Zeno-Zeitung

Rheder Volkszeitung
Generalanzeiger für Bocholt
Anholter und Isselburger Zeitung.

65. Jahrgang
Postverlagsort: Bocholt.
Postversandort: Dortmund

Volksblatt
für Bocholt und den Kreis Borken

Bezugspreis: Abgeholt von der Geschäftsstelle 45 Pfg. wöchentlich. Durch Boten gebracht 2,20 Mk. monatlich, einschließlich 25 Pfg. Botenlohn. Durch die Post einschließlich 42 Pfg. Bestellgeld 2,52 Mk. — Anzeigen-Sammelpreis für sämtliche Zeno-Zeitungen 10 Pfg. bei 22 Millimeter Breite. Anzeigen im Textteil (81 Millimeter Breite) 80 Pfg. je Millimeter (Preisliste Nr. 5, gültig vom 15. 2. 35).
Hauptgeschäftsstelle Bocholt: Realschulstraße 14, Fernsprecher 3054. Annahmestellen für Anzeigen und Ausgabe von Zeitungen: Bocholt, Dinxperloer Straße 55 (L. Florack), Burloer Weg 2 (G. Rötten), Schwanenstraße 2 (B. Unland), Sachsenstraße 69 (H. Nakotte), Tenkingstraße 14 (K. Quirmbach), Gneisenaustraße 35 (H. Querbach), Potsdamstraße 2 (W. Hoves). — Geschäftsstelle Rhede: Deichstraße 28, Fernsprecher Amt Rhede 79.

Nummer 138 | Montag, den 20. Mai 1935 | Jahrgang 1935

Der Führer eröffnet die erste Reichsautobahn.

Die Geburtsstunde eines Wunderwerkes deutscher Willens- und Schaffenskraft. – 600000 Menschen an der Strecke Frankfurt–Darmstadt. – Die erste denkwürdige Fahrt. – Bedeutsame Ansprachen.

Der historische Staatsakt.

DNB Frankfurt-Main, 19. Mai.

Der 19. Mai 1935 wird als der Geburtstag der Reichsautobahnen in der deutschen Geschichte fortleben. Als der Führer am 23. September 1933 am Ufer des Main bei Frankfurt die erste Schaufel Sand hob, da tat er es mit den Worten „Und ehe wieder Jahre vergehen, soll ein Riesenwerk zeugen von unserem Dienst, unserem Fleiß, unserer Fähigkeit und unserer Entschlußkraft." Heute, nach nicht viel mehr denn eineinhalb Jahren ist das erste Teilstück dieses Riesenwerkes vollendet — ein Kunstwerk vollkommener Schönheit, das sich harmonisch in ein Stück herrlicher deutscher Landschaft einfügt. Und wie der Führer an jenem 23. September inmitten deutscher Arbeiter, die bis dahin das Joch der Arbeitslosigkeit zu tragen hatten, als erster den Spaten in die Hand nahm, so hat er auch heute das über die Autobahnen gespannte Band zerrissen und damit das erste Stück der Reichsautobahnen dem Verkehr übergeben.

Der Aufmarsch der Hunderttausende.

Das ganze Rheingebiet stand seit Tagen im Zeichen dieses historischen Ereignisses. Als bekannt wurde, daß der Führer selbst die Eröffnung der Autobahn vornehmen würde, bemächtigte sich der Bevölkerung eine freudige Erregung. In Frankfurt-Main, in Darmstadt und in all den kleinen Städten und Dörfern zu beiden Seiten der Autobahnstrecke wurde Haus für Haus mit Fahnen geschmückt. Sonntag früh glich die ganze bewohnte Umgebung der Eröffnungsstrecke einem einzigen Flaggenmeer. Ununterbrochen rollten Sonderzüge, im ganzen 68, in den kleinen Bahnhöfen im Frankfurter Stadtwald und entlang der Autobahnstrecke an, und brachten Zehntausende von Volksgenossen, die Zeuge des denkwürdigen Eröffnungsaktes sein wollten. Schon gegen 10 Uhr hatte sich zu beiden Seiten der Strecke von Frankfurt bis Darmstadt eine lückenlose Menschenmauer gebildet, die trotz der kühlen und regendrohenden Witterung geduldig des Augenblicks harrte, da der Führer an der Spitze von mehr denn 5000 Arbeitern die Strecke befahren würde. Gewaltig wie der Aufmarsch der Hunderttausende war auch der motorisierte Aufmarsch, dessen Organisation in den Händen von NSKK-Oberführer Prinz von Hessen unter der Oberleitung von Korpsführer Hühnlein lag. Eine unübersehbare Zahl von Fahrzeugen des NSKK, des DDAC und der deutschen Autoindustrie, dazu 175 Lastkraftwagen mit den 5500 Arbeitern der Eröffnungsstrecke fahren in musterhafter Ordnung aus allen Richtungen der Eröffnungsstrecke zu.

An der Eröffnungsstelle.

Am Kilometer 0,1, wo die Strecke von Frankfurt her in die Autobahn einmündet, mitten im schönsten Teil des Frankfurter Stadtwaldes, künden zahlreiche Fahnen von hohen Masten, daß hier der Staatsakt vor sich geht. An der Rednertribüne versammeln sich die Ehrengäste. Man sieht die Reichsminister Dr. Frank und Eltz von Rübenach, Stabschef Lutze, die Reichsleiter Bormann und Fiehler, General Daluege, die Gauleiter Bürckel und Wagner, die Staatssekretäre Körner vom preußischen Staatsministerium, König vom Reichsverkehrsministerium und Ohnesorge vom Reichspostministerium, den Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Dorpmüller, den stellvertretenden Generaldirektor Kleinmann, Direktor Rudolphi von der Direktion der Reichsautobahn, den Hamburger Bürgermeister Krogmann und als Vertreter der obersten Gauleitung der Strecke Frankfurt-Darmstadt Direktor Puckel. Unmittelbar vor der Rednertribüne sind die Lastkraftwagen mit den 5500 Arbeitern aufgefahren. Anschließend haben die Fahrzeuge des NSKK und DDAC und der Autoindustrie Aufstellung genommen. 20 000 Angehörige der Parteigliederungen Frankfurts füllen die seitlichen Ausbuchtungen des weiten Platzes.

Die Ankunft des Führers.

Auf dem Frankfurter Flugplatz herrschte schon früh ein starker Zustrom von Volksgenossen. Zur Begrüßung des Führers hatten sich eingefunden Gauleiter und Reichsstatthalter in Hessen, Sprenger, Korpsführer Hühnlein, die SS-Obergruppenführer Dietrich und Weitzel, der Kommandeur des Wehrkreiskommandos, General Dollmann, der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, der Oberpräsident der Provinz Hessen-Nassau, Prinz Philipp von Hessen. Zunächst trafen in Sonderflugzeugen der Chef des Stabes Lutze sowie die Reichsminister Dr. Frick und von Blomberg ein.

Um 11,42 Uhr kündigte Sirenengeheul die Ankunft des Flugzeuges des Führers an. In der Begleitung des Führers, der als erster dem Flugzeug entstieg, befanden sich die Reichsminister Dr. Goebbels und Dr. Schacht, Reichspressechef Dr. Dietrich sowie die persönlichen Adjutanten des Führers. Unter stürmischen Heilrufen bestieg der Führer, nachdem ihm von Kindern Blumen überreicht worden waren, den Wagen. Die Fahrt durch die Stadt erfolgte unter unbeschreiblichem Jubel der Bevölkerung. Auf dem viele Kilometer langen Weg hatten PO, SA, SS, HJ, DAF, Schulen usw. Aufstellung genommen. In seinem Wagen stehend, immer wieder den Arm zum Deutschen Gruß erhebend, wurde der Führer von einem kaum noch steigerungsfähigen Begeisterungssturm begrüßt, bis sein Wagen die Einmündung zur Reichsautobahn erreichte.

Die Eröffnungsfeier.

Als der Führer auf dem Eröffnungsplatz eintraf, trat die Sonne aus den Wolken hervor und verwischte die Spuren, die ein kurz vorher niedergegangener Hagelschauer hinterlassen hatte. Unter den Klängen des Badenweiler Marsches bestieg der Führer die Rednertribüne, während sich der Jubel der Massen fortpflanzte entlang der ganzen Autobahnstrecke, wo die Hunderttausende durch Vermittlung von über 80 Lautsprechern die Feierstunde miterlebten.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt,

trat an den Führer heran und führte aus:

Mein Führer! Vor 20 Monaten haben Sie am Anfang der jetzt fertiggestellten Strecke am Mai-Ufer bei Frankfurt mit dem Spaten in der Hand den Befehl gegeben, die Bauarbeiten für das modernste Straßennetz der Welt in Angriff zu nehmen.

In stiller und zäher Arbeit sind 20 Monate vergangen. Aus jenen 700 Arbeitern, die nach jahrelanger Arbeitslosigkeit am 23. September 1933 hinter Ihnen zur Arbeit angetreten sind, sind 250 000 geworden, die direkt und indirekt beim Bau der Reichsautobahnen beschäftigt sind. Mit rund 4000 Beamten und Angestellten hat die Gesellschaft „Reichsautobahnen" die Bauarbeiten auf einer Gesamtlänge von 1500 Kilometer in Angriff genommen.

Die Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen hat nahezu für das Gesamtnetz von rund 7000 Kilometer die generellen Pläne fertiggestellt. Die gesamte deutsche Bauindustrie ist mit über 1000 Unternehmungen beim Bau der Reichsautobahnen beschäftigt. Mit einer bisher geleisteten Erdbewegung von insgesamt 60 Millionen Kubikmeter sind durch Ihren Willen nicht nur bildlich, sondern wörtlich, Berge versetzt worden.

Ich melde die Fertigstellung der ersten Teilstrecke zwischen Frankfurt und Darmstadt.

Ich melde zur Verkehrsübergabe in sechs Wochen die zweite Teilstrecke bei München.

Insgesamt werden rund 400 Kilometer im Laufe dieses Jahres an zehn Stellen des Reiches fertig.

Wir haben uns bemüht, bei diesem großen Werk der Technik, das schon heute die Ehre hat, die Straßen Adolf Hitlers zu heißen, nicht nur den rein technischen Zweck zu erfüllen, sondern dem Werke auch in der Form die Vollendung zu geben, zu der Ihr Name verpflichtet. Diese Straßen dienen nicht nur dem Verkehr, sie dienen auch der Erschließung unseres herrlichen Vaterlandes. Mit den Reichsautobahnen soll auch die Technik einen Ausdruck finden, der dem Geiste und der Gesinnung der nationalsozialistischen Bewegung entspricht.

Zur ersten Fahrt über die Strecke sind heute alle angetreten, die daran mitgearbeitet haben. 4000 Arbeiter sollen nach Ihnen als erste über die Strecke fahren.

Bei kargem Lohn und oft bei schlechtem Wetter haben sie hier einen Kubikmeter Boden nach dem anderen geschaufelt. Jeder Einzelne von ihnen nimmt heute über den materiellen Lohn hinaus die Ehre und die Erinnerung mit nach Hause: Auch ich habe mitgearbeitet an den Straßen Adolf Hitlers, und der Führer kam selbst und hat meine Arbeit abgenommen.

Unter den Arbeitern stehen auch die Angehörigen jener vier Arbeitskameraden, die beim Bau an dieser Strecke tödlich verunglückt sind. Sie haben ihr Leben gelassen auf ihrem Arbeitsplatz, wie der Soldat im Felde auf seinem Posten.

Wir gedenken ehrend dieser Gefallenen der Arbeit.

Angetreten ist ferner die Gesellschaft Reichsautobahnen mit ihrer Direktion und mit sämtlichen obersten Bauleitungen aus dem Reichsgebiet und mit Abordnungen der Arbeiter aus dem ganzen Reiche. Dieser erste Erfolg der fertigen Strecke ist die befriedigendste Anerkennung der unermüdlichen Arbeit aller Stellen der Gesellschaft.

Angetreten ist ferner die Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen, die deutsche Industrie und alle, die sonst noch bei diesem Werke mitgewirkt haben.

Neben diesen Helfern beim Bau warten auf die Freigabe der Strecke die künftigen Benutzer der Straße. Der gewerblicher Güterverkehr, die Pioniere des Straftverkehrs auf der Straße, stehen mit ihren Fahrzeugen neben der Reichsbahn, dem jüngsten Benutzer der Landstraße. Das NSKK und der DDAC sind mit je einer Einheit angetreten, und mit ganz besonderer Begeisterung ist als guter Kamerad des Straßenbauers die Automobilindustrie gekommen, die mit 300 Fahrzeugen ihre Bereitschaft für die Straßen zum Ausdruck bringt.

Und außer all diesen, die hier zur ersten Fahrt angetreten sind, steht das deutsche Volk an der Strecke rechts und links. Und wer nicht hier nach Frankfurt kommen konnte, nimmt zu Hause Anteil an der Fahrt über das erste Teilstück eines gewaltigen Straßennetzes, das in Bälde alle deutschen Gaue als Symbol des geeinten Reiches verbinden wird.

Als Ihr Generalinspektor übergebe ich Ihnen diese erste Strecke mit der Bitte, sie abzunehmen und die Straße, die die Männer der Faust und der Stirn geschaffen haben, als Erster zu befahren.

Der Dank des Führers.

Der Führer reichte Dr. Todt die Hand und sprach ihm in herzlichen Worten seinen Dank aus, zugleich auch allen Männern, die an diesem Werke mitgearbeitet haben. Er freue sich, daß dieses Dokument der Arbeit in seinem ersten Teil der Nation heute übergeben werden könne. Als äußeres Zeichen seiner Anerkennung hatte der Führer bereits bei seinem Eintreffen Dr. Todt einen Mercedes Sechsrad-Geländewagen als Geschenk übergeben.

Gauleiter und Reichsstatthalter Sprenger

grüßte den Führer namens der Parteigenossen des Gaues Hessen-Nassau und der gesamten Bevölkerung und fuhr dann fort:

Mein Führer! Ich grüße Sie namens der Parteigenossen des Gaues Hessen-Nassau und diesem Gruß der Partei stellt sich die gesamte Bevölkerung zur Seite.

Großer Erfolg des Deutschtums in der Tschechoslowakei.

Die Sudetendeutsche Partei Konrad Henleins – die deutsche Einheitsfront.

Die Wahlen zum Parlament.

DNB Prag, 19. Mai.

Nach den bisher vorliegenden Berichten haben sich die Wahlen für das Abgeordnetenhaus und den Senat in der ganzen Tschechoslowakei am Sonntag in Ruhe vollzogen.

Die Stimmenzählung begann in den größeren Städten um 17 Uhr. Aus kleineren Orten, wo der Wahlgang schon früher beendet war, liegen bereits Einzelergebnisse vor. Vor allen Zeitungsgebäuden staut sich die Menge, und unter Musikbegleitung werden die Ergebnisse durch Lautsprecher verkündet. Auf Grund der bisherigen Ergebnisse läßt sich in der Umgebung von Prag ein Erfolg der tschechischen rechtsoppositionellen nationalen Vereinigung auf Kosten der Linksparteien feststellen. Die Meldungen aus den tschechischen Provinzgemeinden sind weniger einheitlich. Deutlich tritt bei den Berichten bereits der große Erfolg der sudetendeutschen Partei Konrad Henleins hervor. Die meisten bisher bekannten Ergebnisse aus deutschen Gemeinden sprechen von durchschnittlich 70 v. H. für diese Partei abgegebenen Stimmen. Wie die tschechisch-nationaldemokratische „Narodni Listi" in ihrer Sonderausgabe berichtet, wurden im Hultschiner Ländchen bisher in sechs Gemeinden 4007 deutsche Stimmen gezählt, davon 3695 für die sudetendeutsche Partei. Hingegen erhielten sämtliche tschechischen Parteien in diesen sechs Gemeinden nur 1162 Stimmen.

Bis zu 75,8 v. H. aller deutschen Stimmen erhält die Partei Konrad Henleins.

DNB Prag, 19. Mai.

Aus einer ganzen Reihe sudetendeutscher Städte liegen bereits Wahlergebnisse vor. So wurden in Asch abgegeben 14 645 Stimmen. Davon erhielten die Deutschen 14 402 und die Tschechen 243. Von den deutschen Stimmen wurden 10 911 oder 75,8 v. H. für die sudetendeutsche Partei Konrad Henleins abgegeben. In dieser Stadt wurden die Kommunisten, die tschechischen Sozialdemokraten, die deutschen Christlichsozialen und der Bund der Landwirte schwer geschlagen. In der Stadt Eger wurden abgegeben 16 916 Stimmen. Davon erhielten die Deutschen 15 697 und die Tschechen 1219. Von den deutschen Stimmen wurden 11 522 für die sudetendeutsche Partei abgegeben, das sind 73,4 v. H. aller deutschen Stimmen. In der Stadt Warnsdorf erhielten von 14 631 Stimmen die Deutschen 13 837, die Tschechen 794. Von den abgegebenen deutschen Stimmen errang die sudetendeutsche Partei 8983 oder 64,9 v. H. In der Stadt Hohenelbe wurden abgegeben 4570 Stimmen, davon deutsche 3800, Tschechen 770. Die sudetendeutsche Partei erhielt 2833 oder 47,5 v. H. In Komotau stimmten 21 465 Wähler ab, darunter Deutsche 18 760, Tschechen 2705. Die Sudetendeutsche Partei erhielt 13 061 oder 74 v. H. aller deutschen Stimmen. Aehnliche Ergebnisse liegen aus anderen Städten vor. So hat z. B. in Mährisch-Schönberg die Sudetendeutsche Partei 75 v. H., in Bodenbach-Stadt 70,2 v. H., in Tetschen 71,7 v. H. erhalten.

Ueberall sind die marxistischen Parteien, aber auch die Christlich-Sozialen, (also dem Zentrum nahestehend) schwer geschlagen worden.

Der Führer bei der Trauerfeier für Pilsudski.



Scherl (M)

Zur gleichn Stunde, in der Marschall Pilsudski in der Königsgruft der Wawelsburg in Krakau zur ewigen Ruhe beigesetzt wurde, fand im Berliner Hedwigsdom ein feierliches Requiem für den großen Toten statt. Der Führer und Reichskanzler Adolf Hitler und die Mitglieder der Reichsregierung wohnten dieser stillen Trauerstunde bei. Unser Bild zeigt den Führer und die Mitglieder des Reichskabinetts neben anderen zahlreichen hohen Persönlichkeiten im Berliner Hedwigsdom.

Die wichtigsten Sportereignisse.

In den Spielen um die Ermittelung der Gruppenmeister haben Hertha BSC und Polizei Chemnitz sowie Spvg. Fürth und VfB Stuttgart Punktegleichheit erlangt.

Im Fußball-Länderkampf Holland — England gewann England 1:0. Frankreich konnte Ungarn 2:0 schlagen.

Im Handball unterlag die Schweiz gegen Deutschland 6:14.

Den „Großen Preis vom Saarland" gewann Umbenhauer-Nürnberg.

Beim Solitude-Motorrennen fuhr Steinbach auf NSU [illegible]

Mein Führer! „Deutsche Arbeiter, fanget an!", das war der Ruf, den Sie am 23. September 1933 beim ersten Spatenstich an hunderte von Arbeitern ergehen ließen, und sie gingen ans Werk. Heute nun sehe ich die hellen Augen deutscher Arbeiter, aus denen die Freude herausleuchtet, durch Sie wieder in den Arbeitsprozeß eingeschaltet worden zu sein. Sie gingen ans Wert, die Männer, wissend, daß hier keine Reichtümer zu gewinnen waren, und in der Arbeit fanden sie sich. Wie mancher von ihnen hatte noch nicht einmal die notwendigen Kleidungsstücke, Schuhwerk, um sich vor den Härten der damals bald einsetzenden Herbstwitterung schützen zu können. Sie hielten aus, denn wir waren mit ihnen und alles was helfen konte, griff helfend ein. Die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei hat sich hierbei immer aufs neue als Mittler bewährt. Und so erwies sich das, was Sie, mein Führer, beim ersten Spatenstich am Bau der Reichsautobahn damals sagten, als wahr: Diese Stunde ist nicht nur eine Stunde der Einleitung zum Bau des größten Straßennetzes der Welt, sondern zugleich wieder ein Markstein für den Bau der deutschen Volksgemeinschaft.

Diese Teilstrecke der Reichsautobahn verbindet im engen Raum des Rhein-Mainischen Städtekranzes von der Wetterau zum Neckar 2 Millionen deutscher Menschen, die zwar ehemals durch dynastischen Widerstreit künstlich getrennt waren, die aber über alle Zweifel hinweg sich zusammengehörig fühlten, deren wirtschaftliche Tatkraft sie immer wieder zusammenführte und deren gemeinsame Kultur ein enges Band um sie schloß. Herrlich fügt sich diese Strecke in das abwechslungsreiche Landschaftsbild. Der Redner ging dann näher auf die landschaftlichen Schönheiten der umliegenden Gebiete ein und fuhr fort:

In friedlicher Weiterentwicklung wird das Autobahnnetz, das von hier aus geht, sich in die anderen Länder Europas erstrecken. Hier werden sich kreuzen wie in alten Zeiten die Straßen so heute die Autobahnen von West nach Ost, von Nord nach Süd. Wenige Meter südlich ersteht auf der Westseite der neue große Verkehrsflughafen und Zeppelinlandeplatz als Symbol gewissermaßen des Beherrschers des modernen Verkehrs, des Motors. Volksverbindend sind die Autobahnen. Von Entfernungen kann man innerhalb unseres Vaterlandes nach der Fertigstellung dieses Monumentalwerkes deutscher Willens- und Schöpferkraft nicht mehr sprechen. Volksverbindend sind sie nicht nur, sondern darüber hinaus völkerverbindend.

Sie sind bestimmt, den Nationen vor Augen zu führen, wie nahe aneinander sie gerückt sind, wie stark sie aufeinander angewiesen sind, wie das, was sie zusammenführt, weit stärker ist, als das, was sie trennt. So sehen wir die deutsche Autobahn auch als Friedensinstrument, als die Hand, die sich dem andern entgegenstreckt, damit er einschlage, um den Weg zu gehen zu gemeinsamer Arbeit und gemeinsamem Aufstieg.

Und nun, meine Volksgenossen, laßt uns noch einen kurzen Blick nach vorwärts werfen: Noch ist der Kampf in unserer Erinnerung, den der Führer hart führen mußte, um die Einigung aller Deutschen herbeizuführen. Noch sehen wir den Abgrund, der zur Auflösung von Volk und Staat hätte führen müssen. Umso mehr ergriffen sind wir, daß nach so kurzer Zeit der Aufbauwille unseres Führers uns so weit gebracht hat, daß wir staunend vor dieser tatgewordenen Willenskraft des Führers und staunend vor diesem Werk schöpferischen deutschen Könnens stehen dürfen.

Der Gauleiter schloß seine Ansprache mit einem Treuegelöbnis, das die riesige Festversammlung durch eine beispiellose Huldigung für den Führer bekräftigte.

Als dritter Redner hielt der

Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Dr. Dorpmüller,

folgende Ansprache:

Mein Führer! Volksgenossen, in Sonderheit Männer vom Bau!

Vor kaum 1½ Jahren versicherte ich Ihnen, mein Führer, daß die Deutsche Reichsbahn ihren Stolz und ihre Ehre darin sehen würde, die Pflichten zu erfüllen, die ihr durch Ihren Auftrag zugefallen sind, den Bau der Reichsautobahnen zu übernehmen. Ich glaube, die Deutsche Reichsbahn hat ihr Wort gehalten.

Unsere Tochtergesellschaft, die Gesellschaft Reichsautobahnen, feiert als Bauherrin und Erbauerin der Reichsautobahnen heute ihren Ehrentag. Von 15 Obersten Bauleitungen hat die Reichsbahn 13 mit im Bau erfahrenen Oberbauräten aus ihrem Betrieb besetzt. Dazu kommt, daß die Reichsbahndirektionen, durch deren Bezirk Abschnitte der Reichsautobahnen laufen, deren gesamten technischen, Finanz- und Verwaltungsdienst übernommen haben. Heute zeigen wir Ihnen den ersten fertigen Abschnitt als die Frucht unserer Mühe und Arbeit.

Wir wissen, daß der Bau der Autobahnen für den Straßenbauer und erst recht für den Eisenbahningenieur Neuland war. Lernen konnten wir nur aus den Erfolgen oder Fehlern weniger bereits im Auslande erbauter Strecken. Auch für die heute zu eröffnende Strecke muß erst die Erfahrung zeigen, wie weit von uns das Richtige getroffen wurde. Die Benutzer dieser Strecken werden unsere Lehrmeister sein, die uns zeigen sollen, wie das große Netz der Reichsautobahnen technisch richtig gestaltet werden kann.

Aber das eine steht schon fest und ist von dem Vorredner schon zum Ausdruck gebracht worden:

Von unseren Baustellen hat sich ein Segen über das deutsche Land ergossen. Hunderte von Ingenieuren und Technikern und Tausende von Arbeitern haben nach langen Jahren zermürbender Arbeitslosigkeit wieder ihr Brot gefunden.

Man muß Deutschland nach allen Himmelsrichtungen hin durchfahren oder noch besser mit dem Flugzeug überfliegen, wenn man einen richtigen Eindruck von den gigantischen Ausmaßen dieses Werkes gewinnen will.

Verstehen wird man seine Größe aber erst, wenn über kurz oder lang das Ausland seine Autobahnen an die deutschen anschließt; denn dann wird man dessen inne werden, daß wir das Kernstück bauten von Verkehrswegen, die die beiden großen Kontinente Europa und Asien miteinander verbinden und vielleicht in fernerer Zeit vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean eilen.

Das Werk, dessen ersten Abschnitt wir heute eröffnen, wird zu den großen Ingenieurbauten sich rechnen dürfen, von denen Jahrhunderte erzählen, so wie wir heute sprechen von der Chinesischen Mauer, dem alten Kaiser-Kanal, den ägyptischen Königsgräbern und von den Kanälen von Suez und Panama in neuerer Zeit.

Uns Männern vom Bau obliegt es nicht, lange Reden zu halten. Unser Arbeitsfeld ist das werktätige Schaffen. Reden soll für uns unser Werk. Dieses Werk ist aber Ihrem Hirn entsprungen. Ich darf Sie deshalb, nicht nur weil Sie aus unseren Reihen hervorgegangen sind, sondern auch weil wir Ihren Gedanken in die Tat umsetzten, als den Mann vom Bau begrüßen. Ihrer Sachkenntnis überlassen wir es, darüber zu urteilen, ob das, was wir schufen, schlecht ist oder gut.

Dr. Dorpmüller überreichte dann unter dem Jubel der Menschenmenge das von der Reichsautobahn-Gesellschaft anläßlich der Eröffnung der ersten Autobahnstrecke gestiftete Ehrenzeichen.

Der Vertreter der Arbeiter.

Als Vertreter der am Bau der Strecke Frankfurt am Main-Darmstadt beteiligten Arbeiter betrat anschließend der Maschinist Ludwig Droeßler aus Sailauf bei Aschaffenburg die Rednertribüne, um im Namen seiner Arbeitskameraden den Führer zu begrüßen. Viele von uns haben, so erklärte er u. a., das schwere Los der Erwerbslosigkeit getragen. Jetzt haben wir wieder durch das Werk der Reichsautobahn Beschäftigung. Wir Arbeiter sind stolz darauf, daß wir unseren Teil an der Fertigstellung dieser Teilstrecke haben beitragen können. Noch stolzer aber sind wir auf den neuen Geist, den Sie der Arbeit und den Arbeitern gegeben haben. (Beifall.)

Das von dem Redner auf den Führer als den ersten Arbeiter der Nation ausgebrachte Siegheil fand bei seinen Arbeitskameraden und allen übrigen Festteilnehmern stürmischen Widerhall.

Sichtlich bewegt reichte der Führer dem Arbeiter die Hand.

Schließlich nahm, mit stürmischen Heilrufen begrüßt, Reichsminister Dr. Goebbels das Wort. (Wir geben seine Rede an anderer Stelle ausführlich wieder.)

Der Führer eröffnet die Strecke.

Nach der Rede Dr. Goebbels bestieg der Führer seinen Kraftwagen, um mit diesem das 100 Meter südlich bei Kilometer 0,0 über die Bahn gespannte Band zu zerreißen. Damit war die erste Teilstrecke der Reichsautobahnen dem Verkehr übergeben.

Die erste Fahrt auf der Autobahn.

Ein Erlebnis ganz besonderer Art war die erste Fahrt auf der nun ihrer Bestimmung übergebenen Teilstrecke des riesigen Reichsautobahnwerkes. Auf 600 000 Menschen schätzt man die Zahl der Schaulustigen, die die Strecke säumten. 90 000 Mann SA und SS waren zur Absperrung herangezogen worden. Unbeschreiblich war der Jubel der Massen, als der Führer vorüberfuhr. Bei Darmstadt machte die Wagenkolonne Halt. Adolf Hitler nahm die Vorbeifahrt der Arbeiter und anderen Mitarbeiter am Reichsautobahnbau ab. Mehr als 180 Lastwagen trugen die 5500 Arbeiter, die an der jetzt fertiggestellten Strecke selbst mitgewirkt haben, und die Abordnungen, die von den übrigen Baustellen im Reich und aus den Lieferungsbetrieben zur Eröffnungsfeier gekommen waren, und aus all diesen Wagen scholl dem Führer der Dank der Arbeitsmänner entgegen, den der Sprecher vorher in Worte gekleidet hatte.

Die Spitze der Wagenkolonne bildete ein merkwürdiges Gefährt. Unscheinbar und wackelig, aber mit eigener Kraft fuhr eines der ältesten Automobile, besetzt mit vier Personen, vorbei — um damit die rasendschnelle Entwicklung des Automobilbaues zu versinnbildlichen. Die Kolonnen der Arbeiterwagen folgten NSKK, DDAC und eine Schar der modernsten Motorräder, Personen- und Lastkraftwagen schlossen sich an. Kleinlokomotiven, die vor wenigen Tagen noch keuchend die erdgefüllten Loren zu den Dammaufschüttungen gezogen hatten, paradierten in stolzem Festputz.

Die Rückkehr des Führers gestaltete sich erneut zu einer wahren Triumphfahrt.

Laval auf der Durchreise in Berlin.

DNB **Berlin**, 19. Mai.

Der französische Außenminister Laval traf am Sonntagabend in Berlin auf dem Schlesischen Bahnhof ein, begleitet von Botschafter Francois-Poncet, der dem Minister bis Frankfurt an der Oder entgegengefahren war. Zur Begrüßung Lavals war Legationsrat von Rintelen, der Leiter der Westeuropaabteilung im Auswärtigen Amt, erschienen. Mitglieder der französischen Kolonie und der internationalen Presse hatten sich gleichfalls eingefunden. Nach einem halbstündigen Aufenthalt auf dem Bahnhof setzte der französische Außenminister seine Reise nach Paris fort. Fräulein Laval, die ihren Vater auf der Reise begleitete, fuhr vom Schlesischen Bahnhof bis Zoo im Auto durch Berlin, um einen Eindruck von der Stadt zu gewinnen.

Die amtliche Bestätigung der Kownoer Begnadigung.

DNB **Kowno**, 18. Mai.

Die Litauische Telegraphenagentur meldet: Der Staatspräsident hat durch einen Akt vom 18. Mai 1935 aus eigener Initiative die Todesstrafen des Kriegsgerichts gegen Walter Prieß, Ewald Boll, Emil Lepa und Heinrich Wannagat in lebenslängliches Zuchthaus umgewandelt mit den Folgen der §§ 28, 29,1 und 30 des Strafgesetzes, wobei für die ersten drei die Beschlagnahmung des Vermögens zu Gunsten des Staates bestehen bleibt. Die betreffenden Paragraphen beziehen sich auf die Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte.

Oberst Lawrence gestorben.

DNB **London**, 19. Mai.

Oberst Lawrence, der am Montagvormittag in der Grafschaft Dorset mit seinem Kraftrad verunglückte und seitdem bewußtlos im Militärhospital lag, ist am Sonntagvormittag kurz nach 8 Uhr gestorben. Der durch sein abenteuerliches Leben bekanntgewordene Oberst Lawrence führte zuletzt den Namen C. T. Shaw und hat bis vor kurzem als gemeiner Soldat in der britischen Luftstreitmacht Dienst getan. Während des Weltkrieges wurde er als Führer der aufständischen Araber bekannt. Bei den afghanischen Wirren spielte er eine unaufgeklärte Rolle.

„Die Welt soll uns in unserer Arbeit in Ruhe lassen!"

Dr. Goebbels' Rede bei der Eröffnung der Reichsautobahn.

DNB. **Frankfurt**, 19. Mai.

Reichsminister Dr. Goebbels führte bei der Eröffnung der ersten Reichsautobahn aus:

Mein Führer!

Unten an der Mainbrücke liegt ein kleiner Hügel Erde. Man hat diesen kleinen Hügel Erde einfrieden müssen, weil die Arbeiter dieser ersten Strecke der Reichsautobahnen in Tüten diese Erde mit nach Hause nahmen. Es ist die Erde, die der Führer selbst an jenem Septembermorgen hier beim ersten Spatenstich dieses neu eröffneten Werkes geschaufelt hat. Von diesem kleinen Hügel Erde aus sind die Straßen hervorgegangen, die einmal in den kommenden Jahrhunderten die Straßen Adolf Hitlers genannt werden müssen.

Als erster Arbeiter der Nation, mein Führer, haben Sie dieses Werk begonnen, und es ist einem heute fast so, als wäre es gestern erst gewesen. Mit stolzer Freude stehen in dieser Stunde Arbeiter und Ingenieure, um Zeugen zu sein des historischen Augenblicks, in dem Sie, mein Führer, das Band durchschneiden und die erste Strecke des ganz großzügig geplanten Reichsautobahnnetzes dem Verkehr übergeben. Stellt man sich heute vor, daß seit 1918 in Deutschland seitens der Regierungen so großzügig die Probleme unseres Landes in Angriff genommen worden wären, wie das hier der Fall ist, ich glaube, man sagt nicht zuviel, wenn man behauptet, es wäre deutschem Fleiße, deutscher Unternehmungslust und deutscher Tatkraft gelungen, trotz der Niederlage, Deutschland in ein Paradies des Friedens und der Wohlfahrt zu verwandeln. Sie haben Almosen statt Arbeit und Brot gegeben. Der Führer mußte kommen, um dem Staat der Almosen und der Bettelei ein Ende zu machen und die großzügige Initiative zu geben zu Werken, die großzügig gedacht und auch für Jahrhunderte geplant waren.

Denn nur in monumentalen Werken kann ein Volk sich verewigen, und deshalb muß ein Volk lernen, auf lange Zeit zu denken.

Nur die wenigsten haben damals an diesem grauen Septembermorgen geglaubt, daß in so kurzer Zeit schon aus dem ersten Spatenstich des Führers dieses stolze Werk hervorgehen würde. Diese Straßen werden noch in Jahrhunderten Zeugen von der Schöpferkraft des Nationalsozialismus sein.

Die Erfindung des Volkswagens, die auf dem besten Wege ist, wird diese Straße auch für die breiten Massen unseres Volkes erschließen. Sie werden damit nicht nur Straßen des Führers, sondern nach seinem Willen auch Straßen des Volkes sein.

Sie werden dem, der sie befährt, einen Begriff von der Schönheit deutschen Landes geben. Die Arbeiter, die an ihnen arbeiten, sind in der Tat die Pioniere des modernsten Straßenbaues der Welt geworden. Wie bei jedem anderen Werk, so waren auch bei diesem im Anfang Schwierigkeiten zu überwinden. Die Technik und auch die breiten Massen der Handarbeiter mußten sich auf neue Aufgaben einstellen. Viele von den Hunderttausenden von Arbeitern, die beim Bau der Reichsautobahnen tätig waren, wurden aus ihrer städtischen Umgebung, von Familie und vertrauter Bekanntschaft weggerissen, und vor ihnen stand nun der harte Zwang des großen Werkes. Ein schweres Leben in treuer Pflichterfüllung begann nun für sie. Manchmal mußten sie zuerst in Unterkünften hausen, die vollends unzureichend waren.

Wiederum griff der Führer selbst ein, und in kürzester Frist war es gelungen, diese Verhältnisse zu ändern, dem Arbeiter würdige Wohnungen, ausreichende Nahrung und auch geistige Kost für die Freizeit zu geben. Nicht also nur in der materiellen Planung dieser großen Arbeit, sondern auch in der ideellen Fürsorge für den Arbeiter, der an ihr tätig war, bewies der Führer, daß er in der Tat der Vater dieses großen Werkes ist.

Nun, deutsche Arbeiter, ist die stolze Stunde gekommen, daß der Führer die erste Teilstrecke, die Ihr in schweren und bitteren Monaten gebaut und geplant habt, einweihen soll. Die ganze Nation ist von demselben Stolz erfüllt, der heute Eure Brust erfüllt, denn diese Straße hat die Nation aus eigener Kraft geschaffen.

Es ist mir deshalb ein Herzensbedürfnis, all' den Zehntausenden von unbekannten Arbeitern zu danken, die an dieser Straße mitgewirkt haben und damit zu ihrem Teil mit dafür sorgten, daß das nationalsozialistische Regime Taten zu Tage fördert, die die Jahrhunderte überdauern werden.

Eure Namen, deutsche Arbeiter, werden bestehen, und in den kommenden Jahrhunderten wird die Nation noch mit Stolz sagen: Es sind die Straßen, zu denen der Führer den Plan und die Initiative gab. Es sind die Straßen, die deutsche Arbeiter gebaut haben.

Werfen wir in dieser Stunde einen Blick in die weite Welt, so werden wir stolz feststellen können:

Während man anderswo redete, hat das deutsche Arbeitertum den Spaten geschultert und mit der Arbeit begonnen. Während die anderen nur Waffenarmeen aufstellten, haben wir neben der Armee der Waffe die Armee des Spatens und der Arbeit aufgebaut. Wir sind nicht weinend und bettelnd in die Welt gegangen und haben Almosen erfleht. Wir haben uns selbst geholfen und wünschen von der Welt nur, daß sie uns in unserer Arbeit in Ruhe lassen möge. (Starker Beifall.)

Das deutsche Volk ist ein modernes Volk geworden. Es macht den ernsthaften Versuch, den großen Aufgaben der modernen Zeit gerecht zu werden. Das deutsche Volk will keinen Krieg, es hat im Innern genug Probleme zu lösen. Es hat auch eine Armee nicht aufgebaut, um Krieg zu führen, sondern um den Frieden zu garantieren. (Langanhaltender Beifall.)

Mit stolzer Freude stellt der deutsche Arbeiter heute wieder fest, daß seine Arbeit nicht mehr der Willkür der Welt preisgegeben ist, sondern daß neben dem Arbeiter, der den Spaten schultert, der Soldat steht, der das Gewehr geschultert, um die Arbeit des Arbeiters zu beschützen. Ueber allem aber hält der Führer die Wacht. Auch in dieser Stunde vereinigen wir uns im Dankgelöbnis an ihn.

Alle diese vielen Arbeiter, mein Führer, die in dieser Stunde um sie versammelt stehen, danken Ihnen auch nicht nur ihre Arbeit, sondern sie danken Ihnen auch ihren neuen Glauben an die Nation und ihre neue Hoffnung auf die Zukunft und ihre Zuversicht auf das Leben des deutschen Volkes!

Es ist für mich eine stolze Freude, mein Führer, mich zum Dolmetsch dieses Dankes machen zu dürfen. (Nicht endenwollender Beifall.)

Unterredung zwischen Göring und Laval.

Alle Fragen mit großer Offenheit erörtert.

DNB **Krakau**, 18. Mai.

Im Verlauf eines gemeinsamen Frühstücks, das sämtliche Delegationen nach der Trauerfeier (siehe den Bericht an anderer Stelle) im Hotel gemeinsam einnahmen, wurde zwischen Ministerpräsident Göring und Minister Laval eine private Unterredung verabredet, in der beiderseits mit großer Offenheit alle zwischen den beiden Völkern zur Debatte stehenden Fragen erörtert wurden, ohne daß dabei auf Einzelheiten eingegangen wurde.

Im Anschluß an die Unterredung, um 21,10 Uhr, verließ der General mit seinem Adjutanten im Sonderzug Krakau, um sich nach Warschau zu begeben. Eine Kompagnie der Eisenbahnbrückenbau-Abteilung erwies die Ehrenbezeugungen. Kurz vor der Abreise unterhielt sich General Göring in seinem Salonwagen mit dem Divisions- und Korpsgeneral von Krakau. Als der Zug den Bahnhof verließ, mit dem auch der deutsche Botschafter von Moltke nach Warschau zurückfuhr, präsentierte die Ehrenkompagnie das Gewehr, während eine Kapelle die polnische Nationalhymne intonierte und das zahlreiche polnische Offizierskorps salutierte.

General von Bock, Konteradmiral Witzel und Fliegergeneral Wever sowie die übrigen Mitglieder der deutschen Militärdelegationen haben Krakau schon kurz nach 17 Uhr verlassen.

Minister Laval seinerseits soll im unmittelbaren Anschluß an die Unterredung französischen Journalisten erklärt haben, daß er eine sehr interessante Unterredung mit dem Ministerpräsidenten Göring gehabt habe. Er, Laval, sei stets ein Freund der unmittelbaren Fühlungnahme und Aussprache gewesen.

Furchtbare Flugzeugkatastrophe in der Sowjetunion.

48 Tote.

DNB **Moskau**, 18. Mai.

Das größte Flugzeug der Sowjetunion, „Maxim Gorki", das über 70 Personen an Bord nehmen kann, ist einer Katastrophe zum Opfer gefallen. Das Flugzeug startete mit einer anderen Maschine im Schlepp. Kurz nach dem Start unternahm der Führer des geschleppten Flugzeugs, Saschin, trotz des Verbotes der sowjetrussischen Luftfahrtbehörde mehrere Luftkunststücke. Hierbei stieß es mit dem Flugzeug „Maxim Gorki" zusammen.

Beide Maschinen stürzten ab. Elf Personen der Besatzung und 36 Fluggäste fanden den Tod.

Auch der Flugzeugführer Saschin kam ums Leben. Insgesamt haben bei der Katastrophe 48 Personen das Leben eingebüßt.

Auf Veranlassung des Chefs der russischen Zivilluftflotte, Tkaschew, wurde ein besonderer Ausschuß, bestehend aus Vertretern der russischen Militär- und Zivilluftfahrt, der Politischen Polizei und anderen Behörden, eingesetzt, um die Ursache des Unglücks der „Maxim Gorki" festzustellen.

Die Ermittlungen haben ergeben, daß das Unglück lediglich auf den Flugzeugführer Saschin zurückzuführen ist, der mit seinem Apparat in die Nähe des Großflugzeuges „Maxim Gorki" geriet und seinen linken Flügel rammte. Der Zusammenprall war so stark, daß die „Maxim Gorki" trotz ihrer Stärke und ihres großen Gewichtes sich mehrere Male überschlug. Ihr linker Flügel riß vom Rumpf ab.

Die Untersuchung ergab weiter, daß das Großflugzeug in Brand geriet und daß sich mehrere Explosionen ereigneten. Die Feuerwehr des Moskauer Zentralflugplatzes konnte nicht mehr helfen.

Die Sowjetregierung hat beschlossen, alle Toten der Katastrophe auf Staatskosten zu beerdigen. Außerdem wurde den Hinterbliebenen eine staatliche Pension ausgesetzt.

Es war das Prunkstück des sowjetrussischen Flugzeugbaues.

Die unglücklichen Opfer der Katastrophe.

DNB **Moskau**, 19. Mai.

Zu dem Absturz des sowjetrussischen Großflugzeuges „Maxim Gorki", bei dem auch sechs Kinder ums Leben kamen, werden noch folgende Einzelheiten bekannt:

Das Großflugzeug „Maxim Gorki" führte über Moskau Rundflüge aus. In der Nähe des Dorfes Wjeschwjatskoje an der Leningrader Chaussee hatten sich besonders ausgewählte Belegschaftsgruppen mehrerer Betriebe versammelt, um einen Rundflug zu machen. Als 40 sogenannte Udarniki — durch überdurchschnittliche Leistungen ausgezeichnete Arbeiter — des großen Institutes für Flugzeugbau „Zagi" eintrafen, wurde ihnen, da sie am Bau des Flugzeuges selbst beteiligt waren, der Vorrang gelassen. Nach Beendigung des Rundfluges näherte sich das Großflugzeug bereits dem Landungsplatz, als das Unglück eintrat.

Die „Maxim Gorki" wurde im Frühjahr 1934 nach Plänen des bekannten sowjetrussischen Flugzeugerbauers Tupole fertiggestellt. Sie hatte acht Motore von insgesamt 7000 PS. Die Rumpflänge betrug 35 Meter, die Flügelspanne 64 Meter. Die Räder hatten einen Durchmesser von 2 Metern. Das Flugzeug sollte eine Höchstgeschwindigkeit von 240 Km. erreichen und 1000 Km. ohne Landung zurücklegen können. Man bezeichnete es als Agitationsflugzeug. Es hatte eine kleine Druckerei an Bord, ferner ein photomechanisches Laboratorium und verfügte über Sende- und Lautsprecheranlagen. Besonders an den Revolutionsfeiertagen hörte man seinen Lautsprecher deutlich aus den Lüften. Die „Maxim Gorki" war der höchste Stolz des sowjetrussischen Flugzeugbaues und wurde noch bei dem Besuch der französischen Journalisten als besonderes Schaustück vorgeführt.

Seit 960 Jahren erstmalig Mai-Schnee in Paris.

DNB **Paris**, 19. Mai.

960 Jahre ist es her, daß man in Paris im Monat Mai wieder Schnee fallen sieht. Die Wissenschaftler suchen nach einer Erklärung für diese überraschende Erscheinung, ohne bisher eine halbwegs befriedigende Antwort geben zu können. Winterliches, zum Teil frostiges Wetter wird auch aus der Provinz gemeldet. Die Pyrenäenpässe sind völlig verschneit. Die Ernte hat besonders im Nordwesten und Südwesten schweren Schaden gelitten. An der französischen Westküste toben gewaltige Stürme, die die Schiffahrt behindern.

Mit Genehmigung des Reichs- und preußischen Ministers des Innern hat der Polizeipräsident von Berlin die im Verwaltungsbezirk Horst-Wessel-Stadt gelegene Litauerstraße in Lasdehnerstraße umbenannt.