Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Durlacher Tagblatt. 1920-1964
1935

39 (15.2.1935)

Visual Library

Durlacher Tageblatt

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

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

Druck u. Verlag: Adolf Dups, Kommanditgesellschaft, Durlach, Mittelstr. 6. Geschäftsstelle: Adolf Hitlerstr. 53, Fernspr. 204. Postscheckkonto Karlsruhe Nr. 10 101. Verantwortlich für den Gesamtinhalt: Luise Dups, Durlach. D. A. I. 3400.

Anzeigenberechnung: Die 6gespaltene Millimeterzeile (46 Millimeter breit) 6 Pfennig, Millimeterzeile im Textteil 18 Pfennig. Z. Zt. ist Preisliste Nr. 3 gültig. Schluß der Anzeigenannahme tags zuvor, nachmittags 17 Uhr, für kleine Anzeigen am Erscheinungstag 8 Uhr vormittags. Für Platzvorschriften und Tag der Aufnahme kann keine Gewähr übernommen werden. Im Falle höherer Gewalt hat der Bezieher keine Ansprüche bei verspätetem oder Nichterscheinen der Zeitung.

Nr. 39 — **Freitag, den 15. Februar 1935** — **106. Jahrgang**

Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung

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

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

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

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

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

Internationale Geltung haben unsere neuen Rennwagen erlangt. Bei den zwölf wichtigsten großen Rennen Europas im Jahre 1934 stiegen am Schluß die deutschen Fahnen an den Siegermasten hoch. Siegreich auch unsere Sport- und Tourenwagen, die Adler, Opel, BMW., Röhr, Hansa-Lloyd, Hanomag, Stöwer, DKW., Wanderer, Mercedes in zahlreichen Konkurrenzen.

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

So groß im Ueberwinden unser arbeitsames und tüchtiges Volk ist, eines hat es noch nicht im Auslande besiegen können: die üble Nachrede. Noch immer werden wir in der Welt verkannt, noch immer kann man die gewaltige Größe unserer Entwicklung der letzten beiden Jahre nicht begreifen, man will nicht verstehen, wie dieses verstümmelte und gequälte Deutschland mit der heroischen Willenskraft seiner Führung nach Gleichberechtigung strebt, wie es in heißem Ringen Ehre und Würde wieder erlangt hat und dazu noch ein kostbares Gut, das den anderen Völkern fehlt, den sozialen, den inneren Frieden.

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

Der Führer

hielt folgende Ansprache:

„Männer und Frauen! Als ich am 11. Februar 1933 zum erstenmal die Ehre hatte, von dieser Stelle aus zu sprechen, befanden sich der deutsche Verkehr und die deutsche Verkehrswirtschaft in einem fast unaufhaltsam erscheinenden Niedergang. Während über 6 Millionen Menschen ohne Erwerb und eigenen Verdienst die immer kleiner werdende Zahl der noch produktiv Schaffenden auf das schwerste belasteten, ging eine Industrie nach der anderen dem Zusammenbruch entgegen. Besonders grauenvoll wirkte sich dieser in der Verkehrswirtschaft aus. Eine Industrie, die in anderen Ländern an der Spitze der produktiven Arbeit stand, schien in Deutschland langsam einzugehen. Der Verkauf von 46 000 Wagen in einem Jahr war noch nicht einmal genügend, den jährlichen Abgang von der an sich so bescheidenen Zahl unseres Kraftwagenbestandes auszugleichen. Von einer Vermehrung unserer Motorfahrzeuge konnte keine Rede mehr sein. Diese Entwicklung war aber zugleich ein beängstigendes Symptom für die immer mehr um sich greifende allgemeine Lähmung und schien geradezu denen Recht zu geben, die planmäßig und bewußt im deutschen Volk einen Minderwertigkeitskomplex hochzüchten wollten. Nun mögen wohl alte Industrien und Erwerbszweige auch wieder absterben, allein es ist traurig, wenn ein Volk keinen Anteil mehr nimmt an einem sonst fast überall in junger und frischer Entwicklung begriffenen Wirtschaftsteil und es ist doppelt schlimm, wenn dadurch eine solche zukunftsreiche Wirtschaftsbelebung nicht nur zum Stillstand kommt, sondern am Ende sogar noch zurückgeht.

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

Wenn wir nach knapp zwei Jahren mit der Förderung des deutschen Automobilwesens so große und durchschlagende Erfolge aufzuweisen vermögen, dann soll man erkennen, daß dies nicht einem Zufall oder einer Hexerei zu verdanken ist, sondern einem sehr umfassenden Angriff gegen bestimmte Ursachen des früheren Verfalls auf diesem Wirtschaftsgebiet einerseits und einer Reihe weiterer Maßnahmen, deren Wirkung aus dem Gesamtzusammenhang dieser Aktion rein psychologisch schon nicht wegzudenken ist. Ohne sie wäre dieser Versuch, den Zusammenbruch unserer Automobilindustrie aufzuhalten, trotz allem sonstigen guten Willen dennoch mißlungen! Ich sage bewußt „Zusammenbruch", denn es ist falsch, für die Beurteilung des bis heute geleisteten als Ausgangspunkt das Jahr 1932 zu nehmen, sondern richtig ist es, die Linie der Entwicklung vor dem Jahre 1932 gedanklich über dieses Jahr hinaus fortzusetzen, und dann erst wird man das richtige Bild über den Umfang und die Bedeutung einer Aktion gewinnen, die nicht einen bestehenden, wenn auch stagnierenden Zustand ausbesserte, sondern einen fortlaufenden Verfall abstoppte und in einen Aufstieg verwandelte.

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

Die Gründe kennen heißt hier die Voraussetzung schaffen für die Beseitigung dieses unmöglichen Zustandes. Wenn der Weltkrieg durch seine Abschließung Deutschlands von den übrigen Völkern sowohl als durch die Stellung ganz besonderer und andersgearteter Aufgaben uns zum erstenmal aus dem Rahmen und dem Fluß der internationalen Entwicklung dieses Verkehrsinstruments herausriß, dann war es nach ihm der Vertrag von Versailles, der durch seine moralische, politische und wirtschaftliche Erdrosselung Deutschlands die nachfolgenden Bedingungen für den Zusammenbruch unserer Automobilwirtschaft schuf.

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

Ich hielt es daher damals kaum für notwendig, daß parallel der Entlastung des Kraftwagenverkehrs von den staatlichen Bedrückungen eine bewußte Förderung desselben in der Form eines psychologisch wirksamen Anreizes durchgeführt werden muß. Die Stärkung des Automobilsports gehört in das Kapitel der Wiedererweckung des Interesses der Nation an diesem wunderbaren Instrument modernster Verkehrstechnik der Menschheit. Aber ebenso ist dann notwendig der Bau eines Straßennetzes, das ja eine der Voraussetzungen für eine wirklich zukunftsreiche Modernisierung unseres Verkehrs überhaupt ist. Ein Kraftwagenbestand von zwei bis drei Millionen Wagen führt unter Zugrundelegung unseres bisherigen in Trassierung und Material ungeeigneten Straßennetzes eher zu einem Verkehrszerfall als zu einer Verkehrsverbesserung. Wenn wir bedenken, daß in der deutschen Automobilindustrie und in den Zubehör- und Reparaturwerkstätten sowie im Baugewerbe, das für Fabriken und Garagen tätig ist, jährlich schon jetzt über 600 000 Menschen beschäftigt sind, und wenn wir hinzu noch rechnen die rund 400 000 direkt oder indirekt am Bau der Reichsautobahnen und am Ausbau unserer Straßen Beschäftigten, dann ergibt dies eine Zahl von **rund eine Million Menschen**, die heute in dieser Wirtschaft ihr Brot verdienen. Bei einem Andauern der früheren Verhältnisse würden aber vielleicht keine 20 v. H. von dieser Zahl Arbeit und Auskommen finden! Das heißt: Die ganze Kraftverkehrswirtschaft einschließlich dem Straßenbau entlastet das Reich um mindestens 400 bis 500 Millionen RM. dank der heutigen Entwicklung allein an Arbeitslosen- und Fürsorgeunterstützungen. Sie schafft darüber hinaus aber ein Steueraufkommen, das insgesamt diesem Betrag nur wenig nachstehen dürfte! Also die Summen, die für die direkte und indirekte Förderung dieser zukunftsreichsten Industrie aufgebracht werden, stehen — auch unter Einrechnung der Kosten unseres Straßenbaues — in keinem Verhältnis zu dem schon heute in Erscheinung tretenden Gewinn. Ich erwähne dies, um gegen die Meinung Stellung zu nehmen, man könne von diesem umfassenden Programm der Belebung unseres Kraftverkehrs nach Belieben den einen oder anderen Teil wegstreichen, weil er finanzielle Belastungen mit sich bringt, ohne den Nutzen des Gesamten dadurch einzubüßen. Nein, es sind sehr große Anstrengungen notwendig, um eine blühende Industrie in ihrer Blüte zu erhalten. Sie müssen aber noch vervielfacht werden, wenn man einen bereits dem Ruin ausgelieferten Wirtschaftszweig, der zu allem Ueberfluß noch abhängig ist von der inneren psychologischen Einstellung eines Volkes, wieder retten und neu befruchten will.

Ich kann mich daher auch heute nur wieder zu dem Programm bekennen, das vor zwei Jahren aufgestellt wurde und das unterdessen so überaus reiche Früchte getragen hat. **Höchstes behördliches Entgegenkommen und höchste Rücksichtnahme** auf den Kraftwagenverkehr und die Kraftwagenindustrie, starke psychologische und materielle Förderung des Kraftwagens im Sport und endlich Förderung und Sicherung des Verkehrs durch die psychologisch überhaupt nicht zu ermessende Bedeutung des Baues unserer Reichsautostraßen. Sie werden in wenigen Jahren eines der gewaltigsten Propagandamittel nicht nur für eine heute vielleicht im ganzen Umfange gar nicht vorausgeahnte Steigerung des Kraftwagenverkehrs und damit der

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK — Baden-Württemberg

Produktion sein, sondern auch ein jährlicher Anziehungspunkt für viele hunderttausend Fremde. Denn: nach Fertigstellung der Reichsautobahnen wird Deutschland das weitaus modernste Autostraßennetz der Welt sein eigen nennen.

Ein gewaltiges Dokument friedlichen Fortschrittes.

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

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

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

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

*

Der Verlauf der Ausstellungs-Eröffnung

Berlin, 14. Febr. Das Herz von Berlin scheint am Donnerstag vormittag auf dem riesigen Ausstellungsgelände der Reichshauptstadt am Kaiserdamm zu schlagen. Nach letzten unermüdlichen nächtlichen Arbeiten ist hier heute auf 70 000 Quadratmeter Fläche die größte Autoschau der Welt fertiggestellt worden. Die ganze Umgebung weist auf einen großen Tag hin. Zu Hunderten und Tausenden schlängeln sich die Automobile auf den vielen Zufahrtsstraßen nach dem Ausstellungsgelände, verstopfen zeitweilig die Straßen, um dann im Nu die großen Parkplätze ringsherum zu füllen. Die Nummernschilder an den Fahrzeugen zeigen, daß sie aus allen Landen Deutschlands und vielen ausländischen Staaten kommen.

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

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

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

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

*

Der Führer vier Stunden in der Ausstellung

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

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

Deutschlands Heil- und Pflegepersonal

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

Am 1. März Saarfeier in allen deutschen Schulen

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

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

Keine Arbeitsmöglichkeit für auswärtige Arbeitslose im Saargebiet

DNB. **Saarbrücken,** 14. Febr. Der Reichskommissar für die Rückgliederung des Saarlandes, Abteilung Wirtschaft, teilt mit:

Aus der Stadt Saarbrücken und aus anderen Städten des Saarlandes wird gemeldet, daß aus verschiedenen Gebietsteilen Deutschlands Arbeitslose zureisen in der Hoffnung, im Saargebiet Arbeit zu finden. Wir machen darauf aufmerksam, daß die Arbeitslosigkeit im Saargebiet weit über dem deutschen Durchschnitt liegt und daß deshalb mit einer Unterbringung von Arbeitskräften, die von auswärts zuwandern, unter gar keinen Umständen zu rechnen ist.

Ein deutsch-französisches Vorabkommen über die Milchversorgung des Saargebietes unterzeichnet

DNB. **Paris,** 14. Febr. Seit dem Wiederbeginn der deutsch-französischen Verhandlungen in Paris ist der Versuch erneuert worden, eine Lösung zu finden, um entsprechend der Empfehlung des Dreierausschusses in Rom eine brüske Unterbrechung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen der Saar und den benachbarten Gebieten Frankreichs zu vermeiden. Bei den jetzigen Verhandlungen in Paris haben sich neue Möglichkeiten eröffnet, um dieses Ziel zu erreichen und den Warenaustausch in einem gewissen Umfang aufrecht zu erhalten. Die Verhandlungen darüber sind schon ziemlich weit fortgeschritten. Es wird jedoch nicht möglich sein, diese Verhandlungen in allen Teilen noch so rechtzeitig abzuschließen, daß sie noch vor dem 18. Februar, dem Tag der Endung des Zollregimes im Saargebiet in Kraft treten können. Andererseits muß verhütet werden, daß die regelmäßige Versorgung des Saargebietes mit Milch eine Unterbrechung erfährt. Es muß auf jeden Fall Vorsorge getroffen werden, daß die Milchversorgung vom 18. Februar ab entweder von der einen oder der anderen Seite der Grenze aus sichergestellt ist. Im Hinblick auf die besondere Lage ist für Milch ein Vorabkommen getroffen worden, das die zollfreie Einfuhr von 40 000 Litern Milch täglich aus den benachbarten französischen landwirtschaftlichen Gebieten nach der Saar vom 18. Februar zuläßt. Zum Ausgleich dafür sind im Rahmen dieses Vorabkommens zunächst für einige Erzeugnisse der saarländischen mittleren und kleineren Industrie Sonderkontingente mit Zollermäßigung für die Ausfuhr nach Frankreich gewährt worden.

Dieses kleine Vorabkommen ist am 14. Febr. 1935 in Paris unterzeichnet worden. Die Einzelheiten darüber werden alsbald veröffentlicht. Die Verhandlungen mit dem Ziel, eine ähnliche Regelung auf der breiten Grundlage des gesamten Warenaustausches zwischen der Saar und den benachbarten landwirtschaftlichen Gebieten Frankreichs zu treffen, gehen weiter. Man kann hoffen, daß diese Verhandlungen in den nächsten Tagen abgeschlossen werden.

Ab 1. März deutsche Postwertzeichen im Saarland

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

Wir alle wollen Helfer sein — darum spendet jeder zum Eintopfgericht.

Änderung im Hause Tiebruck

Roman von Christel Broehl-Delhoes

Copyright by Karl Köhler & Co., Berlin-Zehlendorf.,

22 (Nachdruck verboten.)

Maria ließ ihn ruhig zu Ende reden, dann schüttelte sie langsam und fest den Kopf.

„Wenn du gehen mußt, bin ich an deiner Seite. Glaubst du im Ernst, ich hätte nur eine ruhige Minute, wenn ich das Kind krank weiß. Wer steht ihm näher als ich, der das Recht hätte, es zu pflegen?"

„Maria, du wolltest wirklich die Reise abbrechen? Vielleicht um der Laune eines Mädchens willen?"

„Wenn wir nicht nötig sind, fliegen wir zurück!" beruhigte sie ihn. „Ich bin die letzte, die diese Ferien vom Ich nicht ersehnt. Aber ich glaube, wir müssen jetzt reisen."

Die anderen Teilnehmer, die schon vorangegangen waren, winkten und riefen nach ihnen. Tiebrucks machten ihnen durch Zeichen klar, daß sie zurückbleiben mußten. In aller Eile gingen sie ins Haus und packten die Koffer. Das Hotelauto brachte sie auf dem nächsten Weg zum Flughafen. Wenige Stunden später würden sie Gewißheit haben.

* *
*

Tiebruck hatte seine Ankunft gebrahtet. Nun stand der Wagen an der Bahn.

„Was ist es denn?" fragte Tiebruck bereits den Chauffeur.

Der zuckte die Achseln. Fast ärgerlich bemerkte Tiebruck, halb zu Maria gewandt:

„Ich wette, nichts Besonderes. Aber dann soll sie mich kennenlernen."

Kamilla war es, die als erste an das Auto stürzte. Sie hängte sich dem Aussteigenden an den Hals, schluchzte und hatte immer wieder seinen Namen.

„Was ist es denn?" fragte Tiebruck auch hier. Aber die Antwort, die ihm ward, ließ ihn doch erschrecken: „Diphtherie."

Erst jetzt bemerkte Kamilla ihres Vaters Frau im Wageninnern. Sie war also mitgekommen? Natürlich, sie gehörte jetzt zum Hause Tiebruck. Man mußte sie mit in Kauf nehmen. Aber Kamilla hörte ihre dunkle Stimme sagen:

„Siehst du, wie notwendig es war, daß wir auf dem schnellstem Wege kamen. Nun kann ich gleich Pflegedienste verrichten."

Kamilla horchte auf.

„Du wolltest nicht kommen, Vatel?"

„Nein", sagte er schroff, und für einen Augenblick sah sie seine Augen; er hatte ihr also ihre Ablehnung noch nicht vergessen. „Ich hielt es für eine Ueberspanntheit von dir und wollte mir nicht die Erholung dieser wunderbaren Reise verkürzen lassen."

Kamillas Lippen wurden ganz weiß. Maria sagte leise und tadelnd: „Ich bitte dich, Gerold."

Tiebruck schaute mit einem Blick schmerzlicher Bewunderung auf seine Frau.

„Daß ich hier bin, habt ihr Mama zu verdanken. Sie bestand sogar darauf, mitzukommen, um Alf zu pflegen."

Obwohl dies Wahrheit war, empfand Maria es doch so, als wolle Tiebruck sie vor seiner Tochter herausstreichen, und sie liebte das nicht. Nicht durch Worte, nein, mit Taten wollte sie sich das Herz Kamillas erobern.

„Nicht viel Worte machen", sagte sie herb, „vor allem wollen wir jetzt nach dem Kind sehen."

Als Maria die Treppe hinaufging, ertappte sich Kamilla bei einem wunderlichen, ganz und gar absonderlichen Gefühl: das Bewußtsein, daß Maria Parhoff dort über die Treppe schritt, mit ganz sicheren, energischen Schritten, um sich fortan um Alf zu kümmern, gab eine herrliche Beruhigung. Konnte etwas verloren sein, um das sich Maria mit starken Händen mühte?

Maria ging zuerst in das Ankleidezimmer hinüber, legte ab und wusch sich. Dann nahm sie eine jener großen, alles zuschließenden Kittelschürzen aus ihren noch verpackt stehenden Mädchenkoffern und zog sie an. Sie hatte nicht gedacht, sich so bald wieder darin zu sehen; die Krankheit des Kindes änderte da säh alle anderen Pläne. Kamilla, blaß und regungslos vor dem Krankenzimmer stehend, ohne hinein zu dürfen, sah sie kommen, mit den ruhigen und sicheren Bewegungen einer Aerztin. Maria bemerkte sie und trat zu ihr.

„Nicht so aufgeregt sein, Milla", sagte sie leise. „Dein Vater ist ein tüchtiger Arzt, das weißt du. Wir vertrauen ihm restlos. Und was in meiner Macht steht, soll geschehen."

Kamilla sah die hohe, schlanke Gestalt in der beruhigenden, weißen Tracht starr an. Dann warf sie plötzlich beide Arme um Maria. Ihr ganzer Körper schwankte und bebte. In diesem Ueberfall der Gefühle lag so viel stumme Qual und Bitte für Alf, daß Maria, die sich dieses Vertrauen lange gewünscht, nun von ihm erschreckt war. Sie strich sanft über das Haar der Aufgeregten und zwang sie dann sanft zurück.

„Du bist ein schrecklich aufgeregtes Kind, Milla. Du mußt dich zur Ruhe zwingen, wenn du uns nicht auch noch krank werden willst."

„Und wenn ich krank würde?" flüsterte Milla leidenschaftlich. „Mich würden Sie wohl nicht pflegen, nicht wahr?"

Diese fremde Anrede machte Maria betroffen. Sie überwand sich und sagte ernst:

„Ich würde dich genau so gut pflegen, Milla. Ihr seid doch jetzt alle meine Kinder."

*

Erwin Westpfahl spielte nach seiner Rückkehr von England auffallend schlecht Tennis. Lala Esch tadelte ihn darob; sie war mit ihrem Partner nicht zufrieden. Die kleine Blonde hatte inzwischen wiederum einen stolzen Sieg errungen, sie hätte ihn zu gern gemeinsam mit Erwin erfochten.

„Der Doktortitel hat in jeder Hinsicht ungünstig bei Ihnen gewirkt", sagte sie halb scherzhaft, halb im Ernst.

„Vielleicht sieht es sich nur so an, Fräulein Lala", antwortete Erwin und zog die Brauen zusammen. Er konnte jetzt oft so ein düsteres Gesicht machen, das man sonst nie an ihm gewöhnt war.

Lala Esch griff kampfbereit seine Worte auf. Sie fragte neugieriger und dringlicher, aber der gute Junge, der sonst gutmütig und liebenswürdig ihren Wünschen willfährig gewesen war, parierte mit einem Male nicht unbeachtlich und schlug sie mit sonst ungewohnten Waffen.

„Man könnte fast annehmen, Sie hätten Liebeskummer, Doktor Westpfahl", stichelte Lala mit der Gerissenheit des halbflüggen, jungen Mädchens. „Eigentlich habe ich längst eine Verlobungsanzeige von Ihnen erwartet."

„Von mir?" wiederholte Erwin geistesabwesend. „Mit wem sollte ich mich wohl verloben, Fräulein Lala? Wollen wir weiterspielen?"

Aber sie legte den Schläger noch einmal auf die Bank zurück und sah Erwin aus ihren klugen, ernsthaften Augen an.

„Nun, mit jener bildschönen Dame, der Sie an Ihrem Examenstag meine Rosen in den Arm legten."

Sie sah mit Genugtuung, daß sie richtig getippt hatte. Er verzog das Gesicht schmerzhaft, sein Mund war bitter zusammengepreßt. Endlich erinnerte er sich, daß er antworten müßte.

„Sie irren sich da", sagte er knapp, „diese Dame hat nur ein bißchen mit einem jungen Mann gespielt."

„Im Grunde war sie doch zu alt für Sie, Erwin."

Er fuhr auf, als habe man Maria beleidigt.

„Alt?" Er blickte seine Nachbarin fast mit Geringschätzung an. „Sie ist der wundervollste Mensch, den es gibt. Und noch sehr jung, jünger als ich."

„Wieso hat sie gespielt?" forschte Lala. „Einen so netten, jungen Mann weist man doch nicht ab, zumal, wenn er auch noch etwas kann."

Erwin Westpfahl vergaß, zu wem er sprach und wo er sich befand. Die Erinnerung an seine Niederlage schmerzte noch immer unsinnig, machte ihn ungerecht und bitter. Er haßte in diesem Augenblick die Frau, die er immer besinnungsloser zu lieben begann.

„Sie hat einen älteren Herrn geheiratet", sagte er. „Er ist reich und berühmt. Sein Bild steht oft in den Zeitungen. Aber sie ist jung, ganz jung. Kaum möglich, daß sie ihn liebt."

(Fortsetzung folgt.)