon".**

DNB. **Amsterdam,** 14. Febr. Der Vorsitzende des holländischen Syndikates für die Errichtung einer Luftschiffverbindung mit Niederländisch-Indien, A. Brensing, gab Pressevertretern gegenüber die Erklärung ab, daß das Vertrauen, das das Syndikat in Luftschiffe als Verkehrsmittel setze, durch den Untergang des amerikanischen Luftschiffes „Macon" keineswegs erschüttert sei. Es dürfte ausgeschlossen sein, daß diese Katastrophe lediglich auf ungünstige Witterungsumstände zurückzuführen sei. Dies werde treffend durch die Tatsache widerlegt, daß das deutsche Luftschiff „Graf Zeppelin" zahllose Male in Gewitter und Orkane geraten sei, ohne Schaden zu nehmen. Der Untergang der „Macon" müsse somit auf andere Ursachen zurückgeführt werden, die von dem holländischen Luftschiffsyndikat eingehend untersucht werden würden.

Jeder Pfennig
hilft dem Winterhilfswerk!


# 50 Jahre Automobil

**Von Daimler und Benz zum Volkskraftwagen**

Im Jahre 1885, also vor genau 50 Jahren, schuf Gottlieb Daimler den ersten zum Fahrzeugantrieb geeigneten schnell laufenden Motor und mit ihm das erste Kraftfahrzeug. Die Arbeiten von Carl Benz, die den seinen parallel liefen, führten fast gleichzeitig zum Ergebnis. 1886 wurde der erste Benzwagen, ein dreirädriges Gefährt, konstruiert. Es geschieht mit gutem Recht, wenn in der diesjährigen Automobil-Ausstellung, die in gewissem Sinne eine Jubiläums-Ausstellung ist, die ersten Fahrzeuge von Daimler und Benz einen Ehrenplatz erhalten haben. Das Automobil ist, daran läßt sich nicht rütteln, eine deutsche Erfindung. Die Entwicklung hat in der Zwischenzeit den deutschen Kraftfahrzeugbau vorübergehend etwas in den Hintergrund gedrängt. Konstruktiv wegweisend und vor allem der Menge der Herstellung und des Absatzes nach sind andere Länder so stark hervorgetreten, daß es Jahre gab, wo man sich des deutschen Ursprungs dieses modernen Verkehrsmittels kaum noch erinnerte.

Diese Jubiläums-Ausstellung repräsentiert eine Entwicklungsphase, in der das deutsche Ideengut am Kraftfahrzeugbau und an der konstruktiven Durchbildung der Kraftverkehrswirtschaft sich wieder führende Geltung verschafft hat. Man muß sich den Wandel, der sich in den verflossenen 50 Jahren vollzog, das Auf und Ab und wieder Auf einmal vergegenwärtigen, um den derzeitigen Stand unserer Automobilwirtschaft richtig zu würdigen. Daimler und Benz waren sicherlich beide von dem schöpferischen Gedanken besessen, ein durch neuartige Antriebsmittel bewegtes Verkehrsfahrzeug zu schaffen. In der praktischen Verwirklichung bedeuteten ihre Konstruktionen, die ja an den Stand des technischen Könnens der Zeit gebunden waren, im Grunde doch nur erste Experimente, Grundlegungen, auf denen die Entwicklung weiterbaute. Der erste Daimlerwagen war einer der damals üblichen Kutschwagen, in den ein Motor eingesetzt war. Gewiß war er damit fortzubewegen. Aber den Menschen klar zu machen, daß diese Art der Fortbewegung ein Vorteil gegenüber dem Pferdezug sei, wäre bei dem mit allen Kinderkrankheiten des ersten geglückten Versuchs behafteten Fahrzeug sicherlich recht schwer gewesen. Als die technische Entwicklung des Kraftfahrzeugbaues weiter fortschritt — auch in anderen Ländern nahm man sich ja seiner an — wurde das Automobil zunächst eine Angelegenheit mit Originalitätswert, deren sich namentlich sportbegeisterte und entsprechend begüterte Menschen annahmen. Es hat noch vor zehn Jahren in Deutschland Automobilisten gegeben, gerade solche, die sich zur „alten Garde" der Kraftfahrer rechneten, die den Geschichtsverlauf nach den Daten der großen europäischen Automobilrennen maßen. Sie hatten sie alle im Kopf, und sie wußten die siegreichen Fahrer und Marken auswendig. Und wenn eine neue Automobilkonstruktion herauskam, dann beurteilten sie sie ausschließlich vom Standpunkt des Sportsmanns aus. Die Entwicklung, die zum allgemeinen Kraftverkehr hinführte, war ihnen innerlich eigentlich zuwider. Und doch wird man ihnen zugute halten müssen, daß sie in ihrer Art, wenn auch vielleicht ein bißchen gegen die eigene Absicht, dem Kraftverkehr Pionierdienste leisteten.

Auch die deutsche Automobilindustrie hat lange im Banne des Sportgedankens gestanden. Gerade ihre besten und führenden Werke taten das Und daneben konnten sie sich schlecht von der Einstellung freimachen, daß das Automobil ein Luxusgefährt sei. Während drüben in Amerika bereits Hunderttausende von Fordwagen und anderen billigen Marken als das Verkehrsmittel für jedermann galten und benutzt wurden, baute man bei uns immer noch technisch sicherlich ausgezeichnete, aber in der Ausstattung und in der Preislage nur für eine kleine bevorzugte Schicht erreichbare Wagen. Noch nach dem Kriege hat die Raffke-Zeit dieser Fabrikationsrichtung neuen Auftrieb gegeben. Dabei muß man allerdings berücksichtigen, daß die deutschen Konstrukteure durch die unglückselige Steuerformel, die noch bis 1927 der Besteuerung der Kraftwagen zu Grunde gelegt wurde, stark gefesselt waren. Der Antrieb zu einem Wechsel der Konstruktionsrichtung wurde stark und zwingend, als die Einfuhrverbote fielen und die billigen amerikanischen Fahrzeuge herüberkamen. Die Auseinandersetzung mit der ausländischen Konkurrenz war für die deutsche Automobilindustrie, die zersplittert, übersetzt und obendrein von der Inflationszeit her noch geschwächt war, nicht leicht. Sie hat den Kampf trotzdem bis zum Ausbruch der Krisis, also bis 1929/30, glänzend bestanden und in kurzer Zeit ihre volle Ebenbürtigkeit erwiesen. Eine starke Tendenz zur Konzentrierung der Kräfte, zur Zusammenfassung der Betriebe, Ausscheidung ungeeigneter, setzte schon damals ein, und was auf dem Gebiete noch zu tun blieb, geschah dann zwangsweise in den unendlich schweren Krisenjahren.

Das Dritte Reich brachte für die deutsche Automobilindustrie mit der starken wirtschaftlichen Allgemeinbelebung nicht nur günstigere Arbeitsgrundlagen, sondern dank dem starken Interesse, das die Reichsregierung Adolf Hitlers gerade der Motorisierung des Verkehrs entgegenbringt, auch eine ganz spezielle Förderung Steuerfreiheit für Personenkraftwagen, Autobahnbau, planmäßige Inangriffnahme der Treibstoffrage — das sind nur einige Stichworte, die als Marksteine an ihrem neuen Wege stehen. Mit fast 1,9 Millionen Kraftfahrzeugen am 1. Juli 1934 ist Deutschland jetzt den europäischen Ländern, Frankreich und England, die bisher einen starken Vorsprung vor ihm hatten, schon sehr nahegerückt.

Das Automobil ist heute in Deutschland bereits der Volkswagen. Der Streit darüber, ob man unter diesem Namen einen neuen Typ schaffen soll, ist müßig. Was sich vor Jahren gelegentlich unter diesem Namen ankündigte, war zumeist unzulänglich und ist längst wieder von der Bildfläche verschwunden. Die deutsche Automobilindustrie als Ganzes arbeitet jedenfalls an der Durchbildung ihrer Konstruktionen im Sinne der Aufgabe, das Automobil zu einem für breiteste Verkehrszwecke brauchbaren und erreichbaren Volksfahrzeug zu machen. Und die diesjährige Ausstellung, die keine Sensationen bringt, sondern aus dem sicheren Gefühl des Könnens heraus Gestaltetes und Erprobtes, wird Zeugnis davon ablegen.

## Amerikanisches Marinebauprogramm

**Washington,** 13. Febr. Der Vorsitzende des Marineausschusses des Repräsentantenhauses, Winson, gab ein von der Bundesregierung bereits gebilligtes öffentliches Marinebauprogramm bekannt, das die Aufwendung eines Betrages von 38,098 Millionen Dollar vorsieht. Davon sollen u. a. 15 Millionen Dollar zur Verstärkung des Flottenstützpunktes Pearl Harbour (Hawai) benutzt werden, 10 Millionen Dollar für ein großes schwimmendes Trockendock in Pearl Harbour, 2 Millionen Dollar für Munitionslager der Marine in Balboa und Cocosolo (Kanalzone) und 6 Millionen Dollar für die Ausrüstung von Kriegsschiffen.

# Krieg um Abessinien?

**Italien mobilisiert — Abessinien das Goldland Ophir?**

Es sah schon vor einigen Wochen bedrohlich um Abessinien aus, als der Zwischenfall bei Ualual passierte, der einigen hundert Italienern und italienischen Somalileuten das Leben kostete. Es wurde damals von Waffen- und Munitionstransporten Italiens nach der Somaliküste berichtet, und daraus schloß man, daß der Grenzzwischenfall noch ein weiteres Nachspiel haben würde. Natürlich behauptete jede der beiden Parteien, daß die andere schuldig sei, und die mildeste Version, wie sie beispielsweise in englischen Zeitungen zu lesen war, ging dahin, daß die noch ungeklärten Grenzverhältnisse in dem fraglichen Distrikt den Zusammenstoß verursacht hätten.

Immerhin, in Abessinien nahm man die Sache recht ernst. Man fühlte sich durch die Kriegsmaterialtransporte bedroht, und die ganz Mißtrauischen in Addis-Abbeba wollten Anfang Januar sogar wissen, im Rahmen der französisch-italienischen Verhandlungen von Rom sei auch ein geheimes Abkommen abgeschlossen oder vorbereitet worden, das Italien das Protektorat über Abessinien sichere. Diese Möglichkeit hat sogar in England Unruhe hervorgerufen. Wenn dort an den Quellen des Blauen Nils politische Verschiebungen vor sich gehen sollten, so würden auch die britischen Interessen im Sudan berührt werden.

Abessinien hat seinerzeit den Streitfall dem Völkerbund unterbreitet. In Afrika lebt man offenbar noch des frommen Glaubens, daß Genf sich solcher Dinge mit der Objektivität des neutralen Rechtsfinders und mit der Machtvollkommenheit des internationalen Schlichters annehme. Diese Illusion wird inzwischen zerplatzt sein. Der Völkerbundsrat hat sich, wie immer in so heiklen Angelegenheiten, dadurch aus der Affäre gezogen, daß er eine Entscheidung vertagte und einstweilen den beiden unmittelbar Beteiligten es überließ, die unklaren Grenzverhältnisse zu regeln.

Nun ist ein neuer Zwischenfall passiert. Nach italienischer Darstellung haben bewaffnete Abessinier einen italienischen Posten südlich von Ualual überfallen. In dem Gefecht sind fünf Italiener getötet und sechs verwundet worden. Das wäre noch nicht welterschütternd. Aber das offizielle italienische Communique weist ganz offen auf die Gefahr eines Bruches zwischen Italien und Abessinien hin. Von verantwortlicher Stelle wird bekannt gegeben, wenn das äthiopische Kaiserreich nicht volle Genugtuung gäbe, werde Italien ein Ultimatum stellen. Gleichzeitig wird offiziell bekannt gegeben, daß zwei italienische Divisionen mobilisiert und in kriegsbereiten Zustand versetzt worden sind. Wenn noch ein Zweifel an dem Ernst der Auffassung, die in Rom herrscht, bestehen könnte, wird er durch die Aeußerung des italienischen Kriegsministers beseitigt, der wörtlich erklärte: „Die Situation kann nicht übertrieben werden."

**Eine Karte von Abessinien.** Expreß.

Wird es also Krieg geben zwischen Italien und Abessinien? Wenn solche Pläne auf italienischer Seite bestehen, wird man fragen müssen, welche letzten Ziele im äthiopischen Kaiserreich verfolgt werden. Abessinien ist schon früher wiederholt Gegenstand des Interesses der europäischen Großmächte gewesen. Das Land, das im allgemeinen bisher, abgesehen von den japanischen Konzessionen, die es im vergangenen Jahre bewilligte, eine fremdenfeindliche Haltung einnahm und Ausländern keine Möglichkeit gab, ohne Regierungskonsens Grund und Boden zu erwerben und sich anzusiedeln, ist eines der fruchtbarsten der Erde. Es ist mehr als zweimal so groß wie das Deutsche Reich und übrigens so dicht besiedelt, daß die Einzelhöfe oft nur wenige 100 Schritt voneinander entfernt liegen. Bei einer planmäßigen Erschließung des Landes, dessen Verkehrsverhältnisse heute, abgesehen von der in französischen und italienischen Händen befindlichen Eisenbahn von Dschibuti nach Addis-Abbeba, sich noch in denkbar primitivstem Zustande befinden, und bei einer systematischen Ausnutzung der natürlichen Fruchtbarkeit, wäre es unter den gegebenen klimatischen Bedingungen, die durch die Abstufung der verschiedenen Höhenlagen außerordentlich variationenreich sind, möglich, nahezu sämtliche Nutzpflanzen der Welt hier anzubauen. Außer den üblichen Getreidearten und Kaffee können Kautschuk, Baumwolle, Sisalhanf gewonnen und Viehzucht in größtem Umfange betrieben werden. Alles das aber ist davon abhängig, daß die technischen Möglichkeiten für den Abtransport der Produkte geschaffen werden. Heute bleibt die landwirtschaftliche Erzeugung fast ganz in dem Rahmen, den der Bedarf der einzelnen Wirtschaft zieht. Abessinien lebt so gut wie vollkommen außerhalb der Weltwirtschaft.

Man kann verstehen, daß die Aufmerksamkeit Italiens, das durch seine angrenzenden Kolonien Erythräa und Somaliland unmittelbaren Kontakt mit Abessinien unterhält, hier ein Ziel für seinen Expansionsdrang und seine wirtschaftliche Betätigung sieht. Vielleicht spielen außer den Möglichkeiten der Erschließung der agrarischen Produktionskraft des Landes noch andere Erwägungen mit. Ein amerikanischer Gelehrter polnischer Abkunft, der Archäologe Graf de Prorok, der kürzlich von einer acht Monate währenden Expedition nach Abessinien zurückgekehrt ist, bezeichnete den westlichen Teil des Landes als ein zweites Klondyke. Er ist sicher, daß er in einer Entfernung von etwa 18 Meilen vom Blauen Nil an der abessinischen Grenze gegen Britisch-Sudan das sagenhafte Land Ophir und die Goldgruben Salomons entdeckt hat.

**Noch ist der Winter nicht zu Ende —**
**Gib wieder reichlich Eintopfspende.**

**Der Beherrscher Abessiniens,** Kaiser Haile Salassi I. Expreß.

*

## Der abessinische Geschäftsträger bei Suvich

**Noch keine Einigung**

**Rom,** 13. Febr. Der hiesige abessinische Geschäftsträger ist am Mittwoch von Staatssekretär Suvich im italienischen Auswärtigen Amt empfangen worden. Ueber den Verlauf der Unterredung mit Suvich, bei der die Lage und Vorgänge in den abessinischen Grenzgebieten besprochen und die Stellungnahme der beiden Länder kurz erörtert wurden, wird nichts näheres bekannt gegeben. Fest steht, daß eine Einigung über die Bildung neutraler Zonen noch nicht erfolgt ist.

In italienischen politischen Kreisen wird die Verhandlungsbereitschaft Roms von neuem unterstrichen, aber zugleich auch dem Zweifel Ausdruck gegeben, daß der Kaiser von Abessinien in der Lage sei, eine wirksame Kontrolle über die Grenzstämme auszuüben. Schließlich wird versichert, daß von den beiden mobilisierten Divisionen noch keine Schiffstransporte abgegangen sind.

### Laval vermittelt

**Paris,** 13. Febr. Außenminister Laval empfing die Botschafter Italiens, Belgiens und Japans, sowie den rumänischen Gesandten in Paris. Die Unterredung Lavals mit dem italienischen Botschafter soll der Spannung in Abessinien gegolten haben. Die Diplomatie bemühe sich, auf eine friedliche Beilegung des Konfliktes hinzuarbeiten. England beteilige sich an diesen Bemühungen besonders lebhaft.

### Englische Stimmen

**London,** 13. Febr. Zum italienisch-abessinischen Streitfall bemerkt „Morningpost", daß sich nach abessinischer Darstellung die Italiener seit langem innerhalb der abessinischen Grenze festgesetzt hätten. Der Kaiser von Aethiopien befinde sich in ungefähr der gleichen Lage wie der König von Afghanistan, dessen Herrschaft von Häuptlingen bestritten werde, die nicht leicht erreichbar und schwer zu unterwerfen seien. Das Blatt betont, daß kein Ultimatum abgesandt worden sei und daß offenbar ein so kluger Staatsmann wie Mussolini bei der gegenwärtigen gefährlichen Lage Europas nicht den Wunsch haben werde, sich tief in eine afrikanische Unternehmung verwickeln zu lassen. Ueberdies sei die Jahreszeit für einen Feldzug in einem malariaverseuchten und bei jedem Wetter schwierigen Lande so ungeeignet wie nur möglich. Vom militärischen Gesichtspunkt aus könne Abessinien als ein Gallipoli ohne Ende bezeichnet werden. Felsig, gebirgig, mit mangelnden Wasservorräten, verklüftet und bewohnt von kriegerischen Stämmen. Man müsse daher hoffen, daß die Vermittlungsbemühungen der britischen Regierung Erfolg haben.

Anders äußert sich der „Daily Telegraph", der sich den italienischen Standpunkt völlig zu eigen zu machen scheint.

## Die Bevölkerung Forbachs gegen Matz Braun

**DNB. Saarbrücken,** 13. Febr. Der Aufenthalt Matz Brauns in Forbach geht den dortigen Bürgern immer mehr auf die Nerven. Es häufen sich die Stimmen, die sich dagegen wehren, von der „Prominenz" der Saaremigranten beglückt zu werden. So schreibt die „Forbacher Bürgerzeitung" u. a.: „Man würde einen französischen Bürger und Frontkämpfer einem solchen Individuum opfern, das Frankreich nur von seinen Francs her kennt und das unsere Frontkämpfer als „Lausbuben" titulierte. Schon diese Drohung stellt einen Skandal dar, wie man sich ihn erniedrigender für einen Franzosen gar nicht denken kann. Meinen etwa jene, die hinter diesem Individuum stehen, daß es für die vielen hiesigen armen Pensionäre, Arbeitslose, kleine Gehaltsempfänger und alle Steuerzahler eine Freude ist, anzusehen, wie ein Mensch wie ein „Floridus" bei uns lebt, der mit seiner politischen Schaumschlägerei uns Franzosen als Sklaven erscheinen läßt, der aber unsere guten Franken und Steuergroschen in der Tasche hat und sich dafür eine Luxuslimousine und ein feudales Leben auf unsere Kosten leisten kann! Wielange soll dieser Skandal mit Matz Braun noch dauern? Wir werden solange um ihn herum ekeln, bis er „moralisch entrüstet" den Forbacher Staub von den Füßen schüttelt und wieder Reißaus nimmt."

## Weitere Zeugenvernehmungen im Memelländer-Prozeß

**Wie das „Geständnis" Wannagats erpreßt wurde.**

**DNB. Kowno,** 13. Febr. Im Memelländer-Prozeß wurden in den letzten Tagen mehrere Zeugen über verschiedene Ereignisse aus dem Privatleben einiger Angeklagter vernommen, die mit ihrer politischen Tätigkeit nichts zu tun haben.

Aus der Mittwoch-Verhandlung ist besonders interessant die Vernehmung eines Offiziers der Eisenbahnpolizei in Pogegen als Zeugen, in dessen Büro einige der im Falle Jesuttis beschuldigten Angeklagten verhört worden waren. Dabei kam es zu einem Zusammenstoß zwischen dem Zeugen und dem Angeklagten Wannagat, der bekanntlich bei der Voruntersuchung ein umfangreiches Geständnis abgelegt haben soll, das er jedoch vor Gericht als durch Mißhandlungen erpreßt widerrief. Der Zeuge behauptete, Wannagat habe in seiner Gegenwart das Geständnis abgelehnt und dabei Einzeichnungen in eine Karte gemacht. Es stellte sich aber heraus, daß das „Geständnis" am dritten Tage nach ununterbrochenen Verhör gemacht worden war. Der Polizeioffizier konnte auch keine Erklärung dafür abgeben, aus welchem Grunde er einen „in diesem Falle völlig überflüssigen" Dolmetscher zu der Verhandlung hinzugezogen habe, einen Dolmetscher, von dem der Angeklagte Wannagat behauptet, daß dieser es gewesen sei, der die unmenschlichen Mißhandlungen geleitet habe, denen er ausgesetzt gewesen war. Weiter erklärte Wannagat, daß der Polizeioffizier selbst den beim Verhör anwesenden Polizeibeamten und dem Dolmetscher die Gummiknüppel übergeben habe, mit denen er, Wannagat, mißhandelt worden sei.

# Entwicklung der Motorisierung

**Zur Automobilausstellung in Berlin**

WPD. Zum dritten Male stehen wir im Begriff, ein Autojahr unter nationalsozialistischer Flagge durch die traditionelle Frühjahrsausstellung einzuleiten. Die diesjährige Berliner Automobilausstellung wird gegenüber den beiden Vorjahren eine starke Erweiterung erfahren und nunmehr zur größten Schau in Europa aufrücken. In diesem Zusammenhang ist ein Ueberblick über die Motorisierungsentwicklung wichtig.

Wenn wir den Produktionsindex der deutschen Kraftfahrzeug-Industrie seit Anfang 1933 verfolgen, so ergibt sich ein Aufstieg im Auto- und Kraftradabsatz, wie er damals wohl kaum erwartet worden ist und wie er auch im Ausland nicht annähernd verzeichnet werden kann. Für 1932 hatte sich noch ein Produktionsindex von 26,0 ergeben. Im folgenden Jahre hob sich diese Ziffer bereits auf 50,7 und 1934 weiter bis auf 86,4. Das ist eine Steigerung auf mehr als das Dreifache der 1932er Jahresleistung. Und zwar ist die Absatzsteigerung bei Lastwagen sogar noch etwas größer gewesen als die Zunahme im Personenwagengeschäft.

Erzeugung von Kraftfahrzeugen
im nationalsozialistischen Deutschland (1928 = 100)

| | Kraftfahrzg. insges. | Personen-wagen | Lastkraft-wagen | Krafträder |
|---|---|---|---|---|
| 1932 (Durchschnitt) | 26,0 | 28,6 | 22,0 | 18,1 |
| 1933 (Durchschnitt) | 50,7 | 59,7 | 40,7 | 22,2 |
| 1934 (Durchschnitt) | 86,4 | 97,6 | 80,1 | 43,3 |
| Steigerung seit 1932 in v. H. | um 232 | um 206 | um 240 | um 138 |

Der Beschäftigungsgrad der Automobilindustrie hat sich von Anfang 1933 bis Anfang 1935 von 31,2 auf 70,4 v. H. der Gesamtbelegschaft gehoben.

Und schließlich sei erwähnt, daß es neuerdings gelungen ist, auch unsere deutsche Ausfuhr zum Weltmarkt mit Unterstützung der Ausfuhr-Ausgleichskasse zu heben, während andererseits die Einfuhr ausländischer Fabrikate zum deutschen Markt dank schärferer Einfuhrüberwachung jetzt zurückgeht.

Ein- und Ausfuhr von Kraftfahrzeugen
Werte in 1000 RM.:

| | Einfuhr | Ausfuhr |
|---|---|---|
| Monatsdurchschnitt 1933 | 1630 | 4107 |
| September 1934 | 2714 | 3745 |
| Oktober 1934 | 1142 | 4210 |
| November 1934 | 741 | 4546 |
| Dezember 1934 | 750 | 4700 |

Das ist das Bild, das die bisherige Entwicklung des deutschen Automobilbaus im nationalsozialistischen Staate widerspiegelt.

Im Ausland ist zwar ebenfalls fast überall ein Wiederaufleben der Automobilwirtschaft festzustellen. Nirgends aber reicht die Erholung des Automarktes an die deutsche Aufstiegskurve heran. Der Weltindex der Automobilproduktion weist eine Steigerung von 50,3 im Jahre 1932 auf 75,6 im soeben abgelaufenen Jahre 1934 auf; er hat sich in den letzten beiden Jahren um rund 50 v. H. gehoben. Erwähnt sei, daß in diesem Index aber auch die deutsche Autoerzeugung mit enthalten ist, was der Welt-Produktionskurve einen nicht unbeträchtlichen Antrieb nach oben verliehen hat.

Die sprunghafte Aufwärtsentwicklung der amerikanischen Autoproduktion in der ersten Jahreshälfte 1934 ist schnell wieder zusammengebrochen. In Amerika fehlt oft das Maß für die Beurteilung der Absatzmärkte, es fehlt aber vor allem die regulierende Hand über die Konkurrenz der einzelnen Autokonzerne erhabenen Stelle. So ist der Index der amerikanischen Autoerzeugung, der im April 1934 bereits auf 77,3 gelegen hatte, seitdem wieder bis auf 35,5 heruntergegangen. Auch die kanadische Autoindustrie mußte in der zweiten Jahreshälfte 1934 wieder von ihrem Produktions-Höchststand im Frühjahr 1934 herunter. Der kanadische Index sank sogar von 70,8 im Mai bis auf 20,2 im Dezember.

In Europa sind die Schwankungen nicht entfernt so stark zum Ausdruck gekommen. In Deutschland und England geht der leichte Produktionsrückgang in den Wintermonaten über das saisonübliche Maß nicht hinaus. Auch in Italien hat die Autoproduktion trotz der mehr und mehr zutage tretenden Krise in der italienischen Wirtschaft recht gut standgehalten. Lediglich Frankreich muß über rückläufige Automobilkonjunktur berichten. Wir erinnern hier an die kürzlichen Berichte über Citroen. Immerhin aber scheint die Lage der französischen Automobilindustrie nicht schlechter zu sein als die Lage der französischen Wirtschaft überhaupt, die mit jedem Monat stärkere Deflationserscheinungen zeigt.

Automobilerzeugung der wichtigsten Länder
(1928 = 100):

| | Deutschld. | Frankr. | Großbrit. | Ital. | USA. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1932 | 26,0 | 70,1 | 90,4 | 59,0 | 31,8 |
| 1933 | 50,7 | 76,1 | 104,9 | 68,0 | 43,6 |
| 1934 | 86,4 | 73,2 | 128,4 | 74,6 | 58,0 |
| Steigerung seit 1932 in v. H. | um 232 | um 4 | um 42 | um 26 | um 82 |

Die Erfolge der deutschen Autoindustrie sind, wie die vorstehenden Zahlen bestätigen, erheblich größer gewesen als die der übrigen Autoländer. Ohne Zweifel hat auch die technische Leistung der deutschen Unternehmen in den letzten Jahren einen ebenso starken Auftrieb erfahren wie die Produktion. Das geht allein schon daraus hervor, daß jetzt alle Zeitrekorde auf deutschen Wagen in deutscher Hand sind. Der deutsche Wagen ist in seinen technischen Eigenschaften den entsprechenden ausländischen Erzeugnissen nicht nur gleichwertig geworden, sondern vielfach bereits überlegen. Das wird uns die bevorstehende Ausstellung erneut beweisen.

Im Gegensatz zum Auslande ist auch der deutsche Markt an sich noch längst nicht gesättigt. Soll die Absatzentwicklung in der 1935er Saison nicht hinter den Ergebnissen der beiden Vorjahre zurückbleiben, so werden aber weiterhin erhebliche Anstrengungen auf seiten der Industrie notwendig sein, um den Markt entsprechend zu erweitern. Die wichtigste Frage neben der technischen Ausrüstung wird die Frage des Automobilpreises bleiben. Es wird mehr als im Vorjahre noch darauf ankommen, neue Schichten der Bevölkerung (d. h. die weniger kaufkräftigen) für die Motorisierung zu gewinnen. Die bisherige Preisentwicklung für Automobile zeigt folgendes Bild:

| | Personenwagen | Lastwagen |
|---|---|---|
| 1913 | 100,0 | 100,0 |
| Januar 1933 | 52,1 | 59,7 |
| Januar 1935 | 47,9 | 55,0 |

Wenn die diesjährige Automobilausstellung in erheblichem Ausmaß erweitert wird, so zeigt das deutlich, daß unsere Autoindustrie dort große Fortschritte zu zeigen hat. Es zeigt auch, daß sie mit einem wesentlich größeren Kreis von Interessenten rechnet. So kann schon jetzt gesagt werden, daß auch die 1935er Automobilsaison uns einen Schritt weiter aufwärtsführen wird. Nicht umsonst soll der Führer seine Erwartung ausgesprochen haben, daß das Kraftfahrzeug ein Volksverkehrsmittel werden solle. Autoindustrie und Besucher der Ausstellung werden zeigen, daß sie die Worte ihres Führers in die Tat umsetzen. E. H.

# Der Arbeitsmarkt

### Die Arbeitslosigkeit im Landesarbeitsamtsbezirk Südwestdeutschland im Monat Januar 1935

Durch die winterliche Witterung im Januar mußten die Außenarbeiten im Baugewerbe, in der Industrie der Steine und Erden, in der Land- und Forstwirtschaft und im Verkehrsgewerbe großenteils eingestellt werden. Der vorübergehende Beschäftigungsrückgang unter dem Zwange der Naturgewalten brachte ein stoßweises **Ansteigen der Arbeitslosenzahl um 28 607 Personen.** Die Tatsache, daß davon 27 075 oder 95 v. H. Männer waren und 14 438 allein auf das Baugewerbe kamen, läßt den Saisoncharakter der Bewegung deutlich erkennen. Hervorzuheben ist, daß der Beschäftigungsgrad der Konjunkturgruppe, abgesehen von einer geringen Abschwächung, infolge Beendigung des Weihnachtsgeschäftes noch keine merkliche Einbuße erlitten hat; insbesondere die Metallindustrie und auch die Textilindustrie haben sich gut gehalten.

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

Der Stand an unterstützten Arbeitslosen war am 31. Januar 1935 folgender: In der versicherungsmäßigen Arbeitslosenunterstützung 44 826 Personen (42 577 Männer, 2249 Frauen), in der Krisenfürsorge 40 595 Personen (33 405 Männer, 7190 Frauen). Die Gesamtzahl der Hauptunterstützungsempfänger betrug 85 421 Personen (75 892 Männer, 9439 Frauen); davon kamen auf Württemberg und Hohenzollern 27 267 Personen (25 545 Männer, 1722 Frauen), und auf Baden 58 154 Personen (50 437 Männer, 7717 Frauen). Die Zahl der anerkannten Wohlfahrtserwerbslosen belief sich nach dem vorläufigen Zählergebnis auf insgesamt 20 443 und zwar auf 3882 in Württemberg und auf 16 561 in Baden.

# Aus dem Gerichtssaal

### Karlsruher Strafkammer

**Karlsruhe,** 13. Febr. Unter der Anklage wegen Beleidigung hatte sich vor dem Karlsruher Schöffengericht der 55jährige vorbestrafte verheiratete Gustav Döbelin aus Friedrichsthal zu verantworten. Der Angeklagte hatte am 5. September 1934 in der Wirtschaft zur „Traube" in Staffort im Beisein mehrerer Gäste das unwahre Gerücht verbreitet, der Bezirkswalter der Deutschen Arbeitsfront, Fritz Plattner, und Reichstagsabgeordneter Roth-Liedolsheim seien mit 70 000 oder 80 000 RM „durch die Latten" gegangen. Das Schöffengericht erkannte wegen Beleidigung auf eine Gefängnisstrafe von zwei Monaten.

**Karlsruhe,** 13. Febr. Wegen Zuhälterei verurteilte die Karlsruher Strafkammer den 30 Jahre alten geschiedenen, erheblich vorbestraften Max Scheffel von hier zu einer Zuchthausstrafe von drei Jahren einem Monat sowie fünf Jahren Ehrverlust und Zulässigkeit der Polizeiaufsicht. — Wegen versuchten Sittlichkeitsverbrechens an seiner 13jährigen Stieftochter verurteilte die Strafkammer den 55jährigen Georg Bruckschlegel von hier zu neun Monaten Gefängnis und drei Jahren Ehrverlust.

### Badisches Sondergericht

**Mannheim,** 12. Febr. Dem badischen Sondergericht lagen am Montag nur zwei Fälle zur Aburteilung vor. Acht in Heidelberg wohnende Angeklagte, mit Ausnahme einer geschiedenen Frau verheiratet, waren der Verbreitung der mittels Photo hergestellten KPD-Taschenausgabe des „Neuen Vorwärts" und einer auf dem gewöhnlichen Wege hergestellten Zeitung angeklagt, mit denen sie sich gegenseitig versorgten, ohne daß es bis jetzt möglich war, die eigentlichen Lieferanten festzustellen. Die treibenden Kräfte waren der 39 Jahre alte verheiratete Friedrich Fuchs aus Karlsruhe, die geschiedene, 38 Jahre alte Berta Wirthmüller aus Reichertshausen, ferner der 45 Jahre alte Ernst Hagin aus Mannheim und der 37 Jahre alte Heinrich Götz aus Heidelberg. Das Gericht verurteilte die bis auf zwei unvorbestraften, ausnahmslos geständigen Angeklagten: Fuchs zu einem Jahr vier Monaten, Hagin zu einem Jahr einem Monat, Frau Wirthmüller zu einem Jahr, Johann Fink aus Handschuhsheim zu sieben Monaten, Heinz Bonsack aus Wandsbeck zu acht Monaten, Peter Busch aus St. Ilgen und Friedrich Zuber als Edingen zu je sieben Monaten Gefängnis. — Nachmittags wurde gegen den 34 Jahre alten verheirateten Franz Wiegand aus Weinheim verhandelt. Bei einer Haussuchung auf eine unbegründete Anzeige wegen Sittlichkeitsverbrechens von seiten seines früheren Hausherrn fand die Gendarmerie ein Schwarzhemd, wie sie die kommunistische Arbeiterjugend trug und noch in der legalen Zeit hergestellte Matrizen von Schriftstücken der kommunistischen Jugendbewegung, außerdem einen alten, unbrauchbaren Revolver. Zu einem 18jährigen Burschen, dem er beim Umziehen half, äußerte er sich im August 1934 in beleidigender Weise über den Führer. Was das Vermieter-Ehepaar an Aeußerungen des Angeklagten wiedergab, erschien so vom Haß gegen den Angeklagten eingegeben, auch so hirnverbrannter Natur, daß das Gericht die Vereidigung unterließ und die angeblichen Aeußerungen nicht im Urteil verwertete. Der Angeklagte wurde zu einer Gefängnisstrafe von einem Jahr verurteilt.

### Unterschlagung von 218 000 Mark

**Lübeck,** 12. Febr. Vor der Großen Strafkammer fand am Dienstagvormittag der Prozeß gegen den früheren Konsul Ludwig Ehrtmann statt, der beschuldigt wird, 280 000 Mark veruntreut zu haben. Als einziger Zeuge ist Rechnungsdirektor Wulff erschienen. Die Vernehmung des jetzt 74jährigen Angeklagten ergab, daß dieser seit 1922 Kassenführer des Vaterländischen Frauenvereins in Lübeck gewesen ist und seit 1924 ständig Gelder von den Verwaltungsausschüssen für sich entnommen hat. Ferner hat E. Gelder veruntreut, die das Allgemeine Krankenhaus und andere Instanzen für Dienstleistungen der Schwestern des Roten Kreuzes zu erstatten hatten. Die Gesamtsumme der so veruntreuten Gelder beläuft sich auf 218 000 Mark. Das Urteil lautete auf eine Zuchthausstrafe von acht Jahren und zehn Jahren Ehrverlust.

**Was Du ersparst durch Eintopfkost —**
**Gib gegen Hunger, gegen Frost.**

# LZ. 129 im letzten Bauabschnitt

Während in der sogenannten „alten" Halle auf dem Werftgelände der Weltfahrer und Luftmillionär „Graf Zeppelin" in aller Stille für das im Frühjahr beginnende siebente Betriebsjahr allmählich wieder fahrbereit gemacht wird, geht in der einen Steinwurf entfernten neuen Bauhalle der mächtige Bruder, LZ. 129, nun immer rascher seiner Vollendung entgegen, der die Welt diesseits und jenseits des Ozeans mit gesteigerter Spannung entgegensieht. Da das neue Verkehrsluftschiff bekanntlich spätestens bis zum Frühsommer fertiggebaut sein soll, um nach einigen Probefahrten den Versuchsverkehr zwischen Europa und Nordamerika aufzunehmen, sind auf der Werft denn auch alle Anstrengungen auf dieses Ziel vereinigt, und in den Werkstätten und in der Halle selbst sind Ingenieure, Handwerker und Spezialarbeiter von Tagesanbruch bis zum späten Abend mit Hochdruck damit beschäftigt, den Riesen bis zum genannten Zeitpunkt fertig zu bringen. In den letzten zwei Monaten ist man auf diese Weise auch wieder ein beträchtliches Stück vorwärts gekommen, wobei der am See bisher verhältnismäßig milde Winter dem gesteigerten Arbeitstempo sehr zustatten gekommen ist. Es ist nämlich nicht möglich, den ungeheuren Hallenraum irgendwie zu erwärmen. Aber auch die kalten Tage ließ man nicht ungenutzt verstreichen: sie dienten dazu, festzustellen, ob die Anlagen für die Wasserversorgung der Fahrgäste auch bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt noch einwandfrei arbeiten. Diese Versuche sind erfolgreich gewesen.

Bis zum April hofft Eckener junior, bei dem als dem leitenden Ingenieur alle Fäden dieses verwirrenden Getriebes zusammenlaufen, mit der Montage des gesamten Schiffsgerippes zu Ende zu kommen. Im Innern des Rumpfes sind die Arbeiten in den Passagierdecks und Besatzungsräumen wie an den für den Fahrbetrieb notwendigen Einrichtungen gleichfalls weiter gefördert worden. In den Schlafräumen der Besatzung werden gerade die elektrischen Lampen angebracht; es handelt sich hier um eine willkommene Neuerung, da es bisher in den Kojen der Besatzungsmitglieder elektrisches Licht nicht gegeben hat. Etwa in der Schiffsmitte ist man daran, den Raum für den dort stationierten Fahringenieur vom Dienst auszubauen. An vielen Stellen sieht man schon vom Laufgang aus die schlanken Abzugsschächte für die Gaszellen bis zum über 40 Meter hohen First des Gerippes aufsteigen. An den Quergängen zu den Motoren kann man ungefähr die Punkte am Schiff erkennen, wo später einmal die Rohölmaschinen ihr Donnerlied singen werden. In der Nähe liegen hellglänzende Großbehälter für die mitzuführenden Wasservorräte, die noch auf den Einbau warten. Die bisher gebräuchlichen Wassersäcke kommen im LZ 129 nicht mehr zur Verwendung.

Auf dem Wege zu den im vorderen Drittel des Schiffsbauches gelegenen Fahrgastdecks kann man die schwierige Arbeit der Werkleute an dem gerade im Entstehen begriffenen vorletzten Hauptring und seiner kreuzförmigen Versteifung bewundern. Die Passagierräume selbst sind nun schon so weit fertig, daß die einzelnen Zwischenwände mit der dekorativen Stoffverkleidung bespannt werden können. Die notwendigen Leitungen sind verlegt, die Anlagen für die Lüftung und Luftheizung und vieles andere sind ebenfalls betriebsfähig. Teilweise kann in den für die Reisenden bestimmten Aufenthaltsräumen nur mehr mit künstlicher Beleuchtung gearbeitet werden, weil in der Zwischenzeit auch die Außenhülle wieder ein beträchtliches Stück „gewachsen" ist. Sie erstreckt sich von der Bugkappe nun schon bis gegen die Mitte des Stromlinienkörpers; nur unten sind noch offene Stellen. Die gewaltigen Stoffbahnen schimmern größtenteils auch schon im fertigen silbergrauen Anstrich.

Mit ein wenig Phantasie kann man sich bereits jetzt ein ungefähres Bild davon machen, wie sich das neue deutsche Verkehrsluftschiff in seiner endlichen Gestalt den Augen der Welt darbieten wird. Es wird zweifellos die Sensation des Jahres, vor allem auch für die Amerikaner, werden, wenn es ihnen im Laufe des kommenden Sommers vorgeführt werden wird. Sobald die Montage des Gerippes beendet sein wird, wird man zuletzt noch an den Bau der Maschinengondeln herangehen. Die erste hat man bereits im voraus fertiggestellt. In ihnen werden dann die Dieselmotoren Aufnahme finden, mit deren Leistungen man anscheinend bisher sehr zufrieden ist. Welchen Namen die neueste Schöpfung der Zeppelinwerke einmal tragen wird, darüber ist noch keinerlei Entscheidung gefallen. Genau so verhält es sich auch mit der vor kurzem verbreiteten Behauptung, in der Zeppelinwerft liege schon ein weiteres Schiff, nämlich der LZ. 130, auf dem Reißbrett fertig vor. Die Entwürfe für den nächsten Neubau werden nicht eher ausgearbeitet werden, bevor nicht die Probefahrten mit dem LZ. 129 ein sicheres Urteil über alle Eigenschaften dieses den „Graf Zeppelin" an Rauminhalt fast um das Doppelte übertreffenden Schiffes ermöglichen.

## Das Geburtenglück für Mehrlinge

bld. In der letzten Zeit sind mehrere Mehrlingsgeburten vorgekommen; wir erinnern an die Konstanzer und Breslauer Vierlingsgeburt. Es dürfte daher interessieren, was die Statistik über Mehrlingsgeburten zu sagen weiß. Zwillingsgeburten sind nicht selten, weist doch die Statistik auf 80 Geburten bereits eine Zwillingsgeburt aus. Eine Drillingsgeburt jedoch kommt erst unter 6400 Geburten einmal vor. Noch viel seltener sind natürlich Vierlinge, die im Durchschnitt unter einer halben Million neuer Erdenbürger einmal vorkommen. In ganz seltenen Fällen sind auch Fünflinge, ja Sechslinge beobachtet worden, und zwar etwa einmal auf 40 Millionen Geburten. Erstaunlich ist die Regelmäßigkeit dieser Zahlen; hier liegt ein geheimnisvolles Walten der Natur vor; denn wenn eine Zwillingsgeburt auf 80 Geburten kommt, so ist eine Drillingsgeburt bei 80 mal 80 gleich 6400 Geburten zu beobachten, eine Vierlingsgeburt auf 80 mal 80 mal 80 gleich 512 000 Geburten und endlich eine Fünflingsgeburt auf 80 mal 80 mal 80 mal 80 gleich 40 960 000 Geburten. Es ist dies die sogenannte Hellinsche Formel, die sich im Laufe der Jahre durch die Statistik als unbedingt zuverlässig und richtig erwiesen hat. Es ist eine medizinische bekannte Tatsache, daß die Fähigkeit, mehreren Kindern das Leben zu schenken, eine erbliche Veranlagung ist. In der Medizinischen Literatur ist z. B. ein Fall aus dem Jahre 1908 bekannt: Eine Frau, selbst ein Vierlingskind, hatte von ihrem Manne, einem Zwillingskind, insgesamt 32 Kinder, und zwar zweimal Vierlinge, sechsmal Drillinge und drei mal Zwillinge, von denen zwölf am Leben blieben. Die Häufigkeit von Mehrlingsgeburten ist in bestimmten Ländern sehr verschieden; in Deutschland sind es Schlesien und Baden, wo gewöhnlich kinderreiche Familien nicht selten sind.

**Die Gefährtin Dr. Ritters wieder in Deutschland.**

Frau Hilde Koerwin, die das Robinsonleben des Berliner Arztes Dr. Ritter auf den Galapagos-Inseln teilte, ist nach dem tragischen Tode ihres Kameraden in die Heimat zurückgekehrt und jetzt in Hamburg gelandet. Hier wurde sie — wie die Aufnahme zeigt — von ihrer Mutter empfangen.

(Expreß-Bildmatern-Dienst)

## Hitlerjugend und Reichsberufswettkampf

**bld. Karlsruhe, 13. Febr. Der Gebietsführer der HJ. erläßt zum Reichsberufswettkampf nachstehenden**

**Aufruf:**

**Am 15. Februar beginnt die Werbung für den Reichsberufswettkampf. Es ist eine selbstverständliche Pflicht, daß die gesamte HJ., Junge um Junge, Mädel um Mädel sich für die großzügige Durchführung des Reichsberufswettkampfes einsetzt. Der diesjährige Reichsberufswettkampf muß wiederum ein großer Erfolg in der Aufbauarbeit der Jugend Adolf Hitlers werden. Darum an die Arbeit!**

**Heil Hitler!**

**Friedhelm Kemper, Gebietsführer der HJ.**

# Baden

### Amtliche badische Dienstnachrichten

**Ernannt:** Vermessungssekretär Karl Esser beim Vermessungsamt Boxberg zum Vermessungsobersekretär, Vermessungstechniker Alfons Klotz beim Vermessungsamt Bruchsal zum Vermessungssekretär, Vermessungssekretär Otto Gabold beim Vermessungsamt Heidelberg zum Vermessungsobersekretär. **Versetzt:** Vermessungsobersekretär Otto Gabold beim Vermessungsamt Heidelberg zur Forstabteilung des Finanz- und Wirtschaftsministeriums. **In den Ruhestand:** Vermessungsobersekretär Josef Kaiser beim Vermessungsamt Pforzheim.

*

**Pforzheim,** 12. Febr. (Todesfall.) Im Alter von 81 Jahren ist Studienrat a. D. Christian Viall verschieden.

**Pforzheim,** 13. Febr. (Verhängnisvoller Schneeballwurf.) Bei einer Schneeballschlacht im Schulhof traf eine Schülerin einen 11jährigen Schüler so unglücklich ans Ohr, daß das Trommelfell platzte.

**Heidelberg,** 13. Febr. (Fremdenverkehr.) Im Monat Januar hat der Fremdenverkehr in Heidelberg eine Zunahme erfahren; dagegen ist die Zahl der Uebernachtungen etwas zurückgegangen. Es kamen 4315 Fremde in Heidelberg an gegen 3836 im Januar 1934. Die Zunahme beträgt etwas mehr als 12 Prozent. Die Zahl der Uebernachtungen ist allerdings nur 8164 gegenüber 9327. Die in Heidelberg übernachtenden Auslandsfremden haben sich gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres mehr als verdoppelt; ihre Zahl ist von 181 auf 339 gestiegen.

**Auenheim** b. Kehl, 13. Febr. (Schwerer Sturz.) Beim Tabakabhängen stürzte der Landwirt Georg Ludwig Clemens so unglücklich vom Tabakschopf, daß er sich schwere Verletzungen innerer Art zuzog. Sein Zustand ist bedenklich.

**Durbach** b. Offenburg, 13. Febr. (Brand.) Nachts entstand in dem Oekonomiegebäude des Gasthauses „Zum Bären" ein Brand, dem der Dachstuhl zum Opfer fiel. Auch ein Lastwagen, den eine Speditionsfirma eingestellt hatte, hat schwer gelitten. Der Gebäude- und Fahrnisschaden beträgt mehrere tausend Mark. Die Brandursache ist unbekannt.

**Lörrach,** 13. Febr. (Milchpanscher.) Zwei Milchhändler in Lörrach mußten wegen Milchpanscherei angezeigt werden. Der eine hatte täglich einer Menge von 65 Liter Frischmilch 15 Liter Wasser und einer solchen von 100 Liter Frischmilch 20 Liter Wasser beigemischt. Bei einem zweiten Milchhändler mußten von der angelieferten Milch ebenfalls zwei Milchproben wegen Wässerungsverdacht entnommen und zur Untersuchung gegeben werden.

**Freiburg,** 13. Febr. (Brucknerfest.) In der Zeit vom 25. Mai bis 2. Juni 1935 wird in Freiburg das 5. Internationale Brucknerfest, veranstaltet von der Internationalen Brucknergesellschaft Wien und der Stadt Freiburg, stattfinden.

**Freiburg,** 13. Febr. (Hochstaplerin.) Die 30jährige Anna D. aus Eberbach, die seit Jahren fast ständig zwischen Freiburg—Stuttgart—München hin und her pendelt und sich auf hochstaplerische Weise Verpflegung und Darlehen erschwindelt, erhielt wegen neuerdings in Freiburg verübter Betrügereien ein Jahr Gefängnis.

**Neckarsulm,** 13. Febr. (Noch keine Neckarschiffahrt.) Die Neckarschiffahrt nach Heidelberg und Mannheim kann immer noch nicht in Gang kommen, insbesondere deshalb nicht, weil die Fahrstrecke bei Heidelberg noch nicht frei ist. Dort ist man immer noch dabei, die festgekeilten Trümmer der Eberbacher Badeanstalt zu beseitigen. Es handelt sich um umfangreiche und nicht ungefährliche Arbeiten. Besonders erschwert werden die Arbeiten dadurch, daß die Trümmer durch das Spritzwasser mit Eis überzogen sind.

# Gebt der deutschen Jugend Lehrstellen!

Die Sorge für die berufliche Ausbildung unserer schulentlassenen Jugend ist das Gebot der Stunde. Ueber 4000 Jugendliche wollen im Bezirk des Arbeitsamts Karlsruhe untergebracht sein. Leider reichen die bisher gemeldeten Lehrstellen noch nicht aus. **An alle Betriebsführer, Meister und Meisterinnen ergeht daher die dringende Bitte, weitere Lehrstellen für kaufmännische, industrielle und handwerkliche Berufe beim Arbeitsamt Karlsruhe, Gartenstraße 47,** mündlich, fernmündlich (Telefon Nr. 5270) oder schriftlich **zu melden.**

Deutschlands Jugend ist Deutschlands Zukunft! Es ist unsere Pflicht, dieser Jugend die Möglichkeit zu geben, sich beruflich zu ertüchtigen.

**Deutschlands Jugend wartet!**

Worch,
Kreisleitung der NSDAP. Karlsruhe.

Pfeiffer, M. d. L.,
Kreisleitung der NSDAP. Ettlingen.

Frey,
Kreiswalter der DAF. Karlsruhe-Ettlingen.

Bechtel,
Kreishandwerksmeister für den Kreis Karlsruhe.

Weiß,
Kreishandwerksmeister für den Kreis Ettlingen.

Der Führer des Bannes 109: Haßmann, Bannführer.

# Aus Stadt und Land

**Durlach,** 14. Febr. Heute feiert Frau Wilhelmine Knappschneider Wtw., geb. Wagner, Wilhelmstraße 3, den 78. Geburtstag. Auch wir entbieten der alten treuen Abonnentin herzliche Glückwünsche.

*

**Durlach im Zeichen des Karnevals!**

Große Karnevalgesellschaft Durlach! Wie schon bereits bekannt sein dürfte, veranstaltet die Grokage am kommenden Sonntag in den festlich dekorierten Räumen der Festhalle eine große Prunksitzung (Damen- und Fremdensitzung). Die Grokage hat sich zur Pflicht gemacht, alles aufzubieten, um den Karneval in Durlachs Mauern wieder zu der Größe zu gestalten, wie er einst war.

So wird punkt 5,11 Uhr Minuten der hohe Rat, sowie die eingeladenen Ratsmitglieder aus Durlach, Karlsruhe, Pforzheim, Rastatt, Gaggenau usw. im Ornat, unter den Klängen des Mainzer Büttenmarsches, feierlich in den Saal einziehen und die Plätze auf der Bühne einnehmen, wodurch für unser Durlacher Publikum diesmal mehr Plätze geschaffen sind. Ein vollständig neues Programm ist aufgestellt, woselbst eine Reihe gutbekannter Büttenredner und -rednerinnen, sowie erstklassige Tanzgirls ihre Mitwirkung zugesichert haben. Eine ganz besondere Ueberraschung geben wir damit bekannt, daß die komplette Gaukapelle des freiw. Arbeitsdienstes unter persönlicher Leitung des Herrn Musikmeister Vogel die verschiedenen Arten der Unterhaltungsmusik übernimmt und sich bestimmt die Sympathie aller Anwesenden erobern wird. So wird uns das ganze, umrahmt von humorvollen Liedern in die echte und fröhliche Karnevalstimmung versetzen. Bringen alle dann noch guten Humor, Laune und eine Portion Uebermut mit, so wird das neu aufgestellte Programm, mit seiner Kunst, Humor und Satire, köstlich werden. Darum sei für alle am kommenden Sonntag die Parole: Heraus aus den vier Wänden, hinein in die Festhalle, weg mit Gespenst und Drachen, wir wollen mal wieder lachen, wollen ziehen alle an einem Seil, Narr Heil".

*

**Durlach,** 14. Febr. Die Generalversammlung des hiesigen Feuerbestattungsvereins fand am verflossenen Sonntag statt und zwar im oberen Saal der Wirtschaft zum Kranz bei Mitglied Kaspar Strubel. Der Vereinsleiter, Herr Hauptlehrer i. R. Hermann Kasper, gab nach der üblichen Begrüßung die Tagesordnung bekannt und warf dann einen Rückblick auf die Feuerbestattungsbewegung in und außerhalb Deutschlands, sowie die Stellung von Staat und Kirche zu dieser Bewegung. Ueber eine Rückversicherung bei einer leistungsfähigen Gesellschaft sprach in längeren Ausführungen der Rechner, Herr Eggenberger. Der erweiterte Vorstand wird dieser Sache nächstens näher treten. Der vom Verein geleistete Beitrag zu den Kremierungskosten soll erhöht werden, so daß der Familie noch ein Notpfennig übrig bleibt. Der Mitglieder-Beitrag bleibt unverändert. Der Schriftführer und zugleich 2. Vorsitzender, Herr Ingenieur Herm. Liebers, berichtete über die interne Vereinstätigkeit, der langjährige Vereinsrechner, Herr Schulsekretär a. D. Otto Eggenberger, über die Kassenverhältnisse. Die von 2 Vereinsmitgliedern, den Herren Bühl und Preiß, unter Zuziehung des vereidigten Bücherevisors, Herrn A. Lang, vorgenommene Rechnungsprüfung bewies, daß die finanziellen Verhältnisse wie bisher immer, in tadelloser Ordnung waren und sind. Herr Hetzel sprach dem Vorsitzenden, Schriftführer u. Rechner für ihre dem Verein geleistete Arbeit den Dank der Versammlung aus, worauf der Vorsitzende die schön verlaufene Generalversammlung schloß.

*

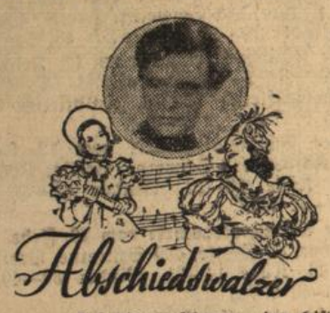
## Durlacher Filmschau

**Ich war Chopin**

von Wolfgang Liebeneiner.

„Auf dem Theater kann man eine Rolle spielen, im Film müssen Sie es einfach sein", sagte mein allererster Filmregisseur zu mir, als er hörte, daß ich bis dahin nur auf der Bühne gestanden hätte. Damals grinste ich hinterrücks und dachte „Alter Filmonkel, du scheinst nicht zu wissen, daß man es auf dem Theater auch „sein" muß, wenn man spielen will" und kam mir erfahren und wissend vor. Aber nicht lange, so lange bis ich mich zum ersten Mal selbst spielen sah. Als ich mich von meinem Nervenchock erholt hatte, begann ich zu lernen, indem ich immer wieder in die Vorführungen ging. Der Film will nämlich die Illusion der photographierten Realität erwecken, und da kann man eine Figur, die man darstellen soll, nicht „zeichnen", nein, der Filmonkel hatte recht, man muß es wirklich sein!

Es ist ja recht schwer, heute diese und morgen jene Figur zu verkörpern. Man kann sichs natürlich auch leichter machen; dann ist man das, was man so schön einen „Typ" nennt. Aber es macht einem wirklichen Schauspieler nicht viel Freude. Jeden Tag ein anderer Typ, oder, wenn man ein Komiker ist, eine andere Type, das ist schon erfreulicher. Einen Bonzo zu erfinden und zu malen, ist genial, aber tausend Bonzo hinterher zu malen, wäre ein hirnloser Kohl. Wir Schauspieler erfinden unsere Situationen ja leider nicht selbst.




Da ist es nun ganz besonders schwer, eine historische Persönlichkeit darzustellen. Es ist auch gefährlich, denn wenn es glückt, kommt man mitunter nicht mehr davon los und bleibt sein Leben lang der, der man nur in einer Rolle sein wollte. Darum bekam ich einen Mordschreck, als ich erfuhr, daß man mich als Chopin auserlesen hatte.

Aber einen freudigen. Seit langem kannte und liebte ich Chopins Musik, und kontrollieren kann man an dieser Rolle nicht viel. Hand aufs Herz: Wissen Sie, wie Chopin aussah? Was wissen Sie überhaupt von ihm? — Sicher nicht mehr als ich auch von ihm wußte, daß er Pole war, in Paris lebte, George Sand liebte, jung starb und genialer Musiker war. Da würden Sie also an meiner Maske, selbst wenn sie weniger echt wäre, als sie schließlich doch noch geworden ist, keinen Anstoß nehmen, wenn — ja wenn der Film-Chopin Ihrer Vorstellung des historischen Chopin entspricht. Da haben wir es. Bei dieser historischen Rolle liegt die Aufgabe nicht in der Maske, sondern in der Auffassung. Was wir von Chopin kennen und lieben, ist nicht sein Gesicht, sondern seine Musik, und meine Auffassung als Schauspieler war es, ein Chopin zu sein, dem man seine Musik glaubt, dessen Bild der Vorstellung entspricht, die man sich nach seiner Musik von Chopin macht.

Dabei half mir die besondere Eigentümlichkeit der Filmarbeit, daß alles scheinbar Realität ist, ganz ungeheuer. Ich saß mit Ehrfurcht an einem Flügel aus dem Jahre 1832; die Kerzenhalter, die Noten, die Tassen, Tintenfässer, Bilder, Vasen, Bleistifte, Uhren und Möbel, alles war echt und erzeugte eine Atmosphäre, die es leicht machte, sich ganz in eine vergangene Zeit zu versetzen. Chopins Musik, die den ganzen Film durchzieht, ihre Schwermut, ihre Zärtlichkeit, ihre subtile Differenziertheit, ihre Wildheit und Kraft, ihre Ungebundenheit im Ausdruck, der urplötzliche Wechsel des Temperaments, das in einem Atemzuge von stürmischer Leidenschaft zu leisester Verhaltenheit wechselt, sie verzaubert wohl jeden, der sie hört. Bald werden Sie sehen und hören und wissen, ob es uns gelungen ist, die vergangenen Zeiten zu beschwören oder nicht.

*

**Karlsruher Polizeibericht vom 14. Februar 1935.**

Verkehrsunfälle: Am 13. Februar 1935 um 16,30 Uhr fuhr in der Robert Wagner-Allee der Führer eines Lieferkraftwagens gegen einen in die Rudolfstraße einbiegenden Personenkraftwagen, wobei beide Fahrzeuge beschädigt wurden. Die Schuld an dem Zusammenstoß trägt der Führer des Lieferkraftwagens, weil er in übermäßiger Geschwindigkeit gefahren ist und auf das Fahrtrichtungszeichen des vor ihm fahrenden Personenkraftwagens nicht achtete.

Am gleichen Tage gegen 20,40 Uhr fuhr in der Kaiseralle zwischen Scheffel- und Schillerstraße ein Motorradfahrer auf eine dort parkende Beiwagenmaschine von hinten auf. Der Anprall war so heftig, daß der Motorradfahrer mit seiner Maschine etwa 15 Meter über die Straße gegen einen von Mühlburg kommenden Personenkraftwagen geschleudert wurde. Der Motorradfahrer erlitt hierbei einen Oberschenkelbruch, sein Soziusfahrer wurde dagegen nur leicht verletzt. Ersterer wurde, nachdem ihm von einem Arzt der Landesfrauenklinik die erste Hilfe geleistet worden war, nach dem städt. Krankenhaus verbracht.

Beide Motorräder wurden, da sie erheblich beschädigt waren, abgeschleppt und sichergestellt. Nach den bisherigen Feststellungen trifft den Verletzten die Schuld an dem Unfall, weil er mit einer übermäßigen Geschwindigkeit gefahren ist.

## Die Deutsche Reichspost stellt Diplom-Ingenieure ein

bld. Die Deutsche Reichspost stellt für das Rechnungsjahr 1935 wiederum eine Anzahl von Diplom-Ingenieure der Fernmeldetechnik als Postreferendare (Anwärter für den höheren Fernmeldedienst) ein. Höchstalter 27 Jahre. Bewerbungen können schon jetzt an das Reichspostministerium gerichtet werden. Näheres enthält ein Merkblatt, das vom Reichspostministerium den Technischen Hochschulen zugesandt worden ist. Außerdem erteilen die Reichspostdirektionen die erforderlichen Auskünfte.

## Zum Tode des Ministerialrats Stehle

bld. **Karlsruhe,** 13. Febr. Am 12. Februar ist im Städt. Krankenhaus in Karlsruhe Ministerialrat Adalbert Stehle beim Bad. Rechnungshof an den Folgen eines Unfalles gestorben. Ministerialrat Stehle war im Jahre 1876 in Schramberg in Württemberg geboren. Nach Abschluß der Schulzeit widmete er sich dem Studium der Rechte und trat, nachdem er die beiden juristischen Staatsprüfungen abgelegt hatte, als Referendar bei der inneren Verwaltung des badischen Landes ein. Am 10. Juni 1907 wurde er Regierungsassessor und schon wenige Wochen später auf die Dauer von 2 Jahren zum Bürgermeister der Amtsstadt Bühl bestellt. Noch während dieser Tätigkeit erhielt er die Ernennung zum Amtmann. So kehrte er auf 1. August 1909 in den unmittelbaren Staatsdienst zurück und war von da an bis zum Jahre 1920 bei einer Reihe von Bezirksämtern, zuletzt als Amtsvorstand in Stockach tätig. Der November 1920 brachte ihm die Versetzung als Regierungsrat in das Kollegium der damaligen Wasser- und Straßenbaudirektion und auf sie folgte nach 4 Jahren die Berufung in das überaus wichtige und verantwortungsvolle Amt des Schlichters für das Land Baden. Nachdem diese Tätigkeit mit der Vereinigung der beiden Schichtungsbezirke Baden und Württemberg zu dem gemeinsamen Bezirk Südwestdeutschland ihr Ende gefunden hatte, wurde Stehle im März 1929 als Oberfinanzrat in das Kollegium des Bad. Rechnungshofs berufen und hier im Oktober 1931 zum Ministerialrat ernannt. Der Verstorbene war ein kenntnisreicher, überaus gewissenhafter, von seiner Verantwortung vor Volk und Vaterland und vor seinem Gewissen tief überzeugter Beamter, seinen Mitarbeitern und Vorgesetzten ein lieber treuer Amtsgenosse, dabei persönlich durchaus anspruchlos und bescheiden. Dem neuen Reiche und seinem Führer diente er in unverbrüchlicher Treue bis zum letzten Atemzug.

## Das Studentische Winterhilfswerk

bld. **Karlsruhe,** 12. Febr. Im Hauptportal der Technischen Hochschule fand am Dienstag vormittag die Schlußkundgebung des Studentischen Winterhilfswerk 1935 statt. Ministerialrat Prof. Dr. Eugen Fehrle vom Ministerium des Kultus und Unterrichts sprach über den Gedanken des völkischen Staates. Die Sehnsucht nach dem Nationalstaat, die immer schon vorhanden war, habe durch Adolf Hitlerr ihre Erfüllung gefunden. In diesem völkischen Staat stelle das Volk einen Organismus dar, in dem jeder für den anderen einzutreten bereit sei. Jeder, der Opfer gebe, erfülle eine geschichtliche Pflicht und helfe dem Führer und Reichskanzler, das Haus zu bauen. Der sichtbarste Ausdruck dieses Opfergeistes sei das Winterhilfswerk des deutschen Volkes.

Der Kanzler der Technischen Hochschule, Prof. Dr. Caesar, sprach der Studentenschaft den Dank für ihre Opferbereitschaft aus. — Zum Schluß legte der Beauftragte des Studentischen Winterhilfswerks, Schmitt, Rechenschaft ab über den Verlauf und das Ergebnis der studentischen Sammlung. Diese habe einen großen Erfolg gebracht, denn die Abzeichen seien 100%ig an den Mann gebracht worden. Mit einem dreifachen Siegheil auf den Führer und Reichskanzler fand die Kundgebung ihren Abschluß.

## Standesbuch-Auszüge

**Auszug aus dem Sterberegister der Stadt Durlach vom Monat Januar 1935.**

2. Jan.: Karl Johann Vortisch, Maschinenarbeiter, Ehemann, Adolf Hitlerstraße 13, 71 Jahre alt. — 5. Marie Anna Seeger, ohne Beruf, ledig, Adlerstraße 11, 80 Jahre alt. — 5. Gertrud Widmayer, Kontoristin, ledig, Grötzingerstraße 2, 25 Jahre alt. — 15. Amalie Magdalena Rittershofer, geb. Schlotterbeck, Witwe, Weingarterstraße 14, 70 Jahre alt. — 16. Wilhelm August Knapper, Schuhmacher, Ehemann, Schwanenstraße 6, 52 Jahre alt. — 16. Max Eglau, Privatier, Ehemann, Leopoldstraße 12, 81 Jahre alt. — 16. Emma Brenk, geb May, Witwe, Stupferich, 60 Jahre alt. — 17. Heinrich Ludwig Weiler, Hilfsarbeiter, Ehemann, Mühlstraße 14, 66 Jahre alt. — Karl Gustav Kayser, Mützenmacher und Bandagist, Witwer, Adolf Hitlerstraße 40. — Joseph August Ehinger, Schlosser, Witwer, Auerstraße 9, 63 Jahre alt. — 22. Theresia Weber, geb. Bär, Witwe, Allmendstraße 19, 71 Jahre alt. — 23. Heinrich Eckhardt, Eisendreher, Witwer, Adlerstraße 14, 80 Jahre alt. — 23. Wilhelmine Magdalena Dreher, Näherin, ledig, Pfinzstraße 62, 52 Jahre alt. — 24. Katharina Mössinger, geb. Schäfer, Witwe, Mittelstraße 20, 87 Jahre alt. — 26. Maria Emma Gerner, Schülerin, Beethovenstraße 8, 9 Jahre alt. — 29. Rosina Katharina Schurhammer, geb. Hoch, Witwe, Blumenstraße 6, 74 Jahre alt. — 30. Katharina Christiane Brenner, geb. Zachmann, Witwe, Amalienstraße 6, 71 Jahre alt. — 30. Marie Wilhelmine Sicka, geb. Lenz, Witwe, Grötzingerstraße 60, 85 Jahre alt. — Karoline Christine Meier, geb. Pfalzgraf, Ehefrau, Blumenstraße 11, 61 Jahre alt.

## Tages-Anzeiger

Donnerstag, den 14. Februar 1935.

**Bad. Staatstheater:** „Münchhausens letzte Lüge", 20—23 Uhr.
**Skala-Theater:** „Grüß mir die Lore noch einmal", 7 und 8¾.
**Markgrafen-Theater:** „Abschiedswalzer", 7 und 8¾ Uhr.
**Kammer-Lichtspiele:** „Meine Frau, die Schützenkönigin", 7 und 8¾ Uhr.
**Hotel Post:** Großer Faschingstrubel.

## Das Wetter

**für Freitag**

Die Luftdruckverteilung hat sich nicht wesentlich geändert. Die ozeanischen Luftströmungen bestehen fort, sodaß für Freitag zeitweilig bedecktes, auch zu vereinzelten leichteren Niederschlägen geneigtes, verhältnismäßig mildes Wetter zu erwarten ist.

**Lest Eure Heimatzeitung das „Durlacher Tageblatt"**

# Handel und Verkehr

**Amtliche Berliner Devisenkurse vom 13. Februar**

| | | |
|---|---|---|
| Argentinien (1 Pap.-Peso) | 0,639 | 0,643 |
| Belgien (100 Belga) | 58.17 | 58,29 |
| England (1 Pfund) | 12,175 | 12,205 |
| Frankreich (100 Frc.) | 16,42 | 16,46 |
| Holland (100 Gulden) | 168,19 | 168,53 |
| Italien (100 Lire) | 21,20 | 21,24 |
| Norwegen (100 Kr.) | 61,20 | 61,32 |
| Oesterreich (100 Schilling) | 48,95 | 49,05 |
| Schweden (100 Kr) | 62,78 | 62,90 |
| Schweiz (100 Frc.) | 80,72 | 80,88 |
| Tschechoslowakei (100 Kr.) | 10,40 | 10,42 |
| V. St. v. Amerika (1 Dollar) | 2,496 | 2,500 |

## Wirtschaft

**Deutschlands Treibstoffverbrauch 1934.** Nach den jetzt vorliegenden zuverlässigen Schätzungen ist der deutsche Treibstoffverbrauch in 1934 gegenüber 1933 um 21,4 Prozent angestiegen. Dabei erfuhr der Verbrauch inländischer Treibstoffe eine größere Zunahme als die Verwendung ausländischer Erzeugnisse. Der Gesamtverbrauch an leichten und schweren Treibstoffen beläuft sich 1933 auf 2 068 300 Tonnen, 1934 auf 2 501 000 Tonnen. Die erste Stelle in der deutschen Eigenerzeugung nimmt das Benzol ein. Die gesamte deutsche Benzolgewinnung stieg in 1934 auf rund 300 000 (250 000) Tonnen. Die Saarerzeugung, die etwa 30—40 000 Tonnen im Jahre 1934, ist hierin noch nicht eingeschlossen, sondern als Benzol ausländischer Herkunft betrachtet. Die Zunahme der inländischen Erzeugung hat sich in einer Erhöhung des Mineralölsteueraufkommens ausgewirkt, das 1934 18,39 (12,06) Mill RM. betrug Diese Steigerung erklärt sich aus dem Anwachsen der deutschen Eigenerzeugung um 160 000 Tonnen Benzin und Benzol.

**Gebrüder Junghans AG., Uhrenfabriken in Schramberg.** Die von der Generalversammlung genehmigte Bilanz auf 30. Juni 1934 weist einen Reingewinn mit 304 498 RM. (Vorjahr 1 144 156 RM. Verlust einschließlich 921 356 RM. Verlustvortrag) aus.

## Börsen

**Berliner Börse vom 13. Februar.** Die Börse eröffnete heute wieder ziemlich lustlos und vorwiegend etwas schwächer. Immerhin war die Tendenz im Grunde doch widerstandsfähig, die Unternehmungslust jedoch sehr gering. Das Publikum fehlte fast völlig. Im Verlaufe wurde die Haltung dann freundlicher. Am Rentenmarkt war die Tendenz teilweise etwas freundlicher. Altbesitz zogen um 0,5 Prozent an. Reichsschuldbuchforderungen erholten sich, namentlich in den späteren Fälligkeiten. Der Geldmarkt ist durch den Mediobedarf noch etwas angespannt. Am Devisenmarkt waren Pfund und Dollar etwas schwächer. Französischer Franken liegt etwas fester, die Reichsmark ebenfalls freundlich.

**Stuttgarter Börse vom 13. Februar.** Der Verkehr nahm bei zurückhaltender Tendenz einen ruhigen Verlauf Nach wie vor zeigt die Börse ziemliche Widerstandskraft. Kursveränderungen größeren Ausmaßes blieben vereinzelt. Am Rentenmarkt waren Stadtauslosungsanleihen meistens weiter 0,5 höher gesucht. Goldpfandbriefe konnten die Vortagskurse halten.

**Karlsruher Schlachtviehmarkt vom 12. Febr.** Zufuhr: 215 Rinder, 339 Kälber, 811 Schweine. Preise: Ochsen 28—38, Bullen 12—30, Rinder 28—46, Kälber 30—48, Schweine 40—53 RM.

**Karlsruher Fleischgroßmarkt vom 12. Febr.** Ochsenfleisch 58 bis 64, Kuhfleisch 36—48, Färsenfleisch 58—64, Bullenfleisch 56 bis 62, Schweinefleisch 72—76, Kalbfleisch 58—68, Hammelfleisch 70—75 RM.

**Pforzheimer Schlachtviehmarkt vom 12. Febr.** Zutrieb: 95 Rinder, 158 Kälber, 418 Schweine. Preise: Ochsen 28—31,5, Bullen 30—35, Kühe 18—24, Rinder 31—37, Kälber 36—45, Schweine 42—52 RM.

**Freiburger Schlachtviehmarkt vom 12. Febr.** Zutrieb: 95 Rinder, 163 Kälber, 36 Schafe, 469 Schweine. Preise: Ochsen 36—40, Bullen 28—36, Kühe 14—35, Rinder 30—40, Kälber 25—50, Schweine 48—53 RM.

**Vom Tabakmarkt.** Allenthalben im Hanauerland und im Ried haben in der letzten Woche Verwiegungen stattgefunden. Wie man hört, ist die Uebernahme bis jetzt überall glatt erfolgt. Die Ware wurde in gewünschtem Zustand zur Wage gebracht; für besonders schöne, gutsortierte Ware wurde zu den an und frü sich schon hohen Grundpreisen noch Zuschläge bis zu 7 Prozent bewilligt. Vereinzelt mußten sich Partien kleine Abzüge gefallen lassen, z. B. für leichten Hagel.

**Lörrach,** 13. Febr. **(Holzversteigerung.)** Bei der vom Forstamt Lörrach veranstalteten Brennholzversteigerung der Bestände, die aus den Waldungen nach dem Kandertal zu herrühren, wurden für den Ster buchenes Scheiterholz 9—10 RM, für eichenes Scheiterholz 6—6.50 RM., für gemischte Nadelholzscheiter und Prügel 5—6 RM. sowie für Buchenwellen 18—20 RM pro 100 Stück erlöst. Ein wenig höher liegen die Preise bei der in Maulburg stattgefundenen Holzversteigerung.

### Danziger Senat fördert seine Angestellten.

Die Präsidial-Abteilung des Danziger Senats hat an alle seine Behörden und Dienststellen die Anweisung ergehen lassen, daß sich die Danziger Beamten mit besonders gutem fachlichem Können zur fachlichen und beruflichen Ertüchtigung der Danziger Angestellten zur Verfügung stellen. Damit ist nicht nur der Wille der Danziger Regierung zum Ausdruck gebracht, die Berufsgruppen in ihrer schwierigen fachlichen und beruflichen Erziehungsarbeit zu unterstützen; vielmehr wird die verstärkte Zusammenarbeit zwischen Beamten und Angestellten auch außerhalb des Dienstes zu gutem Verständnis und Kameradschaft am Arbeitsplatz führen.

## Der Imker im Winter

bld. Im Winter ruhen die Bienen. Der Imker braucht dann an seinen Völkern nichts zu tun, braucht sich auch nicht um sie zu sorgen, vorausgesetzt, daß er sie gut eingewintert hat, also für genügend Wärme und genügend Futter gesorgt hat. Ein rechter Bienenzüchter wir daher trotzdem auch im Winter nicht müßig sein, sondern die ruhige Zeit für mancherlei Dinge ausnutzen, zu denen er im Sommer aus Mangel an Zeit weniger kommt. Da er in Gedanken doch immer mit seinen Bienen beschäftigt ist, auch wenn er nicht direkt an ihnen arbeiten kann, sollte er sich jetzt mit besonderem Eifer seine Bienenzeitung vornehmen, nicht nur das zuletzt erschienene Heft sondern auch aus früheren Jahrgängen die wichtigen Aufsätze heraussuchen und gründlich durchstudieren. Ebenso sollte er sein Bienenlehrbuch wieder einmal hervorsuchen und nochmals durcharbeiten. Auch der erfahrene Imker kann immer noch etwas neues hinzulernen und alte Kenntnisse wieder auffrischen. Die darauf verwendete Zeit könnte kaum besser angewandt werden und solche Beschäftigung und liebevolle Versenkung in das Leben und Wesen der Bienen erfreut das Herz und bringt zugleich Nutzen für die praktische Arbeit, sondern er kann und muß sich auch praktisch ausgiebig betätigen. Das wird er um so lieber tun, je stärker die bei Bienenzüchtern verbreitete Neigung und Begabung zum Basteln ausgebildet ist. Man kann erstaunliche Leistungen sehen, gelegentlich aber auch das Gegenteil. Bei Sachen, die unbedingt exakt gearbeitet sein müssen, wie die Bienenwohnungen, kann man von der Selbstherstellung nur unbedingt abraten. Diese sollte jeder, der nicht selber Fachmann ist, vom Fabrikanten beziehen. Anders ist das mit vielen Hilfsgerätschaften. Deren Herstellung kann jeder einigermaßen geschickte Imker lernen. Anders ist es auch mit den Strohbeuten, zu deren Herstellung die Institute für Bienenkunde seit einigen Jahren in besonderen Kursen anleiten. Die Rahmen werden vom Schreiner bezogen. Das Strohflechten und das Zusammensetzen aller Teile kann jeder lernen. Wer also Geld sparen und die Selbstanfertigung von allerlei Geräten oder von Strohbeuten lernen will, dem sei die Teilnahme an einem Bastelkurs oder Strohbeutenkurs empfohlen. Auskunft erteilt die zuständige Ortsgruppe des Fachverbandes, dem jeder Imker sowohl aus eigenem Interesse als auch aus Verantwortungsbewußtsein gegenüber seinen Berufskollegen und der Allgemeinheit angehören sollte.

**Abonniert das „Durlacher Tageblatt"**

---

Danksagung.

Für die wohltuenden Beweise liebevoller Teilnahme, die uns beim Heimgange unseres lieben, unvergeßlichen Entschlafenen

**Wilhelm Rost**

Werkmeister i. R.

zuteil wurden, sagen wir allen unseren herzlichsten Dank. Besonders innigen Dank Herrn Stadtpfarrer Lehmann für seine trostreichen Worte am Grabe, sowie den lieben Schwestern des Städt. Krankenhauses Durlach für die aufopfernde Pflege und nicht zuletzt herzlichen Dank dem Reichsluftschutzbund, Ortsgruppe Durlach für das ehrende Gedenken am Grabe.

DURLACH, den 14. Februar 1935.

Die trauernden Hinterbliebenen:

**Frau Mina Rost und Kinder.**

---

**Große Karnevalgesellschaft**

Wir geben hiermit allen **Mitwirkenden, Büttenredner und Rednerinnen, Tanzgirls** usw. zur Kenntnis, daß morgen Freitag abend 8 Uhr, in der „Festhalle eine

**Generalprobe**

stattfindet, wozu alles restlos zu erscheinen hat.

**Der Elferrat.**

---

**Turnerschaft 1846 e.V.**

Am **Samstag, den 16. Februar 1935** findet in der **Festhalle** unser **großer**

**Masken-Ball** statt

**Saalöffnung 7[16]** **Ende? ? ?**

**Eintrittspreis: 1.— ℳ**

**Mitglieder** erhalten **ermäßigte Karten** zu **70 ₰**, jedoch nur im **Vorverkauf** in der **Turnhalle der Hindenburgschule** am **Donnerstag** u. in der **Turnhalle Friedrichsschule** am **Freitag** jeweils abends von **8 bis 10 Uhr.** Unsere werten Mitglieder und Freunde seien mit ihren Angehörigen hierzu turnfreundlichst eingeladen.

**Der Vereinsführer.**

N.B. Anstößige Masken werden nicht zugelassen!

---

**Zentral-Kranken- und Sterbekasse der Gold- und Silberarbeiter (Verwaltungsstelle Durlach).**

Am **Samstag, den 16. 2. 1935,** abends 7 Uhr findet im „Krokodil" eine

**außerordentliche Mitgliederversammlung**

mit sehr wichtiger Tagesordnung statt, wozu wir unsere Mitglieder dringend bitten, zu erscheinen

**Die Ortsverwaltung.**

---

**Brennholzversteigerung**

**des Forstamts Mittelberg in Ettlingen.**

**Donnerstag, 21. Februar 1935, vorm. ¾10 Uhr in der „Mühle" in Marxzell** aus Abt. II. 21, 28, III. 69, 70, 71 (Forstanw. Kern, Marxzell) 590 Ster meist buchene, eichene, tannene und forlene Scheiter und Prügel; aus Abt. II. 39, 48, 63 (Forstanw Riegler, Metzlinschwand) 296 Ster meist buchene u. tannene Scheiter und Prügel und 10 Lose Schlagraum.

---

Beamter sucht auf 1. April eine **2—3 Zimmer-Wohnung** Angebote mit Preis unter Nr 110 an den Verlag.

---

Schöne **2—3 Zimmerwohnung** von kinderlosem Ehepaar (pünktl. Zahler) sofort oder auf 1. 4. 35 gesucht. Angebote unter Nr. 109 an den Verlag.

---

**Gut möbl. Zimmer** mit sep. Eingang, elektr. Licht, heizbar sofort zu vermieten. Zu erfragen im Verlag.

---

**Küche** naturlack, Büffet 140 breit m. Linol Küchenschrank usw., 1 Tisch mit Linol. 2 Stühle und 1 Hocker nur **Mk. 125.—**

**Karl Hummel,** Schreinermeister **Karlsruhe,** Rudolfstraße 21 Haltestelle: Herm Göringplatz.

---

**Fett, Öl und Schmutz, sie müssen weichen, denn IMI säubert ohnegleichen!**

---

**Badisches Staatstheater**

**Donnerstag, 14. Februar**

D 19 (Donnerstagmiete) Staatsjugend-Ersatzmiete Th.-Gem. I. S. Gr.

Zum ersten Mal wiederholt

**Münchhausens letzte Lüge**

Heitere Oper von Transmann Dirigent: Keilbert, Regie: Wildhagen. Mitwirkende: Croissant, Haberkorn, Schulz, Eterer, J. Grötzinger, Klauer, Kiefer, Löser, Nillus, Schoepflin, Schönthaler, Schuster, Seiler.

Anfang 20 Uhr Ende 23 Uhr

Preise C (0.80—4.50 ℳ)

Fr. 15. 2. Munken Bendt.

---

**Wir werben für Deutsche Seefische**

**Diese Woche nochmals billig**

Eingetroffen direkt ab See:

| | | |
|---|---|---|
| Kabliau | im ganzen Pfd. | 20 |
| | im Anschnitt i. f. d. | 23 |
| Kabliaufilet | Pfd. | 35 |
| Bücklinge | Pfd. | 22 |
| | 5 Pfund-Kiste | 1.05 |
| Geräuch. Schellfische | Pfd. | 30 |
| Geräuch. Seelachs | Pfd. | 50 |
| Geräuch. Goldbarsch | Pfd. | 50 |

**Pfannkuch** 3% Rabatt

---

**Freibank.**

Freitag nachmittag 3 Uhr und Samstag vorm. 8 Uhr

**schönes Kuhfleisch**

---

Tüchtiges, älteres **Alleinmädchen** mit guten Zeugnissen, in 4 Personenhaushalt, nach Grötzingen gesucht Angebote mit Zeugnisabschriften unter Nr 111 an den Verlag.

---

**Handschuhe Strümpfe Socken** in großer Auswahl zu reellen Preisen bei **Lenz**

---

**1½ Viertel Acker** auf den Nahenhausen, sofort zu verpachten. Zu erfrag. **D.-Aue,** Bergstr. 3.

---

**Obstgarten** 16 Ar mit über 100 Bäumen zu verkaufen, w. anderw. Unt. Angebote unter Nr. 105 an den Verlag.

---

Kompl. 72 teil. **Tafelbesteck** mit 100 gr Silberaufl. u. mass. rostfr. Klingen f. ℳ 75.— i. bequem. Monatsrat. v. ℳ 10 abzugeben. Angebote unter Nr. 112 an den Verlag

---

**Heute Première**

Anfang 7[00] und 8[45] Sonntag große Jugendvorstellung 2[30] Uhr

Anfang 7[00] und 8[45] Sonntag große Jugendvorstellung 2[30] Uhr

Ein Geza von Bolvary-Film aus dem Leben Friedrich Chopins mit **Wolfgang Liebeneiner, Sybille Schmitz, Hanna Waag, Richard Romanowsky, Gustav Waldau, Erna Morena, Paul Henckels.**

Ein großer historischer Musikfilm, — — voll Humor und Dramatik, voll Anmut und Tragik!

Sie sehen die reizvollsten Bilder aus dem Paris und Warschau des Jahres 1831. Sie hören die schönsten musikalischen Werke Friedrich Chopins. Sie erleben den Aufstieg des großen Komponisten und den Kampf zweier Frauen um seine Liebe!

**Gutes Beiprogramm: Bavaria-Tonwoche**

**Markgrafen-Theater**

---

**Zu verkaufen:**

**1 Herrenfahrrad** für **32** RM
**1 Damenfahrrad** f. **26** RM
beide mit Torpedofreilauf und sehr gut erhalten bei **Karl Mössinger,** Kirchstr 3, III

---

**Radio** Ein 4 Röhren **(Seibt),** klangrein mit 2 Akku und Lautsprecher zu verkaufen. Zu erfragen im Verlag.

---

**Abonnenten kauft bei unseren Inserenten!**

---

**Eier** 10 Stck. **88 ₰**

**Kochbutter** Pfd. **1.35**

**P. Schach**

**Adolf Hitlerstraße 25.**

---

**Luger**

Frisch eingetroffene

**Seefische**

| | | |
|---|---|---|
| Kablian i. Gz | ℔ | 20 ₰ |
| Kabliaufilet | ℔ | 33 ₰ |
| Feinstes Filet | ℔ | 30 ₰ |
| Merlans | ℔ | 30 ₰ |
| Grüne Heringe | ℔ | 22 ₰ |
| Bücklinge | ℔ | 25 ₰ |

---

NAT. SOZ. FRAUENSCHAFT

**NS.-Frauenschaft**

**Ortsgruppe Durlach**

Abt. Hauswirtschaft / Volkswirtschaft.

**Anfang März beginnen unsere**

**Koch- und Nähkurse**

**(Kursdauer: je 4 Wochen)**

Anmeldungen Adolf Hitlerstraße 61, II., Zimmer 2 und 4.