



**MARCHIVUM**

MANNHEIMS ARCHIV  
HAUS DER STADTGESCHICHTE  
UND ERINNERUNG



## **MARCHIVUM Druckschriften digital**

### **Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 147 (1936)**

447 (28.9.1936) Morgen-Ausgabe A u. B

[urn:nbn:de:bsz:mh40-241290](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-241290)



(Fortsetzung von Seite 1.)

induzierte erfahren. Die Anregungen, die diese neuen Straßen dem Kraftfahrer bringen, zeigen sich am besten auf diesen Straßen. Die fürstlich besetzten Landstraßen in Deutschland tragen bisher einen Tagesverkehr von 2-3000 Fahrzeugen. Wir haben das Doppelte an der Autobahn erwartet, ein 5-6facher Verkehr hat sich ergeben. Auf der Reichsautobahn München - Landshut wurde vor vier Wochen in 24 Stunden ein Verkehr von 14000 Fahrzeugen in einer Richtung gezählt. Davon passierten zwischen 6 und 8 Uhr abends 3300 Kraftfahrzeuge die 34-Kilometer, d. h. alle zwei Sekunden ein Fahrzeug.

Und wenn heute einige Menschen mit sorgenvollem Ausdruck fragen, ja, die Autobahn, aber wo bleiben das Benzin und der Gummi, den wir nicht besitzen, so können wir nur sagen: Nach dem Willen des Führers wurden in 900 Arbeitstagen 1000 km. Reichsautobahnen gebaut, obwohl viele nicht daran glauben, daß dem Willen des Führers wird für eine weitere große Zahl von Volksgenossen der Volkswagen entstehen und nach dem Willen des Führers wird der deutsche Kraftfahrer auch das Benzin und den Gummi haben, den er braucht. Der Kleinmutter der ewig Rechtlichen kann unseren Glauben nicht führen, daß wir die vom Führer geschickten Ziele alle und in höchster Vollendung erreichen.

Mein Führer! In gleicher Zeit, in der hier bei Breslau die Arbeiter dieser Bauwerke und die Arbeiter der Reichsautobahnen aus dem Reich angetreten sind, stehen draußen in allen Gauen die Arbeiter auf ihren Bauwerken, haben zum heutigen Tag 400 Kilometer Teilstrecken verkehrsbereit gemacht, und warten auf das Wort ihres obersten Führers. Mit dem Dank an alle Reichsautobahnen und Mitarbeiter in den Betrieben, im Untertagebau, Reichsautobahnen, in den beteiligten Industriezweigen und Behörden melde ich die Fertigstellung der ersten tausend Kilometer Ihrer Straßen.

Es sind mit dem heutigen Tag befahrbar:

Auf der Strecke München - Berlin 121 Kilometer, die ganze Strecke Berlin - Stettin mit 117 Kilometer, zwischen Berlin - Hannover 170 Kilometer, zwischen Bremen - Hamburg 71 Kilometer, im Rheinland 33 Kilometer, die zusammenhängende Strecke Kassel - Frankfurt - Mannheim - Heidelberg - Braunschweig mit 156 Kilometer, in Württemberg 21 Kilometer, von München bis zur Alpenstraße 100 Kilometer, in Sachsen 73 Kilometer, in Preußen 35 Kilometer, in Schlesien 108 Kilometer. Der deutsche Bauarbeiter und seine Kameraden danken Ihnen für die erhaltene Arbeit an einem großen Werk von ewigem Bestand.

Mein Führer! Ich bitte Sie, an der Spitze der Arbeiter dieser Bauwerke und der Arbeiterabteilungen aus dem ganzen Reich den tausend Kilometer als Erker zu befehlen.

Während der Generalinspektion für das deutsche Straßenwesen sprach, versuchte ein Junge von 11 Jahren den Platz vor der Rednertribüne zu überqueren, wurde aber von einem SS-Mann aufgefangen und brachte ihn in Tränen aus. Der Führer ließ einen SS-Mann zu dem Jungen hinschicken, um ihn zu trösten und ihm mitzuteilen, daß er bei Schluß der Feierlichkeit zu ihm kommen möge. Unter der Anteilnahme aller Anwesenden wird er dann später von dem Führer auf der Tribüne empfangen und mit einem gelinden Wackelkreuz geehrt.

Der Tod geendet hatte und

der Führer

vor das Mikrophon tritt, danken ihm kühnliche Gelächter entgegen. Mehrmals werden seine Andeutungen von Beschäftigten unterbrochen. Seine Schilderung, welche Widerstände vor der Raubübernahme der Plan eines Banes von Reichsautobahnen begegnet sei, ist größte Heiterkeit aus und bewacht erneut, wie große Bestimmungswandlung im deutschen Volk vor sich gegangen ist. Brandende Begeisterung ist die Ankündigung des Führers aus, daß

In fünf Jahren die ersten 3000 Kilometer Reichsautobahn fertig sein werden

und die weitere Ankündigung, daß in 18 Monaten das Land vor jedem Junge zur Benzineinfuhr frei werde. Nach den Schlussfolgerungen des Führers zeigt kühnlicher Beifall ein.

Generalinspektor Dr. Lodi bekräftigt den Beifall mit einem „Gott Heil“ in das die tiefste Menschennatur begeistert einfließt. Das Deutschland und das Reich-Weiß-Rot bilden den Schlüssel des eigentlichen Heiligtums, worum der Führer sich zu den Abordnungen der 16 obersten Bauabteilungen begibt. Nur mit größter Mühe kann die Abberufung der Volksgenossen zurückhalten. Immer sind der Führer und seine Begleitwagen mitten im größten Gedränge.

Der Führer belacht immer und immer wieder die ihm entgegenstehenden Hände der Arbeiter. Für jeden hat er ein freundliches Wort, er erkundigt sich nach ihrem Befinden, woher kommen und wohin sind ihnen in Gespräche ein, die nur dadurch abgeklärt werden, daß sich die nachfolgenden Arbeiter nicht vorbeugen können, ebenfalls vom Führer angesprochen zu werden.

Zwischen den Arbeitern haben sich Jungen und Mädchen durchgedrängt und stehen nun mit einem Nicken vor dem Führer. Er erblickt sie, sieht sie an sich heran und fragt sie, wo sie herkommen, wie sie heißen und wie sie es fertiggebracht haben, sich durchzudrängeln. Liebevoll streift er ihre Wangen.

Als der Führer seinen Wagen bedient, danken erneut solche Gelächter auf. Unter dem Jubel der Geheimdiensten setzt sich die Wagenkolonne in Bewegung und

um 12.45 Uhr zerfällt der Wagen des Führers das Band, womit der 1000. Kilometer der Reichsautobahn dem Verkehr freigegeben ist.

Als sich die mit Grün geschmückten Volkswagen mit den Arbeiterabteilungen nähern, nähert der Führer in seinem Wagen aufsteigend und dann fahren fast eine halbe Stunde lang die Wagen an ihm vorbei, besetzt mit freudig erregten Arbeitern, die ihm leuchtenden Augen ihre Ehrdignungen darbieten.

In zwei langsamer Fahrt wurde damit zum erstenmal die Reichsautobahn befahren. An der Spitze der Führer mit seiner Begleitung, hinter ihm die Ehrengeißel, die Vertreter der Partei, der Wehrmacht, der Behörden usw., denen die Volkswagen mit den beim Bau der Reichsautobahn be-

In Paris:

Kein Vertrauen zur Abwertung

„Einer der schlimmsten Zusammenbrüche der parlamentarischen Geschichte“

— Paris, 26. September.

Die Minister haben die Währungsreformvorlage und die sie begleitende Gesetze so weit ausgearbeitet, daß der Finanzminister sie Montagvormittag vor den Vertretern der Mehrheitsparteien und Sonntagmittag vor dem Finanzaußenrat der Kammer erklären kann.

Von den in Aussicht genommenen Maßnahmen werden besonders hervorgehoben:

Gründung eines Stabilisierungsfonds von 10 Milliarden Franken. Beschlagnahme des in Privatbesitz befindlichen Goldes, Gemeinsteuer auf ausländische Devisen, Hilfe für Kleinrentner, Ruhegehaltsempfänger und Kriegsteilnehmer, Angleichung der Gehälter an die Lebenshaltungskosten oder richtiger gesagt, Schaffung einer gleitenden Gehalts- und Lohnskala.

Nicht alle Maßnahmen werden mit der Währungsreformvorlage verabschiedet. Ein Teil soll in den Staatsbankrottplan eingebaut werden. Vorgehen sind ferner Verordnungen über eine Reihe von Zollmaßnahmen. Die Beratung des Finanzaußenrat der Kammer wird sich voraussichtlich bis in die späten Abendstunden des Sonntag hinziehen.

Die Frankabwertung bildet in Paris ganz allgemein das Tagesgespräch. Das in der Bevölkerung verbreitete Gerücht, daß die Banken längere Zeit geschlossen werden würden, wird vom Finanzminister als unrichtig bezeichnet. Dagegen trifft es zu, daß

Beamte der Devisenabteilung des Finanzministeriums in den Großbanken bereits Nachforschungen nach Devisenguthaben anstellen.

Das allgemeine Urteil, soweit man von einem solchen überhaupt sprechen kann, läßt sich auf folgende Formel bringen. Der Erfolg der Abwertung ist noch in keiner Weise sichergestellt. Selbst ausgeproben Anhänger der Abwertung weisen darauf hin, daß diese Maßnahme, um wirksam zu sein, eigentlich viel früher hätte durchgeführt werden müssen.

Der frühere Ministerpräsident Lalande, ein Fachmann in finanziellen und währungsrechtlichen Fragen, verurteilt die Abwertung und sagt ihren sicheren Mißerfolg voraus.

Auch die Pariser Abendpresse

die allerdings innerpolitisch der Volksfrontregierung nicht gewogen ist, bringt ihre Besorgnis zum Ausdruck. Dem „Temps“ will es nicht einleuchten, daß das sogenannte internationale Währungsabkommen die Stabilisierung des Franken verbürgt. Die Regierungen von Washington und London hätten lediglich versprochen, soweit wie möglich die sogenannte Angleichung des Franken nicht zu führen. Ein solches Versprechen sei gewiß beachtlich, aber eine formelle Zusage läßt nicht vor.

Im Gegenteil, beide Regierungen versicherten, daß sie auf währungspolitischen Gebieten gezwungen seien, ihren inneren Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Mit anderen Worten, daß sie ihre Währungsunabhängigkeit zu behalten gedächten. Wenn man also von „Angleichung“ spricht, so vergeblich man den Sinn des grundsätzlichen Abkommens. Man habe es mit einer Abwertung zu tun ohne Rückkehr zu einem internationalen System fester Währungen.

Die englische Presse weist bereits darauf hin, daß die internationale Stabilisierung noch sehr unsicher sei. Der „Temps“ fragt außerdem, was die Betonung des gemeinsamen Willens, den Frieden zu wahren, mit der währungsrechtlichen Frage zu tun habe. Im übrigen nennt er die Abwertung eine äußerst ungerechte und schmerzvolle Maßnahme. Sie könne, für sie genommen, nicht als eine passende Reform gelten, ganz gleich, mit welcher verfahrensmäßigem internationalem Material man sie zu verhängen versuche.

Die „Liberte“ läßt Sturm gegen die Volksfront, die die Abwertung einer energischen Herbeiführung der Ordnung vorgehe. Frankreich lasse sich nicht nach seiner Politik auch seine Wirtschaft vom Ausland ins Schlepptau nehmen. Die Abwertung des Franken sei gegen alle Versicherungen der Regierung und in aller Eile vorbereitet worden zum Schaden der großen Masse der Sparer, der Ruhegehaltsempfänger und der ehemaligen Frontkämpfer.

Das Parlament werde am Montag einen der schlimmsten Zusammenbrüche der parlamentarischen Geschichte abzurufen haben.

Das „Journal des Debats“ schreibt, die Regierung habe das Gegenteil von dem getan, was notwendig war. Sie lasse sich so aus der Klemme zu gehen, in die sie sich und damit die Franzosen gezogen habe. Sechs Monate Volksfrontregierung hätten das Ergebnis ihrer Arbeit zur Erhaltung der Währung vernichtet. Das Parlament stehe vor einer äußerst ersten Frage. In der Kammer seien viele Gruppen, besonders die Radikalsocialisten, Gegner der Abwertung. Der Senat habe sich immer fast geschlossen gegen eine schwankende Währung ausgesprochen. Das Ministerium Blum verlange jetzt von ihm, eine nicht leichte Verantwortung mitzutragen. Hervorgehoben zu werden verdiene die politische Seite der Frage. Das Ergebnis der Abwertung läge ab von den politischen und sozialen Bedingungen, unter denen sie durchgeführt werde. Dementsprechend könnten die Folgen des Regierungsabstimmens Frankreich noch viele recht schwierige Tage bringen.

Ansturm auf Sachwerte!

Die erste Folge der Frankabwertung

— Paris, 26. September.

Am Sonntagmittag lagte in Paris ein Ansturm auf Sachwerte ein. Alle Geschäfte waren überfüllt; stellenweise konnten die Verkäufer dem Andrang der Kunden kaum Standhalten. Die Waren-

Häuser geben bekannt, daß sie trotz der Abwertung keine Preiserhöhungen vornehmen würden.

Auf den großen Boulevards sah man eine lange Reihe von Kraftwagen diese besetzt von lachenden und singenden jungen Leuten. Die Insassen schwenkten gelbe Fahnen und riefen den zahlreichen Zuschauern zu: „Frent euch mit uns! Umarmt euch! Man hat uns betrogen!“ Es handelte sich offensichtlich um eine Kundgebung rechtgerichteter Kreise gegen die Abwertungsmaßnahmen der Regierung. Die Polizei hatte keine Veranlassung, einzugreifen.

Das vom Ministerrat ausgearbeitete Abwertungsgebot wird von der Regierung dem Parlament am Montag zur Beratung und Beschlußfassung vorgelegt werden. Um eine schnelle Durchberatung zu ermöglichen, werden am Sonntagmittag die Kommissionen des Senats und der Kammer zur Prüfung der Vorlage und zur Anhörung des Finanzministers und des Ministerpräsidenten zusammengetreten. Leon Blum scheint endgültig auf seine geplante Reise nach Genf verzichtet zu haben, um die Abwertungsabgabe persönlich vor dem Parlament vertreten zu können.

Erklärung Blums zur Frankabwertung

— Paris, 26. September.

Ministerpräsident Blum gab am Samstag den Vertretern der Presse eine Erklärung ab. Die gleichzeitige Veröffentlichung in London, Washington und Paris des gleichen Schriftstückes sei ein beachtliches Ereignis. Zum erstenmal in der Geschichte der drei Großmächte hätten diese der öffentlichen Weltmeinung durch ein öffentliches Schriftstück von ihrem Willen Kenntnis gegeben, gemeinsam sich für die Wiederherstellung normaler Wirtschaftsbedingungen in der Welt einzusetzen, um zur wirtschaftlichen Befriedigung beizutragen, die die Voraussetzung für die politische Befriedigung sei. Dieser Sinn hätten die Verfasser der Erklärung ihr selbst gegeben.

Blum verwies in diesem Zusammenhang auf die Erklärungen Morgenthaus an die amerikanische Presse, auf die ausländischen Pressestimmen und insbesondere auf den Einbruch, den die Veröffentlichung der gemeinsamen Erklärung in Genf gemacht habe. Er glaube, so wiederholte Blum, daß das ein bedeutendstes politisches Ereignis der Welt sei.

Das Vorhaben der drei Großmächte werde von diesen nicht als ausschließlich betrachtet, denn sie hofften, daß alle Völker sich ihm anschließen würden.

Es treffe nicht zu, daß die Währungsangleichung Frankreichs von England und Amerika aufgezwungen worden sei. Die ersten Besprechungen zwischen den drei Mächten lägen sehr weit zurück und die erste Fühlungnahme habe im Juni gefunden. Von Anfang bis Ende seien die Verhandlungen in freundschaftlicher Weise geführt worden. Er sei überzeugt, daß durch die Währungsangleichung die Herstellungskosten verringert werden könnten, und daß durch die Kapitalmobilität eine Senkung des Zinsfußes möglich sein werde. Er sehe keinen Grund dafür, daß die Währungsangleichung der Regierung das Vertrauen der Einzelverleurer zur Folge haben würde. Trotz allem berechtigter Zustimmung in dieser Richtung bezeichnet der Ministerpräsident gewisse vorübergehende Schwankungen im Augusten des Verbrauchers als zweckmäßig.

Ist das der Anfang vom Ende?

Hohe Beamte der Madrider Regierung suchen in der argentinischen Politik Lösung

— Buenos Aires, 26. September.

Das Außenministerium gab bekannt, daß hohe Beamte der Madrider Regierung, deren Namen nicht genannt werden, die argentinische Politik um Aufklärung suchen. Der stellvertretende Außenminister Dr. Castillo erklärte auf Befragen: „Es hat den Anschein, als ob die spanische Regierung die Kontrolle über die Lage verliert.“ Die um Lösung stehenden Madrider Beamten sollen auf Wunsch an dem argentinischen Kreuzer „De Mayo“, der in Alicante liegt, gebracht werden.

Der Kampf um Toledo

— St. Jean de Luz, 27. September.

Durch ein geschicktes strategisches Manöver ist es, wie der nationalistische spanische Rundfunk meldet, dem Oberst Bogue gelungen, nördlich von Toledo vorzudringen. Diese lächerliche Umgehung hat den roten Militärs vor Toledo den Rücken nach Madrid abgekehrt. Es heißt ihnen nur noch der Rückzug nach Osten offen. Die endgültige Befreiung Toledos und der belagerten Städte, die seit 68 Tagen im Elstaz eingeschlossen sind, kann somit in kürzester Frist erwartet werden.

Die Bombardierung Bilbao ist am Samstag den ganzen Tag aber fortgesetzt worden. Die meisten Gebäude stehen in Flammen.

In der Provinz Aitza haben die Truppen des Generals Mola in Canada genommen, dem eine besondere Bedeutung zukommt, weil es der höchstgelegene Punkt des ganzen Kampfgebietes ist. Der größte Teil der erbeuteten Waffen war französischer und tschechischer Herkunft.

In einer Bekanntmachung der Stadtverwaltung von Madrid wird der Bevölkerung verboten, künftig mehr als 60 u. d. des normalen Wasserbedarfes zu verbrauchen. Es sollte zwar nicht an Wasser, wohl aber habe man zahlreiche Rührwerke feststellen können.

Wie der Sonderberichterhatter des „Seculo“ aus Terricio meldet, verließen die Marquisen Moya und Quereda zurückgekehrt. Nach einseitigem Kampf konnten ihre Angriffe jurisdiktionell werden.

Das Nachrichten- und Fernsprechnetz der Provinz La Rioja ist durch die Abwertung der Währung in erheblichem Maße beeinträchtigt. Die Nachrichten- und Fernsprechnetze sind durch die Abwertung der Währung in erheblichem Maße beeinträchtigt. Die Nachrichten- und Fernsprechnetze sind durch die Abwertung der Währung in erheblichem Maße beeinträchtigt.

Das Nachrichten- und Fernsprechnetz der Provinz La Rioja ist durch die Abwertung der Währung in erheblichem Maße beeinträchtigt. Die Nachrichten- und Fernsprechnetze sind durch die Abwertung der Währung in erheblichem Maße beeinträchtigt.

Gerede um die Abrüstung

Die Aussprache in der Völkerbundversammlung — Rede des französischen Außenministers

— Genf, 26. September.

In der allgemeinen Aussprache in der Völkerbundversammlung sprach am Samstagvormittag der erste Redner der französischen Außenminister Delbos.

Er schloß an die Rede Edens an, aus der sich ergebe, daß der Glaube an den Völkerbund keine ausgeprägte französische Auffassung sei. Der Wegfall der Weltanschauungen drohe Europa in zwei feindliche Lager zu spalten. Den Ausweg aus dieser Lage bilde der Völkerbund, wo alle Verpflichtungen, Übereinstimmungen, alle kulturellen Formen vertreten seien. Das Eintreten der französischen Regierung für die Richtmischung sei von allen Völkern, an die sich Frankreich gewandt habe, ohne Unterschied der Regierungsform, gebilligt worden. In den übrigen Problemen Europas und der Welt übergehend, erklärte Delbos, der Völkerbund sei am 7. März von Deutschland verstoßen worden. Die am 7. März begonnene Krise sei noch nicht beendet. Vielleicht sei durch ihre lange Dauer die Lösung schwieriger geworden. Die französische Regierung sei nach wie vor zu Verhandlungen bereit, die die Sicherheit aller interessierten Staaten gewährleisten und damit zum europäischen Frieden beitragen. In seiner Freude werde die Notwendigkeit der regionalen Entente immer allgemeiner anerkannt. Delbos betonte sodann, daß Frankreich neben einer politischen Entspannung gleichzeitig eine

schäftlichen Arbeitern und die anderen Fahrzeuge folgten. Um 12.30 Uhr ist Rosenblat erreicht, wo der Führer die Vorbefehle für den folgenden Tag abnahm. In Tausenden hatte sich die Bevölkerung eingefunden, die den Führer jubelnd begrüßte. Dann setzte sich die lange Wagenreihe wieder in Bewegung, um nun im beschleunigten Tempo die zweite Hälfte der 91 km langen Strecke zu befahren. Inzwischen hatten sich von der Anfahrtsstelle in Richtung Breslau motorisierte Formationen der Wehrmacht in Bewegung gesetzt, die etwa 5 km vor Rosenblat auf der entgegengelegten Seite der Autobahn am Führer vorbeifuhren. In schneller Fahrt wurde nun die Anfahrtsstelle Uegau erreicht, wo wieder zu Tausenden die Bevölkerung an der Strecke aufstellung genommen hatte.

Der Führer fuhr dann mit seiner Begleitung noch den letzten Teil der Strecke ab, um dann von Rosenblat aus die Rückfahrt anzutreten.

wirtschaftliche Entspannung wünsche. Er halte beides für untrennbar. Die Sicherung des Friedens der Völker und die Vermehrung ihres Wohlstandes seien zwei sich ergänzende Seiten der gleichen Aufgabe. In dieser Überzeugung habe Frankreich mit England und den Vereinigten Staaten Besprechungen aufgenommen, deren Abschluß soeben bekannt geworden sei.

Die politische und die wirtschaftliche Entspannung würde, wie der Wirtschaftsminister des Völkerbundes mit Recht feststellt, stark erleichtert werden, wenn die Welt nicht unter der Last der Rüstungen zu seufzen hätte.

Vor noch nicht drei Monaten habe der französische Ministerpräsident an dieser Stelle seinen Wunsch nach einem Abkommen ausgesprochen. Dieser Wunsch solle nicht platonisch bleiben. Die französische Regierung habe erst kürzlich betont, daß sie jeder internationalen auf Gegenseitigkeit und Billigkeit beruhenden Regelung der Rüstungsfrage beitreten würde.

In Aufknüpfung an die Genfer Arbeiten für ein Abkommen über Waffenherstellung und -handel habe sie die innere Erziehung gekündet, die jetzt die Kontrolle über die Verantwortung der Rüstungsindustrie vorsehe. Ermutigt durch die Übereinstimmung ihrer Vorgehens mit der Stellungnahme verschiedener Regierungen gegenüber dem Völkerbundsekretariat beantrage sie jetzt, das Büro der Abrüstungskonferenz auf neue mit der Frage zu beauftragen. Nach der Meinung der französischen Regierung lasse sich ein Arbeitsplan in drei Worten zusammenfassen, die drei aufeinander folgende Epochen bezeichnen:

Kontrolle, Verengung, Abschaffung.

Die Offenlegung der Militärhaushalts, die unverstärkte Bilanz der Angriffe, und Verkleinerung jedes Staates und die in jedem Augenblick erreichte Entwicklung seien unerlässliche Anhaltspunkte. Dann könne man eine verhältnismäßige, gleichzeitige und progressive Herabsetzung der Rüstungen ins Auge fassen.

Nach Delbos sprach der norwegische Außenminister Dr. Roth, der den Sorgen der kleinen Länder der angesehten Beiträgers Ausdruck gab. Norwegen wünsche, daß der Völkerbund die Bemühungen um eine Abrüstung wieder aufnehmen. Die Verhängung der Gegenläufe könne nicht ohne die Mitwirkung der Länder herbeigeführt werden, die heute außerhalb des Völkerbundes ständen.

Nach einer Rede des Vertreters von Panama wurde die Sitzung auf Montag vertagt.



Mannheim, 28. September.

### Tendenz: Herbstlich

Ein völlig verregener Sonntag

Noch kühler, noch unfreundlicher als das Wochenende, so begann der Sonntag, so zeigte er sich tagsüber. Strömungen fanfte er reichlich herab, der sich am Nachmittag zum allgemeinen Landregen verdichtete. Die weiterveranschlagten, gelegentlichen Aufhellungen beschränkten sich bis zum Mittag auf allmählich abklingende Spritzregen und spärliches Lichterwerden der Wolkenwände, ohne doch der Sonne freie Bahn zu machen. Auch solange es wenigstens von oben trocken blieb, war der Aufenthalt im Freien keinesfalls angenehm. Feuchtkalter Nordwestwind wehte durch die Straßen, Fröhen hervorruhend. Dieser kalte Wind in Bruch kam zu schnell. Man muß sich erst daran gewöhnen.

Versteht sich, daß man bei solchem Wetter nicht gern hinausging. Selbst wettergewohnte Sportler überlegten es sich zweimal, ob sie es wagen sollten. Dabei war gestern eine ganze Menge „fällig“.

### Jedermann kauft das Erste-Dankfest-Abzeichen!

im Hocke, vor allem im Fußball und dazu die Vereinsregatten unserer Ruder- und Kanuvereine. Aber so verlockend ihre Treffen waren, viele, die sonst dabei nicht fehlten, blieben dagegen oder beschränkten sich darauf, ihr sportliches Interesse durch den Besuch des Olympia-Bildervortrages im Gloria-Palast zu bekunden.

Immerhin: so ein Schlechtwettersonntag hat auch sein Gutes. Man konnte die Zeitung gründlicher lesen, als sonst und auch „hale“, der von nichts weiß, hat sie vielleicht gestern in die Hand genommen. Man konnte sich den häßlichen Dingen mit etwas mehr Ruhe widmen und den Kindern, die in den kommenden Tagen umherschauen wird, dem erleichterte das Wetter seine nun ausgedehntere „Generalumrüstung“ — und Nachprüfung des Umzugsplanes. Das es denen, die „nichts“ vorhaben, nicht unangenehm wurde, dafür sorgte schon der Rundfunk, in dem es gestern allerlei Reizes und überdies die Eröffnung der Reichsautobahnstrecke Breslau-Wienitz zu hören gab.

Allerdings: so gern man in seinen vier Wänden blieb — unangebracht waren sie gestern schon nicht mehr der angenehme Aufenthalt. Im eigenen Interesse wird mancher „Herr des Hauses“ „am Hause seiner „besseren Hälfte“ nach Kohlen und Holz geschaut sein und ein hübsches Feuer gemacht haben, während allerdings über den widerwilligen, dienstfertigen Ofen, der manchmal oder doch sonst röhrend gegen das Ungewohnte aufbegehrt haben mag. Je nun: das sind so Beilegerleistungen der ersten Herbst-Heiztage und noch geht es nicht überall so einfach, wie bei der Straßendebatte, die gestern am ersten Male mit einer Reihe geheizter Wagen verkehrte.

Erst in den Nachmittagsstunden mochten sich die Mannheimer in größeren Scharen in den unwirtlichen Tag hinaus. Schirmbewaffnet, mützelgeschmückt verzichtete man gewöhnlich auf längere Spaziergänge und auch auf den „Ständertag“ am Weinbrunnen, der am Sonntag zum letzten Male am Marktplatz sich und seinen ersten Ruhetag hatte. Man begnügte sich mit kurzer Schonfesterpromenade, um dann, vertrieben von dem unangenehm-lebhaften herabfallenden Regen in Regenschirm- und Regenschirm- und Kaffee zu verschwinden, die sich über mangelnden Besuch wahrlich nicht beklagen konnten.

### Schwacher Nah-, lebhafter Fernverkehr

Zahlreiche Rbd-Sonderzüge passierten Mannheim

Angehts des schlechten Wetters war es kein Wunder, daß der Nah- und Luftverkehr lebhaft war. Erhielt er am Samstag sein Gepräge durch die zahlreichen Arbeitsdienstmänner, die nun zur Entlastung gekommen sind und heimfahren, so waren es am Sonntag die zahlreichen Rbd-Sonderzüge, die dem Fernverkehr ihren Stempel aufdrückten. So passierten am Sonntag folgende Rbd-Szüge unserer Bahnhöfe: Koblenz-Pirm mit 1000 Personen, München-Bullay mit 1100 Personen, Berggaden-Dalle mit 850 Personen und Dresden-Dehrich-Winkel.

Der Fernverkehr wird von solchen Witterungseinflüssen kaum berührt und war an beiden Tagen recht lebhaft. Erhielt er am Samstag sein Gepräge durch die zahlreichen Arbeitsdienstmänner, die nun zur Entlastung gekommen sind und heimfahren, so waren es am Sonntag die zahlreichen Rbd-Sonderzüge, die dem Fernverkehr ihren Stempel aufdrückten. So passierten am Sonntag folgende Rbd-Szüge unserer Bahnhöfe: Koblenz-Pirm mit 1000 Personen, München-Bullay mit 1100 Personen, Berggaden-Dalle mit 850 Personen und Dresden-Dehrich-Winkel.

Der Fernverkehr wird von solchen Witterungseinflüssen kaum berührt und war an beiden Tagen recht lebhaft. Erhielt er am Samstag sein Gepräge durch die zahlreichen Arbeitsdienstmänner, die nun zur Entlastung gekommen sind und heimfahren, so waren es am Sonntag die zahlreichen Rbd-Sonderzüge, die dem Fernverkehr ihren Stempel aufdrückten. So passierten am Sonntag folgende Rbd-Szüge unserer Bahnhöfe: Koblenz-Pirm mit 1000 Personen, München-Bullay mit 1100 Personen, Berggaden-Dalle mit 850 Personen und Dresden-Dehrich-Winkel.

### Polizeibericht vom 27. September

Fünf Verkehrsunfälle am Samstag. Im Laufe des Samstags ereigneten sich infolge Nichtbeachtens der Verkehrsregeln 5 Verkehrsunfälle, wobei 3 Personen verletzt wurden. Der entstandene Sachschaden ist unbedeutend.

Wegen groben Unfalls gelangten 5 Personen zur Anzeige.

### Am Sonntag vormittag bei Kilometer 108:

# Die Straße ist frei!

Feierliche Eröffnung der Reichsautobahnstrecke Mannheim-Heidelberg-Bruchsal — Reichsstatthalter Wagner spricht am festlich geschmückten Ende des neuen Streckenteils bei Karlsdorf — Der Wagen des Reichsstatthalters durchfährt als erster das trennende Band

Ein grauer Himmel hängt am Sonntagmorgen über dem weiten grünen Land der badischen Rheinebene, als wir diesmal noch über die alte Straße Schwellingen — Waghäusel — Graben Kurs nach Bruchsal nehmen. Es ist erst 8.30 Uhr und doch herrscht auf der Straße bereits ein lebhafter Autoverkehr. Ungewöhnlich lebhaft angefüllt einer ständig dunkler werdenden Wolkenwand, die von Westen her über den Rhein heranzieht, und die alles andere denn einen trockenen Sonntagvormittag verheißt. Die weißen Fahrzeuge, die in südlicher Richtung mit Volldampf dahinfliegen, tragen rosa und gelbe Karren an ihren Windschutzscheiben, Erkennungszeichen also für uns, die wir auch ein solches „Emblem“ am Wagen befestigt haben, daß hier eine große Kraftfahrergemeinde sich zum Treffpunkt Kilometerstein 108 begeben will.

In den Dörfern stehen bereits die Menschen und sehen interessiert den Wagen nach, die an ihnen vorbeifließen. In Graben liegen wir ab und fahren auf der neu ausgehauenen schönen Waldstraße im Bogen hinter nach Karlsdorf, wo bereits Menschengewimmel und Fahnen das große Ereignis der Weihe und Eröffnung der neuen Strecke der Reichsautobahn, die ein weiterer Teil unseres schönen badischen Landes erschließt, ankündigt.

Auf den beiden Rampen, die zum Tamm der Autobahn hinaufführen, stehen bereits die ersten Kolonnen der Fahrzeuge.

Viele mächtige rote Postkutschen fahren heran und bannen sich am Ende des Betonstreifens auf, hinter dem noch Sandmassen sich aufstürmen und Bauhilfen und Maschinen stehen. Hier also ist das vorläufige Ende der neuen Straße, die sich an die Bahn Frankfurt-Mannheim-Heidelberg anschließt, erreicht.

Hakenkreuzfahnen wehen im frischen Wind von hohen Masten, und aus Lautsprecher und fliegen drohende Marschbühnen zu uns hinüber. Auf der ebenso verlassenen alten Straße dort unten, die durch das flache, von Obstbäumen, Äckern und grünen Feldern erfüllte Land hinüber zur herrlichen Barockstadt Bruchsal führt, dessen Türme, Ruppeln und Dächer sich vor dem Hügelband des Kraichgaues anmutig abzeichnen, marschieren Kolonnen heran, über denen Fahnen und Wimpel leuchten. Das große Schweitern der Trompeten, das dumpfe Dröhnen der Pauken und Trommeln schwillt an, kommt näher und näher und

bald ist aus dem Häufen der Versammelten eine große statliche Menge geworden.

Autobahnarbeiter, die an diesem gewaltigen Werk in unermüdlicher, zäher Arbeit mitgewirkt haben, Ingenieure, Architekten und Beamte der Autobahngesellschaft, die sich hier bereits versammelt, und immer neue Kolonnen kommen hinzu: SS, SA, Politische Leiter, Reichsarbeitsdienst, Luftschutz, NS

### Jubiläum in Käferthal

## 50 Jahre Obst- und Gartenbauverein

Feierstunde und Gartenbau-Ausstellung

Anlässlich seines 50jährigen Bestehens hatte der Obst- und Gartenbauverein Käferthal seine Mitglieder und Freunde am Sonntagvormittag in das Gasthaus „Zum Pflug“ zu einer glänzlichen Feier

geladen. Auch viele Vertreter befreundeter Vereine hatten es sich nicht nehmen lassen, zur Jubiläumfeier zu erscheinen. Für den Jubilär begrüßte Vereinsführer Heilmann die Gäste und gedachte der Taten des Vereins, zu deren Ehren sich die Anwesenden von den Plätzen erhoben. Voll Stolz dürften die Käferthaler auf die Arbeit ihres Vereins zurückblicken. Sie bedeuten einen Beitrag, unsere Ernährung auf eigenem Boden sicherzustellen.

Nach dem Dank an alle, die am Zustandekommen der Ausstellung mitgewirkt haben, nahm

### Gartendirektor Büßinger

das Wort, der die Glückwünsche des Oberbürgermeisters überbrachte. Rückblickend seien 50 Jahre wohl eine kurze Zeit; aber von den damaligen Anfängen eines Gartenbaus bis zu seiner heutigen Größe sei es doch ein langer, arbeitsreicher Weg gewesen, für dessen Zurücklegung jedem Verein der Dank der Volksgemeinschaft gebühre. Aber so vieles schon erreicht sei, unser Ziel ist weitergerückt und heißt: Freiwerden von der Auslandsabhängigkeit. Das ist nur zu erreichen, wenn sich jeder Volksgenosse seiner Pflicht gegenüber dem Boden und Garten noch mehr bewußt werde. Hieran und an der Bindung des deutschen Menschen an seine Scholle mitzuarbeiten, bleibt auch in Zukunft Aufgabe der Gartenbauvereine, die dabei der Unterstützung von Stadt und Gartenverwaltung sicher sein dürfen.

In Vertretung des Landkreises wies Herr Schmidt darauf hin, daß es im Rahmen der Erzeugungsleistung eine besondere Bedeutung habe, Mitglied eines Gartenbauvereins zu sein. Insbesondere komme es darauf an, die Schädlingsbekämpfung im Garten und Feld weiter voranzutreiben. Die Glückwünsche der Gartenbauvereine Mannheims überbrachte Bezirksgruppenführer Wahl. Er wies auf die Anfänge der badischen Obstbauvereins hin, die in den 70er Jahren entstand und der sich in den 90er Jahren auch die Regierung angenommen habe. In diesem Zeitraum entstanden auch die ersten Mannheimer Vereine, an deren Spitze Männer standen, die aus dem Volke kamen. Der Aufbau dieser und des Jubilärs sei es zu danken, wenn die Mannheimer Gartenbauvereine sich heute im Lande guten Rufes erfreuen. Gartenbau bedeute Arbeit und fröhlich wollen wir sie auch in Zukunft leisten.

und Jungvolk. Auch die grünen Uniformen von Förkern und Gendarmen tauchen auf. Alles ist festlich gestimmt, alle Gesichter freudig bewegt, und kann das verdrießliche Wetter nicht hindern.

Die Schlange der Fahrzeuge ist mittlerweile zu einem gewaltigen Meerwurm angewachsen. In langer, funkelnder Reihe stehen die mächtigen Omnibuskolosse, die die Bauarbeiter von nah und fern herangebracht haben, und auch die Zahl der übrigen Automobile hat sich vervielfacht.

Unter den Anwesenden, die dem feierlichen Akt der Eröffnung der Bahnstrecke beizuwohnen wollen, bemerken wir zahlreiche führende Persönlichkeiten der Partei, Vertreter der Behörden, der Behörde, wir sehen aus Mannheim Landeskommisär Dr. Schesselmeier und Oberbürgermeister Reisinger, weiter Oberbürgermeister Dr. Reinhausen, Heidelberg und das Karlsruher Stadtoberhaupt.

Mit klingendem Spiel marschieren jetzt schnell ein Musikzug des Reichsarbeitsdienstes heran und nimmt festlich vom Rednerpult, das mit Tannengrün würdig geschmückt ist und links und rechts von den kräftigen Geheulen von SS-Männern flankiert wird, Aufstellung. Der Badenwälder Marsch erklingt, es ist 10.45 Uhr, Reichsstatthalter Wagner tritt lebend ein und wird vom Vertreter der Obersten Bauleitung Frankfurt begrüßt. Dieser, Reichsbahnoberrat Rirsch, spricht an Stelle von Hauptstadtkommissar, der an diesem Tage bei der Einweihungsfeier der Autobahnstrecke bei Breslau weilte, die Begrüßungsworte. Im Namen Generalinspektors Dr. Todis und der Reichsautobahngesellschaft heißt er alle Erschienenen herzlich willkommen und gibt seiner Freude Ausdruck, das Werk so glücklich und stolz gelöst zu sehen. Ein unerbörtes Tempo habe das Wachstum der Straße beschleunigt. Der Traditionstrecke Frankfurt-Rhein — Mannheim — Heidelberg sei heute ein neues, 88 Kilometer langes Teilstück angefügt worden.

Vom Tamm bis zum Schwarzwald sei das mit die Straße bis auf ein kleines Teilstück fertig.

Zwei Jahre reine Bauzeit sind abgeschlossen. Reichsbahnoberrat Rirsch gibt dann noch einen Rückblick auf die einzelnen Phasen der Entstehung, nennt die vielen Arbeiten, die zur Vollendung des Werkes nötig gewesen sind, erwarbt auch die Verdienste der Landschaftsbildner und Architekten und schließt mit dem Wunsch, daß ein jeder mit offenem Auge und offenem Herzen über die neue Strecke fahren möge, die mehr als nur eine Straße, ein Erlebnis sein werde. Spannung, guter Geist und zukunftsreiche Begeisterung spiegeln sich hier im Bild der neuen Straße wieder. Er wies dann dem Reichsstatthalter die Fertigstellung der neuen Strecke von Kilometer 75 bis Kilometer 108 und bittet die

### die Ausstellung eröffnet.

Man muß schon sagen: der Jubilärsverein kann mit ihr Ehre einlegen. Mit denkbar großer Sorgfalt vereinigte sie in sich alles, was für den Obst- und Gartenbau von Bedeutung ist. Schon die ausgezeichnete Schmückung des Ausstellungslokalen mit frischem Grün und Herbstblumen in verschwenderischer Fülle war eine Sebenswürdigkeit für sich. Aus diesem grünen Rahmen leuchten — auf langen Tischen sauber und übersichtlich aufgebaut — die Erzeugnisse der Käferthaler Gartenbauer hervor.

### Besonders reich besetzt die Gemüselische.

auf denen alles vertreten ist, was es um diese Jahreszeit noch in den Gärten gibt — und das alles in vorzüglichen Exemplaren. Riesen - Weiß-, Braun- und Rottrautküpe, Kürbisse von unwahrscheinlicher Größe und Bohnen beachtlicher Länge fanden neben vielem anderen davon, daß hier, vor Mannheims Toren, vorbildliche gärtnerische Arbeit geleistet worden ist.

Aber nicht minder beachtlich die Obststände mit Äpfeln, Birnen, Pfirsichen und Tomaten zahlreicher Sorten und Größe, mit wahren Prachtexemplaren darunter. Dazu Weintrauben und, man haune, frische Himbeeren und Waldbeeren aus den Gärten Käferthals. Aber nicht nur: Die Erzeugnisse werden gezeigt, sondern auch die Hilfsmittel, deren sich der Gartenbauer bei seiner Tätigkeit bedienen kann; Gartengeräte aller Art, eine kleine Baumschule, Dünger- und Samenforten, ansehnliche gärtnerische Tabellen und Schaubilder sowie vor allem die Mittel der Schädlingsbekämpfung im Garten und Feld weiter voranzutreiben. Die Glückwünsche der Gartenbauvereine Mannheims überbrachte Bezirksgruppenführer Wahl. Er wies auf die Anfänge der badischen Obstbauvereins hin, die in den 70er Jahren entstand und der sich in den 90er Jahren auch die Regierung angenommen habe. In diesem Zeitraum entstanden auch die ersten Mannheimer Vereine, an deren Spitze Männer standen, die aus dem Volke kamen. Der Aufbau dieser und des Jubilärs sei es zu danken, wenn die Mannheimer Gartenbauvereine sich heute im Lande guten Rufes erfreuen. Gartenbau bedeute Arbeit und fröhlich wollen wir sie auch in Zukunft leisten.

Die Ausstellung blieb bis zu den Abendstunden eröffnet und währenddessen hatte man Gelegenheit, sich in der Tombola so manchen der hübschen Raritäten und Obdarbietungen zu gewinnen. Am Nachmittag erfolgte eine

### Besichtigung der Käferthaler Rebanlagen,

die sich in immer kräftigerem Ausbau befinden. Ein gemütliches Beisammensein vereinigte am Abend Mitglieder und Freunde des Gartenbauvereins zu frohen Stunden der Besinnlichkeit und der Aussprache über ihre weitere Arbeit.

sen und die Ehrengäste, die neue Straße zu besetzen. In schlichten, herzlichen Worten bringt die Vertreter der Arbeiterkassen den Stolz und die Freude seiner Kameraden zum Ausdruck. Dann nimmt, härmlich von den Versammelten begrüßt,

### Reichsstatthalter Robert Wagner

das Wort zu seiner Eröffnungsansprache, in der er u. a. folgendes ausführt:

Während wir hier versammelt sind, um eine große Arbeit, ein gewaltiges Werk zu feiern und uns die Kraft zu neuen Leistungen zu holen, tobt an einer anderen Ecke Europas der Bruderkampf, Arbeiter gegen Arbeiter. Das Ergebnis eines solchen Bruderkampfes kann nur sein, daß beide um das Ergebnis ihrer Arbeit und ihres Lebenskampfes, um das Friedensglück ihres Volkes, betrogen werden. Wir deutschen schaffenden Menschen haben andere Ziele. Der Führer hat uns von einer Forderung der früheren inneren Kämpfe befreit. Wie glücklich ist das deutsche Volk heute, im nationalsozialistischen Staat! Denn wir heute das Glück haben, einen Teil dieser Reichsautobahn dem Ver-

Schon Vater kaufte seine Mütze bei ZEUMER wegen ihrer Güte Das große Huthaus in der Breiten Straße, H 1, 6

kehr zu übergeben, wollen wir unsere Herzen in Dankbarkeit zu unserem Führer erheben und ihm versichern, daß wir in aller Zukunft treu zu seiner Fahne stehen wollen.

Der Reichsstatthalter wendet sich dann den Verkehrsproblemen an die seit der Reichsübernahme durch den Nationalsozialismus mit außerordentlicher Latenz angegriffen wurden. Die demokratischen Regierungen von einst hätten ihre Lösung niemals vollbringen können. Gewiß sei zeitweilig auch mit Schwierigkeiten zu rechnen; das werde aber so bleiben, so lange es Völker gibt. Es liegt aber an der Führung, diese Schwierigkeiten zu überwinden.

Wir sind überzeugt, daß gerade Adolf Hitler dazu befähigt ist, allen Schwierigkeiten zu trotzen und sie zu überwinden. Wir werden vor keiner Schwierigkeit kapitulieren oder jemals gar verlagen. Genau wie die Arbeiter auf dieser Autobahnstrecke gearbeitet haben, so wollen wir an unserem Reich und an unserem nationalsozialistischen Staat arbeiten, um dem Wohle des Volkes zu dienen.

In diesem Sinne wollen wir dieses große Werk hier feiern und den Willen mitnehmen zu neuer Arbeit, die uns zu einer Gemeinschaft für den Führer und das Dritte Reich zusammenschließen soll.

Wieder spielt der Musikzug des Reichsarbeitsdienstes — dann Stille: Und aus dem Lautsprecher reden uns erklügend die Stimme Dr. Todis, der dem Führer an der Breslauer Eröffnungstrecke Bericht über die bisher geleistete Arbeit erstattet. Mit größter Aufmerksamkeit hören nun die Hunderte hier an der Straße bei Bruchsal die Worte des Führers, die einen tiefen Eindruck machen und alle mit einem heißen Dankgefühl für diesen Mann erfüllen, dessen Genialität Deutschland so Vieles, Großes zu danken hat. Nach Beendigung der Übertragung beschließen die Nationalhymnen und ein vom Reichs-



### „Armer Mann bittet um alte Hölze . . .“

so hatte es angefallen. Das's Herz ist milde, braun wendet er sich um zum Kleiderhaken. Auf seinen Seiten schleicht der „Dressler“ hinterher, rick-rick, ein Knattstock laßt Hölz über'n Kopf. Dann „stirmt“ der Räuber schwerbeladen . . .

„Haben Sie denn nie gelesen, daß man fremde Leute nicht in die Wohnung läßt?“ fragte der Reiminsolbeamte, „und daß man alte Kleider der NSD gibt, die alles gerecht verteilt?“

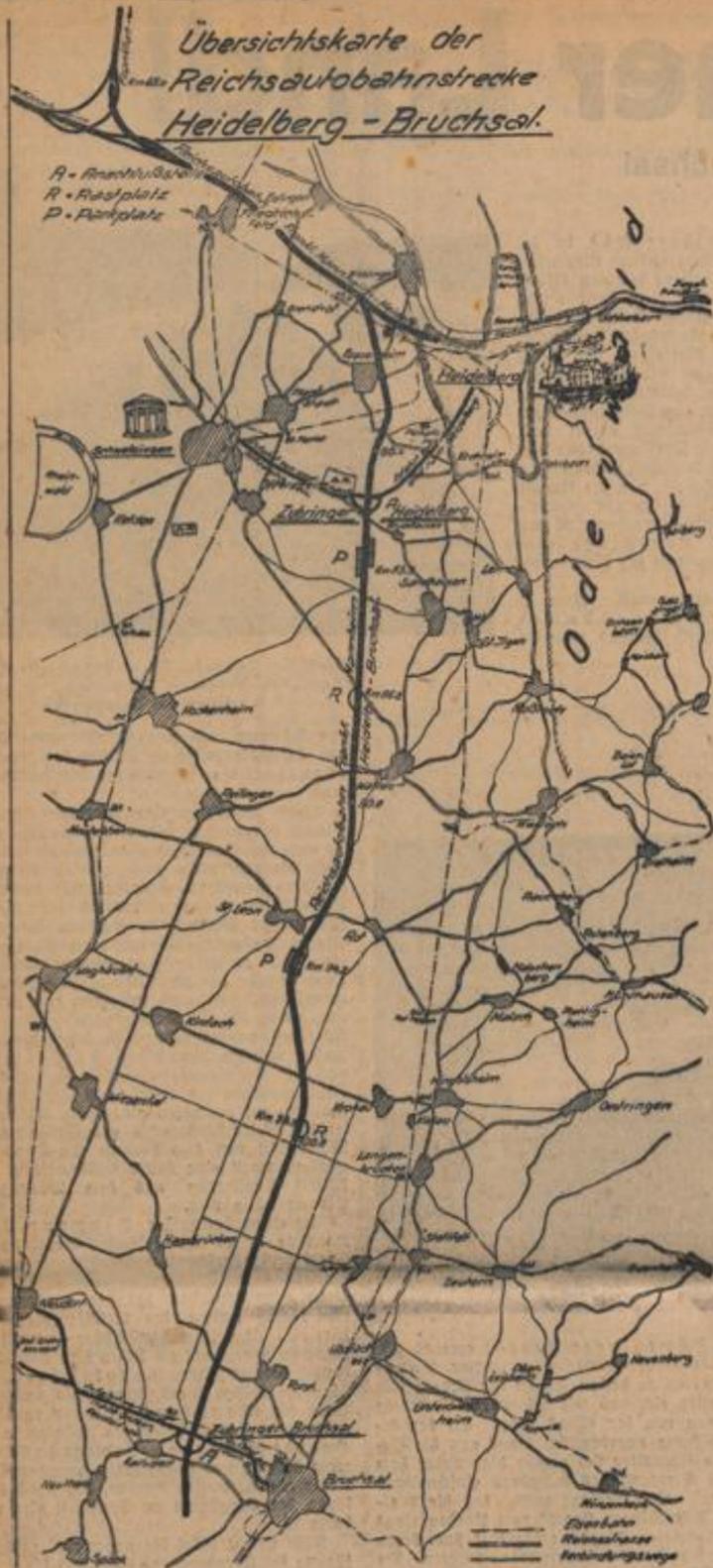
Drin, das ist ihm neu. Er heißt ja Hölz und weiß von nichts . . .

### Tja — hätte er Zeitung gelesen!

Die warnt beiseiten: Sieh dich vor — laß' ha'n' dich Bauer über's Ohr!







Ausnahmen einheitliche Gestaltung der Ueberführungen das Ihre dazu bei. Die in ihrer Ueberführung sehr leicht und elegant wirkenden Vierfelderbrücken mit dem durchgehenden Eisengelenk stellen gegenüber den früher häufig verwendeten massigen Betonbauten mit ihren schweren Steinbrüstungen entschieden einen großen Fortschritt dar. Dazu kommt, daß ganz leichte Biegungen der Straße das Landschaftsbild ungemein abwechslungsreich machen, weil immer neue Waldkuppen oder kleine Bodenerhöhungen den Blick am Horizont auffangen und man nirgendwo jene schnurgrade Langeweile empfindet, die als Schrecknis des Führers in leere Luft hineinragt. So beträgt die größte Länge ohne Kurve oder Steigung nur vier Kilometer, die natürlich beim Tempo der Reichsautobahn als Strecke gar nicht ins Gewicht fallen, während andererseits auch die gärtnerische Ausgestaltung der Straßenränder und des Grünstreifens durch den Heidelberger Gartenkünstler Kayser das Ziel vollkommener Einbettung in die Landschaft und folgerichtiger Entwid-

lung aus der Landschaft sehr überzeugend unterbreitet.  
Bei Kilometer 107 ist mit dem bereits von der Bauleitung Karlsruhe errichteten Unterführungsbauwerk 208 im Bereich der Pfingstsaalbach-Regulierung schon Bruchsaler Gemarkung erreicht, und wieder 1000 Meter weiter münden rechts und links der beiden Fahrbahnen als Zubringer Bruchsal die Anschlüsse der alten Reichsstraße Bruchsal-Graben-Neudorf in die neue Reichsautobahnstrecke. Einen Steinwurf weit reicht die Betondecke noch über Schranken und Wegschilder hinaus. Dann türmen sich Sandmassen auf — neben Bauhäuten im Grün und kündigt ein Park verschiedenartiger Raschinen von der Dampftrasse bis zur Kipplore an, daß von hier aus in Jahresfrist die Reichsautobahn nach Karlsruhe und Forstheim weiterzuführen wird: ein Zeugnis deutschen Fleißes, deutscher Stetigkeit und deutschen Aufwollens.  
M. S.

### Die wirtschaftliche Bedeutung der Straße Mannheim-Bruchsal

Wenn die von der Bahnhöh Mannheim-Heidelberg nach Süden abweigende Reichsautobahnstrecke, die heute dem Verkehr übergeben wurde, vielfach mit der Bezeichnung Heidelberg-Bruchsal versehen ist, so mag dies insofern berechtigt sein, als diese neue Bahn mit ihren beiden Enden auf Heidelberger Gemarkung einmündet. Es mag damit auch sein Bewenden haben, wenn wir im Südwesten Deutschlands eine solche Bezeichnung wählen; denn man kann doch voraussetzen, daß in unserem engen Bezirk volle Klarheit über die geographische Lage dieser Städte besteht. Aber man soll sich doch nicht darüber täuschen, daß im Norden und Osten unseres Vaterlandes eine solche Kenntnis nicht in dem gleichen Umfang vorhanden ist. Darum halten wir es für dringend erforderlich, auch außerhalb der Presse in der Bezeichnung dieses Verkehrsweges, wo immer es angeht, Mannheim hervorzuheben; ganz gewiß nicht im landschaftlichen Selbstgefühl mit unserer schönen Schwesterstadt, sondern vor allem aus nüchternen wirtschaftlichen Ueberlegungen heraus.

von Mannheim wirtschaftlich viel enger mit unserer Stadt verbunden als die Stromabwärts gelegenen, die in höherem Maße zum Frankfurter Wirtschaftsbezirk gehören. Es bedarf keiner besonderen Betonung, daß die neue Straße diese bestehenden Bindungen nur enger knüpfen wird. Von dem außerordentlich starken Fernverkehr, der in Mannheim einmündet, kam bisher schon der überwiegende Teil aus den südlich gelegenen Gebieten der Richtung Stuttgart-München, dem nunmehr die neue Straße größere Sicherheit und Schnelligkeit gewährt. Für die Mannheimer Wirtschaft ist dieser Verkehr besonders dann von größter Wichtigkeit, wenn hier ein Umschlag stattfinden kann, also wenn die spezifischen Mannheimer Verkehrsleistungen und — Vorteile ausgenutzt werden. Das ist in den letzten Jahren in steigendem Maße der Fall gewesen; hier hat sich stärker als an anderen Plätzen Deutschlands die Möglichkeit einer Zusammenarbeit von Kraftwagen und Eilschiff ergeben.

Der Privatfahrer, der zur Erholung und zum Vergnügen im Kraftwagen reist, ist in seinen Entschlüssen verhältnismäßig frei, bis er an Ort und Stelle anlangt; er wird meist, wenn er sich auf der Strecke Bruchsal-Mannheim befindet, noch nach Belieben entscheiden können, ob er das nahe Heidelberg aufsuchen will; für ihn sind also nicht im gleichen Maße Ortskenntnisse vor Eintritt der Reise erforderlich wie für den gewerblichen Verkehr.  
Für den Lastkraftwagen pflegt die Straße ohnehin vorher bestimmt zu sein, an die sich der Fahrer zu halten hat; und gerade für diesen Verkehr wird es von allergrößter Bedeutung sein, daß sich mit den Begriffen Reichsautobahn und Bruchsal, oder bannen kurzen Stuttgart und Karlsruhe der Bezirk Mannheim verbindet. Die außerordentliche Verkehrsbedeutung unserer Stadt mit ihren Verkehrsanlagen des Hafens und der Bahnhöfe bietet den in Breslau oder Stettin oder sonstwo aufgestellten Reise- und Frachtberechnungen eine Fülle von Möglichkeiten, die sonst außer Betracht blieben.

Die Befürchtung, daß künftig der Kraftwagen auf den Reichsautobahnen die Ware bis zum Bestimmungsort bringen wird, — das also der Umschlag auf das Eilschiff fortfällt, — trifft gewiß für manche, besonders hochwertigen Waren zu, sie wird sich aber zum mindesten vorläufig nicht verallgemeinern lassen. Es hat sich nämlich als wirtschaftlich erwiesen, für das am frühen Morgen abgehende Eilschiff, das zu benützen ja wesentlich billiger ist, als Kraftwagen oder Eisenbahn, die davor liegende Nacht zur Anfuhr mittels Fernkraftwagen zu verwenden, so daß Güter, die am Abend am Bestimmungsort versandt werden, das Eilschiff noch erreichen. Erhöht nun durch die Reichsautobahn der Verkehr eine Beschleunigung, so ist es klar, daß jetzt auch entferntere liegende Herstellungstätten von dieser Möglichkeit Gebrauch machen können, dies um so mehr, als Württemberg und das bayerische Schwaben nicht unmittelbar an die Wasserstraßen des Rheins angeschlossen sind. Die mit dem Umschlag notwendigerweise verbundenen Zeitverluste werden um so geringer sein, je mehr dabei die seit einiger Zeit verwandten kanarisierten Behälter zur Anwendung kommen.

Für die Rhein-Neckarstadt selbst ist die neu eröffnete Reichsautobahnstrecke Mannheim-Heidelberg-Bruchsal, soweit es sich um den Lastverkehr handelt, noch von erheblicher größerer Bedeutung als etwa die Strecke Mannheim-Frankfurt. Alle Ostentende an größeren Strömen verfügen nämlich über ein Einzugsgebiet, das stromaufwärts von ihnen liegt, und so sind auch die Orte südlich

Für die Strecke Mannheim-Karlsruhe, die ja gleichfalls in absehbarer Zeit von Bruchsal aus weiter auf der Reichsautobahn verlaufen wird, sind die Verkehrsbedingungen etwas anders gelagert; hier wird es nicht so sehr darauf ankommen, Anknüpfen an die Wasserstraße zu erhalten, da ja der Hafen Karlsruhe — wenn auch nicht in dem Maße

**F. & A. Ludwig**  
G. m. b. H.  
Bauunternehmung  
Mannheim  
Ausführung des Bauwerkes 162

**MARTIN ELZ** Stahl-Konstruktionswerk  
Mannheim — Büro: Friedrichsring 46 — Telefon 28287 — Betrieb: Langerötterstraße 46-48  
Apparatebau — Elektrische und autogenische Schweißerei — Kunst- und Bauschlosserei  
Ausführung von Brückengeländern und sonstigen Eisenkonstruktionsarbeiten an Bauwerken

**Jede Druckarbeit ist ein Spiegel ihres Absenders!**  
Die Probe aufs Exempel: Sehen Sie morgens die Post aufmerksam durch und prüfen Sie, welche Drucksache Sie nachhaltig beeindruckt. Zweifellos jene, die in Druck, Aufmachung und Papierauswahl besser ist. Fordern Sie von uns Arbeitsproben und Preise, wir schaffen Ihnen wirksame Werbendrucke. Verlangen Sie Vertreterbesuch!  
**Druckerel Dr. Haas**  
Mannheim, R 1. 4-6 / Fernsprecher 24951

**E. H. Duttenhöfer**  
Ludwigshafen a. Rh.  
Brückenaufgang 12  
Fernsprecher 613 30

**H. & J. Ludwig GmbH.**  
TELEFON 52595  
Straßenbau - Tiefbau  
MANNHEIM, Pettenkofferstraße 2

**Georg Hopp**  
BAUUNTERNEHMUNG  
**Weinheim a. d. B.**  
Fernsprecher Nummer 2525  
HOCH-, TIEF-, EISENBETON- UND BRÜCKENBAU

Isolierungen für Hoch-, Tief- und Straßenbau  
Asphaltbeläge  
teerfreie Bedachung  
Fugenlose Fußböden  
Abdichtung der Bauwerke Nr. 58, 87, 89, 133, 135, 156, 165, 166, 181, 188, 203, 212, 219

wie Mannheim mit seinem großen Stückgutverkehr — selbst diese Aufgabe übernehmen kann.

Daher werden nicht so sehr die Mannheimer Verkehrsunternehmen aus dieser Strecke Nutzen ziehen können, als vielmehr die gewerbliche Wirtschaft selbst, der auf der neuen Straße leichter, bequem und schneller Rohstoffe und Halbfabrikate zur Verarbeitung oder Handels-güter zum Vertrieb zugeführt werden. Bei dem großen Reichtum der badischen Rheinebene an landwirtschaftlichen und gewerblichen Erzeugnissen wird auch dieser Verkehr sich noch ganz erheblich steigern lassen, und auf die gleiche Weise wird sich der Wirkungsgrad der industriellen Unternehmungen im Abzug ihrer fertigen Waren verstärken. Die Schätze der badischen Wirtschaft werden dadurch allen Badenern, auch den entfernter wohnenden, leichter zugänglich sein. Badische Tabake, badische Weine und sicherlich auch badisches Holz in geeigneten Abmessungen werden auf dieser Straße befördert werden. Ein Überblick über die Industrien Mannheims und Karlsruhes lehrt ja gerade, wie glücklich sich diese beiden Wirtschaftszentren ergänzen können, wenn man sie, wie es durch die Reichsautobahn geschieht,

einander ein bisschen näher rückt, und ebenso werden auch die Wirtschaftszweige Oberbadens fester zu einem wirtschaftlichen Zusammenarbeiten mit den beiden Großstädten Badens kommen, wenn erst einmal die Bahn noch weitergeführt ist.

Es mag verwunderlich erscheinen, daß wir von der Reichsautobahn ein Enger-Aneinander-Rücken der badischen Wirtschaft erwarten, während man doch sonst gerade darauf hinweist, daß diese Straßen den Weg in die Ferne weisen. Aber anderes Erachtens schließen sich diese beiden Meinungen nicht aus; es gibt doch im ganzen deutschen Vaterland kein politisches Gebilde, das so weit auseinandergezogen ist wie Baden, und der Weg in die Ferne, das ist für uns auch gerade ein Weg in die badische Ferne, die uns bisher nur allzumeist lag. Jedes Mittel, das etwa die Entfernung Mannheim — Konstanz verkürzt, stärkt diese wirtschaftliche Grenzland-Einheit, wie es sie politisch erleichtert, nicht im Dienste irgend einer wirtschaftlichen oder sonstwie gearteten Absonderung von anderen Gebieten, sondern zum Wohle des ganzen deutschen Vaterlandes, das starke Grenzländer braucht.

segar zahlreiche internationale Klassenbesetzungen erzielt werden.

Die Internationalen Automobil-Ausstellungen der letzten Jahre zeigten eine fortschreitende Entwicklung in dieser Hinsicht, denn die Fahrzeuge wiesen mit der Zeit eine immer mehr der Stromlinie angepaßte Form auf, und wenn sich die reine Stromlinienform im serienmäßigen Kraftwagenbau bisher auch nur vereinzelt durchzusetzen vermochte, so liegt das an fabrikatorischen Schwierigkeiten, die bald überwunden sein dürften, und an einer gewissen konservativen Einstellung des Publikums, das sich erst allmählich an diese neue, ihm ungewohnte Form gewöhnen kann.

Wir sehen also, daß besonders für die schnellsten

kleinen Wagen mit hoher Dauerleistung als gegebenes Fahrzeug auf den Reichsautobahnen die Stromlinienform manche Vorteile bringen kann. Selbstverständlich ist es, daß auch die anderen technischen Einzelheiten, wie z. B. Getriebe, Bremsen, Reifen usw., dann den besonderen Anforderungen entsprechend ausgearbeitet werden müssen. Nur so kann mit der Zeit jener Volkswagen der Zukunft geschaffen werden, der als Gegenleistung unserer deutschen Kraftwagenindustrie das große Geschenk des Reichsautobahnenbaues, mit dem der Führer sein Volk bedacht hat, jeden Kraftfahrer voll ausnützen läßt, ohne daß Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit auf Kosten der Geschwindigkeit vernachlässigt werden.

### Arbeitsleistungen beim Bau der Strecke Mannheim-Heidelberg-Bruchsal 33 Kilometer Reichsautobahn in Zahlen

Flächen wehen heute an allen Zufahrtswegen der neuen Reichsautobahnstrecke, und als erste Benutzer sind unter Anführung unseres Reichshofhalters die Arbeitskameraden zweijährigen Werkens durch das Feldband gefahren. Doch bei aller Freude über das Erreichte darf die Arbeitsleistung als solche nicht übersehen werden, die erst im Vergleich mit anderen Zahlen unserer Vorkriegszeit erkannt werden läßt, welche gigantische Aufgabe hier in zwei Wintern und zwei Sommern mit einer Belegschaft zwischen 1200 Mann während der kalten, und 2000 Mann während der warmen Jahreszeit gemeistert wurde.

was ungefähr der Fläche des Freistaates Danzig entspricht.

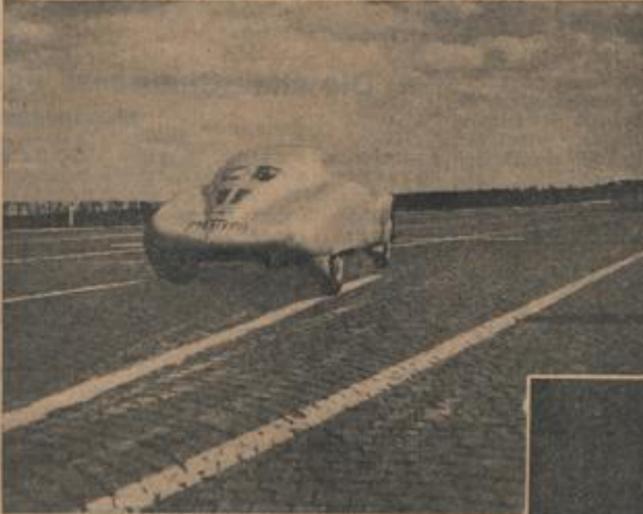
Die Erd- und Felsbewegung hat mit 2.000.000 Kubikmetern das Gewicht der Tornsteine beim Gipsmarkt einer Kolonne, die in Siedenerreihen mit einem Reihenabstand von einem Meter und mit einer Tornsteinfüllung von 25 Pfund je Mann rings um den Äquator aufgestellt wäre.

Bauwerkstoffe 40.000 Kubikmeter  
Fahrbahndecken 104.000 Kubikmeter  
zusammen 144.000 Kubikmeter entsprechen einer Ringmauer mit dem Durchmesser von 5 Kilometern, der Wandstärke von 1 Meter und der Höhe von 10 Metern.  
Kies und Sand 220.000 Tonnen  
Steine 30.000 Tonnen  
zusammen 250.000 Tonnen würden einen Berg ergeben, für dessen Abtragung jeder Einwohner von Baden und Württemberg einen Zentner zur Autobahn schaffen müßte.  
Stahl 2000 Tonnen  
Eisen 2500 Tonnen  
zusammen 4500 Tonnen machen ein Viertel der Erdumfänge aus, wenn sie in einem Rund-eisenstab von 8 Millimeter Durchmesser ausgezogen würden.

Am Anfang der Bauleistungen standen  
Hobung 800.000 Geviertmeter  
Mutterbodenabtrag 1.200.000 Geviertmeter,

Mitte:  
Der bisher einzige Spezial-Reichsautobahn-Personenkraftwagen von mittlerer Stärke bei seiner Rekord-fahrt im April 1936 auf der Autobahn Frankfurt—Mannheim.

Unten:  
Der 1,5 l Adler-Trümpf-Stromlinienversuchswagen, mit dem auf der A 6 in Berlin zahlreiche Rekorde für die Reichsautobahn aufgestellt wurden.



8 Rädern in ununterbrochener Fahrt 16.000 km. auszureiten konnte, als *aktodaburst* bezeichnet. Es liegt aber nicht nur am Motor, was ein Fahrzeug leistet; es liegt nicht zuletzt auch an der äußeren Formgebung des Wagens, denn es hat sich gezeigt, daß die Verwendung der reinen Stromlinienform neben der Leistungserhöhung des Motors in erster Linie die Erzielung hoher Geschwindigkeiten auch beim kleinen Wagen ermöglicht. Das haben auch weitere Langstreckenversuchsfahrten auf der A 6 in Berlin und auf der Reichsautobahn bei Frankfurt a. M. bewiesen, denn es wurden mit einem 1,5-Liter- und 1,7-Liter-Wagen nicht nur sehr hohe Dauerleistungsfähigkeiten über Strecken von Tausenden von Kilometern erreicht, sondern es konnten

## Im Zeichen des Schnellverkehrs

### Der kleine Wagen und die Autobahn

Die fortschreitende Entwicklung im deutschen Straßenbau — besonders die Erhebung der Reichsautobahnen — schafft zwangsläufig die Notwendigkeit, bei der Konstruktion von Kraftfahrzeugen neue Wege zu beschreiten, um den besonderen Anforderungen, die der Schnellverkehr an das Kraftfahrzeug stellt, gerecht zu werden. Wir haben nicht die Absicht, uns in vielen kleinen Einzelheiten technischer Natur zu ergreifen und das gefesselte Thema wissenschaftlich zu behandeln — das bleibt den Fachschriften überlassen —, sondern wir wollen nur einen kurzen allgemeinen Überblick geben, welche Punkte beim Bau von Kraftfahrzeugen in Bezug auf den Schnellverkehr besonders zu berücksichtigen sind, und wir wollen kurz die Versuche anführen, die in dieser Richtung unternommen worden sind.

Mit dem Bau hervorragender Schnellverkehrsstraßen ist eine Vorbedingung für die Verwirklichung des Wunsches, auch entfernt gelegene Orte in kurzer Zeit mit dem Kraftfahrzeug erreichen zu können (wie überhaupt des Wunsches nach hoher Geschwindigkeit, den man wohl als allgemein bezeichnen kann), erfüllt worden.

Aber was nützen die schönsten Autostraßen, wenn es nicht möglich ist, die hervorragende Beschaffenheit der Straßenoberfläche voll auszunutzen, weil etwa der Kraftwagen nicht schnell genug oder der Motor einer Dauerbeanspruchung nicht gewachsen ist? Natürlich gibt es auch heute schon eine Reihe von Kraftfahrzeugen, mit denen man eine dauernde hohe Geschwindigkeit einhalten kann; aber es sind das meistens mittelstarke oder schwere Wagen, während der kleine Wagen es heute im allgemeinen noch nicht vermag, dauernd mit hoher Geschwindigkeit gefahren zu werden, ohne daß er es übernimmt, wenn er nicht ganz sachgemäß behandelt wird. Der kleine Wagen ist aber in erster Linie das gegebene Kraftfahrzeug für die Bevölkerungsfreize mit mittlerem Einkommen.

Es wäre ungerath, wollte man von diesen Wagenbesitzern verlangen, daß sie auf hohe Geschwindigkeiten Verzicht leisten sollen, denn gerade sie sind es, für welche die Kraftfahrzeughaltung mit besonderen Erfolgen verbunden ist, und sie sind es, die vielleicht mehr als ihre reicher besitzenden Mitmenschen an ihrem Kraftfahrzeug hängen. Wir sind deshalb der Ansicht, daß gerade der Konstrukteur des kleinen Wagens sein Hauptaugenmerk darauf richten muß, seine Schöpfungen den Anforderungen des Schnellverkehrs anzupassen. Und es ist auch ohne weiteres



**OPEL**-Generalvertretung

**AUTO** G. m. b. H. - 0 7, 5

**MANNHEIM**

Personenwagen von RM 1450.- an ab Werk  
Lastkraftwagen von RM 1890.- an ab Werk

Sämtliche Modelle ab Lager Mannheim sofort lieferbar

Vor Kauf Ihres Kraftwagens prüfen Sie die Automark-Anzeigen in der NMZ

**Büssing-NAG-Aurepa**

Autoreparatur- u. Handelsges. m. b. H.

Lastwagen-Reparaturwerk für alle Fabrikate

Standard Norton Motosacoche

Riesacker & Romich

Augustenstr. 37 Telefon 441 83

Hanomag Kundendienst

Fritz Held, J 7, 24/25

Spezial-Reparatur-Werkstätte  
Groß-Garage - Groß-Tankstelle



# Ein Wille ward Wirklichkeit

Das Straßenbauprogramm des Führers, das den Ausbau von 7000 Kilometer Autobahnen vorsieht, ist jetzt Deutschland das moderne Straßennetz der Welt. Für die Errichtung der Reichsautobahnen ist ein reichhaltiges Straßennetz vorgesehen und ein reichhaltiges Straßennetz vorgesehen.

Die Reichsautobahnen schaffen eine enge Verbindung zwischen den Städten der Kultur, den unberührten Gebieten der Natur und den Mittelpunkten von Handel, Industrie und Verkehr. Sie ermöglichen im Zeitalter des Automobils eine unerhörte Erleichterung. Im Tempo allein schon liegt sie beschlossen, nicht minder aber auch im Geiste des Verkehrs. Im Reich der Autobahnen erscheint das Gesamtbild Deutschlands als eine lebendige Einheit.

Wenn man das große Straßenbauprogramm unseres Führers und Reichsführers Adolf Hitler in seiner ganzen Tragweite verstehen will, muß man etwas weiter zurücksehen. Er selbst hat Tag und Nacht auf den deutschen Landstraßen Hunderttausende von Kilometern im Auto zurückgelegt, wenn er in seinem Ringen um Deutschlands Freiheit und Ehre halb da, bald dort auftauchte, überall seine Getreuen sammelte und unermüdet wirkte. Wie kein anderer hatte er auch Gelegenheit, praktische Erfahrungen über Auto und Straße zu sammeln, und aus der Praxis heraus reifen bei ihm schon vor Jahren die großen Pläne, die wir heute in der Ausführung eines wahrhaft gewaltigen Straßenbauprogramms und Motorisierungsplanes begriffen sehen.

Der Bau unserer Reichsautobahnen ist in seiner ganzen Bedeutung nur zu verstehen, wenn man den Straßenbau im neuen Deutschland als ein Teilstück in einem großen Gesamtprogramm sieht, welches Motorisierung, Straßenbau

und Treibstoffversorgung als eine Einheit umfaßt. Die Motorisierung wurde eingeleitet durch die Änderung der Kraftfahrzeugsteuer, wonach fabrikneue Personenwagen steuerfrei wurden. Der Erfolg dieser Maßnahme war ein ungeheurer. Die Zulassung von Automobilen stieg wie folgt:

1933 . . . . .	48 000 Wagen
1935 . . . . .	98 000 Wagen
1936 . . . . .	130 000 Wagen
1937 . . . . .	185 000 Wagen

Der Bestand an Kraftfahrzeugen aller Art hat in Deutschland heute die Ziffer von 2 Millionen weit überschritten. Deutschland hat seinen Rückstand

autobahnen wird durch die Tatsache gekennzeichnet, daß von 50 000 Gemeinden in Deutschland nur 18 000 einen Straßenplan besitzen, daß also trotz der Dichte unseres Eisenbahnnetzes hier für die Flächenwirkung von Straße und Auto noch die größten Möglichkeiten offenstehen.

Schon in der Entwurfsbearbeitung wird bei den Reichsautobahnen der größte Wert auf die vollendete Einigung der Autobahnen in die deutsche Landschaft gelegt. Wir dürfen mit berechtigtem Stolz betonen, daß dieses Ziel weitgehend erreicht worden ist und immer mehr erreicht werden wird. Die Straßen Adolf Hitlers drängen der deutschen Landschaft einen neuen Lebenszug auf. Ihre offene, kraftvolle Linie zwingt den Blick in ihre Richtung. Die neuen Straßen unterzeichnen die wiedergewonnene Einheit des Reiches, sie folgen aber auch wieder uralten Verkehrsweisen und Strömungen.

Von Norden nach Süden führen die Wege, auf denen seit Jahrhunderten Güter und Menschenströme sich bewegten. Die landschaftlichen Gegensätze reichen bis in die Hand. Die süddeutsche Atmosphäre und das Prämontanum berühren sich, und auch in der Charakteristik sind es uralte, überlieferungsgebundene Einheiten, denen die Autobahn folgt. Heute muß die Autobahn auch Pionier des Siedlungsgebänders sein und im Rahmen den Verkehrsband durch völlige Siedlungswohnen helfen.

„Der Auto durch Deutschland“ wird künftig noch mehr als bisher eine Lösung sein und alle Kraftfahrer werden dieser Lösung folgen. Denn die Straße ist es, die möglich den Automobiltouristen anlockt und

Deutschlands Autobahnen gehören zu den schönsten und besten Straßen der Welt!



Treibstoff nicht vergessen!

Der begrüßenswerte Blickfang eines findigen Mannheimer Tankstellenbesizers.



Die Überführung des Engolwiesen-Richtweges in der Lufthardt, eine der typischen Viertelüberbrücken.

## Die alte „Chaussee“ und die neue Reichsautobahn

Ein interessanter Verkehrsvergleich

Reimen, Rupploch, Wiesloch, Uffheim, Beyer und wie die freundlichen Dörfer auf dem Wege zwischen Heidelberg und Bruchsal — im weiteren Verlauf der Straße wohl auch von Mannheim her alle heißen: Sie sind hübsch anzusehen, aber meist herzlich schlecht zu durchfahren. Man denke nur an die steilen Kurven, das teilweise recht holprige Pflaster, die tückischen Gden, die mit Warnkeulen ausgetretenen „Rillen“! Es war nicht immer eine reine Freude, und Motor wie Verleihung haben manchen Garten Strauß zu bestehen gehabt. Sehen wir uns demgegenüber die Verbesserungen durch die Reichsautobahn an, die ganz abgesehen von einer bei vernünftigen Höfen nicht unbeträchtlichen Gefahrenminderung, größerer Schonung des Wagens und Betriebskostenersparnis schon rein zeitlich einen sehr großen Vorteil darstellen:

Fahrtbauer Heidelberg Bf. — Bruchsal Bf. auf Reichsstraße = 47 Min., wobei 7,7 km Ortsdurchfahrt mit 30 km. Geschwindigkeit und 25,3 km. freie Straße mit 50 km. Geschwindigkeit gerechnet werden.

Fahrtbauer Heidelberg Bf. — Bruchsal Bf. auf der Reichsautobahn = 33 Min., wobei 2,5 km. Ortsdurchfahrt zu oder von den Anschlüssen mit 30 km. Geschwindigkeit und 27,4 km. freie Fahrt auf der Reichsautobahn mit 80 km. Geschwindigkeit gerechnet werden. Zeitmehraufwand auf der Reichsstraße = 14 Min. = 41 u. S.

Phot.: Dr. Paul Wolf (1), Reichert-Wilhelm (1), Neumann, Rasmann (1), Dr. Dieck (1), Goller (1), H. Schuberl (1), 1 Werkstätte, Bauart, Bauart, Heidelberg.

mit Siebenmehrschritten ein! Nahe verkehrsfreundlichen Verwaltungs- und Steuermaßnahmen ist es vor allen Dingen das gewaltige Straßenbauprogramm und seine Verwirklichung, welches der Motorisierung ständig weiteren Auftrieb verleiht. Im deutschen Automobilmarkt hat sich die starke Initiative, die hinter allem steht, in einer Reihe internationaler Erfolge ausgewirkt, wie sie der deutsche Markt noch niemals zu verzeichnen hatte.

Das große Wert ist nur zu vergleichen mit dem vor einem Jahrhundert begonnenen Ausbau des Eisenbahnnetzes. Bei der riesigen Arbeitslosigkeit, welche in Deutschland vor der Nachkriegszeit herrschte, steht der Geschäftspunkt der Arbeitsbeschaffung zunächst im Vordergrund. Der Autobahnbau, als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme betrachtet, hat im Vergleich zu zahlreichen Postenarbeiten früherer Regierungen auch den wesentlichen Vorzug, daß er als eine langanhaltende Maßnahme sich über viele Jahre erstreckt. Die große verkehrspolitische Bedeutung der Reichs-

Probefahrt ist unerlässlich  
**Erst den OPEL probefahren!**  
Autohaus **Schmoll** G.m. T 6, 31/32  
b. H. Telefon 215 55

**FORD V-8**  
weiterprobt  
  
Ein Auto für hohe Ansprüche, dabei der preisniedrigste Achtzylinder seiner Klasse.  
Vereinbaren Sie eine unverbindliche Probefahrt.  
**Einig & Wolf**  
Inhaber: Ferdinand Einig  
Ludwigshafen, Frankenthaler Str. 202  
Autorisierte Fordhändler für Mannheim und Ludwigshafen  
Modern eingerichtete Spezial-Reparatur-Werkstätte  
Großes Original-Ersatzteillager

**BMW**  
Neue BMW-Preise!  
R 2 200 cm, 8 PS, 1800 cc, 120 km/h ... jetzt **790,-**  
R 3 300 cm, 11 PS, 2000 cc, 150 km/h ... jetzt **995,-**  
Unverbindliche Vorführung durch die BMW-Vertretung  
**Zeiss & Schwärzel**  
Mannheim, G 7, 22  
Tel. 253 45

**Opel Fritz Hartmann**  
Sackenheimer Str. 68a Tel. 403 16  
Anerkannter Opel-Dienst  
Unverbindliche Probefahrten

Der **Ford-Wagen** ist gut, aber **aber** wie jedes andere Fabrikat braucht auch er Reparaturen und Ersatzteile: **deshalb** sollten auch Sie Ihren neuen Ford nur bei dem Händler kaufen, der über ein großes Ersatzteillager u. über einen entsprechenden Stab geübter Spezialmonteure verfügt.  
Von Frankfurt bis Basel und von Saarbrücken bis Nürnberg finden Sie aber keinen Ford-Händler der ein solch großes Ersatzteillager u. einen solch bedeutenden Stab langjährig erprobter Ford-Spezialmonteure aufzuweisen hat, als die **Firma Emil Stoffel** Mannheim - Fabrikstation und in Kürze auch N 7, 17 der alte Ford-Händler für Mannheim - Ludwigshafen und Umgebung. Fernsprecher 423 5

**Haben Sie schon** einmal darüber nachgedacht, weshalb sich die Zulassungszahlen von **HANSA - u. HANSA LLOYD** von Jahr zu Jahr nahezu **verdoppelt** haben, während andere Automobilfabriken die Prozentsätze des Vorjahres nicht erreichen konnten.  
Zahlen lügen nie und unsere Zulassungszahlen sprechen für sich!  
**DESHALB** grünen Sie, bevor Sie einen Wagen kaufen, den schönen, zuverlässigen, billigen und sparsamen **HANSA-WAGEN** der so viele Käufer so restlos zufriedengestellt hat, daß sie ihn begeistert weiter - und weiter empfohlen haben.  
**Georg Schüttler**  
Hauptvertreter für Hansa - u. Hansa Lloyd  
Mannheim-Fabrikstation  
Tel. 425 28

Inserieren bringt Gewinn!  
**Eine Probefahrt**  
Im neuen **Wanderer** wird Sie in Staunen setzen  
General-Vertreter  
**Wolf & Diefenbach Mannheim**  
Friedrichsfelder Straße 51 • Telefon 424 33, 437 15  
Ständige Ausstellung P 6, 26, Piankneubau  
Sämtliche Modelle prompt lieferbar

Der Automarkt der N M Z hilft stets mit seinen Angeboten.  
**NEU OPEL P4**  
EIN VOLLAUTOMOBIL für RM 1450,-  
Opel-Händler  
**A. & H. Hartmann**  
Augartenstraße 97/99 Telefon 430 34

**B.V.-ARAL**  
ergibt mehr Kilometer  
vergast leichter  
klopft nie  
Motor-Einstellungen auf Hochleistung und Verbrauchersparnis vermitteln alle B.V.-Pumpen  
**Raab, Karcher-Thyssen G.m. b. H.**  
L 10, 12 Tel. 346 11

Nicht die an sich im Preis niedrigste Drucksache ist die billigste, sondern die den besten Eindruck und Erfolg erzielende  
Wir liefern Ihnen solche Arbeiten vom Entwurf bis zum fertigen Druck  
**Druckerei Dr. Haas**  
R 1, 4-6 / Fernsprecher 249 51

**Mayer & Krauth**  
Zylinder-Schleiferei  
Anfertigung und Lieferung von:  
Nelson-Bonafite-Alusil-K-5- und Nürel-Leichtmetall-Kolben, Groß- u. Klein-, Einbaufertige Lager mit Untermaß, Ventile, Kolbenringe, Kolbenbolzen, Zylinderlaufböden, Ventil- und Ventilspielspezialbearbeitung, Zylinder schleifen, Planschleifen, Neulagerungen  
**Dalbergstraße 6 Fernspr. 206 84**

**Wanderer**  
wird Sie in Staunen setzen  
General-Vertreter  
**Wolf & Diefenbach Mannheim**  
Friedrichsfelder Straße 51 • Telefon 424 33, 437 15  
Ständige Ausstellung P 6, 26, Piankneubau  
Sämtliche Modelle prompt lieferbar

**Hanomag-Diesel**  
Zugmaschinen  
40, 55 und 100 PS.  
General-Vertretung:  
**Bruno Franke**  
Mannheim  
Waldhofstr. 60 / Tel. 531 83

**FORD**  
wetterprobt  
Der neue autorisierte **Fordhändler**  
**FELS u. FLACHS**  
Schwetzinger Straße 58 Fernsprecher 438 65

## Zwei Länderspiele: zwei deutsche Siege

Deutschland besiegt in Prag die Tschechoslowakei 2:1 (0:1) und in Krefeld muß Luxemburg mit einer 2:7 (2:3) Niederlage die deutsche Heberlegenheit anerkennen — Siffing erzielt in Prag mit schöner Leistung den Siegestreffer

### Der Fußball-Länderkampf in Prag

Deutschland siegt nach guter Leistung 2:1 (0:1)

Am Sonntag haben rotglühende Wolken über der Moldau, über dem dem anstehenden Regen am Sonntag die Luft erfüllt. Die deutsche Mannschaft war am Sonntag im Stadion mit ihrem Vertreter Prof. Dr. Eduard Reza für unbestimmt angekommen. Am Abend wurde auf Einladung des tschechoslowakischen Verbandes ein Barockfest abgehalten.

Am Sonntag begann schon zu früher Stunde der Anmarsch der Massen nach dem Stadion. Die deutsche Mannschaft war am Sonntag im Stadion mit ihrem Vertreter Prof. Dr. Eduard Reza für unbestimmt angekommen. Am Abend wurde auf Einladung des tschechoslowakischen Verbandes ein Barockfest abgehalten.

Am die harten tschechischen Flügelstürmer zu halten. Goldbrunner legte den gefährlichen Angriffsführer Doboska nach und nach. Wenig zur Geltung kam in dieser Zeit der deutsche Sturm. Gellisch verlor bei seinem ersten Versuch, das Tor zu treffen, die Kontrolle über den Ball. Doch Siffing und Goldbrunner leisteten gute Vorkämpfungsarbeit. Goldbrunner schwach war dagegen, der blonde tschechische Torwart kam in den ersten 45 Minuten fast gar nicht zur Geltung. Darunter ist Goldbrunner fast gar nicht zur Geltung. Darunter ist Goldbrunner fast gar nicht zur Geltung.

Bei dem von Beginn an sehr intensiven Spiel haben die Deutschen gleich Gelegenheit, die Türe des toten und kalten Bodens kennenzulernen. Die Gegner sind handfester, während die Unstern wiederholt im Gras liegen. Bereits nach 5 Minuten muß Goldbrunner einen tschechischen Vorstoß abwehren. Der tschechische Sturm ist sehr gefährlich. Die Türe des toten und kalten Bodens kennenzulernen. Die Gegner sind handfester, während die Unstern wiederholt im Gras liegen.

gen im 12. Tor. 66. Minute 1:1. Die deutschen Schlußspieler haben in der zweiten Halbzeit zu. Das Spiel wird dann von der deutschen Elf übernommen, so daß für 10 Minuten alle Deutschen härten. Goldbrunner und Siffing überführen die tschechische Elf. Siffing ist immer wieder die treibende Kraft im deutschen Sturm und der große Schlüssel in der deutschen Abwehr. Er ist überall und zerreißt die tschechische Abwehr. Die Tschechen werden jetzt immer härter. Siffing und Goldbrunner sind angegriffen, haben das Spiel aber durch. In der 70. Minute sind die Tschechen wieder da. In der 70. Minute erzwingen sie die 0:1, nachdem es vorher fünf noch dem zweiten Tor war. Aber Jakob rettet. In der 70. Minute flucht Goldbrunner vor dem Ball.

und Siffing ist zur Stelle, reagiert Siffing — die beste Leistung des ganzen Spiels — und leitet den Ball aus 3 Meter Entfernung an dem verdienstlichen Spieler vor. In der 71. Minute für Deutschland. Der tschechische Schlußspieler Opatz erregt schließlich das Mißfallen der 4000 tschechischen Zuschauer. Der Kampf ist offen, die Tschechen drängen zum Ausgleich. Siffing aber nicht an der angesetzten Zeit zum Ausgleich. Siffing aber nicht an der angesetzten Zeit zum Ausgleich.

artige Beziehung vom tschechischen Verband einen großen Vorberufung umgehängt.

#### Ein paar Worte Kritik

Die deutsche Elf verdient für ihren Sieg ein Gesamtlob. Nach den Leistungen gesehen, war das Spiel nach der Pause überhaupt nicht wiederwertig. Raum war der tschechischen Elf gegeben, als auch die deutsche Elf war. Hervorragend in der deutschen Mannschaft waren Jakob und Mänsberg sowie der kleine Rechtsaußen Ullrich. Die tschechische Abwehr wurde durch ihre Klasse voll aufgerollt. Goldbrunner und Siffing waren in der ersten Halbzeit sehr gut im Aufbau und in der Abwehr. Gellisch schied nach dem ersten Tor aus. Siffing und Goldbrunner waren in der ersten Halbzeit sehr gut im Aufbau und in der Abwehr. Gellisch schied nach dem ersten Tor aus.

Tschechoslowakei:	
Goldbrunner	Stürmer
Siffing	Mittelfeld
Gellisch	Mittelfeld
Ullrich	Rechtsaußen
Jakob	Rechtsaußen
Mänsberg	Rechtsaußen
Opatz	Schlußspieler

Deutschland:	
Siffing	Stürmer
Goldbrunner	Mittelfeld
Gellisch	Mittelfeld
Ullrich	Rechtsaußen
Jakob	Rechtsaußen
Mänsberg	Rechtsaußen
Opatz	Schlußspieler

### Der erwartete Sieg

Deutschland-Luxemburg 7:2 (3:2) — 15000 Zuschauer in Krefeld

Schon wenige Wochen nach dem deutsch-luxemburgischen Fußball-Länderspiel in Krefeld am Sonntag, 21. September, trat die deutsche Nationalmannschaft am Sonntag in der Krefelder Stadion zum erstenmal gegen einen westlichen Gegner an. Die alle vorhergegangenen Treffen erzielte auch dieses mit einem einwandfreien deutschen 7:2 (3:2)-Sieg.

Deutschland:	
Siffing	Stürmer
Goldbrunner	Mittelfeld
Gellisch	Mittelfeld
Ullrich	Rechtsaußen
Jakob	Rechtsaußen
Mänsberg	Rechtsaußen
Opatz	Schlußspieler

generrisches Weiter verhielt er nicht, daß die Wrotenburg-Kampfsache in Krefeld mit 15000 Zuschauern sein bis auf den letzten Platz besetzt war. Dem tschechischen Fußballverband wurde die tschechische Mannschaft, die tschechische Mannschaft, die tschechische Mannschaft.

betrafen die Mannschaften den Platz und nahmen wie folgt auf: Deutschland: Siffing, Goldbrunner, Gellisch, Ullrich, Jakob, Mänsberg, Opatz.

## Der erste Punkt für Neckarau

### Gau XIII Südwest

Verband	Spieler	gew.	unentf.	verl.	Tore	Punkte
SV Germania	1	1	0	0	7:0	3
SV Germania	2	1	0	0	4:0	3
SV Germania	3	1	0	0	4:0	3
SV Germania	4	1	0	0	4:0	3
SV Germania	5	1	0	0	4:0	3
SV Germania	6	1	0	0	4:0	3
SV Germania	7	1	0	0	4:0	3
SV Germania	8	1	0	0	4:0	3
SV Germania	9	1	0	0	4:0	3
SV Germania	10	1	0	0	4:0	3

### Gau XV Württemberg

Verband	Spieler	gew.	unentf.	verl.	Tore	Punkte
Union Bödingen	1	1	0	0	4:0	3
Union Bödingen	2	1	0	0	4:0	3
Union Bödingen	3	1	0	0	4:0	3
Union Bödingen	4	1	0	0	4:0	3
Union Bödingen	5	1	0	0	4:0	3
Union Bödingen	6	1	0	0	4:0	3
Union Bödingen	7	1	0	0	4:0	3
Union Bödingen	8	1	0	0	4:0	3
Union Bödingen	9	1	0	0	4:0	3
Union Bödingen	10	1	0	0	4:0	3

### Gau XIV Baden

Verband	Spieler	gew.	unentf.	verl.	Tore	Punkte
SV Neckarau	1	1	0	0	7:0	3
SV Neckarau	2	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	3	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	4	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	5	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	6	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	7	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	8	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	9	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	10	1	0	0	4:0	3

### Gau XVI Bayern

Verband	Spieler	gew.	unentf.	verl.	Tore	Punkte
SV Neckarau	1	1	0	0	7:0	3
SV Neckarau	2	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	3	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	4	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	5	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	6	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	7	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	8	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	9	1	0	0	4:0	3
SV Neckarau	10	1	0	0	4:0	3

### Neckarau rettet einen Punkt

SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

### SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

### SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

### SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

### Neckarau rettet einen Punkt

SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

### SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

### SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

### SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

### Neckarau rettet einen Punkt

SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

### SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

### SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

### SV Neckarau — SV Neckarau 2:2 (2:2)

Das Neckarauer Treffen zwischen dem SV Neckarau und dem SV Neckarau brachte durchaus verdient eine Punktrettung. Waren die Neckarauer Vorherrscher in der ersten Halbzeit etwas besser, so hatten die Neckarauer nach der Pause mehr vom Spiel. Am Morgen gab es leider keine überraschenden Leistungen, was bei dem ständigen Regen und den schlechten Bodenverhältnissen auch weiter nicht verwunderlich war. Die Spieler hatten einen sehr schweren Stand und das Torhüter war diesmal nicht leicht. Überwiegend spielte auf dem Platz mit der Neckarauer Schürmer Kopf, der auch beide Tore für seine Mannschaft schob.

# Die Spiele in anderen Gauen

**Berufliche Mannschaften — Eintracht Frankfurt 4:3 (2:1)**

Das Ergebnis dieses Spieles besteht vollkommen zu Gunsten der Eintracht, die im Laufe der ersten Hälfte einen mehr oder weniger ununterbrochenen Angriff nach der Wunde mit ganz hervorragenden Leistungen an. In den letzten zehn Minuten haben die Eintrachtler den Kampf entzündet auf, in dem die Eintrachtler sich auf eine Knieverletzung vor dem Tore der Gäste einwirkten. S. 4:1 (Worms) leitete aus.

**Sportfr. Saarbrücken — FC Viktoria 1:1 (1:0)**

Vor 2000 Zuschauern lieferten sich beide Mannschaften einen harten und nicht uninteressanten Kampf. Die Saarbrücker behielten dieses Spiel mit einem neuen Torwächter aus der Mannschaft der FC Viktoria und hatten mit ihm guten Erfolg. Die Eintrachtler konnten das Spiel in der ersten Hälfte nur zu ihrem Gunsten gestalten. Nach der Pause aber vergrößerten die Viktoriaer das Feld, obwohl Gegner sich bei einem Zusammenstoß mit dem rechten Beckenbein der Eintrachtler einen Unterschenkel zugezogen und ausgeschieden mußte.

**FC Viktoria — Union Niederrad 0:0 (4:0)**

Von heute in diesem Kampf den Niederradern keine Chancen auf einen Punkt eingeräumt, da sie mit ihrer Mannschaft anreisen konnten, während der FC Viktoria nicht versagte. Aber es kam anders. Die Niederrader spielten vor allem ein außerordentlich wirksames Fußballspiel gegen das die Eintrachtler der Niederrader einfach nachließ. Viktoria im Tor ist kein Wunder zu machen. Die Abwehrreihe der Union dagegen war eine einzige Absperrung.

**Riders Offenbach — FC Saarbrücken 1:1 (1:2)**

Beide Teams auf dem Reiterberg waren so zufrieden, in diesem Kampfe, als wären es die ersten Spiele von Anfang bis Ende; nach einer Viertelstunde nur ein Schuß haben die Gäste wie die hiesigen Spieler an. Es lagen die Saarbrücker noch in Front. Dann aber bekamen sich die Offenbacher richtig, und unter dem Jubel der Zuschauer gingen sie nicht nur aus, sondern liefen sogar noch dem schnellen Sieg. Müller (Offenbach) leitete aus.

**Berreguel**

Das Treffen zwischen Worms und dem FC Viktoria endete in einem unentschiedenen Spielespiel zum Ende und wurde verlegt.

**FC Viktoria — Union Niederrad 1:3 (2:1)**

Zu einem recht glücklichen Sieg kam die Eintracht Union beim Punktspiel in Viktoria, wurde doch der Abwehrreifer erst in der allerletzten Minute unter Mühsal eines einseitigen Verteidigers erlegt. Beide Mannschaften waren sich ziemlich gleichwertig und eine Unentschieden hätte eher dem Spielverlauf entsprochen. Die Gäste zeigten sich im Zusammenstoß etwas überlegen, dagegen kämpfte Viktoria mit größerer Einfachheit. — 1000 Zuschauer; Schiedsrichter: D r o s e r - Stuttgart.

**1. FC Viktoria — FC Eintracht 5:2 (4:1)**

Zu diesem Vormittagsspiel kamen sich rund 3000 Zuschauer eingeladen, die während der ersten Hälfte von beiden Mannschaften ein interessantes Spiel zu sehen bekamen. Nach dem Wechsel ließ das Spiel an Schärfe ab, aber vor allem hatten die Eintrachtler ihre Kräfte vollkommen verbraucht. Trotz des hohen Spielwertes waren die beiden Mannschaften die beiden Mannschaften, Schiedsrichter: D r o s e r - Stuttgart.

**Sportfr. Stuttgart — Sportfr. Tübingen 2:1 (1:0)**

Vor 1000 Zuschauern lieferten sich beide Mannschaften ein interessantes Spiel, das während der ersten Hälfte von beiden Mannschaften ein interessantes Spiel zu sehen bekamen. Nach dem Wechsel ließ das Spiel an Schärfe ab, aber vor allem hatten die Eintrachtler ihre Kräfte vollkommen verbraucht. Trotz des hohen Spielwertes waren die beiden Mannschaften die beiden Mannschaften, Schiedsrichter: D r o s e r - Stuttgart.

**FC Viktoria — FC Eintracht 4:2 (2:2)**

Der FC Viktoria konnte seinen ersten Meisterschaftspunktspiel zwar zu einem Sieg gestalten, aber abgesehen von seinen Leistungen, die er gegen den Totgegänger bot, zeigten sich die Eintrachtler in der ersten Hälfte nicht uninteressant. Die Eintrachtler hatten besonders nach dem Wechsel einen sehr guten Erfolg, der sie vor dem Ende ihrer Torhüter durch Verletzung und nach dem Seitenwechsel wurde auch noch für Viktoriaer nicht zum Wackeln gestellt. Als auch noch der Erlösrichter verlegt abtreten mußte, hatten sie nur noch zwei Spieler auf dem Feld, während die Eintrachtler mit sechs Spielern im Vorteil waren. Schiedsrichter: D r o s e r - Stuttgart.

**1890 Württemberg — FC Viktoria 2:3 (2:1)**

Die Württembergische Mannschaft hat durch einen klugen Einsatz in Württemberg gegen 1890, obwohl die Württembergische Mannschaft nicht uninteressant war, aber abgesehen von seinen Leistungen, die er gegen den Totgegänger bot, zeigten sich die Eintrachtler in der ersten Hälfte nicht uninteressant. Die Eintrachtler hatten besonders nach dem Wechsel einen sehr guten Erfolg, der sie vor dem Ende ihrer Torhüter durch Verletzung und nach dem Seitenwechsel wurde auch noch für Viktoriaer nicht zum Wackeln gestellt. Als auch noch der Erlösrichter verlegt abtreten mußte, hatten sie nur noch zwei Spieler auf dem Feld, während die Eintrachtler mit sechs Spielern im Vorteil waren. Schiedsrichter: D r o s e r - Stuttgart.

**1. FC Viktoria — FC Eintracht 2:1 (2:0)**

Nach dem zweiten Meisterschaftsspiel sah das Spiel noch nicht in der richtigen Form. Die Eintracht lieferte ein recht schwaches Spiel; man muß bei der Kritik allerdings berücksichtigen, daß die Viktoriaer mit einem sehr jungen Team auf dem Reiterberg antraten. Der Reiterberg ist sehr gut. Die Viktoriaer spielten flott und legte einen wichtigen Kampfpunkt an den Tag. — Schiedsrichter: D r o s e r - Stuttgart.

# 11. Feldberg-Kennen

## Bernold Hofmeyer Bergmeister — Auto-Union auch bei den Kräftefahren erfolgreich gegen Schnee und Nebel am Feldberg

Alle Vorbereitungen für das 11. Feldbergkennen auf der „Kanonstraße“ am Feldberg im Taunus schienen gegeben zu sein, als am Sonntag über der Wettergott den deutschen Kraftsportler einen faden Schich durch die Kälte machte. Ein feiner Regen, der und wieder etwas Schnee und auf dem letzten Teil der Strecke ein dichter Nebel, der die Sicht bis höchstens 10 Meter freigab, waren wohl ausschlaggebend dafür, daß in sämtlichen Klassen die bestehenden Rekorde nicht erreicht wurden. So oder so, auch für die Kraftfahrer als auch die Kenner der Bergfahrerart enttäuscht wurde, hatten sich dennoch zahlreiche Zuschauer eingeladen, die alle Teile der 13 Kilometer langen Rennstrecke umfuhren.

Bei den Kraftfahrern verdrängte Dr. Ing. h. c. F. Opel auf seiner Opel eine großartige Leistung. In der 1000-cm-Klasse führte er sich mit dem überlegenen Sieger mit 100,2 km/h. nicht nur die Meisterschaft dieser Kategorie, sondern konnte darüber hinaus als Sieger der Halbtourenklasse mit 101,2 km/h. auch noch die beste Zeit des Tages für Kraftfahrer vor den beiden 1000-cm-Klassen (Dobner und O. F. Müller herausziehen. Die Meisterschaft war hier aber dem Bielefelder Müller nicht mehr zu nehmen. Bei den „Kleinern“ 500-cm-Klassen hand der Sieg ebenfalls an den 1000-cm-Klassen natürlich nicht in Frage, der es damit die Meisterschaft übertrug.

Die beiden Seitenwagenfahrer handten ganz im Zeichen der beiden Schwieger 1000-cm-Klassen und Otto Schütz. Das „Kleinere“ übernahm ebenfalls der 1000-cm-Klassen mit 90,5 km/h. zu zwei schönen Siegen, so daß die Kraftfahrer Werke an diesem Tage der Sieger waren. Eine feine Leistung vollbrachte bei den Sportwagen der Mannheimer Kutschler in der 1000-cm-Klasse mit seinem italienischen Wagen, den er mit 105,5 km/h. über die Strecke jagte. Er war damit noch schneller als der Sieger der 1000-cm-Klasse, der Mannheimer Wagen, der mit 100,5 km/h. erreichte. Der Mannheimer Fahrer wurde mit einem Motorwagen fuhr vor dem Ziel und der kurze Strecken, fuhr durch das Gelände, erreichte wieder die Strecke und wurde nach einem Sieg in seiner Klasse.

Im der deutschen Kraftsport-Verkehrsvereine konnten die Auto-Union-Werke die größten Erfolge feiern. Sie teilten bei den Kraftfahrern drei Reiter, außerdem wurde Bernold Hofmeyer deutscher Straßen- und deutscher Bergmeister von 1936.

**Die Ergebnisse:**

**Kraftfahrer:** bis 1000 cm: 1. Opel (Stuttgart) 7:36,5 = 94,6 km/h.; 2. Opel (Stuttgart) 7:45,0 = 90,5 km/h.; 3. Opel (Stuttgart) 7:53,5 = 86,4 km/h.; 4. Opel (Stuttgart) 8:02,0 = 82,3 km/h.; 5. Opel (Stuttgart) 8:10,5 = 78,2 km/h.; 6. Opel (Stuttgart) 8:19,0 = 74,1 km/h.; 7. Opel (Stuttgart) 8:27,5 = 70,0 km/h.; 8. Opel (Stuttgart) 8:36,0 = 65,9 km/h.; 9. Opel (Stuttgart) 8:44,5 = 61,8 km/h.; 10. Opel (Stuttgart) 8:53,0 = 57,7 km/h.

100,2 km/h.; 2. In der 1000-cm-Klasse (Kraftwagen) 7:36,5 km/h.; 3. Opel (Stuttgart) 7:45,0 km/h.; 4. Opel (Stuttgart) 7:53,5 km/h.; 5. Opel (Stuttgart) 8:02,0 km/h.; 6. Opel (Stuttgart) 8:10,5 km/h.; 7. Opel (Stuttgart) 8:19,0 km/h.; 8. Opel (Stuttgart) 8:27,5 km/h.; 9. Opel (Stuttgart) 8:36,0 km/h.; 10. Opel (Stuttgart) 8:44,5 km/h.; 11. Opel (Stuttgart) 8:53,0 km/h.; 12. Opel (Stuttgart) 9:01,5 km/h.; 13. Opel (Stuttgart) 9:10,0 km/h.; 14. Opel (Stuttgart) 9:18,5 km/h.; 15. Opel (Stuttgart) 9:27,0 km/h.; 16. Opel (Stuttgart) 9:35,5 km/h.; 17. Opel (Stuttgart) 9:44,0 km/h.; 18. Opel (Stuttgart) 9:52,5 km/h.; 19. Opel (Stuttgart) 10:01,0 km/h.; 20. Opel (Stuttgart) 10:09,5 km/h.; 21. Opel (Stuttgart) 10:18,0 km/h.; 22. Opel (Stuttgart) 10:26,5 km/h.; 23. Opel (Stuttgart) 10:35,0 km/h.; 24. Opel (Stuttgart) 10:43,5 km/h.; 25. Opel (Stuttgart) 10:52,0 km/h.; 26. Opel (Stuttgart) 11:00,5 km/h.; 27. Opel (Stuttgart) 11:09,0 km/h.; 28. Opel (Stuttgart) 11:17,5 km/h.; 29. Opel (Stuttgart) 11:26,0 km/h.; 30. Opel (Stuttgart) 11:34,5 km/h.; 31. Opel (Stuttgart) 11:43,0 km/h.; 32. Opel (Stuttgart) 11:51,5 km/h.; 33. Opel (Stuttgart) 12:00,0 km/h.; 34. Opel (Stuttgart) 12:08,5 km/h.; 35. Opel (Stuttgart) 12:17,0 km/h.; 36. Opel (Stuttgart) 12:25,5 km/h.; 37. Opel (Stuttgart) 12:34,0 km/h.; 38. Opel (Stuttgart) 12:42,5 km/h.; 39. Opel (Stuttgart) 12:51,0 km/h.; 40. Opel (Stuttgart) 12:59,5 km/h.; 41. Opel (Stuttgart) 13:08,0 km/h.; 42. Opel (Stuttgart) 13:16,5 km/h.; 43. Opel (Stuttgart) 13:25,0 km/h.; 44. Opel (Stuttgart) 13:33,5 km/h.; 45. Opel (Stuttgart) 13:42,0 km/h.; 46. Opel (Stuttgart) 13:50,5 km/h.; 47. Opel (Stuttgart) 13:59,0 km/h.; 48. Opel (Stuttgart) 14:07,5 km/h.; 49. Opel (Stuttgart) 14:16,0 km/h.; 50. Opel (Stuttgart) 14:24,5 km/h.; 51. Opel (Stuttgart) 14:33,0 km/h.; 52. Opel (Stuttgart) 14:41,5 km/h.; 53. Opel (Stuttgart) 14:50,0 km/h.; 54. Opel (Stuttgart) 14:58,5 km/h.; 55. Opel (Stuttgart) 15:07,0 km/h.; 56. Opel (Stuttgart) 15:15,5 km/h.; 57. Opel (Stuttgart) 15:24,0 km/h.; 58. Opel (Stuttgart) 15:32,5 km/h.; 59. Opel (Stuttgart) 15:41,0 km/h.; 60. Opel (Stuttgart) 15:49,5 km/h.; 61. Opel (Stuttgart) 15:58,0 km/h.; 62. Opel (Stuttgart) 16:06,5 km/h.; 63. Opel (Stuttgart) 16:15,0 km/h.; 64. Opel (Stuttgart) 16:23,5 km/h.; 65. Opel (Stuttgart) 16:32,0 km/h.; 66. Opel (Stuttgart) 16:40,5 km/h.; 67. Opel (Stuttgart) 16:49,0 km/h.; 68. Opel (Stuttgart) 16:57,5 km/h.; 69. Opel (Stuttgart) 17:06,0 km/h.; 70. Opel (Stuttgart) 17:14,5 km/h.; 71. Opel (Stuttgart) 17:23,0 km/h.; 72. Opel (Stuttgart) 17:31,5 km/h.; 73. Opel (Stuttgart) 17:40,0 km/h.; 74. Opel (Stuttgart) 17:48,5 km/h.; 75. Opel (Stuttgart) 17:57,0 km/h.; 76. Opel (Stuttgart) 18:05,5 km/h.; 77. Opel (Stuttgart) 18:14,0 km/h.; 78. Opel (Stuttgart) 18:22,5 km/h.; 79. Opel (Stuttgart) 18:31,0 km/h.; 80. Opel (Stuttgart) 18:39,5 km/h.; 81. Opel (Stuttgart) 18:48,0 km/h.; 82. Opel (Stuttgart) 18:56,5 km/h.; 83. Opel (Stuttgart) 19:05,0 km/h.; 84. Opel (Stuttgart) 19:13,5 km/h.; 85. Opel (Stuttgart) 19:22,0 km/h.; 86. Opel (Stuttgart) 19:30,5 km/h.; 87. Opel (Stuttgart) 19:39,0 km/h.; 88. Opel (Stuttgart) 19:47,5 km/h.; 89. Opel (Stuttgart) 19:56,0 km/h.; 90. Opel (Stuttgart) 20:04,5 km/h.; 91. Opel (Stuttgart) 20:13,0 km/h.; 92. Opel (Stuttgart) 20:21,5 km/h.; 93. Opel (Stuttgart) 20:30,0 km/h.; 94. Opel (Stuttgart) 20:38,5 km/h.; 95. Opel (Stuttgart) 20:47,0 km/h.; 96. Opel (Stuttgart) 20:55,5 km/h.; 97. Opel (Stuttgart) 21:04,0 km/h.; 98. Opel (Stuttgart) 21:12,5 km/h.; 99. Opel (Stuttgart) 21:21,0 km/h.; 100. Opel (Stuttgart) 21:29,5 km/h.; 101. Opel (Stuttgart) 21:38,0 km/h.; 102. Opel (Stuttgart) 21:46,5 km/h.; 103. Opel (Stuttgart) 21:55,0 km/h.; 104. Opel (Stuttgart) 22:03,5 km/h.; 105. Opel (Stuttgart) 22:12,0 km/h.; 106. Opel (Stuttgart) 22:20,5 km/h.; 107. Opel (Stuttgart) 22:29,0 km/h.; 108. Opel (Stuttgart) 22:37,5 km/h.; 109. Opel (Stuttgart) 22:46,0 km/h.; 110. Opel (Stuttgart) 22:54,5 km/h.; 111. Opel (Stuttgart) 23:03,0 km/h.; 112. Opel (Stuttgart) 23:11,5 km/h.; 113. Opel (Stuttgart) 23:20,0 km/h.; 114. Opel (Stuttgart) 23:28,5 km/h.; 115. Opel (Stuttgart) 23:37,0 km/h.; 116. Opel (Stuttgart) 23:45,5 km/h.; 117. Opel (Stuttgart) 23:54,0 km/h.; 118. Opel (Stuttgart) 24:02,5 km/h.; 119. Opel (Stuttgart) 24:11,0 km/h.; 120. Opel (Stuttgart) 24:19,5 km/h.; 121. Opel (Stuttgart) 24:28,0 km/h.; 122. Opel (Stuttgart) 24:36,5 km/h.; 123. Opel (Stuttgart) 24:45,0 km/h.; 124. Opel (Stuttgart) 24:53,5 km/h.; 125. Opel (Stuttgart) 25:02,0 km/h.; 126. Opel (Stuttgart) 25:10,5 km/h.; 127. Opel (Stuttgart) 25:19,0 km/h.; 128. Opel (Stuttgart) 25:27,5 km/h.; 129. Opel (Stuttgart) 25:36,0 km/h.; 130. Opel (Stuttgart) 25:44,5 km/h.; 131. Opel (Stuttgart) 25:53,0 km/h.; 132. Opel (Stuttgart) 26:01,5 km/h.; 133. Opel (Stuttgart) 26:10,0 km/h.; 134. Opel (Stuttgart) 26:18,5 km/h.; 135. Opel (Stuttgart) 26:27,0 km/h.; 136. Opel (Stuttgart) 26:35,5 km/h.; 137. Opel (Stuttgart) 26:44,0 km/h.; 138. Opel (Stuttgart) 26:52,5 km/h.; 139. Opel (Stuttgart) 27:01,0 km/h.; 140. Opel (Stuttgart) 27:09,5 km/h.; 141. Opel (Stuttgart) 27:18,0 km/h.; 142. Opel (Stuttgart) 27:26,5 km/h.; 143. Opel (Stuttgart) 27:35,0 km/h.; 144. Opel (Stuttgart) 27:43,5 km/h.; 145. Opel (Stuttgart) 27:52,0 km/h.; 146. Opel (Stuttgart) 28:00,5 km/h.; 147. Opel (Stuttgart) 28:09,0 km/h.; 148. Opel (Stuttgart) 28:17,5 km/h.; 149. Opel (Stuttgart) 28:26,0 km/h.; 150. Opel (Stuttgart) 28:34,5 km/h.; 151. Opel (Stuttgart) 28:43,0 km/h.; 152. Opel (Stuttgart) 28:51,5 km/h.; 153. Opel (Stuttgart) 29:00,0 km/h.; 154. Opel (Stuttgart) 29:08,5 km/h.; 155. Opel (Stuttgart) 29:17,0 km/h.; 156. Opel (Stuttgart) 29:25,5 km/h.; 157. Opel (Stuttgart) 29:34,0 km/h.; 158. Opel (Stuttgart) 29:42,5 km/h.; 159. Opel (Stuttgart) 29:51,0 km/h.; 160. Opel (Stuttgart) 29:59,5 km/h.; 161. Opel (Stuttgart) 30:08,0 km/h.; 162. Opel (Stuttgart) 30:16,5 km/h.; 163. Opel (Stuttgart) 30:25,0 km/h.; 164. Opel (Stuttgart) 30:33,5 km/h.; 165. Opel (Stuttgart) 30:42,0 km/h.; 166. Opel (Stuttgart) 30:50,5 km/h.; 167. Opel (Stuttgart) 30:59,0 km/h.; 168. Opel (Stuttgart) 31:07,5 km/h.; 169. Opel (Stuttgart) 31:16,0 km/h.; 170. Opel (Stuttgart) 31:24,5 km/h.; 171. Opel (Stuttgart) 31:33,0 km/h.; 172. Opel (Stuttgart) 31:41,5 km/h.; 173. Opel (Stuttgart) 31:50,0 km/h.; 174. Opel (Stuttgart) 31:58,5 km/h.; 175. Opel (Stuttgart) 32:07,0 km/h.; 176. Opel (Stuttgart) 32:15,5 km/h.; 177. Opel (Stuttgart) 32:24,0 km/h.; 178. Opel (Stuttgart) 32:32,5 km/h.; 179. Opel (Stuttgart) 32:41,0 km/h.; 180. Opel (Stuttgart) 32:49,5 km/h.; 181. Opel (Stuttgart) 32:58,0 km/h.; 182. Opel (Stuttgart) 33:06,5 km/h.; 183. Opel (Stuttgart) 33:15,0 km/h.; 184. Opel (Stuttgart) 33:23,5 km/h.; 185. Opel (Stuttgart) 33:32,0 km/h.; 186. Opel (Stuttgart) 33:40,5 km/h.; 187. Opel (Stuttgart) 33:49,0 km/h.; 188. Opel (Stuttgart) 33:57,5 km/h.; 189. Opel (Stuttgart) 34:06,0 km/h.; 190. Opel (Stuttgart) 34:14,5 km/h.; 191. Opel (Stuttgart) 34:23,0 km/h.; 192. Opel (Stuttgart) 34:31,5 km/h.; 193. Opel (Stuttgart) 34:40,0 km/h.; 194. Opel (Stuttgart) 34:48,5 km/h.; 195. Opel (Stuttgart) 34:57,0 km/h.; 196. Opel (Stuttgart) 35:05,5 km/h.; 197. Opel (Stuttgart) 35:14,0 km/h.; 198. Opel (Stuttgart) 35:22,5 km/h.; 199. Opel (Stuttgart) 35:31,0 km/h.; 200. Opel (Stuttgart) 35:39,5 km/h.; 201. Opel (Stuttgart) 35:48,0 km/h.; 202. Opel (Stuttgart) 35:56,5 km/h.; 203. Opel (Stuttgart) 36:05,0 km/h.; 204. Opel (Stuttgart) 36:13,5 km/h.; 205. Opel (Stuttgart) 36:22,0 km/h.; 206. Opel (Stuttgart) 36:30,5 km/h.; 207. Opel (Stuttgart) 36:39,0 km/h.; 208. Opel (Stuttgart) 36:47,5 km/h.; 209. Opel (Stuttgart) 36:56,0 km/h.; 210. Opel (Stuttgart) 37:04,5 km/h.; 211. Opel (Stuttgart) 37:13,0 km/h.; 212. Opel (Stuttgart) 37:21,5 km/h.; 213. Opel (Stuttgart) 37:30,0 km/h.; 214. Opel (Stuttgart) 37:38,5 km/h.; 215. Opel (Stuttgart) 37:47,0 km/h.; 216. Opel (Stuttgart) 37:55,5 km/h.; 217. Opel (Stuttgart) 38:04,0 km/h.; 218. Opel (Stuttgart) 38:12,5 km/h.; 219. Opel (Stuttgart) 38:21,0 km/h.; 220. Opel (Stuttgart) 38:29,5 km/h.; 221. Opel (Stuttgart) 38:38,0 km/h.; 222. Opel (Stuttgart) 38:46,5 km/h.; 223. Opel (Stuttgart) 38:55,0 km/h.; 224. Opel (Stuttgart) 39:03,5 km/h.; 225. Opel (Stuttgart) 39:12,0 km/h.; 226. Opel (Stuttgart) 39:20,5 km/h.; 227. Opel (Stuttgart) 39:29,0 km/h.; 228. Opel (Stuttgart) 39:37,5 km/h.; 229. Opel (Stuttgart) 39:46,0 km/h.; 230. Opel (Stuttgart) 39:54,5 km/h.; 231. Opel (Stuttgart) 40:03,0 km/h.; 232. Opel (Stuttgart) 40:11,5 km/h.; 233. Opel (Stuttgart) 40:20,0 km/h.; 234. Opel (Stuttgart) 40:28,5 km/h.; 235. Opel (Stuttgart) 40:37,0 km/h.; 236. Opel (Stuttgart) 40:45,5 km/h.; 237. Opel (Stuttgart) 40:54,0 km/h.; 238. Opel (Stuttgart) 41:02,5 km/h.; 239. Opel (Stuttgart) 41:11,0 km/h.; 240. Opel (Stuttgart) 41:19,5 km/h.; 241. Opel (Stuttgart) 41:28,0 km/h.; 242. Opel (Stuttgart) 41:36,5 km/h.; 243. Opel (Stuttgart) 41:45,0 km/h.; 244. Opel (Stuttgart) 41:53,5 km/h.; 245. Opel (Stuttgart) 42:02,0 km/h.; 246. Opel (Stuttgart) 42:10,5 km/h.; 247. Opel (Stuttgart) 42:19,0 km/h.; 248. Opel (Stuttgart) 42:27,5 km/h.; 249. Opel (Stuttgart) 42:36,0 km/h.; 250. Opel (Stuttgart) 42:44,5 km/h.; 251. Opel (Stuttgart) 42:53,0 km/h.; 252. Opel (Stuttgart) 43:01,5 km/h.; 253. Opel (Stuttgart) 43:10,0 km/h.; 254. Opel (Stuttgart) 43:18,5 km/h.; 255. Opel (Stuttgart) 43:27,0 km/h.; 256. Opel (Stuttgart) 43:35,5 km/h.; 257. Opel (Stuttgart) 43:44,0 km/h.; 258. Opel (Stuttgart) 43:52,5 km/h.; 259. Opel (Stuttgart) 44:01,0 km/h.; 260. Opel (Stuttgart) 44:09,5 km/h.; 261. Opel (Stuttgart) 44:18,0 km/h.; 262. Opel (Stuttgart) 44:26,5 km/h.; 263. Opel (Stuttgart) 44:35,0 km/h.; 264. Opel (Stuttgart) 44:43,5 km/h.; 265. Opel (Stuttgart) 44:52,0 km/h.; 266. Opel (Stuttgart) 45:00,5 km/h.; 267. Opel (Stuttgart) 45:09,0 km/h.; 268. Opel (Stuttgart) 45:17,5 km/h.; 269. Opel (Stuttgart) 45:26,0 km/h.; 270. Opel (Stuttgart) 45:34,5 km/h.; 271. Opel (Stuttgart) 45:43,0 km/h.; 272. Opel (Stuttgart) 45:51,5 km/h.; 273. Opel (Stuttgart) 46:00,0 km/h.; 274. Opel (Stuttgart) 46:08,5 km/h.; 275. Opel (Stuttgart) 46:17,0 km/h.; 276. Opel (Stuttgart) 46:25,5 km/h.; 277. Opel (Stuttgart) 46:34,0 km/h.; 278. Opel (Stuttgart) 46:42,5 km/h.; 279. Opel (Stuttgart) 46:51,0 km/h.; 280. Opel (Stuttgart) 46:59,5 km/h.; 281. Opel (Stuttgart) 47:08,0 km/h.; 282. Opel (Stuttgart) 47:16,5 km/h.; 283. Opel (Stuttgart) 47:25,0 km/h.; 284. Opel (Stuttgart) 47:33,5 km/h.; 285. Opel (Stuttgart) 47:42,0 km/h.; 286. Opel (Stuttgart) 47:50,5 km/h.; 287. Opel (Stuttgart) 47:59,0 km/h.; 288. Opel (Stuttgart) 48:07,5 km/h.; 289. Opel (Stuttgart) 48:16,0 km/h.; 290. Opel (Stuttgart) 48:24,5 km/h.; 291. Opel (Stuttgart) 48:33,0 km/h.; 292. Opel (Stuttgart) 48:41,5 km/h.; 293. Opel (Stuttgart) 48:50,0 km/h.; 294. Opel (Stuttgart) 48:58,5 km/h.; 295. Opel (Stuttgart) 49:07,0 km/h.; 296. Opel (Stuttgart) 49:15,5 km/h.; 297. Opel (Stuttgart) 49:24,0 km/h.; 298. Opel (Stuttgart) 49:32,5 km/h.; 299. Opel (Stuttgart) 49:41,0 km/h.; 300. Opel (Stuttgart) 49:49,5 km/h.; 301. Opel (Stuttgart) 49:58,0 km/h.; 302. Opel (Stuttgart) 50:06,5 km/h.; 303. Opel (Stuttgart) 50:15,0 km/h.; 304. Opel (Stuttgart) 50:23,5 km/h.; 305. Opel (Stuttgart) 50:32,0 km/h.; 306. Opel (Stuttgart) 50:40,5 km/h.; 307. Opel (Stuttgart) 50:49,0 km/h.; 308. Opel (Stuttgart) 50:57,5 km/h.; 309. Opel (Stuttgart) 51:06,0 km/h.; 310. Opel (Stuttgart) 51:14,5 km/h.; 311. Opel (Stuttgart) 51:23,0 km/h.; 312. Opel (Stuttgart) 51:31,5 km/h.; 313. Opel (Stuttgart) 51:40,0 km/h.; 314. Opel (Stuttgart) 51:48,5 km/h.; 315. Opel (Stuttgart) 51:57,0 km/h.; 316. Opel (Stuttgart) 52:05,5 km/h.; 317. Opel (Stuttgart) 52:14,0 km/h.; 318. Opel (Stuttgart) 52:22,5 km/h.; 319. Opel (Stuttgart) 52:31,0 km/h.; 320. Opel (Stuttgart) 52:39,5 km/h.; 321. Opel (Stuttgart) 52:48,0 km/h.; 322. Opel (Stuttgart) 52:56,5 km/h.; 323. Opel (Stuttgart) 53:05,0 km/h.; 324. Opel (Stuttgart) 53:13,5 km/h.; 325. Opel (Stuttgart) 53:22,0 km/h.; 326. Opel (Stuttgart) 53:30,5 km/h.; 327. Opel (Stuttgart) 53:39,0 km/h.; 328. Opel (Stuttgart) 53:47,5 km/h.; 329. Opel (Stuttgart) 53:56,0 km/h.; 330. Opel (Stuttgart) 54:04,5 km/h.; 331. Opel (Stuttgart) 54:13,0 km/h.; 332. Opel (Stuttgart) 54:21,5 km/h.; 333. Opel (Stuttgart) 54:30,0 km/h.; 334. Opel (Stuttgart) 54:38,5 km/h.; 335. Opel (Stuttgart) 54:47,0 km/h.; 336. Opel (Stuttgart) 54:55,5 km/h.; 337. Opel (Stuttgart) 55:04,0 km/h.; 338. Opel (Stuttgart) 55:12,5 km/h.; 339. Opel (Stuttgart) 55:21,0 km/h.; 340. Opel (Stuttgart) 55:29,5 km/h.; 341. Opel (Stuttgart) 55:38,0 km/h.; 342. Opel (Stuttgart) 55:46,5 km/h.; 343. Opel (Stuttgart) 55:55,0 km/h.; 344. Opel (Stuttgart) 56:03,5 km/h.; 345. Opel (Stuttgart) 56:12,0 km/h.; 346. Opel (Stuttgart) 56:20,5 km/h.; 347. Opel (Stuttgart) 56:29,0 km/h.; 348. Opel (Stuttgart) 56:37,5 km/h.; 349. Opel (Stuttgart) 56:46,0 km/h.; 350. Opel (Stuttgart) 56:54,5 km/h.; 351. Opel (Stuttgart) 57:03,0 km/h.; 352. Opel (Stuttgart) 57:11,5 km/h.; 353. Opel (Stuttgart) 57:20,0 km/h.; 354. Opel (Stuttgart) 57:28,5 km/h.; 355. Opel (Stuttgart) 57:37,0 km/h.; 356. Opel (Stuttgart) 57:45,5 km/h.; 357. Opel (Stuttgart) 57:54,0 km/h.; 358. Opel (Stuttgart) 58:02,5 km/h.; 359. Opel (Stuttgart) 58:11,0 km/h.; 360. Opel (Stuttgart) 58:19,5 km/h.; 361. Opel (Stuttgart) 58:28,0 km/h.; 362. Opel (Stuttgart) 58:36,5 km/h.; 363. Opel (Stuttgart) 58:45,0 km/h.; 364. Opel (Stuttgart) 58:53,5 km/h.; 365. Opel (Stuttgart) 59:02,0 km/h.; 366. Opel (Stuttgart) 59:10,5 km/h.; 367. Opel (Stuttgart) 59:19,0 km/h.; 368. Opel (Stuttgart) 59:27,5 km/h.; 369. Opel (Stuttgart) 59:36,0 km/h.; 370. Opel (Stuttgart) 59:44,5 km/h.; 371. Opel (Stuttgart) 59:53,0 km/h.; 372. Opel (Stuttgart) 60:01,5 km/h.; 373. Opel (Stuttgart) 60:10,0 km/h.; 374. Opel (Stuttgart) 60:18,5 km/h.; 375. Opel (Stuttgart) 60:27,0 km/h.; 376. Opel (Stuttgart) 60:35,5 km/h.; 377. Opel (Stuttgart) 60:44,0 km/h.; 378. Opel (Stuttgart) 60:52,5 km/h.; 379. Opel (Stuttgart) 61:01,0 km/h.; 380. Opel (Stuttgart) 61:09,5 km/h.; 381. Opel (Stuttgart) 61:18,0 km/h.; 382. Opel (Stuttgart) 61:26,5 km/h.; 383. Opel (Stuttgart) 61:35,0 km/h.; 384. Opel (Stuttgart) 61:43,5 km/h.; 385. Opel (Stuttgart) 61:52,0 km/h.; 386. Opel (Stuttgart) 62:00,5 km/h.; 387. Opel (Stuttgart) 62:09,0 km/h.; 388. Opel (Stuttgart) 62:17,5 km/h.; 389. Opel (Stuttgart) 62:26,0 km/h.; 390. Opel (Stuttgart) 62:34,5 km/h.; 391. Opel (Stuttgart) 62:43,0 km/h.; 392. Opel (Stuttgart) 62:51,5 km/h.; 393. Opel (Stuttgart) 63:00,0 km/h.; 394. Opel (Stuttgart) 63:08,5 km/h.; 395. Opel (Stuttgart) 63:17,0 km/h.; 396. Opel (Stuttgart) 63:25,5 km/h.; 397. Opel (Stuttgart) 63:34,0 km/h.; 398. Opel (Stuttgart) 63:42,5 km/h.; 399. Opel (Stuttgart) 63:51,0 km/h.; 400. Opel (Stuttgart) 63:59,5 km/h.; 401. Opel (Stuttgart) 64:08,0 km/h.; 402. Opel (Stuttgart) 64:16,5 km/h.; 403. Opel (Stuttgart) 64:25,0 km/h.; 404. Opel (Stuttgart) 64:33,5 km/h.; 405. Opel (Stuttgart) 64:42,0 km/h.; 406. Opel (Stuttgart) 64:50,5 km/h.; 407. Opel (Stuttgart) 64:59,0 km/h.; 408. Opel (Stuttgart) 65:07,5 km/h.; 409. Opel (Stuttgart) 65:16,0 km/h.; 410. Opel (Stuttgart) 65:24,5 km/h.; 411. Opel (Stuttgart) 65:33,0 km/h.; 412. Opel (Stuttgart) 65:41,5 km/h.; 413. Opel (Stuttgart) 65:50,0 km/h.; 414. Opel (Stuttgart) 65:58,5 km/h.; 415. Opel (Stuttgart) 66:07,0 km/h.; 416. Opel (Stuttgart) 66:15,5 km/h.; 417. Opel (Stuttgart) 66:24,0 km/h.; 418. Opel (Stuttgart) 66:32,5 km/h.; 419. Opel (Stuttgart) 66:41,0 km/h.; 420. Opel (Stuttgart) 66:49,5 km/h.; 421. Opel (Stuttgart) 66:58,0 km/h.; 422. Opel (Stuttgart) 67:06,5 km/h.; 423. Opel (Stuttgart) 67:15,0 km/h.; 424. Opel (Stuttgart) 67:23,5 km/h.; 425. Opel (Stuttgart) 67:32,0 km/h.; 426. Opel (Stuttgart) 67:40,5 km/h.; 427. Opel (Stuttgart) 67:49,0 km/h.; 428. Opel (Stuttgart) 67:57,5 km/h.; 429. Opel (Stuttgart) 68:06,0 km/h.; 430. Opel (Stuttgart) 68:14,5 km/h.; 431. Opel (Stuttgart) 68:23,0 km/h.; 432. Opel (Stuttgart) 68:31,5 km/h.; 433. Opel (Stuttgart) 68:40,0 km/h.; 434. Opel (Stuttgart) 68:48,5 km/h.; 435. Opel (Stuttgart) 68:57,0 km/h.; 436. Opel (Stuttgart) 69:05,5 km/h.; 437. Opel (Stuttgart) 69:14,0 km/h.; 438. Opel (Stuttgart) 69:22,5 km/h.; 439. Opel (Stuttgart) 69:31,0 km/h.; 440. Opel (Stuttgart) 69:39,5 km/h.; 441. Opel (Stuttgart) 69:48,0 km/h.; 442. Opel (Stuttgart) 69:56,5 km/h



# Die Unterhaltungsseite der "M.M.Z."

## Heroisches Mosaik um Toledo

Das Geheimnis des verzauberten Turmes — Der „Tag der Grube“ im Alcazar

Von Kurt Jembell

Sehr schaut aus den Trümmern des Alcazar in Toledo das Gedächtnis der nationalen Dinge in die Welt der menschlichen Gedanken und reißt sich in seiner erschütternden Opferfreude den Gefängen an, die aus der blutigsten Kampfszeit der Halbinsel Zeugnis von spanischem Rittertum ablegen. Aus blühender Ebene ragt — dreieckig vom Schlachtentale des Tago umschlossen — die Felsenstadt Toledo hervor. Rings um liegt seit über einem Jahrtausend Blut und Blüten nader beisammen wie hier, wo der Segen des Friedens und der Fluch des Krieges die Stadt auf dem steinigen Granitsockel allseitig in dunkeltem Wechsel berührt.

### Das Geheimnis des verzauberten Turmes

Es ist das Jahr 710. Der Westgotenkönig Roderich reist vor seiner Residenz Tore. Stellen steigt die kurze Weg über dem Tago. Ein Mann hält die Tür vor seiner Palastruit. Seine Augen wachen sie. Geheimnisse raunen um den letzten tosenden Turm. Er gilt für verzaubert; Fluch soll den treten, der sein Tor öffnet. „Zerprengt die Worte!“ herrscht Roderich die Seinen an. Keiner der Mannen trägt sich. „Schlingel!“ Roderich springt vom Hofe; seine Streitkrieger schmettern das rote Schloss. Vorwärts eilt er, von Fackelstrahlen geleitet, abwärts. Im letzten Saale ruht ein Bild. Chronos, die allgewaltige Zeit, stellt sich dar. Ein Riesenarm schwingt einen Streitkolben — hin, her, hin, her. Straßend schließt er alle Minute auf fallende Weisen. Hier wird die Zeit der Menschheit gemessen — so erzählt die Sage. Roderich wagt sich vor, der Kolben hebt sich. Hoffentlich bildet Chronos auf den Menschenkönig. Dieser aber erblickt einen Kasten im Saale, entwirrt ihm erwartungsvoll — als einziges — ein Schwert. Darauf sind Bilder seltsam gezeichnet und gewappnet, dunkelbläulicher Menschen zu sehen. Eine Umschrift trägt der Rand in lateinischer Sprache: „Ein Jahr, nachdem ein Sierbildher dies sah, wird sich Volk Hispanien unterwerfen.“ Roderich erblickt, wendet sich, steigt zum Tisch. Der Kolben schlägt der Zeit nimmt seinen minutenstündigen Schwung wieder auf; er raselt zu Boden; die Worte schmettern zu. Aufatmend trinkt der König die Erdulm; die Tür zum Jauderturm löst er hochhoh bebend, damit kein Mensch den Zugang lünde. — Ein Jahr später — 711 — fällt er, fällt die Westfronte beim Ansturm der Mauren in der Schlacht bei Xerxes de la Frontera. Zarif erobert Toledo.

Wenig nach dem zerstampfenden Kriege grünt die Natur um Toledo weiter. Die Araber raunen über die Pracht. 70 Jahre hält sich das ferne Korn des Getreides, ohne an Gehalt zu verlieren. In den einheimischen Karyoten und Obstbäumen bringen die Araber morgenländische Kulturpflanzen, bereiten sie mit genial erdachten Paternostern. Der Safran auf den toledanischen Gefilden überstrahlt die Plantagen des Orients. Schöne arabische Frauen färben mit dem Weid der violetten Blume ihre Gewänder, vergolden sich mit ihm die Haarspitzen, die Augenlider, die Fingerringe. Handtellergras gedeihen die Granatblüten; und die Granatäpfel duften vom Bergan. Bis heute blieb diese morgenländische Baumblume dortzulande ein Zeichen glänzender, lebender Liebe. Nie wurde sie schöner als im Westergarten der toledanischen Vega unter den veltanischen Bergen.

### Der „Tag der Grube“ im Alcazar

Aber ein hartes Volk sind die Toledaner. 100 Jahre schon sind die „Mohren“ Herren im Lande. Immer noch will Toledo, das nun Zafra heißt, nicht klein beigehen. Stets flammte die Fackel der Freiheit auf. Eben hat der Emir Al Hafam den Hisham Gordons geschickt, hat 72 Bornehme gekreuzigt! Nun will er Toledo, des Landes Truhburs, bezwingen. Trost und Manern bricht die Wirt. Der Emir gibt Amrus, einem zum Islam übergetretenen Rentgaten, die Statthalterchaft. Mit heimlichen Dohreden gegen die Araber schmeißt sich der Schurke bei den Bürgern ein, so daß sie ihm gehorchen, ein festes Schloss in der Zafra zu erbauen — dort oben, wo die Trümmer des römischen Kastells liegen. Amrus nennt die Festung „Alfazar“, das ist „Burg“. Zur Eröffnung läßt er Einladungen an die Edlen ergehen, doch mit verschiedener Zeitangabe. So haben die Gäste — hat in Scharen — in kleinen Gruppen. „Salom aleikum — Friede mit euch!“ Der Oberhofmeister neigt sich, öffnet die Tür; sie fällt wieder zu. Da pochen Denkerhäuse zu, legen den Gästen den Kopf vor die Nase, werfen ihn in die gähnende Grube: „Friede mit euch!“ Es narret die Tür, neue Gäste nahen. Ueber 700 Toledaner verdrängen hier beim „Wafel al Jufra“, beim „Fest der Grube“. Es ist das Jahr 807.

Nach dem Wortden mah die Stimme der Freiheit einzuweilen verkümmern. Und wunderbar! Es beginnt eine erhöhte Blüte der Wirtschaft. In den Basaren schimmern neben den Früchten und Blumen des Landes köstliche Seidengewebe und Wollschals, denn die Araber lassen die prächtigen Gewerbestruk aufleben. In Fülle liefern die Schotberden der Vega und die Maulbeerbäume der Gärten die Fäden zu den Gespinnnen. Aber der Manufakturkönigin ist die Schmiedekunst. Eingeleigte Waffen schmiedeten Stahle — silberne und goldene damasziert — funkeln unter der spanischen Sonne nicht anders als in den Magazinen zu Damaskus. Heute noch ist Toledo Spaniens Waffenschmied, doch sind der Käufer viele und — der Diebe noch mehr. Dolche und Schwerter dienen dem Ritter wie dem Straußräuber. Aber auch die Klinge des Espada, des Torreador, ist toledanische Schmiedearbeit; und aus den Blumenärten umweilt der Alcazar kommt manche rote Nelke, die der Torero anstecht, bevor er in die Arena tritt. Nach dem Siege aber reicht er die Blüte, die im Kampfe an seiner Brust funkelte, der Dame seines Herzens. Blut und Blüte sind wie aus Feuer.

### Der Jungfernzoll im „Hundert-Mädlein-Wald“

Lange Jahre, von 788—826, muhte den Sarazenen Sündenvoll bezahlt werden, weil der Mauren-Bahard Manroqatus durch die Kräfte zum Teilkönig erhoben war. Wenige Meilen von Toledo lag ein Schloss im Wald; dahin wurden alljährlich Geiseln zusammengetrieben — 50 Geiseln und 50 Bürgerkinder. Von dort wurden sie in die Fesseln der nordafrikanischen Großen verschickt. Im Jahre 1079 oder — 4 Jahre später — erbante man im „Hundert-Mädlein-Wald“ ein Kloster „In den 100 Jungfrauen“, den armen Opfern zum Gedenken. Hundert Mädchen wurden dort aufgezogen — zur Hälfte edel und bürgerlich. Wenn sie später heirateten, erhielten sie mehrere tausend Feselen als Brautkauf.

### Im Rahmen der Badischen Gaukulturwoche:

## Mannheim im Bild

Eine Ausstellung von Bildern alter und neuer Mannheimer Maler im Schlossmuseum

Anlaßlich der Badischen Gaukulturwoche wurde im Schlossmuseum eine Ausstellung der NS-Kulturgemeinde eröffnet, die den Titel „Mannheimer Kunst im Bergangeneit und Gegenwart“ trägt. Das ist minderbekannt für die Gegenwart so zu verstehen, daß man sich die Aufgabe gestellt hat, möglichst viel schöne Bilder aus Mannheim und seiner Umgebung zusammen zu bekommen. Die erste Woche hat die Parade nicht recht bei den Malern gezogen, aber schließlich kam doch eine ganze Menge herein. Das Thema wurde vor 4 Jahren von der damaligen „Porz“ auch einmal gestellt, sogar mit Käsekraten und Wettbewerb des Publikums. Aber man kann mit ruhig sagen, daß wir inzwischen ein gutes Stück weiter gekommen sind. Es ist tüchtig gefehlt worden, viele haben was dazu gelernt, der Kreis ist größer, und nicht zuletzt mag wohl die neue Liebe zur Heimat, ihre richtiggehende Wiederentdeckung, eine Rolle gespielt haben.

Der Hauptausstellung geht eine historische Einleitung voraus, und mancher Kenner mag sich freuen an der hier nachgewiesenen Tradition. Holländisch-litauische Idealanschauung als Ausgangspunkt. Zwei noch nicht ausgestellte Bilder von Ferdinand Kobell „Der Morgen“ und „Der Abend“ (Sammlung Deisler) übertrahlen hier das Ganze. Moderationen und Spezialausstellungen von Franz Kobell und Aquarelle von Wilhelm Erdmann und führen die historische Linie weiter. Karl Kunz ist natürlich auch vertreten. Unter den Bildnissen ein Fieletis, und in der Vitrine eine Vitrine voll Frankenthaler Porzellan von F. C. Lind.

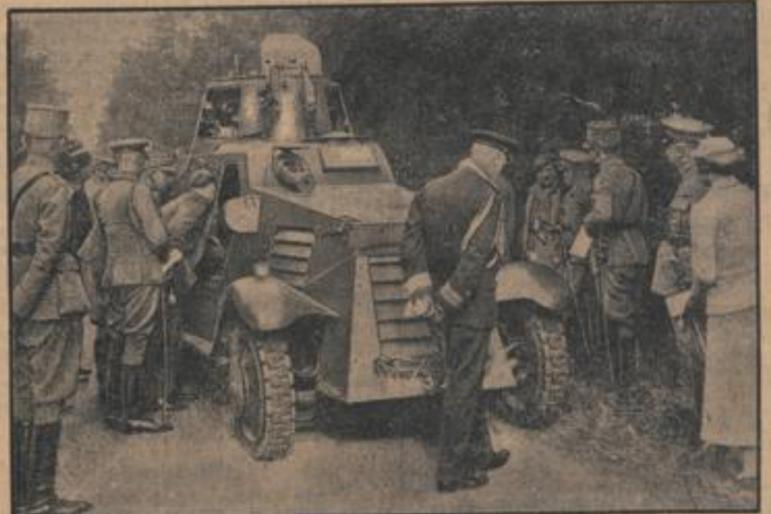
Dann schließt sich nicht ohne weitere Vermittlung Mannheim im Gegenwart an, gegenwärtig betont vor allem auch darin, daß der Anlauf solcher Bilder erwünscht ist. Was man im übrigen auch dem Schlossmuseum selber raten könnte, daß schließlich für Lokalpatriotismus und dergleichen besonders zuständig ist, und hier durchaus, minderbekannt empfehlend, hervorgehoben könnte. Es werden ja Jahr für

Jahr sehr viel Bildnisse angefertigt und zu den Akten gelegt. Gemälde haben auch dokumentarischen Wert und brauchen nicht zu den Akten gelegt zu werden, oder doch nur sehr wenige von diesen, die hier ausgestellt sind.

Da hängt nun groß, farbig, effektiv ein Palmenhausbild von Baerwind, ein Motiv, das ihm offenbar liegt und sich gut macht. Da ist Will Sachl sehr zu loben mit seinem Holznachbild und der Anterschwärze, beides vorzügliche Bilder. Schöffels hat die neuen Pflanzen vom Turm aus gemalt, außerdem den Hafen. Er befindet sich in einer Wandlung, hängt nicht mehr so sehr am Detail, versucht eine große Wasserfläche wirken zu lassen und hält auch in dem Pflanzenbild die Straße einseitlich zusammen, — wenn ihm auch der Wolkerturm, wie so manchem, eine zu harte Kuh wurde. Etzinger hat Volkhaus, Friedrichspark und die Planke mit der Aussicht auf die Galerie Bud gemalt, ein munter feinhändliches Mannheim, das er da gefehen hat, ohne die Breite und Großräumigkeit der Heideberger Straße. Von Frau Etzinger-Prinz zeigt Jesuitenkirche und Sternwarte in stimmungsvoller Großartigkeit.

Unter den andern bemerkt man farbige Beschilderung und kompositorisch-technische Weiterentwicklung bei Baer, der, a. a. die Feintentente im Schnee gemacht hat. Passenwer hat ein recht tüchtiges Bild vom Kennen und nach Verthold Haag ist sehr gut vertreten. — Unter den Zeichnern ist wieder Lutz an erster Stelle zu nennen. Mit Recht ist ihm sehr viel Platz eingeräumt worden. Man wandert sich immer wieder, aus welchen verbottenen Eden und trockenen Themen er noch Schönheit mit dünnen Strichen herausholt. Dochow hat große Flächen fast materiallos gestaltet, Edgar John wird immer geschickter. Bei den Karakellen wieder sehr schöne Zeichnungen und wohlgefangene Hubert (Sedenheimer Schloss) und Seandenswerte Strauß und Bräun. In der Vitrine ist Gold durch eine Porzellankunst von Boding und eine Bronze eines eig-

## BILDER VOM TAGE



Das königliche Brautpaar beim Wandern

Die holländische Kronprinzessin Juliana wohnte mit ihrem Verlobten dem Brautpaar in Beaubourg bei. Links der Brautpaar, der in das Vanzer auto bringt. Rechts Kronprinzessin Juliana im Gefährt mit Generalleutnant Koel.



Japanische Wahaufschilder in Shan Hai Kwan  
In Shan Hai Kwan wird, wie an zahlreichen weiteren Wahaufschilder der Wei-Fang-Bahn, neben der japanischen Bezeichnung auch die deutsche angegeben.



Die „Sieger“

Der abendliche Delegationsführer in Gen., Dr. Martin, verläßt zusammen mit dem juristischen Beirat Dr. Leosch nach der für sie glücklich getroffenen Entscheidung des Schlichtungsausschusses. Das Juristenpaar Leosch, dem diese Beilegung bekanntlich zu verdanken ist, hat in rechtlichen Kreisen schwere Misshandlungen erfahren.

Damals wie heute grünen und blühen um Toledo die Oliven und Orangen, Pomoranzen und Marononen. Schmerz Blutstadien laßt auf der Zafra. Hier war der Herd des Aufstandes der Comuneros.

gegen Karl V. Anno 1520—21. Er zerfiel; die Tür unterm Jauderturm blieb verschlossen. Sollte sich heute in den Kämpfen um den Alcazar jene Kellerhöhle wieder geöffnet haben?

nen marigen Kopfes vertreten. Eine neue Künstlerin ist Gertrud Klein, die den Kopf von Dr. Ged recht gut getroffen hat.

So im ganzen, auch mit den Rich. genannten, eine Schau, die ebenso thematisch interessant wie künstlerisch lebenswert ist, nicht zuletzt auch darum, weil man also auch was mitnehmen kann. Dr. Hr.

### Grabbe-Woche in Detmold

Gedächtnisfeier am Grabe des Dichters

Die unter der Schirmherrschaft von Reichsminister Dr. Goebbels stehende Grabbe-Woche in Detmold wurde Samstagvormittag mit einer feierlichen Ehrung des Dichters an seiner letzten Ruhestätte auf dem Friedhof an der Weinbergstraße würdig eingeleitet. Zahlreiche Vertreter der Partei und des Staates sowie der Gliederungen der Bewegung hatten sich dazu eingeladen. Am Grab Grabes und seiner Mutter waren SA und NS aufmarschiert. Hinter dem Grabstein nahmen drei Sturmtruppen der SA Aufstellung. Kurz vor 11 Uhr trat der Generalkommandant der Grabbe-Woche, Reichshofrat Dr. Meyer, mit seiner Begleitung ein. Das Musikkorps des Blücherhorstes Detmold spielte zu Beginn der Feierkunde Musik aus Wagner's „Ahnung“.

Dann nahm der Bürgermeister der Stadt Detmold, Keller, das Wort. Er würdigte den großen Sohn der lippschen Landeshauptstadt als Kämpfer seines Volkes, in dem er oft allein stand. Grabbe sei ein Gipfelmensch gewesen. Gipfelmenschen können nicht sterben. — Darauf wurde eine große Anzahl von Kranzen am Grabe niedergelegt.

Im Auftrag des Präsidenten der Reichskulturkammer, Staatsrat Hans Joch, sprach dann der Vizepräsident der Kulturkammer, Ministerialrat Wismann, Berlin. Er würdigte das Ringen des Dichters, der seiner Zeit voraus fünfzig Entwicklungsvisionen erkannt habe. Die deutsche Gegenwart wisse um seine Leistungen und seinen Wert. Dies Wissen dürfe man nie wieder verlieren lassen. Mit der Gänze Beethovens „Die Himmel rühmen des Ewigen Ehre“ klang die Feierkunde aus.

Anschließend wurde im Musikaal des Lippschen Landesheaters die Grabbe-Gedenkfest-

### Kulturpreis des Gauleiters in Baden

Der Gauleiter und Reichshofrat Robert Wagner hat anlässlich der ersten Kulturwoche der NSDAP, Gau Baden, den

#### Kulturpreis des Gauleiters in Baden

gestiftet. Diese hat die Auszeichnung unseres Gau für kulturelle Leistungen kann an Architekten, Bildhauer, Maler, Schriftsteller, Dichter und Komponisten des Gau Baden verliehen werden. Es werden aber nur solche Werke ausgezeichnet, die aus dem Geiste der nationalsozialistischen Weltanschauung entstanden sind. Der Landeskulturwaller als Vertreter der Reichskulturkammer im Gau Baden und der Gaukulturheileiter als Vertreter der Partei, unterbreiten dem Gauleiter und Reichshofrat Vor schläge zur Verleihung des Preises. Der Gauleiter und Reichshofrat bestimmt hierauf den Preisträger und verleiht jenseits im Rahmen der Kulturwoche der NSDAP des Gau Baden den Preis.

Der Name des Preisträgers im Jahre 1936 — der damit der erste Preisträger ist — wird bei der Eröffnung der Gaukulturwoche am Dienstag, dem 20. September, bekanntgegeben.

lung in Gegenwart des Reichshofratlers und Gauleiters Dr. Meyer und zahlreicher Ehrengäste mit einer Ansprache des Direktors der lippschen Landesbibliothek, Dr. Weigand, eröffnet. Dr. Alfred Bergmann, der Begründer der reichhaltigen Ausstellung, sprach hierauf über die Entstehung und den Aufbau dieser Sammlung.

© Nationaltheater. Heute Montag, 20 Uhr, Die verkaufte Braut, Volkoper von Smetana. Musikalische Leitung: Generalmusikdirektor Glimmerhoff. Regie: Heinrich Köhler-Deffrich. In Weidmanns Oper „Schwanenweiß“, die am Freitag, dem 2. Oktober, im Nationaltheater erhaufgeführt wird, sind beschäftigt: Die Damen Gremmler, Hilger, Anhem, Krüger, Vonderlich, Erna Müller, Irene Biesler, und die Herren Robitz, Dörfling, Schäfer, Schurardt und Tricloff.



