



**MARCHIVUM**

MANNHEIMS ARCHIV  
HAUS DER STADTGESCHICHTE  
UND ERINNERUNG



## **MARCHIVUM Druckschriften digital**

### **Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 144 (1933)**

172 (12.4.1933) Mittagsblatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-373904](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-373904)



und über wirtschaftliche Vereinigungen sowie beim Weg über den Reichswirtschaftsrat ist

Das gesetzliche Monopol bestimmter Arbeitnehmervereinigungen befristet.

Wann die tatsächliche Monopolstellung dieser Gewerkschaftsorganisationen, die sich aus der verschiedenenartigen Auslegung des Begriffes der wirtschaftlichen Vereinigung seitens der Verwaltungsbehörden und des Landesarbeitsgerichts ergeb, aufgehoben werden soll...

Prüfungsvorrichtung vor den Arbeits- und Landesarbeitsgerichten

zu, ohne daß er dazu einer ausdrücklichen Verlesung dieser Bestimmung bedürftig ist...

Der Reichsminister für Volkswirtschaft und Propaganda empfing die Führer der christlichen Gewerkschaften im Reich, die am 11. März 1933...

Abbau der Steuergutscheine

Meldung des Wolffbüros

Berlin, 12. April.

Nach dem Befehl zur Aenderung der Steuergutscheinverordnung vom 7. April 1933 sollen mit Wirkung vom 1. April 1933 die Steuergutscheine für Mehrbedarfsleistungen wegfallen...

Staatsangehörigkeit: Deutscher

Meldung des Wolffbüros

Berlin, 12. April.

Das Reichsministerium wird sich schon bald noch Östern mit der Fragestellung der Staatsangehörigkeitsfrage beschäftigen...

Der Teppich

Erfolgreiche alte Sammlerstücke und neue deutsche Arbeit in der Kunststoffe

Im Rahmen ihres großen Programmes didaktischer Ausstellungen wird die Mannheimer Kunstschule...

Aber auch außerhalb aller Beschränkungen von Alt und Neu, Orient und Occident, Kunstwerk und Gebrauchsgegenstand...

Den lebhaftesten Zweck der Schau offenbart am augenfälligsten der an sich nicht sonderlich

Die Klotter und ihr System

Unerhörter persönlicher Aufwand, aber Hundertmark-Gagen für Schauspieler

Meldung des Wolffbüros

Berlin, 12. April.

In einer Erklärung des preussischen Justizministeriums heißt es u. a.:

Das staatsanwaltliche Ermittlungsverfahren über die Vorgänge im Klotter-Konzern ist nunmehr abgeschlossen...

Diese Stellung haben die Brüder Klotter auf Kosten ihrer Gläubiger zum eigenen Vorteil und zum Schaden der Gesellschaften misbraucht...

Als die Brüder Klotter merkten, daß der Zusammenbruch nahe war, ließen sie sich nach in den Monaten Oktober bis Dezember 1932 unter Befehl der Reichsjustizverwaltung...

Die deutsch-italienischen Besprechungen

Drahtbericht: weiteres röm. Vertreters

Rom, 11. April

Reichsminister Brüning hatte gestern nachmittag eine einseitig unabhängige Unterredung mit Mussolini...

Die Verhandlungen Görings

Wie schon gemeldet, vor allem wegen der Unklarheit, und zwar in bezug auf die Verhandlungen zwischen Deutschland und Italien...

Eine weitere Frage, die geklärt werden soll, besteht in der ersten Zwischenlandung in Deutsch-

wendet werden. Der Rest von 300000 Mark ist größter Wahrscheinlichkeit noch in das Ausland gebracht...

Im Gegenlag dazu befristeten sich die Brüder größter Sparlichkeit bei der Honorierung ihrer Mitarbeiter...

Neue Verhaftungen

Meldung des Wolffbüros

Berlin, 12. April.

In dem Ermittlungsverfahren gegen den General-Landwirtschaftsminister von Dippel und Genossen hat das Amtsgericht in Rastatt...

In Kiel ist der Direktor des Instituts für Wirtschaftswissenschaften für Wirtschaftswissenschaften in Kiel, Prof. Dr. Richard Berger...

land, die von dem italienischen Gesandten, Flug unter Führung Balbo nach Nordamerika vorgenommen werden soll...

Der Parteivorsitzende des Zentrums, Walter Ross, befindet sich ebenfalls in Rom. Sein Aufenthalt in der italienischen Hauptstadt...

Wie wir von zuverlässiger Seite erfahren wird, hat Reichsjustizminister Brüning...

Abgekanzelte von Papen wird heute vormittag vom Papst in Privataudienz empfangen...

Gestern nachmittag traf auf dem deutschen Flugplatz der österreichische Bundeskanzler Dollfuß ein...

Anordnungen in Baden

Telegraphische Meldung

Karlsruhe, 12. April.

Der badische Reichskommissar hat einen besonderen Kommissar für Mittelbaden und Westbaden ernannt...

Die Vertreter der badischen Sparkassen werden vom Reichskommissar zu einer Aussprache eingeladen...

Die Neuwahlen zu der Landwirtschaftskammer unterbleiben. Der Reichskommissar hat den Innenminister ermächtigt...

Die Studentenvereine haben den numerus clausus für jüdische Studierende in einer Eingabe an den Kultusminister gefordert...

Die Deutschnationalen haben als Abgeordnete im badischen Landtag bestimmt...

Wie bekannt, wurde durch eine der ersten Anordnungen der kommunistischen badischen Regierung...

Wie in diesem Zusammenhang bekannt wird, belief sich Memmels Verdienst unter Jugendverleugung von 24 Dienstjahren auf 11844 Mark jährlich...

Professor von Eckardt entlassen

Der frühere Direktor und Leiter des Instituts für Volkswirtschaft an der Universität Heidelberg, Professor von Eckardt...

Seit dem letzten Sommer ist verumrätet man von Professor v. Eckardt, daß er mit Moskauer bolschewistischen und ähnlich gerichteten ausländischen Kreisen enge Beziehungen unterhalte...

Neues Mannheimer Volksblatt

Aufgrund der Veröffentlichung eines Artikel 'Verlesungstexte', die zum Verbot verschiedener Zentralschriften führte...

ed einem wirtschaftlich rentablen Gebrauchsgegenstand von heute zukommen.

Die Werkstätte Gunter u. Söhne (Mannheim) führt an einem Handwebstuhl die Anfertigung solcher Teppiche vor...

Wenn viele Abteilungen auch von den etymologischen Schwierigkeiten des Wortes betroffen sind...

Musik in Berlin

(Von unserem Berliner Mitarbeiter)

Das erste Werk, das die Deutsche Oper seit ihrer Neuordnung brachte, war Verdingung 'Waffen- und Musik'...

gar in den Dialogen und in den Gemälden jedes neue Leben vermitteln, was doch gewiß nicht der Zweck eines zeitgemäßen Theaters sein kann...

Im August 1931 ließ eine Reihe unabhängiger Dirigenten auf dem Gebiet der Opern- und Operetten...

Das Nationaltheater teilt mit: Heute in stattlicher Ausstattung 'Der illyrische Gastwirt' von Wagner...

# Von der Benzinfutsche zum 200 PS 12 Zylinder

## Zur heutigen Eröffnung der Mannheimer Autofchau „Einst und Jetzt“ in den Rhein-Neckar-Hallen

Über den Rhein-Neckar-Hallen knattern die Fische im Frühlingwind und emsiges Gassen ist um und in den Hallen. Die Mannheimer Automobilwoche, in deren Mittelpunkt die Enthüllung des Denkmal für Dr. Carl Benz steht, beginnt. Den Auftakt bildet die Eröffnung einer Automobil-Ausstellung, die den Besuchenden, die nach Mannheim kommen werden, das alte und das moderne Automobil in engster Nachbarschaft, das „Einst und Jetzt“ zeigen will.

Noch muß da und dort letzte Hand an Werk gelegt werden, damit bei der heutigen Eröffnung dieser einzigartigen Schau alles fertig ist. Die letzte Umrast und der Versuch nach Farbe, das gehört zu wohl zu einer Vorbereitungsphase und ist uns Verehrten nichts Ungewohntes. Aber heute fällt es fast gar nicht auf, denn zu Hause ist die Atmosphäre in den letzten Tagen des Osterfestes wegen nicht viel anders — diese keine Unordnung gehört also gewissermaßen in die Ordnung dieser Tage.

Und doch sind wir überrascht, denn die Ausstellung ist viel fertiger am Vorabend der Eröffnung, als man es sonst bei Ausstellungen gewohnt ist. Sie ist sogar wirklich bis auf nur ganz geringe Steinigkeiten „da“.

Und was für eine Ausstellung ist das! Sie wird nicht dem der Denkmalsweiche ein Ereignis für sich sein. Sie ist sicherlich — das kann man nach dem ersten Eindruck getrost behaupten — unter den Ausstellungen eine kleine Sensation.

Mannheim hat hier eine Berliner Automobil-Ausstellung im Kleinen, aber keine schlechtere.

Eine Uebersetzung für uns, wie hervorragend ist die Rhein-Neckar-Hallen für derartige Ausstellungen eignen. Vieles möchte man annehmen, ihr Besucher hätte als Zweckbestimmung die Verwendung für technische Ausstellungen allein vorausgesetzt. Die große Halle bietet ein imponierendes Bild. Sie gibt einen hellen, luftigen Rahmen und läßt, unterstützt von der einfachen, aber geschmackvollen farbigen Holendeckung und dem lebendigen Grün der Pflanzen die Ausstellungsobjekte zur vollen Wirkung kommen. Die guten Verhältnisse ermdelassen bei der von vornherein gegebenen Begrenzung in der Zahl der ausgestellten Typen eine selten schöne Uebersichtlichkeit, so daß jeder Stand für sich und in jedem Stand jede Type unmittelbar zu dem Besucher sprechen kann. So ist, um es vorweg zu nehmen, diese Schau ausstellungstechnisch ein großer Erfolg geworden, ein Eindruck, der nicht aus der Ausstellungstechnik behauptet werden darf. Dieser Erfolg sollte dazu ermutigen, in künftigen oder längeren Abständen ähnliche Veranstaltungen in der Rhein-Neckar-Halle durchzuführen. Ein Gedanke, der übrigens schon bereits von verschiedenen Veranhaltern ventiliert wurde.

Doch bleiben wir in der Ordnung der Dinge. Der in dem Seitenbau untergebrachten historischen Schau mit ihren 72 Holzfiguren gebührt zunächst der Vorrang. Wer legend sich für die Entwicklung des modernen Verkehrsmittels interessiert — und wer tut das heute nicht? — sei es technisch oder kulturgeschichtlich oder beides zusammen, der wird diese informative Uebersicht zuerst betrachten müssen. Hier wird ein

### Uebersicht der Entwicklung des Kraftwagens

sehen, der an Bedeutung nicht zu wünschen übrig läßt. Mannheim hat damit eine Ausstellung in seinen Mauern, wie sie wohl auf lange Zeit in dieser Vollständigkeit nur einmalig zu sehen sein wird, ein Museum auf Zeit, um das und manche Stadt beneiden werden. 72 Veteranen des Kraftwagenbaus bieten einen fast lückenlosen Uebersicht über das Werden und Wachsen eines Verkehrsmittels, das unjenseit Zeit seinen Stempel aufdrückt.

Wir treten selbstverständlich in diese eigenartige Ausstellung des allumfassenden Verkehrsmitteis mit einer gewissen Schon. Die Erinnerung an Carl Benz, das Wissen um seine Kämpfe, um die Hemmnungen und Widerstände, die er überwinden mußte, um seine Verdienste, die er sich um die Entwicklung des Kraftfahrwesens und um die Stadt Mannheim erworben, die sahnen uns, auch wenn die

Objekte nur tote Dinge sind, mit einer besonderen Achtung gegenüberstehen. Es ist nicht das große Bewundern in uns, das wir Jünger der Neuzeit sonst immer so überlegen verspüren, wenn wir mit Uralters Handra in Berührung kommen. Diese Führerwerke ohne Pferd, diese Ruffen mit ihren hohen Aufbauten, die relative Primitivität der Wagen spricht uns anders, ganz anders an. Wohl nimmt das Auge die ähneren, oftmals grotesken Formen auf, wohl bemerkt man, daß so manches fehlt, was uns heute unentbehrlich dünken mag. Aber wir sehen auch die klaren technischen Grund-

Es ist unmöglich, auf die Wagen im einzelnen näher einzugehen. Der persönliche Eindruck — den ja viele durch den historischen Corso sich erwerben können, an dem einschließlich der Veteranen insgesamt 120 Holzfigure teilnehmen — ist stärker, als es die beste Beschreibung vermag. Der Weg durch die historische Abteilung führt von dem Traisichen Holzfahrrad über das Niedrigweitzrad mit eingebautem 1 PS Daimler-Zylinder — das erste Motorrad der Welt (Jahres 1885) — über den Benz-Viktoriawagen, über die ersten Lastwagen bis zu den großen Rennwagen, mit

### Wagen, die am historischen Corso teilnehmen



züge dieser Wagenkonstruktionen, die bis in die Neuzeit überdauern und wir wundern uns nicht mehr, sondern die Achtung vor der Jugendlichkeit ihrer Erbauer schlägt und in Mann. Sie wird noch größer, wenn man feststellen muß, daß das, was wir in den letzten Jahren und Monaten als letzten Schrei glaubten bewundern zu müssen, schon als Grundbestandteil oder mehr in den Konstruktionen der ersten Wagen vorhanden ist.

Wenn man dann noch mit den alten Mitarbeiter und Mitkämpfern des „Auto-Benz“ durch diese Schau gehen darf,

wenn Fritz Erle, der lebendige Führer des ersten Dreiradfahrers der Welt, Fritz Held, und berichten, wie und warum dies so und dann anders wurde, welche Schwierigkeiten es zu überwinden galt, um Schritt für Schritt die Konstruktionen so zu verbessern, damit das Auto nicht nur eine Spielerei, sondern ein unentbehrliches Verkehrsmittel werden konnte, dann verfährt man etwas von dem Pioniergeist, der die Anfänge des Automobils und des Automobilismus beherrschte und beherrschen mußte. Deshalb aber wurde und diese Schau zu einem einwandvollen Erlebnis. Ein Erlebnis, das hoffentlich nicht nur den erwachsenen Mannheimer Bürger, sondern möglichst ganz umfassend der gesamten Mannheimer Jugend anteil wird.

denen die deutsche Automobilindustrie 1928 und 1924 so große Triumphe feiern konnte. Adler, Opel, R.W., Simmer, Bosch, Kesselbörger (Tatra), Brenndor, Mauser, Humper, Phänomen (der erste luftgekühlte Motor 1900), Lux, Wanderer, Grät und Ertis (der erste Schwimradwagen 1886), Cadillac, Garden-Bepolet und Dion-Bouton, sie alle sind vertreten, wie auch die Motorräder von 1888 (Gildebrand-Pfeilmüller) bis zur raffiniertesten Konstruktion des Jahres 1928 zu sehen sind.

Bedenklich, sehr bedauerlich ist es, daß sich das Deutsche Museum in Wiesbaden nicht dazu entschließen konnte, den Mannheimern zu geben, was ihnen eigentlich gebührt, den

### ersten Benzwagen

So ist die historische Schau fast lückenlos, aber die Reizquelle fehlt. Der erste Wagen der Welt, der zum erstenmal in Mannheims Straßen lief, ist nicht ausgestellt, weil er dem Deutschen Museum zu kostbar ist. Wir können und würdigen den Wert dieses Wagens voll und ganz. Aber gerade darum müssen wir unserer Bewunderung darüber Ausdruck geben, daß bei einem solchen Anlaß, wo keinem Erfinder die letzte und größte Ehrung zuteil wird, das erste Produkt dieses genialen Mannes zu kostbar sein sollte, um nicht auch in die Reihe der Veteranen eingegliedert werden zu können. Bedauerlich, höchst bedauerlich!

Einige Schritte von der historischen Schau entfernt — vorher kommt man noch an dem ersten Daimler-Benzinfraktenwagen vorbei, der vielleicht am stärksten altväterlich wirkt — breiten sich in der großen Halle die Nachfahren jener ersten Wagen aus. Wie selbstbewußt und aufgeregt, wie zweckbetont und zweckgeformt demonstriert sich dieses Jetzt gegenüber dem Einst. Der Weg vom Venthebel zum modernen Ventrod mit Gangschaltung, vom Kettenantrieb bis zur modernen Schwingachse, vom 1 PS bis zum 200 PS 12-Zylinder, welsch solchmaliger Unterchied, welsch beispiellose Entwicklung. Und doch — wir sagten es schon —, so imponierend diese Schau ist, so stolz wir auf die Leistungen der modernen Automobiltechnik, auf die überragende Demonstration deutscher Qualität, deutscher Verarbeit sind, die Hochachtung vor den ersten Automobilkonstruktionen und die Leistungen ihrer Mitarbeiter wird deshalb nicht geringer.

Wir können es und verfolgen, auf die einzelnen Typen näher einzugehen, denn mehrere Peter wurden anlässlich der Berliner Automobil-Ausstellung von unserem sachkundigen Mitarbeiter Doerschlag schon eingehend über die Fortschritte auf technischem und kommerziellem Gebiete unterrichtet. Ob wir nun beim Stand von Adler anfragen, zur Automobil- und Daimler-Benz, zu Opel gehen, ob wir R.W., Phänomen, Röh, Brenndor, R.W., Danomag oder Maybach besuchen oder Ständer, es bleibt sich gleich.

aus allen Ständen bräuh das hohe Lied deutscher Arbeit, deutscher Technik, deutscher Fähigkeit, deutschen Fortschrittes und deutscher Ueberlegenheit.

Bei den Personenwagen wie auch bei der im Vorhof aufgestellten imponierenden Schau deutscher Lastwagen springt zunächst ins Auge, daß die deutsche Automobilindustrie ihre alte Weltgeltung wieder erlangen hat, daß sie wieder in Führung liegt.

Wir sind überzeugt, daß diese Automobil-Ausstellung einem Interesse und einer Sachverständigen begegnen wird, wie es für eine Stadt, in der das erste Auto zur Welt kam und die so eng mit der Entwicklung des Automobils verknüpft ist, selbstverständlich ist. Vom Traisichen Fahrrad zum 200 PS 12 Zylinder-Stromlinien-Lastwagen, das zu sehen ist schon etwas, was aber auch den kraftfesteren Rittschmittler jenseit wird.

### 30 Jahre Hofengarten

Hofengarten, hohe Säulenhalle, Mannheims Ruhetempel, Stolz und Bier, Ost erweckt du, wenn ich zu dir walle, Bilder der Erinnerung in mir.

Große Säulen stehn vor meinen Augen, Alte wieder klingen mir im Ohr, Und verjähnte Feiertagstänzen tauchen Wieder ins Gedächtnis mir empor.

Doch mein Geist schweift auch in ferne Zeiten, Da kein Hund auf deinem Grund noch haud; Rosen, welche jatten Duft verbreiten, Sey ich blühen hier im Gartenland.

Hofengarten, nach dem Ort geheßen, Wo ich Herz mit Herz verbunden hat, Du vereint und, Lieb und Treu' zu preisen, Jetzt und immerdar an dieser Statt.

Stolzer Gott, am Tage deiner Weihe, Sei auch deines Namens Sinn gehacht; Hofengarten, blühe und gedeihe! Sei dir heut als Glückwunsch dargebracht.

\* Behördenvertefe mit dem Saargebiet. Es besteht Anlaß, erneut auf die Notwendigkeit einer genaueren Beachtung des Erlasses vom 8. April 1927 hinzuweisen. Diermoch sind alle an die Behörden des Saargebietes zu richtenden amtlichen Schreiben anzuhandeln durch den Herrn Oberpräsidenten der Rheinprovinz als Reichskommissar für die Uebersetzung des Saargebietes in Rodden (Streifenamt, 5) zu leiten.

# Elegant ist nur der Schuh,

## der nicht bloß neu schön aussieht, sondern auch im Gebrauch schön bleibt!

deshalb

# SALAMANDER-MODELLE SALAMANDER-QUALITÄT

O 5, 9-11 Enge Planken

Mannheim

J 1, 5 Breitestr.













## Drei Badener kämpfen mit dem weißen Tod

Sturmtage in der Bernina — Sechs Tage fast ohne Nahrung in der Schutzhütte eingeschlossen

Die drei Stürmer, die Expeditionsleiter Hergold, Hartmann, die Expeditionsleiter Hergold, Hartmann, die Expeditionsleiter Hergold, Hartmann...

Ein herrlicher Urlaub im Engadin steht dem Ende entgegen. Nur noch 8 Tage sind zu vergehen und dann soll es wieder ins Tessin gehen.

So gehen wir drei, Helmuth, Wreil und ich am Donnerstag, den 10. März, hinauf. Von Morteratsch, der 2. Station nach Pontresina, an der Strecke Pontresina-Tirano (Stollen) gelegen, geht es über den Morteratscher See 2 Stunden zur Spöckalm. Dann geht es weiter hinauf, eine große Steigung, vorbei an fließenden Quellen, 6 Stunden Weg zur Marco-Rosa-Hütte.

Am Morgen, ein Blick auf die Hütte, das Wetter ist klar, auch die Gletscher an die Höhe, und dann geht's hinauf.

Es wird langsam immer heißer; merklich geht es über Mira, dann Eis und Fels und wieder Eis — ein Stück Grau, und wir stehen auf dem „Spöck“, dem Berggipfel der Bernina.

Ziel unten sehen wir 5 schwarze Punkte, die langsam höher steigen. Es ist wohl eine Führerpartei, die sich dem Crasta-Gletscher nähert.

Neben Italen liegt schon seit Tagen eine dicke Wolkenwand, ganz ruhig und friedlich, als ob sie immer da sein müßte. Um uns fliegen ein paar Schneefinken und der Wind ist kurz. Er wird langsam immer härter, so sehr, daß es für uns unmöglich wird, das letzte Stück scharfen Grat bis zum Gipfel weiter zu gehen. Wir sitzen hinüber, es trennt uns nur noch ein kleines Stück, wir überlegen und wagen es, ob es nicht doch möglich sei.

Schon haben wir wieder die Stier an den Hängen und Wreil kommandiert als letzte am Ziel: Achtung, Wagen nach links, schräg fahren! So geht es die obere Mulde hinunter, und nach und nach auf der Gletscherbrücke. Das Wetter ist noch gut und wir gewinnen langsam immer mehr an Höhe.

Eine Orientierung trotz Geländes guter Lokalkenntnis wird immer mehr zur Unmöglichkeit.

Was tun? Ist es überhaupt noch möglich, durch diese schwierigen Gletscherbrüche hinunter zu kommen? Oder müssen wir umkehren und wieder zur Marco-Rosa-Hütte zurück? Das Wetter wird immer schlimmer, weitergehen ist unmöglich.

Am letzten Abend müssen wir versuchen, noch vor Nacht wieder die Marco-Rosa-Hütte zu erreichen. Es kommt nun ein Teil schwerer Arbeit, eine Stelle geht es langsam wieder hinauf, oft müssen wir absteigen, da schon alles Nieselregel ist und wir infolge der schon abgeführten Konten unserer Stier immer absteigen. Der Wind weht uns harte Schneeflocken ins Gesicht und die Hände werden langsam feil, aber es geht immer noch. Doch je höher wir kommen, je mehr wir uns dem Crasta-Gletscher nähern, desto mühsamer und langsamer geht es, bis wir überhaupt nicht mehr weiter kommen, da uns der Sturm mit unheimlicher Kraft entgegenbricht. Unsere Hände sind schon vor Kälte gelähmt und können nur noch solche die Stöße halten. Bald wird es uns zur arbeitsamen Gewißheit, daß nur noch eines übrig bleibt: Sprung im Felten bei W. Osd. Kälte, ausgereicht dem Wissen eines furchtbaren Schneesturmes. Zum Glück haben wir einen Jährtod bei uns — eine Wasser- und Wind undurchlässige Hülle aus Weidengewebe — ohne ihn wären wir verunglückt dem Gefrierstod preisgegeben gewesen. Wir graben uns mit dem Stier ein kleines Schneehoh und beschützen so als Unterlage. Schon liegen wir einigmaßen getrocknet, vor dem ersten Sturm gestürzt unter unserer Hülle. Wir legen zusammengekauert da, den Kopf und die Beine angedrückt und hören nur den furchtbaren Sturm um uns toben.

Der Himmel hat alle Regier gesungen, und wir fühlen immer mehr, wie schwach doch der Mensch ist. Schon verschiedene Male hat uns der Wind in unser „Haus“ gestrichen und von Zeit zu Zeit versuchte er mit aller Gewalt uns in die Tiefe zu schleudern. Es ist noch und kalt! Helmut verlorframpffast, das größte Loch mit dem Hauptknochens zu halten und doch immer wieder in klager Zeit Arme und Beine von Wreil, die gerade darunter liegt, mit Schnee bedeckt. Aber wir werden trotz allem nicht mutlos. Auch diese Nacht wird

geschmeckt. Und dann finden wir noch etwas Aunbhöngig, der für uns in diesem Augenblick die größte Delikatesse bedeutet.

Gegen 14 Uhr läßt der Sturm etwas nach, und um 6 Uhr versuchen wir weiter zu kommen. Als wir aufstehen wollen, können wir uns kaum mehr richtig auf den Hängen halten. Über ein paar Anhebungen, langsam und vorsichtig, denn die Stiefel sind bereits fast gefroren, daß wir uns nur sehr schwer bewegen können. Nur schnell die Stier angedrückt; aber halt, wo sind sie denn? Wir hatten sie und als

## Ein Bergsteiger-Film mit dem Matterhorn-Bezwinger Schmid



Schwieriger Aufstieg

Links: Franz Schmid, der mit seinem Bruder Toni zum erstenmal die Nordwand des Matterhorns bezwang und der mit einer goldenen Sonnentafel auf der letzten großen Klimaplatz steht; rechts: Schmid

vorüber gehen und wir wissen so von anderen Bergsteigern, die auch hinaufsteigen wollten. Doch schließlich werden die Stunden zur Qual, ein tiefer Seufzer: Nur einmal eine andere Steigung, sie kann nicht mehr so flachbetreten — und doch muß es gehen. Sonst wird der Sturm nur alle paar Minuten durch die gegenseitige Aufmunterung unterbrochen: „Pfeife!“, „Pfeife!“ „Pfeife, geh, mit schloß“, „Pfeife“, „Ja“.

Die Kälte beträgt 15-17 Grad und nur ein einziger Augenblick Schlaf birgt die große Gefahr des Erfrierens in sich.

Das wissen wir, Jim Gend, im Wagen, ich überall bekommen wir Krämpfe wohl durch die hundelange Zwangslagerung, verändern mit dieser grimmigen Kälte. Doch das ist ja alles nicht so schlimm, wenn nur in der Ferne der Sturm nachläßt, daß wir weiter gehen können. Inzwischen greife ich in meine Hosentasche, ich finde dort für Jeden ein Stückchen Zucker — wie herrlich! So gut hat noch nie ein Stück Zucker

Auf dem Gipfel  
Links: Franz Schmid, der mit seinem Bruder Toni zum erstenmal die Nordwand des Matterhorns bezwang und der mit einer goldenen Sonnentafel auf der letzten großen Klimaplatz steht; rechts: Schmid

ich hingelenkt und legt ich um und alles weißt Dir wissen mit dem Fickel nachgeben. Es ist ein kritischer Moment, nämlich der kritische in den ganzen Tagen. Noch halb unter dem Nachdruck von den letzten 12 Stunden vollkommen durchfahren, verläßt Helmut mit dem Fickel die Stier auszugeben, die durch den Schneefall in der Nacht 80 Zentimeter zugenommen waren.

## Wettfahrt mit dem „Fliegenden Hamburger“

Zwei bekannte Badener Automobilisten, E. Frankl — der Sieger im Sommering-Rennen — und G. Lehmann haben auf der schwierigen Strecke Berlin-Hamburg ein automobilistisches Ausdauerrennen vollbracht, das in der Geschichte des deutschen Automobilsports bisher einzigartig dasteht. Mit ihrem Mercedes W 22, unternahmen die beiden Herren eine Rekordfahrt auf der 12-stündigen langen Strecke Staaken-Hamburg, bei der sie die Fahrzeit des schnellsten Autos der Welt, des „Fliegenden Hamburgers“, noch ganz erheblich unterbieten konnten. Die beiden Automobilisten legten die gesamte Strecke in nur 2 Stunden 2 Minuten und 10 Sekunden zurück, und waren somit nicht nur um rund 27 Minuten schneller als der „Flieger“, sondern über-

boten damit die Geschwindigkeit des „Fliegenden Hamburgers“ auf der gleichen Strecke bedeutend.

Sonntag vormittag 9 Uhr auf der Hamburger Chaussee in Staaken. Die große Bevölkerung leuchtete aus dem Morgenlicht heraus, die sonst so leichte Straße ist nun völlig menschenleer. Um den weißen Mercedes und seine beiden Insassen haben sich lediglich die Teilnehmer und ein paar Freunde und Berichterstatter versammelt. Noch einmal wird von Routenwart der Motor überprüft, werden die Benzintank mit dem nötigen Brennstoff für diese Rekordfahrt aufgefüllt. W 22 und Motorhaube der W 22 haben die fast 200 Kilometer lange Strecke abgefahren; an unüberwindlichen Stellen wurden Feldtelefonate gelegt und an einzelnen Punkten stehen die kritischen Teilnehmer mit der Stoppsäule in der



Die „Europa“ unter der neuen Handelsflagge  
Die neue deutsche Handelsflagge Schwarz-Weiß-Blau am 12. April, die seit dem 1. April der „Europa“ gemäß dem Abkommen der Brüssel-Verträge gelte wurde.

Dank, um das Ergebnis sofort an die beiden kritischen Teilnehmer in Staaken und Hamburg zu übermitteln.

Die beiden Automobilisten sind guten Mutes, trotzdem sie sich der Schwierigkeit ihres Ausdauerrenns voll bewußt sind.

Während der Trainingsfahrten in den verflochtenen 8 Tagen waren die gekosteten Ergebnisse so befriedigend, daß sie heute mit einem Willigen den Wettfahrt rechnen können.

Inzwischen sind von den einzelnen Streckenabschnitten die telefonischen Meldungen eingetroffen, daß die Abfahrrungen auf der ganzen Linie durchgeföhrt wurden. Langsam rücken die Wagen vor. Nur noch ein mäßiger Händel von ein „Hals- und Beinbruch“, ein Ausweichen der Autoinsassen und schon gibt Oberbefehlshaber und Major a. D. E. R. Hart von W 22 das Ja-Nein zum Start.

Der weiße Mercedes bracht los. Schon in kurzer Entfernung stellt der Kompressor auf und bangt auf der Wagen auf der Chaussee und einhundert in wenigen Sekunden in Richtung Hamburg.

Am Ziel in Hamburg laufen fortwährend neue Meldungen ein. Die einzelnen bewandten Straßenverzweigungen hat der Wagen teilweise mit 180-190 km-Geschwindigkeit passiert. Der Sieg scheint sicher, wenn nicht die außerordentlich schnelle Strecke, wenn nicht Umleitungen oder eine panne noch in letzter Minute die tollkühnen Fahrer um ihren Erfolg bringen.

7 Uhr 40 Minuten. Nur noch wenige Minuten, dann muß der weiße Wagen aufhören; ungehalten blickt alles auf die Landstraße hinauf. Da endlich



Frankl (rechts) und Günther Lehmann

erscheint in der Ferne ein winziger Punkt, der sich mit phantastischer Geschwindigkeit nähert.

7 Uhr 47 Minuten. Nun bracht der Wagen heran, am Ziel umschloß vom Jubel der Kameraden. Die Wettfahrt ist gelungen, in 2 Stunden und 21 Minuten hat der Mercedes den schnellsten und der Welt, den „Fliegenden Hamburgers“, geschlagen. Das Automobil hat den Sieg über seinen großen Konkurrenten durch einen fasten Ausdauerrennen ungetragen.

## Ein neuer Kisten-Versuch mißglückt



Der Ingenieur Gerhard Jucker vor dem unglücklichen Start seiner drei Meter langen Aluminium-Kiste.

Die nach einem längeren Flug an den Ausgange des gerollten Kiste. In Wirklichkeit überfliegt die Kiste aber nach ganz kurzer Zeit und bricht in Schutt und Asche. Der Konstrukteur wird schon in Kürze durch neue Versuche die Brauchbarkeit seiner Idee beweisen.

## „Lieber die Fremdenlegion, als das chinesische Meer!“

Der einarmige General Suttou, der als erster Offizier der Fremdenlegion auf dem chinesisch-japanischen Kriegsschauplatz war, hat in der letzten Zeit eine Unmenge Zuschriften von jungen Amerikanern erhalten, die sich den chinesischen Truppen anschließen wollen. Der Bericht, den er davon den letzten Tagen gegeben hat, ist aber wenig ermutigend. Er hat bei den Chinesen ein böses Gelingen nur nicht erwünscht, und zweitens — meint General Suttou, werden die jungen Männer eine furchtbare Enttäuschung erleben. Die Fremden wurden nur an unfähigste Postionen geschickt, und ihnen wurde das die Schuld für die unermesslichen Niederlagen gegeben werden. Außerdem werden sie sich an die Bewilligung gewöhnen müssen.

Die chinesischen Truppen erhalten nicht, als die Fremden und deren Helfer. Stünden kurzer Zeit würden sie alle an der Spitze erkant. Von der 5000 Mann, die sich vor 6 Jahren der chinesische Scharnier-Armee anschließen, seien nur noch einige hundert am Leben, und auch diese seien durchweg krank oder verkrüppelt, dabei sie alle verlassen werden müßten. Einen Zehntel davon gibt es in der obersten Linie überhaupt nicht. Es wird hinten in der Gruppe finden sich einige Bombardiere. Wenn ein Bombardier eine kleine Lieferung hat, dann ist er verunglückt verloren. Was dem er aller Reichthümlichkeit beraubt ist, muß er eben verdrucken. Suttou schließt mit den Worten: „Lieber die französische Fremdenlegion, als das chinesische Meer!“



