

rum
geleht.
Dezember.
ten Simal-
afis, der nach
Landesprüf-
nach der Be-
dem wider-
als Schulse-
Er hat vor
ordnung bei-
emelländigen
als Unter-

hehe.
Dezember.
seiner Frei-
s Stellung zur
altung dieses
er Lügen-
pet, daß der
dem Führer den
ung unterbrei-
h der Führer
ohndustriellen
ngen gemacht
und die an sie
egig. Weber
den, noch hat

wie die in den
er die innere
en-Nachrichten,
Lügenhe, die
he Atmospäre
ruhigen und zu

wertlos."
uchung.
Dezember.
des Dr. Rei-
s und preußi-
schprüfung der
remer über
einzelnen wird
mitgeteilt:
ums der vor-
ündlichen Ver-
ag des Reichs-
mission zu dem
heitsamt aus-
schickweisen ist,
illus exi-
lichen Be-
entfaltung
chweis für
ilig wert-
delt, daß die
des von Brei-
nen Wert

in einer
7. Dezember.
h in der
emer bei
nfall. Ein
dem Holz zu
noch unbekann-
äher dieses
g nieder-
ung wurde

benfalls, wenn
ezogen. Hier
ützenden Ge-
als Lei-
des Oper-
Ein Arbeiter,
en erklären
man hofft, sein

maligen
Queen Mary"

Dezember.
s gerüchweife,
garia" von
aufgelegt
ertrötet
Schiffal vor-
a" und die
waren die
folgen Schiffes
genauere An-
amen "Berens-
tutz vor dem
ebaut und tief
ator" vom
nd mußte auch
s dann seinen
erhielt. Es
ahren. Im
he Kienichiff
estellt werden,
stungsarbeiten
regh-Dienst der
kommen, wenn
die "Majestic"
und Newport
so die "Berens-

Vöno-Zeitung

Nieder Volkszeitung
Generalanzeiger für Bocholt
Anholter und IJselburger Zeitung.

65. Jahrgang

Verlagsort: Bocholt.
Vertriebsort: Dortmund

Volksblatt
für Bocholt und den Kreis Borken

Nummer 340

Montag, den 9. Dezember 1935

Jahrgang 1935

Der Führer über die Reichsbahn als vorbildlich sozialistisches Unternehmen.

Programmatistische Feststellungen und Folgerungen. — „Das fortschrittlichste
Verkehrsunternehmen, das es überhaupt gibt.“

Eine Rede bei der Jahrhundert- feier der deutschen Eisenbahn.

DNB Nürnberg, 8. Dez.

In seiner Rede auf dem Festakt im Kulturver-
haus anlässlich der Jahrhundertfeier der
deutschen Eisenbahnen, über die wir an an-
derer Stelle ausführlich berichten, umriß der Führer
die politisch einigende Bedeutung der Deutschen Reichs-
bahn, die — gewollt oder ungewollt — von Anfang an
an die Darlegung der Vordränge führte er zunächst
aus, daß — ganz gleich, was auch die modernen Erfin-
dungen an neuen Verkehrsmöglichkeiten geschaffen haben
— die Bedeutung der Reichsbahn als Trä-
ger des Massentransportes sich erhalten
werde.

„Der Kraftwagen ist ein individuelles Trans-
portmittel. Das Flugzeug ist das schnellere
Transportmittel. Das unbedingt sichere Massen-
transportmittel ist und bleibt für absehbare Zeit
nach wie vor die Eisenbahn. Wir können uns sehr
wohl das heutige Leben vorstellen ohne Flugzeug
und auch ohne Kraftwagen. Wir können uns
das heutige Leben nicht vorstellen
ohne Eisenbahn! Ausgehend von dem Ge-
richtspunkte des Nutzens für die Gesamt-
heit wird es unsere Aufgabe sein, den Verkehrs-
mitteln im einzelnen die ihnen zukommende Beizü-
gung zu sichern.“

Darüber hinaus mußte man in der Eisenbahn, so wie
sie sich in Deutschland entwickelt habe, das erste ganz
große sozialistische Unternehmen sehen
gegenüber den Gesichtspunkten der Vertretung rein kapita-
listischer Einzelinteressen.

Das erste man erstens in der Organisation des
Eisenbahnverkehrs an sich. Das Verkehrsnetz
der Bahn sei in seinem inneren Wesen sozia-
listisch empfunden und sozialistisch ge-
baut: Es sei das eigenartige dieses Unternehmens,
daß an der Spitze nicht die Frage des Gewinns, son-
dern die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses stehe.

Dieses Unternehmen habe mehr als irgend ein an-
deres Unternehmen von ersten Augenblick, in dem es in
den Dienst einer größeren politischen Gemeinschaft trat,
das Prinzip verfolgt, nicht Linien zu bauen dort, wo
die Rentabilität absolut sichergestellt ist, sondern Linien
zu bauen überall dort, wo das Bedürfnis nach einer
Verbindung besteht, und den Ausblick zu haben zwischen
denjenigen, die an sich rentabel sind und denen, die nicht
rentabel sein können.

Unter förmlicher Zustimmung der Verammlung tief
der Führer aus: „Es würde ein unermesslicher
Rückschritt sein, wollten wir heute etwa den Gedan-
ken vertreten, die Linien abzubauen, deren Ren-
tabilität nicht sichergestellt ist. Das würde geradezu
eine Rückkehr in schlimmste rein kapitalistische Auffas-
sungen bedeuten. Es ist daher für die Zukunft un-
serer Aufgabe, dafür zu sorgen, daß nicht
etwa die Deutsche Reichsbahn ein Opfer
anderer Verkehrseinrichtungen wird, die
sich nicht diesen größeren Grundgedanken einer sozialistischen
Verkehrspolitik für die Gesamtheit zunächst zu eigen gemacht haben
und nicht zu eigen machen können, sondern es ist unsere
Aufgabe, dafür zu sorgen, daß in der Zukunft zwischen
den sozialistischen Unternehmen und dem vorwärts
rührenden Reuen unserer individuellen Verkehrsbedrie-
gung eine Synthese gefunden wird. Unter seinen
Umständen darf jedoch der Träger unseres gewaltigen
Gesamtverkehrs irgendwie zu Schaden kommen.“

Und zweitens sehen wir den sozialistischen Charakter
der Reichsbahn noch in etwas anderem.

Sie stelle eine Warnung dar gegenüber den
ausschließlichen Ansprüchen der privatkapita-
listischen Doktrin. Sie sei der lebendige Be-
weis, daß man sehr wohl ein Gemeinschaftsunter-
nehmen führen könne ohne privatkapitalistische Tendenz
und ohne privatkapitalistische Führung.

Denn man dürfe nicht vergessen: Die Deutsche Reichs-
bahn sei das größte Wirtschaftsunternehmen, der größte
Austaggeber, den es überhaupt auf der Welt gibt. Die
Deutsche Reichsbahn konnte jeden Vergleich aushalten
mit den rein privatkapitalistisch aufgezogenen Eisenbahn-
unternehmen.

„Wer im Frieden z. B. Gelegenheit hatte, die
Preussische Staatsbahn zu vergleichen mit den
privaten Bahnunternehmen anderer Länder, der
mußte denn doch feststellen, daß dieser Gemeinschaftsbe-
trieb — im höchsten Sinne des Wortes sozialistischer Ge-
meinschaftsbetrieb — nicht nur vergleichsmäßig war, son-
dern daß er der best geleitete, der best orga-
nisierte und der auch kaufmännisch trotz-
dem rentabelste Betrieb gewesen ist. Dieser Be-
trieb hat dabei die größte Gemeinschaftsleistung erreicht,

d. h. die Rentabilität entstand nicht durch eine rücksichts-
lose Ausnutzung des Materials, durch die schlechte Art
des Unterbaues, durch eine betriebssichere Führung, durch
eine außerordentliche Gefährdung der Reisenden, im
Gegenteil, auf allen diesen Gebieten stand dieses Unter-
nehmen weit an der Spitze aller ähnlichen Unternehmungen.“

Es sei sehr wichtig, sich dies in einer Zeit vor Augen
zu halten, die nur zu leicht sich dem Extrem zuneige und
auf der einen Seite meine, es bestehe überhaupt nur eine
sozialistische Gemeinschaftswirtschaft, oder umgekehrt, es
könne überhaupt nur eine kapitalistische Einzelinteressen
dienende Wirtschaft geben.

„Wir sehen die unendlichen Erfolge der kapita-
listischen Wirtschaftsentwicklung des vergangenen
Jahrhunderts, aber wir haben in der Reichsbahn
zugleich einen schlagenden Beweis, daß es genau so
gut möglich ist, ein Unternehmen auf einer
anderen Basis muktuglütig und bei-
spielgebend aufzubauen. Und darin liegt
ein unendlich großer Wert. Wir können daraus
lernen und für die Zukunft daraus auf dem einen oder
anderen Gebiet auch Folgerungen ziehen, nicht
einer Doktrin wegen, sondern einer nüchternen Er-
kenntnis entsprechend.“

Und 3.: Diese Bahn sei ein unendlich sozialistisches
Unternehmen in der ganzen Art ihrer inneren Or-
ganisation. Sie sei der schlagende Beweis dafür,
daß es möglich ist, eine gewaltige Gemein-
schaftsleistung zu erzielen, ohne — und das
sei wichtig — unerhörte Befolgungen durch
Gewinne einzelner Menschen. „Das, was wir

auf der einen Seite in unserer Armee sehen, das sehen
wir hier auf wirtschaftlichem Gebiet; ein gigantisches
Unternehmen, das sich wesentlich aufbaut auf
Pflichtbewußtsein und Dienstfreudigkeit.
Das werden Sie mir wohl alle zugeben, daß — ganz
gleich, welchen Platz der einzelne in der Deutschen Reichs-
bahn einnimmt — im wesentlichen wirklich keine privat-
kapitalistische Entlohnung für die gegebene Leistung er-
folgt, sondern daß dieses ganze Kleinunternehmen sich
auch als Wirtschaftsunternehmen aufbaut auf Gebanten
und Grundfähigkeiten, die wir in unserer Verwaltung, in un-
serem Beamtentöper und in der Armee kennen. Es ist
eine Organisation unerhörtester Pflicht-
erfüllung, angefangen vom Stredenarbeiter oder
Weichensteller bis hinauf zur höchst beamteten Führung
dieses Unternehmens.“

Das sei wichtig zu wissen in einer Zeit, in der
nur zu leicht unter den Einwirkungen der sonstigen
Wirtschaftsentwicklung die Meinung vertreten wer-
den könne, die Führung eines großen Wirtschafts-
unternehmens sei ohne privatkapitalistische Tendenzen
überhaupt nicht denkbar. Dabei sei dieses nach
ethisch und moralisch hochstehenden Gebanten geleitete
und organisierte Unternehmen zugleich das fort-
schrittlichste Verkehrsunternehmen, das es
überhaupt gibt. (Stürmischer Beifall.)

„Daß wir Nationalsozialisten gerade diese Seite be-
sonders begrüßen, ist selbstverständlich. Wir kämpfen für
einen Staat, der aufgebaut sein soll auf dem Gedanken,
daß Gemeinnutz vor Eigennutz stehen soll. Uns bewegt
dabei ein ungeheures Maß von Idealismus.
Manche sagen sogar, von einer nicht berechnigten Phantasie.“

Neue Tumulte in Kairo.

Schwere Ausschreitungen.

DNB Kairo, 8. Dezember.

Im Laufe des Sonntag vormittag kam es erneut zu
schweren Zusammenstößen. Schon in den frühen
Morgenstunden machte sich in der Stadt eine immer stän-
diger steigende Erregung bemerkbar, der von der
Polizei durch verstärkten Einsatz von Streifen zu Pferde
und mit Lastkraftwagen Rechnung getragen wurde. Auch
einige Panzerwagen waren eingesetzt worden. Am Kran-
tenhaus Saor el Mini in der Nähe der medizinischen Fak-
ultät der Universität ballte sich dann in den Vormit-
tagsstunden eine große Menschenmenge zusammen, in der
Hauptache waren es Studenten, aus der heraus

die Polizei mit einem Steinhagel be-
worfen wurde. Die Menge brachte auch Ruhe
aus nach Unabhängigkeit und dem Erlaß
einer Verfassung, griff die Autobusse und die
Straßenbahnen an, bewarf sie mit Steinen, zwang
die Insassen auszusteigen und steckte einige Wa-
gen in Brand. Auch ein Motorrad wurde ange-
zündet. Außerdem rissen die Ruhestörer Gasanden-

lader um und zündeten das ausströmende
Gas an, so daß meterhohe Flammen emporleoberten.
Die Polizei, die von der Menge stark bedrängt wurde,
gab mehrere Salven Schredkugeln in die Luft ab.
Eine Anzahl Beamte wurde durch Steinwürfe verletzt.

Seit Sonnabend hat die Polizei Hunderte von Ruhe-
störern verhaftet. Der bei Zusammenstößen am Sonn-
abend verletzte britische Oberleutnant
Rufas, der Vertreter des Unterkommandanten der Po-
lizei von Kairo, mußte sich am Sonntag einer Operation
unterziehen. Seine Verletzungen sind so ernst, daß mit
dem Verlust eines Auges zu rechnen ist. Außer-
dem waren am Sonnabend ein britischer Polizei-
leutnant sowie zwei Polizisten verletzt
worden, ebenso hatten bei den Angriffen auf die Auto-
busse drei Angestellte Verletzungen erlitten. Bei den
Rundgeübungen am Sonnabend und Sonntag wurden auch
zahlreiche Schaufenster eingeschlagen.

Die Staatsanwaltschaft hat die ganze Nacht zum
Sonntag hindurch gearbeitet, um die Untersuchung der
Tumulte zu einem Abschluß zu bringen.

General Göring sprach zu den Hamburger Werftarbeitern.



Am Freitag Rattete Ministerpräsident General der Flieger Hermann Göring der Stadt Hamburg
einen Staatsbesuch ab. Bei dieser Gelegenheit befragte er auch die Werte von Blohm & Böh und
sprach im Anschluß daran in der großen Montagehalle zu den Hamburger Werftarbeitern, die ihm
begeistert zujubelten. (Atlantid-Dr.)

Die wichtigsten Sportereignisse.

Das Fußball-Endspiel um den Vereins-Pokal wurde
in Düsseldorf vor 55 000 Zuschauern zwischen
Schalke 04 und 1. FC. Nürnberg ausgetragen. Sie-
ger blieb 1. FC. Nürnberg mit 2:0. — Irland
verlor gegen Holland 3:5.

Kilian-Vopel beendeten in Newyork das Sechs-
tagerrennen siegreich. Das deutsche Paar gewann
damit in Amerika sein viertes Sechstagerrennen.

Auf dem Kongreß der UCI wurde beschlossen, die
Rad-Weltmeisterschaften in Zürich
und Bern in der Woche vom 29. August bis
8. September auszutragen.

Der Leichtathletik-Ausschuß tagte in Warschau und
beschloß, die Europa-Meisterschaften nur alle vier
Jahre, beginnend 1938, austragen zu lassen.

He, einer Ideologie. Aber wir haben gewaltige Bei-
spiele und begründete Unterlagen dafür in der Geschichte,
— dem Staat an sich, der Staatsverwaltung, dem Beam-
tentöper, der Armee und erst in einem Wirtschaftsunter-
nehmen „Deutsche Reichsbahn“ — daß so eine Auffassung
sicher realisierbar erscheint. Ich weiß, daß nichts
auf der Welt mit einem Schlage geht, daß alles seine
Entwicklungsgeschichte benötigt. Aber ich bin der Überzeugung,
daß eine solche Entwicklung denkbar und es
unser Aufgabe ist, einer solchen Entwid-
lung überall nachzustreben. Nicht, um einer
Doktrin zu dienen. Wir wissen ganz genau, daß wir an
seiner Stelle die Initiative der Persönlichkeit
eilt hemmen dürfen. Das wollen wir nicht. Aber es
ist nötig, daß als das große Schlußziel immer wieder der
Beizugabe aufgestellt wird:

Die Leistungen des einzelnen haben in erster
Linie der Gesamtheit zu dienen, und der Nutzen, der
für die Gesamtheit abgeworfen wird, wird sich am-
legen in den Teil des Nutzens, der auf den einzelnen
trifft.

Das ist ein Ideal, auf einigen Gebieten verwirklicht
auf anderen Gebieten in der Entwicklung begriffen, auf
anderen Gebieten überhaupt nicht reif zur Entfaltung.
Aber wir wollen uns hüten vor irgendeiner Doktrin, vor
der einen wie vor der anderen.

Die Deutsche Reichsbahn ist ein Beweis dafür! Und
so möchte ich am heutigen Tage den Männern danken,
die an diesem großen Gemeinschaftswert tätig sind, den
leitenden Männern, an der Spitze Ihnen, Herr General-
direktor, und den Hunderttausenden von Beamten und
den Hunderttausenden von Arbeitern. Nachdem Sie an
einem solchen Gemeinschaftswert mitarbeiten, helfen Sie
mit, die Grundlage zu schaffen für einen Staat der Zu-
kunft. Ich möchte Ihnen allen danken, die in der Deut-
schen Reichsbahn als tätige Männer unseres Volkes
nicht als kapitalistischer Gesichtspunkte we-
gen ihre Pflicht erfüllen, sondern ihre Pflicht er-
füllen als deutsche Volksgenossen.“

Der Führer bei der Alten Garde.

15 Jahre Ortsgruppe Landshut der NSDAP.

DNB Landshut, 8. Dezember.

Am Sonnabend und Sonntag feierte die Orts-
gruppe Landshut der NSDAP, die drittgrößte
Ortsgruppe Deutschlands, ihr 15-jähriges Be-
stehen.

Zum Abschluß der Feierlichkeiten war der Führer
am Sonntag abend selbst nach Landshut ge-
kommen, der damit der Bedeutung des denkwürdigen
Tages in der Geschichte der Stadt höchsten Ausdruck
verlieh. Die Kunde von dem Erscheinen des Führers
hatte die ganze Stadt auf die Beine gebracht.

Die Jägerhalle, in der der Führer vor vielen Jahren
zum ersten Male zur Bevölkerung der Stadt Landshut
gesprochen, war heute überfüllt.

Hier spricht der Führer zu seinen alten Kämpfern.
Er sprach so, wie er nur zu Männern sprechen kann, die
mit ihm verbunden sind durch 15 Jahre gemeinsamen
Kampfes und gemeinsamen Wirkens. In ironischen, mit
überlegenem Spott getragenen Ausführungen wendet sich
der Führer, wiederholt unterbrochen von brausender
Beifall, an diese „geistigen Zwerge“, an diese „zwei-
felnden Thomaas“, die da glauben, daß die Bewegung
vielleicht einmal in ihrer großen Aufgabe wandeln wer-
den könnte und rief ihnen zu:

„Wer mit fünf oder sechs Mann ausgegangen ist,
den Sieg zu erobern, der hat auch die Zuversicht,
den Sieg zu halten.“ (Stürmische Zustimmung.)
Nur einen einzigen Zeitgedanken verfolge die Bewe-
gung: Nur das zu tun, was dem deutschen
Volke nützt. (Erneuter anhaltender Beifall.)

Dann spricht der Führer von der großen, von der
größten Aufgabe, die der Bewegung gestellt ist: die Er-
ziehung des deutschen Menschen. Er spricht
in begeisterten und eindringlichen Worten von der
nationalsozialistischen Weltanschauung, auf die das deut-
sche Volk verpflichtet ist und sagt: Man kann nicht sagen,
wir sind ein Volk von Brüdern, wenn man nicht vorher
in dieser Brüderlichkeit aufgemacht ist, sich in diese
Brüderlichkeit hineingelegt und wenn man nicht vorher
dieser Brüderlichkeit gebietet hat. Das sei die Aufgabe
der Partei, daß sie über alles, was sonst im Leben den
Menschen trennt, etwas Einigendes setzt, daß sie die große
gemeinschaftliche Plattform abgibt, auf die letzten Endes
einmal alle treten können und treten müssen.

Immer wieder wurden die Ausführungen des Führers
unterbrochen, als er voraussetzt, daß Deutschland einmal
ein durch und durch gesundes, ferngefundenes mäh-
liches Geschlecht besitzen wird, das nicht bloß
körperlich gesund, sondern auch geistig normal

Deutsche Haupt...

Die erste Luftfahrt... Die erste Luftfahrt...

Der Führer spricht... Der Führer spricht...

Die Parade der Reichsbahn-Fahrzeuge... Die Parade der Reichsbahn-Fahrzeuge...

Auf Anordnung des Danziger Polizeipräsidenten... Auf Anordnung des Danziger Polizeipräsidenten...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Denkmal der Reichsbahn... Denkmal der Reichsbahn...

Der Führer spricht... Der Führer spricht...

Die Parade der Reichsbahn-Fahrzeuge... Die Parade der Reichsbahn-Fahrzeuge...

Auf Anordnung des Danziger Polizeipräsidenten... Auf Anordnung des Danziger Polizeipräsidenten...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Denkmal der Reichsbahn... Denkmal der Reichsbahn...

Der Führer spricht... Der Führer spricht...

Die Parade der Reichsbahn-Fahrzeuge... Die Parade der Reichsbahn-Fahrzeuge...

Auf Anordnung des Danziger Polizeipräsidenten... Auf Anordnung des Danziger Polizeipräsidenten...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Denkmal der Reichsbahn... Denkmal der Reichsbahn...

Der Führer spricht... Der Führer spricht...

Die Parade der Reichsbahn-Fahrzeuge... Die Parade der Reichsbahn-Fahrzeuge...

Auf Anordnung des Danziger Polizeipräsidenten... Auf Anordnung des Danziger Polizeipräsidenten...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Luftaufklärung... Die Luftaufklärung...

Die Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen in Nürnberg.

Der festliche Auftakt. - Nürnberg, 7. Dezember.

Die Veranlassung anlässlich der Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen...

Oberrbürgermeister Willi Diebel erinnerte am Grabe...

Am Samstag, dem eigentlichen Jubiläumstag der ersten Fahrt der Eisenbahn...

Am 14. Uhr trafen der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn...

Gegen 16 Uhr, bei Einbruch der Dämmerung, gaben 16 Musikbatterien...

Hell leuchteten die historischen Türme und zahlreich Gebäude...

Als erste große Veranstaltung der Jahrhundertfeier hielt die Reichsbahndirektion...

Im Herkules-Saal wurde sich der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn...

Der letzte Kommandierende der Feldbahn...

Ehrung der im Weltkrieg gefallenen Eisenbahner der ganzen Welt.

Die Jahrhundertfeier der deutschen Eisenbahnen wurde am Sonntagvormittag...

Zu dieser Gedenkfeier hatten sich alle Abordnungen der ausländischen Eisenbahnverwaltungen...

Der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Dr. Dormmüller, hielt folgende Ansprache:

2578 Eisenbahner, das ist die Todesliste des großen Weltkrieges...

Über nicht nur in Deutschlands Eisenbahnerfamilien trauert die Mutter und ihre Söhne...

Ein Sprecher verlas Johann die Ansprache in englischer und französischer Sprache...

Begrüßung der ausländischen Ehrengäste

Dr. Dormmüller sprach. Er sprach den ausländischen Gästen seinen Dank aus...

Die Ankunst des Führers. Der Höhepunkt der Feier.

Kurz nach 10 Uhr traf der Führer mit seinen Begleitern, unter denen sich auch Reichsminister Dr. Goebbels befand...

Generaldirektor Dr. Dormmüller entbot dem Führer herzlichsten Willkommensgruß...

In der mit Tannengrün und goldenem Lorbeer geschmückten Westhalle hatten sich die 60 Ehrengastträger aus den verschiedenen Reichsteilen versammelt...

Festakt im Kulturvereinshaus.

Im festlich geschmückten großen Saal des Industrie- und Kulturvereins hatten sich alle Ehrengäste und Abordnungen eingefunden...

Ganz Europa und eine große Anzahl überseeischer Länder hatten Abordnungen entsandt...

Generaldirektor Dr. Dormmüller begrüßte den Führer im Namen aller deutschen Eisenbahner...

Tagtäglich rufen unsere deutschen Jüge tausend und abertausend Kilometer durch unser Land.

Sie durchfahren täglich eine Entfernung, die 24 Mal so groß ist, wie der Abstand von der Erde zum Mond...

Wie anders damals vor 100 Jahren, als das Pferd das Tempo bestimmte.

Nach einem kurzen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung der Eisenbahn...

Die Dampflok, mit der wir in diesem Jahre unsere Verkehrswege machten, und die bis zu 197,5 km erreicht, führt diese Geschwindigkeit nicht für sich allein...

Neun Kerze des amerikanischen Hospitals und des roten Kreuzes haben in Dörfle eine gemeinsame Erklärung über die Bombardierung der Stadt veröffentlicht...

Neun Kerze des amerikanischen Hospitals und des roten Kreuzes haben in Dörfle eine gemeinsame Erklärung über die Bombardierung der Stadt veröffentlicht...

Reichsverkehrsminister Freiherr Elb von Rübenach

Der hierauf das Wort nahm, hob insbesondere die Verdienste der Deutschen Reichsbahn um die politische Einheit des Volkes hervor.

Nachdem der Minister die politische Geschichte der deutschen Eisenbahnen geschildert hatte, fuhr er fort:

Nach Beendigung des Krieges fühlte das Volk instinktiv, daß die deutschen Eisenbahnen nicht wieder in eine Anzahl selbständiger Länderbahnen auseinanderfallen durften.

Erst die Nationalsozialistische Regierung hat durch das Gesetz zur Vereinfachung und Verbilligung der Verwaltung mit diesen Überbleibseln aus einer überwindenen Epoche ausgeräumt.

Schweren Prüfungen war die Deutsche Reichsbahn unterworfen, als die Reparationen auch sie in ihren Dienst zwangen...

Der Tag der Nationalen Solidarität ist der Höhepunkt im Winterhelferwerk des deutschen Volkes.

Die Idee des Tages der Nationalen Solidarität und der Gedanke der unaufheblichen Schicksalsverbundenheit hat im deutschen Volk - das hat der 7. Dezember einmal mehr bewiesen - tiefe Wurzeln geschlagen.

Die Reichshauptstadt als der Stützpunkt der Reichsregierung und zahlreicher Behörden spiegelt diesen Eindruck besonders lebendig und überzeugend wider.

3800 Sammler appellierten an das soziale Empfinden der Berliner Bevölkerung, und das sprachwörtliche gute Herz des Berliners hat ihnen keine Enttäuschung bereitet.

Unter den Linden eröffneten Ministerpräsident Hermann Göring und Reichsminister Dr. Goebbels die Sammlung...

Punkt 16 Uhr schloß überall die große Sammelaktion ein.

„Hermann, schüttel mal, sehen kann Dir keiner!“ Der gute Berliner, der diesen Ruf ausstieß, hatte recht, denn unter den Tausenden von Menschen, die sich

Welt und zeigen es sämtlichen Regierungen an, daß die Italiener 40 Brand- und Explosionsbomben auf unsere Bazarstände abgeworfen haben...

Am Sonnabend morgen wurde die Stadt Dörfle erneut von italienischen Bombenflugzeugen heimgesucht.

Wie von zuverlässiger Quelle verlautet, reist der Kaiser von Abdinien Ende nächster Woche von seinem Hauptquartier in Dörfle nach der Nordfront.

Nach den letzten im italienischen Hauptquartier vorliegenden Meldungen soll das Hauptquartier der Abdinier in Dörfle durch das Luftbombardement am Freitag völlig zerstört worden sein.

Neuer Luftangriff auf Dörfle.

Brandbomben und Lufttorpedos. Erklärung amerikanischer Ärzte über die erste Bombardierung der Stadt.

Neun Kerze des amerikanischen Hospitals und des roten Kreuzes haben in Dörfle eine gemeinsame Erklärung über die Bombardierung der Stadt veröffentlicht...

Neun Kerze des amerikanischen Hospitals und des roten Kreuzes haben in Dörfle eine gemeinsame Erklärung über die Bombardierung der Stadt veröffentlicht...

Neun Kerze des amerikanischen Hospitals und des roten Kreuzes haben in Dörfle eine gemeinsame Erklärung über die Bombardierung der Stadt veröffentlicht...

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Der Führer spricht.

Deutsche Seeflieger.

Von
Hauptmann Haselunghausen.

Die erste Veröffentlichung aus dem Reichsluftfahrtministerium ist das jetzt vorliegende „Jahrbuch der deutschen Luftwaffe 1938“, das in ausgezeichneter und eindrucksvoller Weise von Hauptmann Dr. Kirschs herausgegeben wurde. Der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, General der Flieger Göring hat in einem Geleitwort auf die Ziele der Luftwaffe verwiesen. Führende Männer der deutschen Fliegerei schildern danach bunt und lebendig die Luftwaffe einst und jetzt.

Luftstreitkräfte sind im Seekrieg ein unentbehrliches Hilfsmittel geworden. Die Seekriegsführung besitzt in der Flotte das Instrument, das in Verfolg der strategischen Ziele die Exekutive darstellt. Eine Flotte kann aber den ihr gestellten Aufgaben nur gewachsen sein, wenn sie über eine auf ihre Gesamtkräfte harmonisch abgestimmte Zusammenfassung aller Kampf- und Hilfskräfte verfügt. Einen stark empfundenen Mangel bildete für Deutschland in diesem Rahmen bisher das gänzliche Fehlen von Marineluftstreitkräften. Erst die wiedergewonnene Wehrfreiheit konnte diese Lücke schließen.

Die vornehmste Aufgabe der Flottenverbände zugehörigen Luftstreitkräfte ist es, das Auge der Flottenführung zu sein. Wenn auch das Flugzeug nicht in allem in der Ausführung des Kreuzers und des Zerstörers ersetzen kann, da es in seiner Verwendung stark von der Witterung abhängig ist, die See nicht halten kann und vor allem bei Nacht nur in Ausnahmefällen mit Erfolg eingesetzt werden kann, so ist es doch wie kein anderes Mittel geeignet, in kürzester Zeit weite Seeräume zu kontrollieren und auch da beim Gegenüber Einbild zu gewinnen, wozu das Seefahrzeug infolge seiner Gebundenheit an die See nicht gelangen kann. Jede Aktion der Flotte, der gegenwärtigen wie der eigenen, wird daher durch die Luftaufklärung entscheidend beeinflusst.

Die Luftaufklärung kann vor allem in den Seeräumen sehr intensiv gefaltet werden, die innerhalb des Ringbereichs der von den Fliegerhorsten an den eigenen Küsten operierenden Seeflugzeuge liegen, das ist für Deutschland im wesentlichen das Gebiet der Ost- und Nordsee. Diese Aufgabe fällt den an der Küste stationierten Marineflugzeugen zu. Feindliche Luftstreitkräfte, die in diese Gebiete eindringen, können nur durch besonders glückliche Umstände begünstigt ungehindert und damit ungestört operieren. Doch schon die Belagerung, vorzeitig entdeckt und dann von härteren Kräften gestoppt zu werden, wird sie in ihrer Bewegungsfreiheit hemmen. Das bedeutet einen verstärkten Schutz unserer Küsten und des Verkehrs nach unseren Häfen, und erleichtert den Luftstreitkräften außerordentlich den aufreißenden Vorposten- und Sicherheitsdienst.

Die Aufklärung in entfernteren Gewässern und an den feindlichen Küsten fällt der Fernaufklärung zu. Diese besonders weitreichenden und stark bewachten Flugzeuge liefern der Flotte die Nachrichten über die vorbereiteten Maßnahmen des Gegners und damit die Unterlagen für die eigenen Operationen. Außerdem kontrollieren sie entferntere, eigene und feindliche Handelswege, und sichern die eigene Zufuhr und eigenen Streikkräfte vor übermäßigem feindlichen Zugriff.

Doch nur in den Fällen, wo die Seekriegsführung Aufgaben in den heimischen Gewässern zu lösen hat, kann die Flotte auf die Mitwirkung der Luftstreitkräfte rechnen. Das Meer hat keine Grenzen, und die lebenswichtigen Ziele beim Gegner liegen oft weit ab von der eigenen Basis. Die Fernaufklärung ist auf die Lebensadern des Feindes im Seekrieg die Entscheidung zu bringen. Es ist eine Eigenart des Seekriegs, daß eine Flotte ihre Macht überall dahin ausstrahlt, wo eine Verbindung über See führt. Und gerade bei den Operationen in fernen Meeren darf das Auge der Flotte nicht fehlen. Die Flotte muß also ihre Luftstreitkräfte überall mit sich führen.

Deshalb hat jedes größere Schiff einige Flugzeuge an Bord, die jederzeit von der Flotte für die Aufklärung des Operationsgebietes eingesetzt werden können oder auch der Flotte Schutz gegen feindliche Luftangriffe gewähren. Diese Flugzeuge werden zum Start katapultiert. Nach Erfüllung ihrer Aufgabe landen sie neben dem Schiff und werden durch einen Kran wieder eingesetzt, falls der Seegang oder die Geschwindigkeit des Schiffes dies erlauben. Naturgemäß stellt diese Verwendung an die Befähigung der Flugzeuge besonders hohe moralische Anforderungen, da im Ernstfall jederzeit mit der Preisgabe eines solchen Flugzeuges gerechnet werden muß.

Die Zahl der an Bord der Kampfschiffe mitgeführten Flugzeuge ist für die Aufgaben der Flottenluftstreitkräfte viel zu gering. Außerdem können keine schweren Kampfflugzeuge auf den Schiffen untergebracht werden, da es an Platz fehlt und der Katapultstart bei ihnen nicht möglich ist. Deshalb müssen Flugzeugträger die Flotte begleiten, die als schwimmende Flugplätze dienen und eine große Anzahl Flugzeuge aller Art, wie Aufklärungs-, Jagd- und Kampfflugzeuge beherbergen. Diese haben nicht, wie die üblichen Seeflugzeuge Schwimmer, sondern ein Nachschiff, mit dem sie auf dem großen, flachen Oberboden des Trägers starten und landen. Sie können damit aber nicht auf dem Wasser landen, jeder Motorantrieb bedeutet daher den Verlust des Flugzeuges.

Die Kampfflugzeuge sind Angriffsflugzeuge, sie stellen eine Ergänzung der übrigen Waffen des Seekrieges dar und sollen feindliche Luftstreitkräfte vernichten. Sie greifen feindliche Schiffe mit Maschinengewehren und Splitterbomben an, bekämpfen also die an Oberboden befindliche feindliche Belagerung. Schwere feindliche Schiffe, wie Kreuzer- und Linienschiffe werden von den schweren Kampfflugzeugen mit Bomben und Torpedos angegriffen und zerstört. Die Kampfesweise erfordert von den Besatzungen hohen Mut und schnelles, umsichtiges Handeln, da heute jedes moderne Kriegsschiff einer Flakfliegerei gleich ist, so daß die angreifenden Flugzeuge unter einem Hagel von Geschossen aller Kaliber angreifen und versenken müssen, die verteilten Stellen des Schiffes zu treffen. Der Angriff erfolgt entweder von den Kampf-

Deutschland und die Weltwirtschaft.

Wir können nur dort Rohstoffe beziehen, wo man uns Waren abkauft.

DNB München, 8. Dezember.

Reichsbankpräsident Dr. Schacht hielt am Sonntagabend vor dem „Bund der Freunde der Technischen Hochschule“ einen Vortrag über das Thema „Deutschland und die Weltwirtschaft“.

Dr. Schacht ging von der Entwicklung des Welthandels bis zum Weltkrieg aus, wobei er in klaren Worten die Voraussetzungen der weltwirtschaftlichen Beziehungen umriss. Sodann wandte er sich der Weltwirtschaftspolitik des Nachkriegs zu, als deren wichtigste Ursache er den Friedensvertrag von Versailles und die verfehlte Reparationspolitik der Siegerstaaten bezeichnete. In der letzten Zeit habe sich in manchen Ländern eine gewisse Besserung der Binnenkonjunktur eingestellt. Dr. Schacht beschätzte sich jedoch mit den Auswirkungen dieser Binnenkonjunktur auf den Weltmarkt, wobei er besonders auf die Zusammenhänge zwischen Warenlieferungen und Schuldengeldungen hinwies.

Eine nachhaltige Besserung der Lage der Weltwirtschaft sei jedoch letzten Endes eine Frage der Politik. Als Wirtschaftsminister wolle er daher die Einstellung der deutschen Politik zur Weltwirtschaft offen darlegen.

Deutschland besitze die Weltwirtschaft und lehne die Autarkie ab. Deutschland ließe bereit, seine Schulden zu bezahlen, könne dies aber nur durch Warenlieferungen tun. Grundbedingung einer kommenden Weltwirtschaft.

Wenn Deutschland nur dort Rohstoffe beziehen, wo ein Tausch gegen eigene Waren möglich sei.

Der Reichswirtschaftsminister fuhr dann fort: „Unser zurecht wenig erfreuliches handelspolitisches Verhältnis zu den Vereinigten Staaten ist in der Hauptsache auf diesen Umstand zurückzuführen. Man macht uns in USA den Vorwurf, die organisierten Tauschbeziehungen der Weltwirtschaft würden zersinken. Aber womit sollen wir amerikanischen Waren kaufen? Waren nehmen die Vereinigten Staaten nicht in Zahlung, der freien Devisen beraubt uns das europäische Zwangsclearing, und die Grundbesitzer des Warenverkehrs hat das Clearing-System ebenfalls zerstört. Daher trifft der Vorwurf der Amerikaner, daß wir mit unseren Maßnahmen den amerikanischen Handel benachteiligen, nicht den Kern der Sache, denn der Vorwurf geht an dieser Zwangslage Deutschlands vorbei. Eine andere Forderung, wir sollten unsere Einfuhr drohen, ist vollends widersinnig; denn ohne Einfuhr ist keine Ausfuhr möglich, und ohne Ausfuhr werden unsere Schuldverpflichtungen vollends unerfüllbar.“

Dr. Schacht betonte jedoch, daß es Deutschland gelingen würde, dem Weltmarkt durch langfristige Handelsverträge wieder eine solide Grundlage zu geben. Er schloß mit dem Hinweis, daß es Deutschland dank seines durch den Führer neu erweckten Lebenswillens möglich sein werde, mit seiner Auslandsverpflichtung und der Rohstoffknappheit fertig zu werden. Neben dem Lebenswillen des deutschen Volkes liege die politische Gleichberechtigung und Deutschlands Stellung als Großverbraucher an Weltmarktwaren zwei wertvolle Aktivposten in der Bilanz einer kommenden Weltwirtschaft.

Mussolini vor der italienischen Kammer.

„Kein ungerechtfertigter Optimismus!“ - Fortsetzung des Krieges bis zum Endsieg. - Vor der Rede Empfang der Botschafter Englands und Frankreichs durch Mussolini.

Leichte Entspannung der Lage.

▲ Rom, 7. Dezember.

Die feierliche Eröffnungssitzung der italienischen Kammer, die im Zeichen der großen außenpolitischen Rede Mussolinis stand, begann mit der Einmündung der Goldmedaillen, die die Abgeordneten als Zeichen ihrer Zugehörigkeit zu den verschiedenen Tagesabschnitten der Kammer in ihrem Besitz hatten und die sie, einer Anregung des Kammerpräsidenten Ciano folgend, dem Vaterlande gespendet haben. Nachdem die Medaillen in einem Helm von „bestem Stahl“, wie der Kammerpräsident erklärte, eingekammelt worden waren und dieser im Namen der ganzen Kammer Mussolini die Versicherung abgegeben hatte, daß das italienische Volk alle Leiden erdulden und alle Entbehrungen hinnehmen werde, ergriß der italienische Regierungschef selbst das Wort.

Mussolini erklärte eingangs, daß das italienische Volk auch am 30. Tage der wirtschaftlichen Belagerung dem gleichen Widerstandswillen besetzt sein werde wie heute. „Es gibt keine Belagerung, die uns in die Knie zwingen und von unseren Zielen abbringen könnte.“ Zur politischen Lage übergehend, zu der er einige knappe Erklärungen machen wollte, führte der italienische Regierungschef zunächst unter Anspielung auf die Besprechungen, die er vormittags mit den Botschaftern Englands und Frankreichs hatte, im wesentlichen aus:

In den letzten Stunden sei vielleicht eine leichte Besserung und eine leichte Milderung in Bezug auf einige vom Vorurteil bestimmte Fragen eingetreten. Trotzdem müßte er vor einem ungerechtfertigten Optimismus warnen. Sachverständigenberatungen seien noch keine politischen Verhandlungen, und selbst wenn solche beginnen müßten, sei noch nicht gesagt, daß sie zu einem glücklichen Ende führen.

Man habe Italien wieder aufgefordert, seine Mindestforderungen bekanntzugeben. Dieses Ersuchen sei ungezügelt, denn Italien habe seine Mindestforderungen bereits im Oktober der französischen Regierung bekannt gegeben.

Als Antwort hätten dann im November die Sanktionen gegen einen Angriff begonnen, der in Wirklichkeit von der Bevölkerung des angegriffenen Landes mit Ungeheuer erwartet worden sei, einer Bevölkerung, der durch diesen „Angriff“ erst grundlegende Erzeugnisse der Zivilisation vermittelt wurden. Dann habe man Italien seine Abwehrmaßnahmen gegen den Sanktionskrieg vorgeworfen, obwohl er bereits in seiner Rede vom 2. Oktober nicht nur gegen die militärischen, sondern auch gegen die wirtschaftlichen Sanktionen Verwahrung eingelegt habe. Der Abwehrkampf Italiens gegen die Sanktionen gelinge in der Notwehr, wie denn auch in der ganzen Welt, so auch in weiten Kreisen des französischen Volkes und der belgischen Frontkämpfer, Protest gegen die Anwendung der Sanktionen erhoben worden sei. Allen denen, die sich an diesen Protesten beteiligten, werde Italien seine dauernde Zuneigung bewahren.

Mit leicht ironischem Unterton antwortete Mussolini dann auf die Erklärungen des britischen Außenministers vor dem Unterhaus. Mit Genugtuung nehme man in Rom Kenntnis von dem Wunsch des Foreign Office nach einem starken Italien mit einer

Flugzeugen allein, unter Ausnutzung aller Ueberzahlungs-momente oder im Tode der Seeschlacht im Verein mit dem Artillerielampf der eigenen Seestreitkräfte.

Auch bei der taktischen Führung der Seestreitkräfte und bei deren Waffenverwendung leistet heute das Flugzeug nicht zu entbehrende Dienste. Als Nebelträger ermöglicht es der Führung, die eigenen Bewegungen vor dem Gegner zu verbergen, Angriffsvorbereitungen auf wirksame Segmente an den Gegner heranzuführen oder auch hart bedrängten Schiffen Schutz zu gewähren. Das Schlachtfeld der Seeschlacht konnte bislang keine Deckung, ein vom Flugzeug gelegter Nebel verändert also auch die Kampfesweise.

Die weitreichende Schiffsartillerie eröffnet heute das Feuer auf Entfernungen, bei denen früher jedes Schießen Munitionsvergeudung bedeutete hätte, da eine Ausflucht beobachtet nicht möglich war. Als wertvolles Hilfsmittel wird heute vom Schlachtschiff das Bordflugzeug katapultiert, das ihm durch Funkentelegraphie die Lage der Salven beim Gegner meldet. Da hilft es dem Gegner auch nichts, wenn er sich einnebelt, da das Schiff nach den Meldungen seines Flugzeuges weiter zu schießen vermag.

Zum Schutze der Flotte gegen feindliche Luftangriffe werden Jagdflugzeuge eingesetzt. Sie sind die un-

stärksten Regierung, was ja für die faschistische Regierung zutrifft. Seit 14 Jahren führt Italien einen harter Kampf um seinen Platz in Europa und in der Welt. Aber Italien könne nicht so, wie es heute wünsche, und wie er selbst es wünsche, hart sein, wenn nicht die Sicherheitstage für seine Kolonien in Ostafrika gelöst sei. Das italienische Volk wisse zwar Soares Worte zu würdigen, urteile aber nach den Taten.

Die Petroleumsperrung, die am 12. Dezember beschloßen werden soll, sei ein Ereignis, das die Lage schwerer präzisieren müsse. Vor allem in moralischer Hinsicht fühle sich Italien durch die Sanktionen verletzt und beleidigt. Das Strafrecht des Völkerbundes sei noch niemals, auch nicht in wirtschaftlich schwierigeren und ernster liegenden Fällen, angewandt worden und werde auch keine Zukunft haben. Zum ersten und einzigen Mal werde es gegen Italien angewandt, das lediglich die Schuld trage. Staaten aus ihrer Lage befreit zu haben, fern gegen ein Italien, das auf weiten Gebieten in Ostafrika einen seit 50 Jahren anerkannten unbestreitbaren Vordrängungsanspruch habe.

Die Methode des wirtschaftlichen Erstickungsstodes sei noch niemals versucht worden und werde wahrscheinlich auch niemals mehr versucht werden. Sie komme nur jetzt und gegen das rothfarbene Italien zur Anwendung. Die reichen Völker, die es auf diese Verleumdung Italiens abgesehen hätten, hätten sich jedoch verrechnet. Sie hätten vor allem die menschlichen Werte des neuen Italiens nicht in Rechnung gestellt, die es beschützten, auch die Materie in seinen Dienst zu stellen, um daraus die Mittel des Widerstandes zu formen.

Die juristische Behandlung des italienischen abessinischen Streites in Genf kennzeichnete Mussolini mit den lateinischen Worten: „Summum ius, summa iniuria.“ (Das höchste Recht — d. h. auf die Spitze getriebene Recht — ist oft das höchste Unrecht.)

Es handle sich um einen rein kolonialen Streitfall, wie sie andere Staaten selbst nach dem Krieg und nach Gründung des Völkerbundes immer wieder unter Anwendung von Gewalt gelöst hätten. Eine Lösung dieses Streites könne nicht ohne Sicherstellung der Rechte und Interessen Italiens erfolgen.

Inzwischen werde in Italien und in Ostafrika das Vorgehen fortgesetzt, bis die italienischen Truppen und die Schwarzhorden dem Vaterlande den entscheidenden Einbruch gebracht hätten.

Die Rede Mussolinis wurde fast nach jedem Satz von stürmischem Beifall unterbrochen. Auf Antrag des Präsidenten beschloß die Kammer, die Rede in ganz Italien sofort durch Maueranschlag bekanntzugeben. Die Sitzung, die knapp 50 Minuten dauerte, wurde nach der Rede Mussolinis auf Dienstagmittag vertagt.

Den französischen und den englischen Botschafter hatte Mussolini am Samstag vormittag nacheinander empfangen. Im Hinblick auf die Eröffnungssitzung der Kammer legte man sie als ein Zeichen einer leichten Entspannung beurteilen können. (In einer „Reuter“-Meldung wird als möglich bezeichnet, daß Mussolini als Ergebnis der Aussprache seine für Sonnabendmittag angekündigte große außenpolitische Rede einer Verrückung unterzöge.)

entbehrlichen Begleiter bei jeder Unternehmung der Flotte und werden auf Flugzeugträgern oder auf den Katapulten der Schiffe mitgeführt, während die Küstenjagdkräfte die lebenswichtigen Stützpunkte der Flotte, wie Häfen, Werften und Depots verteidigen.

Entsprechend den angeführten Aufgaben sind unsere Marineluftstreitkräfte in Küstenkassen und Flottenfliegerverbände gegliedert; sie alle unterstehen dem Führer der Marineluftstreitkräfte.

Im Rahmen der einheitlichen Luftwaffe übt der Befehl über die gesamte Seefliegerei der Befehlshaber im Luftkreis VI (See) aus, dem außer den Verbänden des Führers der Marineluftstreitkräfte die gesamten fliegenden Anlagen an der Küste unterstehen.

Der Nachwuchs wird an den Seefliegerschulen ausgebildet. Hier wird der junge Rekrut zum Soldaten erzogen, hier lernt er die See kennen und lieben, sofern er nicht schon bei der Marine gedient hat, hier wird er in die Geheimnisse des Fliegens eingeführt.

Engste Zusammenarbeit mit der Flotte ist die Voraussetzung dafür, daß die Seefliegerei eine scharfe Waffe der Seekriegsführung bleibt. Das Personal entstammt durchweg der Kriegsmarine und ist dadurch mit den Gedanken der Seekriegsführung vertraut. Nur wer im Reiten, im Kampf mit der See bleibt, kann die

