

Jeno-Zeitung

Rheder Volkszeitung
Generalanzeiger für Bocholt
Anholter und Iffelburger Zeitung.

65. Jahrgang
Verlagsort: Bocholt.
Vertriebsort: Dortmund.

Volksblatt
für Bocholt und den Kreis Borken

Bezugspreis: Abbestellung von der Geschäftsstelle 45 M. wöchentlich. Durch Boten gebracht 2,20 M. monatlich, einschließlich 0,25 M. Botenlohn. Durch die Post 2,20 M. einl. 0,38 M. Volksabdruck, ausl. 0,42 M. Belegabdruck 2,52 M. — Anzeigen-Sammelpreis für sämtliche Jeno-Zeitungen 0,10 M. bei 22 Millimeter Breite. Anzeigen im Textteil (81 Millimeter Breite) 0,80 M. je Millimeter. Hauptgeschäftsstelle Bocholt: Realstraße 14, Fernsprecher 2247. Annahmestelle für Anzeigen und Ausgabe von Zeitungen: Bocholt, Dinsberger Straße 66 (L. Florad), Borkeler Weg 2 (G. Rötten), Schwannestraße 2 (B. Unland), Schenkstraße 66 (G. Rötten), Gneisenaustraße 86 (D. Querschlag), Völsdamstraße 3 (B. Hoes).

Nummer 51

Sonntag, den 21. Februar 1937

Jahrgang 1937

Heldengedenktag.

Von
Walter Steding.

In den Ehrenräumen des Berliner Zeughauses, viel bewundert und hochgeehrt, hängt neben den vielen anderen brandenburgisch-preussischen Ruhmeszeichen auch die Fahne des 1. Bataillons des 1. Garderegiments zu Fuß. Diese Fahne ist gewissermaßen gestaltet nach dem Willen der Väter, die sie im Jahre 1808 errichtet wurde, und die in allen Kämpfen um Preußen und für Preußen die Männer, die sich um diese Fahne scharten, nicht wankten und nicht wichen. Als letztes Ehrenzeichen hat auch diese Fahne das Ehrenkreuz der Frontkämpfer erhalten, als ein Ehrenzeichen für die vielen Kameraden, die es nicht mehr tragen können, weil sie ihre letzte Stätte in fremder Erde gefunden haben.

Es ist schön, daß sich einmal im Jahre das ganze Volk vereint, um der Toten des großen Krieges zu gedenken. Es ist aber immer noch schwer, von diesen toten Kameraden zu sprechen, und das ist besonders schwer für den, der draußen erlebt hat, wie der Tod ausfällt. Es sind gerade die Männer der Front, die sich gekümmert haben, das letzte Aussehen, auch die Dichter haben die Hone des Schwelgens gelehrt. Was hier geschah, war so im Erleben, daß es nicht zu dichterischer Gestaltung taugte. Und wer lebt in Zukunft mit salbungsvollen Phrasen gar von diesen Dingen spricht, dem soll man auf die Finger klopfen. Die schweigende Ehrung wird immer die höchste Ehrung sein.

Diese Fahne im Zeughaus ist heiliges Symbol. Draußen aber gab es keine Fahnen, die beim Angriff vorgeführt wurden, sie waren auch dort nicht mehr nötig, denn der Fahnenbegriff war ja der Pflichtbegriff, der Ehrbegriff. Es fehlte auch jenes Trompetensignal zum Vordringen, von dem noch Villenron schwärmte. Es fehlte überhaupt alles, was irgendwie eine Art Kriegseromanik hätte sein können. Es hat in diesem Krieg auf allen Fronten und in allen Ländern doch nur verhältnismäßig wenig Männer gegeben, die als Einzelpersönlichkeiten, abgesehen von den großen Führern, sich Soldatentum erwerben konnten. Da sind noch die Pfleger, da waren die Männer der U-Boote, da waren die Männer, die hier und da einzelne Unternehmungen führten, aber dann war die Elite auch fast schon abgeklungen. In den Gräben standen Stunden um Stunden, Tage um Tage, und Jahr um Jahr die grauen Massen, und Mitten und Lämpchen bis zuletzt. Es ist kein Zufall, daß der unbekannte Soldat in allen Ländern die höchste Ehrung erfahren hat, und es ist wohl auch kein Zufall, daß es heute bei uns keine bevorzugten Regimenter, keine Garde mehr gibt. Wir ehren jene alte Gardefahne, wir führen auch die Gardebataillon in unserer neuen Wehrmacht fort, aber wir wissen auch, daß im Weltkrieg die neuen Regimenter mit den hohen Hausnummern sich so tapfer geschlagen haben, wie nur irgendein Garderegiment und daß gerade sie oft die größten Opfer bringen mußten. Alle unsere Regimenter waren Garde und durften sich als Garde fühlen.

Alle die zu der alten Gardefahne oder zu den preussischen Fahnen gehörten, haben sich tapfer gehalten. Das gilt aber auch für diejenigen, die unter anderen Fahnen kämpften. So wie die Bommern standen auch die Württemberger und wie die Hannoveraner die badischen Truppen ihren Mann. Gewiß gab es landmannschaftliche Eigenarten, aber, auf den Generalnenner gebracht, hatten alle Truppen den gleichen Wert. Sie haben alle Angst gehabt, und sie haben alle diese Angst überwunden. Auch, wo einst viel leichtere Lebensauffassungen geherrscht haben mochten, wuchs in den Jahren der Wille und die Fähigkeit zum Durchhalten. Jeder holte sich vom anderen Mut, und in der vom rechten Führer auch recht besetzten Gemeinschaft entstanden jene kompanien, die noch nach tagelangem Trommelfeuer einen gut ernährten, gut gepflegten und zahlenmäßig weit überlegenen Gegner abwehrten.

Wenn wir an diesem Heldengedenktag uns unserer Kameraden erinnern, so ist es auch einmal nötig, ein Wort für unsere deutsch-österreichischen Brüder zu sagen. Hier gab es manche Vorurteile und Fehlbildungen. Gewiß mußten deutsche Truppen oft einspringen, wenn österreichische Regimenter verlagert hatten, aber das lag nicht an unseren Deutschösterreichern, sondern an diesem Nationalitätenstaat und seinen Folgeerscheinungen. Der deutschösterreichische Soldat hat sich im Krieg den reichsdeutschen Truppen als ebenbürtig erwiesen. Der Alpendeutsche brachte in die Kämpfe seinen berggewöhnten Körper und seine hervorragende Schützenkunst mit. Die Sudetendeutschen wußten, um was es ging, sie gaben in schrecklichem Einsatz ihr Bestes. Die Ostfront für die Weltkriegsverluste der österreichisch-ungarischen Monarchie redet eine deutliche Sprache.

Internationale Autoschau vom Führer eröffnet.

Die Erfolge der Motorisierung und die noch bestehenden Aufgaben.
Das Problem des Volkswagens.

Ehrenspreiser des NSKK an der Feststraße.

DNB Berlin, 20. Februar.

An der Schwelle zweier großer Zeitschnitte im neuen Deutschland, nach der Erfüllung des ersten Welterjahresplanes, der der deutschen Wirtschaft einen ungeahnten Aufschwung gab, und zu Beginn des zweiten Welterjahresplanes, der Deutschlands wirtschaftliche Unabhängigkeit erstrebt wird, eröffnete heute vormittag der Führer und Reichsstatthalter in feierlichem

Staatsakt auf dem Messegelände unter dem Funkturm die Internationale Automobil- und Motorradausstellung Berlin 1937. Es ist die 21. Ausstellung ihrer Art und die 5. im nationalsozialistischen Deutschland. Sie gibt ein Bild der gesamten Kraftverkehrswirtschaft der Welt. Die Automobil- und Motorradausstellungen im Dritten Reich sind zu einer nationalen Angelegenheit des gesamten deutschen Volkes geworden. So wählten dem Eröffnungsgast die Reichsregierung, zahlreiche Reichs- und Gauleiter sowie Staatssekretäre, Führer der SA, SS und des NSKK und anderer Gliederungen der Partei, viele Offiziere der Wehrmacht sowie Vertreter der Industrie, der Wirtschaft und des Handels

bei. Auch das diplomatische Korps war fast vollständig anwesend.

Der heutige Tag steht im Zeichen der motorisierten Gliederung der Bewegung des NSKK, das vom Wilhelm-Platz bis zum Kaiserdom ein Ehrenspalier mit über 10.000 Männern und 2000 Fahrzeugen der Motorbrigade Berlin stellt. Die vielen Parkplätze rings um das Ausstellungsgelände sind von Tausenden von Fahrzeugen belegt, die neben den Kennzeichen aller deutschen Gasse auch die Zeichen vieler Nachbarländer tragen.

Der Festsaal bietet etwa 3000 Ehrengästen Platz. Große Hochleuchten schmücken die Decke. Relieff-Bilder zeigen die Schönheiten der Reichsautofahrt. Über dem Eingang zur Ehrenhalle ist ein Altar für das Wohlharmonische Orchester errichtet worden.

Die Straßenszene von der Reichsstatthalter bis zum Kaiserdom ist bereits seit 7 Uhr für den gesamten Kraftverkehr gesperrt. Hier nahmen die Männer des Nationalsozialistischen Kraftfahrerkorps mit ihren Wagen Aufstellung. Gegen 10 Uhr marschierte unmittelbar vor der Autohalle die Ehrenkompanie der Leibgarde Adolfs Hitler auf. Auf dem Messegelände haben die Männer des Motorlehrerturms I mit 70 Fahrzeugen Aufstellung genommen.

Über den Hallen wehen neben der Flagge des Dritten Reiches die Fahnen der an der Ausstellung teilnehmenden Länder: Italien, Frankreich, Österreich, England, die Tschechoslowakei und in diesem Jahre zum ersten Male auch die Vereinigten Staaten.

Bereits um 10 Uhr legte der Führer der Gäste ein. Unmittelbar hinter den Plätzen der Reichsregierung und des diplomatischen Korps haben 600 Gesellschaftsmitglieder von 60 Firmen der Automobilindustrie Platz genommen. Sie nahmen an dem Eröffnungsgast als Gäste des Führers teil und sind anschließend im Kaiserhof vom Führer zu Mittag geladen.

Die Rede des Führers

▼ Berlin, 20. Februar.

Bei der heutigen Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorradausstellung Berlin 1937 hielt der Führer und Reichsstatthalter folgende Rede:

Männer und Frauen!

Eingetragte ist der Aufstieg, den Deutschland seit dem Tage der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus erlebt. In besonders einbringlicher Weise können wir dies aber an dem Wachstum unserer allgemeinen Motorisierung feststellen. Ich spreche von „Motorisierung“, weil die Entwicklung des Automotors nicht dem Kraftwagen allein zugute kommt, sondern darüber hinaus zu einer wahrhaft umwälzenden Bedeutung gelangt. Auch das Flugzeug wäre nicht denkbar ohne den Motor, der durch das Automobil der Welt gegeben und immer mehr vervollkommen wurde.

Es gibt keinen Zweifel, daß es auch heute noch nicht möglich ist, den endgültigen Umfang der Motorisierung genau erkennen zu können. Nur so viel ist sicher: Die Erhebung der animalischen Kraft durch diese neue Maschine führt zu einer der gewaltigsten technischen und damit wirtschaftlichen Veränderungen, die die Welt je erlebt hat. Und ich glaube, daß wir uns erst am Beginn, keinesfalls aber am Höhepunkt dieser Entwicklung befinden. Aus diesem Grunde war ich im Jahre 1933 überzeugt, daß eine planmäßige und entschlossene Förderung unserer Motorisierung von ausschlaggebendem Einfluß auf die allgemeine wirtschaftliche Wiederbelebung werden müßte.

Wenn wir nun nach vier Jahren die Reife dieser Arbeit überblicken, kann man wohl kaum mehr an der Richtigkeit der damaligen Auffassung und des leichten eingeschlagenen Weges zweifeln. Ich darf dabei aber erwähnen, daß diese, meine Auffassung im Jahre 1933 keineswegs eine allgemeine war, ja daß sie im Gegenteil von vielen entweder als verfehlt überhaupt abgelehnt oder zumindest als zu optimistisch angesehen wurde. Nach am Ende des Jahres 1933 — des ersten Aufstiegsjahres unserer Automobilindustrie — wurde in sogenannten „Fachkreisen“ geurteilt, daß der damals erreichte Absatz wohl nur eine einmalige Erscheinung sein würde und nun wieder ein zwangsläufiger Rückgang kommen müßte!

Dieser damalige Jahresabsatz ist 1936 genau verdreifacht worden! Es kann aber keinen Zweifel darüber geben, daß auch der heute erreichte Stand unserer Jahresproduktion kein Maximum darstellt, sondern, daß auch er nur eine Etappe ist und wohl schon in wenigen Jahren weit übertroffen sein wird. Denn:

Das Verkehrsbedürfnis eines so hoch entwickelten Volkes wie des deutschen ist nicht geringer, sondern genau so groß wie das Verkehrsbedürfnis ähnlicher anderer Nationen.

Wenn die Verkehrsleistung demgegenüber nun nicht die gleiche Höhe erreicht hat, so liegt das nicht an mangelnden Interessen oder am fehlenden Bedürfnis, sondern an der noch nicht gegebenen sachlichen Voraussetzung zur Befriedigung dieses Bedürfnisses.

Vor unserer Machtübernahme kam ein Kraftwagen auf 100 Einwohner. Heute kommt ein Kraftwagen auf etwas über 50. Wenn wir aber bedenken, daß zum Beispiel in Nordamerika im Durchschnitt schon auf fünf Einwohner ein Auto kommt, dann muß uns aus dieser Gegenüberstellung erst recht die Größe der noch vor uns liegenden Aufgabe klar werden. Es ist dabei selbstver-



Ich hatt' einen Kameraden.

Aufnahme eines Soldatenbegräbnisses im Frühjahr 1918 bei Bouillonville in Frankreich.

Der zweite Mann von rechts fiel am folgenden Morgen.

Aus dem Buch „Verdun, das große Gericht“ von P. C. Ettighofer.

Verpflichtung / Von Hans-Jürgen Nierentz

Wir haben viele Tote schon begraben,
Und jeder Tote war uns Kamerad.
So fielen Männer, und so fielen Knaben,
Und jeden haben wir mit Schmerz begraben
Als Deutschlands treuen Kämpfer: Als Soldat.

Sie waren tapfer wie die vielen andern,
Die fremde Erde mütterlich umfängt,
Und die in Frankreich liegen und in Flandern
Und vielen Ländern — Tapfer wie die andern,
Die großer Krieg in fremdes Land gesenkt.

Wir haben viele Tote schon gegeben,
Und jeder Tote war uns reines Licht.
So gaben sie ihr Blut, und sich ihr Leben:
Verschwenderisch bereit, so hinzugehen
Für Deutschlands großes Werden, für die Pflicht.

Wir lernten, wie es ist, von Schmerz zerrissen
An offenen Gräbern tränenlos zu stehen.
Wir kennen Not aus tausend Finsternissen
Und wissen, daß wir dies erlernen müssen,
Um groß in große Zukunft einzugehen.

Hatte Deutsch-Österreich von insgesamt zwölf Millionen fast fünfzehnhunderttausend Tote auf den Schlachtfeldern liegen lassen, so erreichten, auf das Tausend der Bevölkerung, die Totenopfer in Deutsch-Österreich die erschütternde Höhe von 44, in Österreich von 37, in Deutsch-Böhmen die von 34. So zeigt es sich, daß auch der Vorwurf gelichtet wird, der unerbittlich über einem Heere liegt, das mit der Waffe in der Hand auf der Walfahrt gefallen ist.

In den alten Fahnen taucht für alle der untergängerische und ewige Ruhm. Ruhmvoll starben die Männer, die Hine in der Faust, die ein Heim und eine Familie hinter sich wußten. Ruhmvoll starben die Jünglinge, die zu anderen Zeiten ein Leben voll Freude und Glück vor sich gehabt hätten. Alles galt nichts mehr, nichts mehr der einzelne. Was unsere Kameraden an Opfer brachten, das bleibt lebendig für alle Zeit und ist Verantwortung und Vermächtnis für uns alle.

händlich, daß der Versuch einer Lösung dieser Aufgabe nur dann erfolgreich sein kann,

wenn es uns gelingt, jenen Kraftwagen zu erzeugen, der unseren Bedürfnissen in verkehrstechnischer Hinsicht entspricht, wie er umgekehrt in seiner Preisgestaltung angemessen sein muß der wirtschaftlichen Lage der in Deutschland dafür in Frage kommenden Millionenmasse der Käufer.

Ueber die Wege und Maßnahmen, dank denen es uns bisher gelungen ist, die außerordentliche Steigerung unserer Motoren-, Motorräder- und Kraftwagenfabrikation zu erzielen, wurde bereits gesprochen. Ich möchte jetzt nur noch eine kurze Bilanz aufstellen über das, was in den letzten vier Jahren gelungen ist und das, was noch zu geschehen hat.

1. Es ist uns in diesen vier Jahren gelungen, zunächst das Verständnis des deutschen Volkes als solches für den Gedanken und die Notwendigkeit der Motorisierung aufzuschließen. Dies ist vielleicht der in der Folgewirkung bedeutsamste Gewinn; denn: Solange in einem Volk die Auffassung besteht, daß das Automobil ein Klassenmittel und deshalb abzulehnen sei, kann von einer erfolgreichen Motorisierung keine Rede sein. Diese Auffassung aber war nicht nur in der breiten Masse unseres Volkes vorhanden, sondern leider auch in unseren sogenannten Oberschichten und nicht zuletzt in den Kreisen der Automobilindustrie selbst.

2. Aus der allmählichen Veränderung der Einstellung des deutschen Volkes zum Kraftwagen gegenüber entstand ein steigendes Interesse an all dem, was mit dem Kraftwagen und der Motorisierung zusammenhängt. Unsere Jugend gibt sich heute mit einem wahren Feuereifer den neuen technischen Aufgaben und Erfindungen hin.

3. Aus dieser sich anbahnenden Neueinstellung resultiert die allgemeine Sättigung unseres Volkes dem Kraftwagen gegenüber. Das deutsche Volk ist deshalb heute nicht nur in seiner Gesetzmäßigkeit, sondern auch in seiner Gesamteinstellung zum Kraftwagen freundlich geworden. Und dies hilft mehr als alle behördlichen Anordnungen es können!

4. Unsere Motorenentwicklung steht jetzt in ihren Leistungen mit in der ersten Reihe der Spitzenleistungen der ganzen Welt. Unsere Konstruktionen gehören zu den vorzüglichsten, die es gibt. Die deutsche Arbeit steht an Genauigkeit hinter keiner anderen Arbeit des Auslandes zurück, sondern darf — wie dies unsere großen Kiennerfolge beweisen — wirklich als technische Höchstleistung angesehen werden.

5. Es ist gelungen, für eine bestimmte Käuferkategorie in Deutschland heute eine große Zahl von Wagen und Motorrädern heranzubringen, die den besten ausländischen Fabrikaten des Auslandes mindestens ebenbürtig sind.

Wer sich als durchschnittlicher deutscher Kraftwagenbesitzer heute einen ausländischen Wagen kauft, kann nicht darauf hinweisen, daß ihn dessen besondere Qualität dazu bewegen hätte!

Denn in ihr sind unsere deutschen Automobile zurzeit von ausländischen nicht mehr zu schlagen! Es müssen mithin dann andere Gründe für eine solche Haltung maßgebend gewesen sein!

6. Die deutschen Verkehrswege, Autostraßen und allgemeinen Straßen sind zum Teil überhaupt unvergleichlich, zum anderen Teil dem Ausland gegenüber wenigstens nicht mehr zurückstehend. Wir werden aber schon in wenigen Jahren das modernste Autostraßennetz der Welt besitzen. Vom Jahre 1937 ab erfolgt im übrigen die Finanzierung der deutschen Reichsautobahnen aus den Erträgen des deutschen Kraftverkehrs selbst. Sie ist sichergestellt und wird es uns ermöglichen, jährlich rund 1000 Kilometer dieser herorragenden Straßen dem Verkehr zu übergeben.

7. Unsere porträtierten Leistungen sind die besten der Welt.

Ich möchte diesen erreichten Erfolgen aber auf alle Fälle in der Ausrichtung begriffen und geklärten Tatsachen gegenüberstellen die Aufgaben, die noch für die Zukunft zu lösen sind:

1. Es ist nunmehr notwendig, die letzten Voraussetzungen für die Produktion des neuen Kraftwagens sicherzustellen und mit dieser dann zu beginnen.

2. Es ist notwendig, zu diesem Zweck eine Ueberprüfung aller jener Bedingungen vorzunehmen, die eine Beschleunigung oder Verzögerung der Produktion und Haltung dieses Kraftwagens mit sich bringen.

Es ist z. B. auch ein unumgänglicher Zustand, durch ein gewisses Bürokratisieren der Anordnungen die Erleichterung von Unternehmern für das Automobil so zu vereinfachen, daß am Ende die Miete für ein möbliertes Zimmer im Monat billiger sein kann als die einer Autobatterie!

3. Es ist weiter notwendig, die deutsche Automobilindustrie selbst zu einem klaren Versehen der ihr obliegenden Aufgaben zu bringen, d. h. innerhalb dieser Wirtschaft jene Typen zu erzeugen, die die Rentabilität der Werke ermöglicht, ohne sie zu zwingen, sich gegenständig die einzelnen Typen abzugeben, die von einer Fabrik mit Erfolg produziert, von allen übernommen, aber in kurzer Zeit zu einem allgemeinen Mißerfolg führen werden.

Ich möchte hier einfügen, daß es ein kapitaler Irrtum ist, zu glauben, daß die Produktion des billigen Kraftwagens den Abschweifern neuerer Wagen irgendwie beschränken könnte. Dies ist wie gesagt ein Irrtum. Die Menschen verzichten nicht auf den Kauf teurer und damit besserer Wagen, weil sie aus Grundlag billige haben wollen, sondern weil sie nicht in der Lage sind, sich die teuren zu kaufen! Und in dem Maß, in dem die Gesamtheit der Produktion wächst, muß zwangsläufig die Verbilligung eine progressive Steigerung erfahren. Dies entspricht der Lagerung unserer Vermögens- und Einkommensverhältnisse! Es ist aber nichts so gemein, daß man erst durch das billigere Produkt die Aufmerksamkeit und das Interesse der Käufer und damit später den Käufer in einer bestimmten Richtung lenkt und entwickelt wurde, gerade aus diesen Schritten dann später der Käufer für die besseren Produkte kamen.

Es kann daher in Deutschland nur einen Volkswagen geben und nicht zehn. Wohl aber wird es zwischen dem kommenden Volkswagen und dem höchsten Spitzenwagen eine große Gruppe anderer Wagenklassen geben müssen, die dem wirtschaftlichen Empfinden der Käufer entsprechen.

Der Zweck und das Ziel der Produktion dieser in der Mitte liegenden Kategorie kann es nicht sein, durch eine primitivere Gestaltung den Preis des Volkswagens zu erreichen, sondern durch eine fortgeschrittene Verbesserung der Fabrikate jenen Teil der früheren Volkswagenkäufer auf sich zu lenken, der dank seines eigenen wirtschaftlichen Empfindens Käufer der höheren Wagenklassen zu werden vermag.

Wenn ich aber die Motorisierung von einem so großen allgemeinen Gesichtspunkt aus betrachte, und in ihrer Bedeutung erkenne, dann würde es ein wahrhaft verbrecherischer Verstoß sein, eine so gewaltige Industrie auf unsichere wirtschaftliche Grundlagen aufzubauen. Es ist daher

4. unsere allerhöchste Aufgabe, Deutschland von der Einfuhr jener Stoffe unabhängig zu machen, die für die Erhaltung und den weiteren Ausbau gerade dieser Produktion erforderlich sind. Es ist dies nicht nur der Brennstoff, sondern es sind auch die notwendigen Metalle oder neuen Stoffe wie Kunstharz usw. Ich habe diese Arbeit in dem Vierjahresplan mit einer Reihe weiterer Aufgaben zusammengefaßt und verbunden.

(Der Schluß der Rede lag bei Redaktionshänd noch nicht vor.)

Das deutsche Freiwilligenverbot.

Gefängnis für Zuwiderhandlung.

DNB Berlin, 20. Februar.

Die Reichsregierung hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

§ 1.

Deutschen Staatsangehörigen ist die Einreise nach Spanien und den spanischen Besitzungen, einschließlich der Zone des spanischen Protektorats in Marokko, zur Teilnahme am Bürgerkrieg verboten.

§ 2.

Der Reichsminister des Innern wird ermächtigt, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Ausreise und Durchreise von Personen zu verhindern, die sich zur Teilnahme am Bürgerkrieg nach den im Paragraphen 1 bezeichneten Gebieten begeben wollen.

§ 3.

Es ist verboten, Personen zur Teilnahme am spanischen Bürgerkrieg anzuwerben oder sie Werbend zuzuführen.

Die Erfolge der Motorisierungspolitik.

Die Auto-Industrie ihrer Pflicht bewußt

DNB Berlin, 20. Februar.

Der Präsident der Deutschen Automobilindustrie, Geheimrat Wilmers, hielt bei der Eröffnung der Automobil-Ausstellung folgende Rede:

Mein Führer! Eure Excellenzen! Verehrte Gäste aus dem Ausland, deutsche Männer und Frauen!

Bei der letzten Internationalen Automobil-Ausstellung konnten wir die 60. Wiederkehr des Geburtstages des Automobils feiern. Vor 40 Jahren wurde die erste deutsche Automobil-Ausstellung veranstaltet.

Welch eine gewaltige Entwicklung hat in diesen fünf Jahrzehnten die Kraftfahrt in Deutschland und in der ganzen Welt genommen!

Mit Stolz können wir Deutsche auf diese Entwicklung zurückblicken und uns an die Namen der Motoren-erfinder, der Welt der Kraftwagen, Benzen, Benz und Daimler, und die Wege bereiten zum weiteren technischen Aufstieg. Ich nenne die Namen Maybach, Diesel, Opel, Bülling, Kewer und Bosch. Diese deutschen Namen sind in die Geschichte der Kraftfahrt eingegangen.

Die Ketten des Vorfalles der Kraftfahrt hatten auch die deutsche Automobilindustrie niedergebunden. Ihnen, mein Führer, dankten wir mit dem ganzen deutschen Volke die in der Kraftfahrzeugindustrie arbeitenden deutschen Volksgenossen für die unvergleichlich mühevolle Tat, die uns wieder Weltgeltung, Arbeit und Brot gegeben hat. Sie wird von neuem Wagenbau und neuer Leistung deutscher Techniker und Arbeiter sein.

Schon in den letzten Jahren haben Genie und Kunstfertigkeit deutscher Ingenieure es fertiggebracht, die führende Stellung des deutschen Automobilbaus in der Welt zurückzugewinnen.

Wir schufen die Schwingachse, den Hochleistungsantrieb mit geringem Treibstoffverbrauch. Wir brachten den Zweitaktmotor zu hoher Entwicklung. Der Dieselmotor, der motor hat seinen Siegeszug über die ganze Welt angetreten. Für die Straßen der Kraftwagen entwickelten wir den leistungsfähigen Autobahnwagen. Wir haben weiter daran gearbeitet, unsere Fahrzeuge den Anforderungen anzupassen, die diese modernen Anforderungen der Welt stellen. Die gewaltigen Gedanken des Führers, die in den Autobahnen Wirklichkeit geworden sind, sind Schrittmacher des technischen Fortschrittes der Welt.

Die größte Ehre wird es für die deutsche Automobilindustrie sein, Schritte zu halten und den vorwärtsstrebenden Ideen unseres Führers mit der Konzentration zu folgen.

Das Mutterland des Automobils hat auch wieder die Führung im internationalen Automobilbau an sich gezogen. Ungeachtet der technischen Entwicklung gelang es, die Preise der Kraftfahrzeuge in den letzten drei Jahren zu senken, bei den leistungsfähigen Kleinwagen bis zu 40 v. H.

Die Auswirkung des technischen Fortschrittes wird ihren Höhepunkt finden im dem Volkswagen.

Drei Versuchswagen nach der Konstruktion Vorlage sind einer harten systematischen Dauerprüfung unterzogen worden. 2½ Monate lang sind sie Tag für Tag und Nacht für Nacht durch die Berge des Schwarzwaldes und über die Reichsautobahn Heidelberg-Mannheim gefahren worden, bis am Tage vor Weihnachten dreimal 60 000 km erreicht waren und Schnee und Eis Einhalt geboten. Die gemachten Erfahrungen werden berücksichtigt bei einer bereits in Bau befindlichen Serie von 30 weiteren Wagen.

Das Endprodukt wird ein Fahrzeug sein, das voll die Erwartungen des Führers und des Volkes erfüllt.

Der Weg ist lang, die Verantwortung riesengroß, noch nie gab es ein so schwieriges Problem. Aber es darf kein Zweifel sein, daß unsere Automobilindustrie sich ihrer Pflicht gegenüber dem Führer, dem sie unendlich dankbar, durchaus bewußt ist, und daß sie unablässig bemüht sein wird, auch diese noch so großen Opfer zu leisten, um die gestellte Aufgabe vollständig zu lösen.

Die Kämpfer der nationalsozialistischen Bewegung haben dem deutschen Volk für alle Zeiten ein Beispiel treuer Willigkeitsleistung gegeben. Die Männer der deutschen Automobilindustrie, Unternehmer und Arbeiter, geloben es Ihnen, mein Führer, diesem Beispiel folgend das Wohl und Glück des deutschen Volkes allem anderen voranzustellen.

Rede Dr. Goebbels' auf der Autoausstellung.

DNB Berlin, 20. Februar.

Reichsminister Dr. Goebbels führte bei der Eröffnung der Internationalen Automobil-Ausstellung aus:

Mein Führer! Eure Excellenzen! Meine Volksgenossen und Volksgenossinnen!

Das 20. Jahrhundert wird das Jahrhundert der Technik genannt. In unaufhaltsamem Siegeszuge hat sie in seinem ersten Drittel die gesamte Kulturmenschen erobert. Eine wahre Revolution hat damit nicht nur im wirtschaftlichen, sondern auch im politischen Leben der Völker stattgefunden. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß, wenn eine Regierung mit der modernen Entwicklung Schritt halten will, es ihr hier bahnbrechend voranzutreiben muß. Es ist das historische Verdienst des Führers, schon in den Zeiten der Opposition der Partei gegen die November-Republik mit feurigem Blick kom-

men die großen Möglichkeiten vorausgesehen und in seinen Maßnahmen mitbestimmt zu haben. Denn im Zeitalter der Technik werden die Kräfte nicht mehr durch die Attributen, sondern durch Telefon, Fern- und Selbstreiber, durch Draht und Funk, durch Flugzeug und Kraftwagen regiert. Das sind die modernen Waffen der Politik.

Ohne den Motor wäre der Sieg der nationalsozialistischen Bewegung kaum möglich gewesen. Der Führer hat in der Oppositionzeit selbst Hunderttausende von Kilometern auf deutschen Landstraßen und Kraftwagen zurückgelegt. Dabei hatte er hinreichend Gelegenheit, den damaligen Zustand der deutschen Straßen kennen zu lernen. Schon lange vor der Machtübernahme hat er die Pläne der Neugestaltung des deutschen Straßenwesens gefaßt und entworfen.

Bei der Parole „Motorisierung“ gingen Sie, mein Führer, von der Erkenntnis aus, daß in Deutschland, dem Geburtslande des Automobils, die Entwicklungsmöglichkeiten für die Kraftfahrt besonders günstig sind und ein neuer Aufbau der Automobilindustrie sich für alle anderen Wirtschaftszweige günstig auswirken würde. Dazu kam die Ueberlegung, daß Deutschland anderen Ländern gegenüber auf dem Gebiet der Kraftfahrt sehr zurückgefallen war.

Am 11. Februar 1933, also 12 Tage nach der Uebernahme der Macht, kündigten Sie, mein Führer, anlässlich der Automobil-Ausstellung 1933 Ihr Motorisierungsprogramm an. Am 1. Mai 1933 gaben Sie das Programm des deutschen Straßenneubaus bekannt.

Folgende Maßnahmen haben Sie, mein Führer, im Vollzug der allgemeinen Motorisierung zum Aufbau der deutschen Kraftfahrt getroffen:

Am 10. April 1933 ordneten Sie die Steuerfreiheit für fabrikneue Personenkraftwagen an.

Am 31. Mai 1933 schufen Sie die Steuererleichterung für ältere Kraftfahrzeuge.

Am 1. Juni 1933 gaben Sie Steuerfreiheit für Kraftfahrzeuge.

Sie ordneten die Abzugsfähigkeit des Kaufpreises neuer Kraft- und Lieferwagen, die als Ersatz für veraltete Modelle angeschafft wurden, von der Einkommensteuer an.

Sie schafften den Fahrschulzwang ab.

Sie senkten die Gebühren bei Ausstellung von Kraftfahrtafeln.

Sie führten den Kraftfahrtransport durch Bildung der Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt.

Sie unterstützten in großzügigster Weise die Neufunktion deutscher Rennwagen.

Sie befestigten den Konkurrenzkampf zwischen Eisenbahn und Kraftwagen dadurch, daß Sie durch Beteiligung der Reichsbahn am Bau der Reichsautobahnen diese selbst in den Dienst der Motorisierung stellten.

Sie schufen das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“.

Sie setzten einen Generalinspektor als Oberste Reichsbehörde für das Straßenwesen ein.

Welch ein unermesslicher Segen von Erfolgen ist aus diesen weitestgehenden Maßnahmen entsprungen!

Die Zulassung von Kraftfahrzeugen stieg von 104 000 im Jahre 1932 auf 457 000 im Jahre 1936. Die Produktion von Kraftwagen stieg von 51 000 im Jahre 1932 auf 293 000 im Jahre 1936. Die Zahl der in der Automobilindustrie beschäftigten Volksgenossen von 33 000 im Jahre 1932 auf 118 000 im Jahre 1936. In den Zubehör- und Lieferindustrien stiegen die Zahlen der Beschäftigten mindestens im gleichen Maße. Im Jahre 1935 ging in 13 von 14 großen internationalen Rennen die Fahne des Dritten Reiches am Siegesmaste hoch. Im Jahre 1936 zeigten sich deutsche Kraftwagen in zehn großen internationalen Rennen allen anderen überlegen.

Auch die neuen deutschen Motorräder errangen herrliche internationale Siege. Der Weltrekord mit Kraftfahrzeugen wurde vom NSKK in Verbindung mit der Wehrmacht in härtester Weise betrieben. Die Förderung

der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Handgranatenanschlag auf Dizekönig Graziani.

DNB Rom, 20. Februar.

In amtlichen italienischen Kreisen herrscht größte Erregung über einen feigen Anschlag, der am Freitag mittag in Addis Abeba auf den Vizekönig Marshall Graziani verübt worden ist, der jedoch glücklicherweise nur leicht verletzt wurde.

Eine erste amtliche Verlautbarung besagt: Anlässlich der Geburt des italienischen Thronerben nahm Vizekönig Marshall Graziani in Anwesenheit zahlreicher Würdenträger am Freitag mittag eine Verteilung von Geldstücken an die Armen von Addis Abeba sowie an Mitglieder der koptischen und muslimanischen Gemeinde vor. Die Anwesenheit einer größeren Menschenmenge machte sich Eingeborene zu Nutze, um einige Handgranaten gegen den Vizekönig von Äthiopien, Marshall Graziani, zu werfen, der aber nur leicht verletzt wurde. Schwere Verwundungen trugen dagegen Fliegergeneral Piatta sowie versch. andere eingetragene Würdenträger, darunter auch Abuna Trillo, das Haupt der koptischen Kirche, davon.

Die technische Ausführung des Anschlages ist nicht bekannt. In der Zeit der hohen Reichsfeierlichkeiten 1928—1930 wurden in Addis Abeba Schulen aufgeführt, die einen höheren Schulbildungsgang einschließen, die in der Folgezeit in der Stadt erblich.

Mitte 1932 befanden sich in Deutschland im Verkehr fast 400 000 Personenkraftwagen. Mitte 1936 981 000, eine Steigerung also um 140 v. H.

1932 traf in Deutschland ein Kraftwagen auf je 100 Einwohner, 1936 hatte schon jeder 54. Einwohner sein eigenes Automobil.

Im Licht der Erfolge auf dem Gebiet des deutschen Straßenbaus in der Erreichung der Ziele. Drei Jahre nach dem 1. Spatenstich des Führers am 28. September 1936 waren 1000 Kilometer Reichsautobahnen fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Heute, am 20. Februar 1937, sind 1231 Kilometer Reichsautobahnen im Betrieb.

Der Ausbau des allgemeinen Straßennetzes in Länge von 40 000 Kilometern wurde in die Verwaltung des Reiches übernommen.

130 000 Menschen sind auf den Baustellen der Autobahnen und rund 120 000 in ihren Werkstätten beschäftigt, im allgemeinen Straßenbau dazu 115 000.

Einige besonders wichtige Maßnahmen auf diesem Gebiet fallen noch in den neuen Vierjahresplan, so vor allem die Förderung der deutschen Treibstoffherstellung. In einem halben Jahre wird Deutschland unabhängig vom fremden Treibstoff sein.

Dies alles ist Ihr Werk, mein Führer. Es ist das Ergebnis einer mutigen und weitschauenden Initiative. Auch hier ist kein Wunder geschehen, es sei denn ein Wunder des Fleißes und der Rührkraft. Nicht nur die beteiligten Kreise, das ganze deutsche Volk dankt Ihnen heute dafür aus tiefstem Herzen.

Die Internationale Automobil-Ausstellung 1937 ist nach Vollendung eines vierjährigen Umbaus, welches, das auf diesem Gebiete besonders sichtbare Erfolge zeitigte, eine Festung vor Ihnen, mein Führer, eine wunderbare und erhellende Demonstration deutscher Unternehmerrkraft und Arbeiter vor Ihnen als ihrem Schutzherrn.

Möge das deutsche Volk nie vergessen, was es der denkenden Elite und der schaffenden Hand zu verdanken hat. Hier gibt es sich selbst ein Beispiel seines Fleißes und seines Könnens, das Bewunderung verdient.

Nun warten alle motorisierten Kreise unseres Volkes, daß Sie, mein Führer, Ihr Wort an sie richten.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Englische Beobachter nach Portugal.

Portugal zu den Londoner Ueberwachungsplänen.

Eine amtliche portugiesische Erklärung.

Lissabon, 20. Februar.

Das portugiesische Außenministerium tritt in einer amtlichen Verlautbarung nach, die auf die Zustimmung über die Haltung Portugals gegenüber den Londoner Ueberwachungsplänen, soweit sie keine Grenzen betreffen, geben, entgegen. Darin stellt es eindeutig fest, daß Portugal niemals von seiner unerschütterlichen, eingetragenen Haltung, die eine internationale Ueberwachung auf nationalem Gebiet nicht zuläßt, abgegangen sei. Zudem sei eine solche Maßnahme von Londoner Ausschüß gar nicht vorgesehen gewesen, noch hätte ein solcher Vorstoß, wenn er überhaupt gemacht worden wäre, bei der Mitarbeit Portugals im Ausschüß jemals Aussicht auf Annahme gehabt. Im Hinblick auf die Erfüllung des sogenannten Nicht-eingemischungsabkommens, habe sich die portugiesische Regierung mit England in Verbindung gesetzt und gebeten, die englische Regierung möchte Beobachter entsenden, die ihren Vorfällen und Konsultationen zugehört werden, und die pünktliche Erfüllung der von Portugal übernommenen Verpflichtungen bezüglich der Restrukturierung Freiwilliger und deren Durchreise sowie bezüglich Waffentransporten nach Spanien feststellen sollten. Hierbei handele es sich nicht etwa um eine neue Form des Londoner Ueber-

wachungsplanes, wie auch die Zuständigkeit der englischen Beobachter trotz der ihnen gewährten Erleichterungen nicht die gleiche wäre wie die im Ueberwachungsplan des Londoner Ausschüßes für die Kontrollorgane vorgesehen.

Abschließend wird festgestellt, daß die portugiesische Regierung, wenn sie zu der Ueberzeugung kommen müßte, daß Portugals Anwesenheit ein unüberwindliches Hindernis für die notwendige Einstimmigkeit bei den Beschlüssen des Londoner Ausschüßes darstellte, nicht zögern würde, den Nicht-eingemischungsabkommens zu verlassen.

Freiwilligenverbot soll am Sonntag in Kraft treten.

Beschluß des Nicht-eingemischungsabkommens.

Lissabon, 20. Februar.

In der Sitzung des Hauptausschüßes des Nicht-eingemischungsabkommens am Freitag wurde beschlossen, daß das Freiwilligenverbot am Sonntag, dem 21. Februar, um 0.00 Uhr allgemein in Kraft treten soll. Hierzu gaben die im Hauptausschüß vertretenen Mächte ihre Zustimmung. Die Regelung der portugiesischen Frage konnte am Freitag noch nicht abgeschlossen werden. Ebenso wird die „adäquate“ Regelung der Kontrollorgane erst in den nächsten Tagen erfolgen.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Die Förderung der deutschen Motorisierungspolitik wird in der Zukunft noch stärker sein.

Zukunft und Aussichten des technischen Studiums.

Von
Prof. Dr. von Arnim.
Rektor der Technischen Hochschule Berlin.

Die technischen Hochschulen haben sich heute mit einem Problem auseinanderzusetzen, das für die Erfüllung ihrer Aufgaben vielleicht nicht weniger wichtig ist als für die deutsche Wirtschaft, nämlich mit dem sich in letzter Zeit geltenden Mißverhältnis zwischen der Zahl der Studenten und dem Bedarf der Wirtschaft an Ingenieuren. An der Tatsache eines zahlenmäßig unzureichenden Nachwuchses ist nicht länger zu zweifeln, dagegen bestehen über die Ursachen dieses schädlichen Mißstandes vielfach auseinandergehende Meinungen und falsche Vorstellungen.

Die technischen Hochschulen haben ihren Nachwuchs nicht selbst aus. Sie haben auf keine Zusammenkunft nicht einmal einen maßgebenden Einfluß nehmen können. In der Zeit der wirtschaftlichen Schwierigkeiten und eines hohen Beschäftigungsstandes der Industrie in den Jahren 1926-1930 schwoll der Zugang zu den technischen Hochschulen außerordentlich an, und da einerseits die Ausbildungszeit einige Jahre dauert, andererseits die Wirtschaftstätigkeit seit 1930 auf einen niedrigen Stand sank, verließen die technischen Hochschulen gerade zu einem Zeitpunkt erheblich mehr fertige Diplom-Ingenieure, als die Industrie damals Bedarf hatte. Die Folge war, daß überall Stimmen laut wurden, die vor dem technischen Studium dringend warnten und eine langjährige Überfüllung des Ingenieurbereiches vorherzusahten. Woher die Industrie noch die staatlichen Stellen haben damals diesen Trugschluß erkannt. Niemand ist diesen Warnungen entgegengetreten, und so wurde der Zugang zu den technischen Hochschulen immer geringer. Verdrängt wurde die Entlastung durch die mit der Wirtschaftskrise einhergehende Schrumpfung der Einkommen und der Vermögen, die vielen Eltern die finanzielle Belastung eines Studiums nicht mehr tragbar machte.

Selbst wurde trotz vieler Mahnungen von Seiten der technischen Hochschulen auch nach 1933 zunächst noch nicht erkannt, daß hier ein schweres Problem der Lösung bedurfte, weil die höheren Semester durch ihre zahlenmäßige Stärke, vornehmlich für den Bedarf der Industrie noch eine ausreichende Zahl von Ingenieuren stellen konnten. Erst mit dem Wiedereintritt der zahlenmäßig schwachen Semester in die Erwerbstätigkeit wurde das Problem augenfälliger und nach Abhilfe gerufen. Die Industrie merkte sehr schnell, wie es sich schon geahnt war, aber es war für eine zielbewusste Planung bereits zu spät. Man konnte nur noch für eine fernere Zukunft Maßnahmen treffen, die einen dauernden ausreichenden Zugang von Ingenieuren sicherstellen.

Jede Maßnahme, die auf eine Verringerung der zahlenmäßigen Stärke des Ingenieurwachstums abzielt, wird frühestens in 5 Jahren wirksam, da zwischen Abitur und Beginn der Berufstätigkeit zwei Jahre Dienst in der Wehrmacht, ein halbes Jahr Arbeitsdienst und vier Jahre Studium liegen. Man wird sich unter diesen Umständen fragen, ob eine Propagierung des technischen Studiums überhaupt Sinn hat, weil sich die Verhältnisse nach Ablauf dieser 6 1/2 Jahre wiederum geändert haben werden.

Die augenblickliche Lage an den technischen Hochschulen ist so, daß die Zahl der Studenten in höheren Semestern noch verhältnismäßig groß ist, während die Zahl der Studenten in den unteren Semestern auf einen sehr niedrigen Stand gesunken ist. Die Zahl derjenigen, die als fertige Diplom-Ingenieure im Laufe dieses Jahres die Hochschule verlassen wird also noch ziemlich groß sein, während sie in den nächsten Jahren stark abnehmen wird. Der Bedarf der Wirtschaft an Diplom-Ingenieuren ist gleichfalls im Laufe dieses Jahres noch sehr groß, da noch viele Stellen frei sind, und aber in den nächsten Jahren wieder dem normalen jährlichen Abgang (wegen Alter und Tod) gleichkommen. Am meisten gefürchtet wird aber die Zahl der Studenten nicht ausreichen, um den gesamten Bedarf der Wirtschaft zu decken. Es wird vielmehr für einige Jahre ein gewisser Mangel bemerkbar bleiben.

Wenn man also trotz der Maßnahmen ergreift, um die Studentenzahlen an den technischen Hochschulen wieder zu heben, dann muß berücksichtigt werden, daß bei Wiedereintritt dieser Maßnahmen erstens noch ein Mangel an Ingenieuren bestehen wird und zweitens der laufende jährliche Bedarf der Wirtschaft größer sein wird.

Es ist allgemein bekannt, daß seit Beginn der Industrialisierung Deutschland sich das Verhältnis der Zahl der planenden und schöpferischen Ingenieure gegenüber der ausführenden Arbeit des wertmäßigen Mannes dauernd zuungunsten des Ingenieurs verschoben hat. Die weitere Zunahme dieses Verhältnisses in den kommenden Jahren ist nun für den Ingenieurberuf von ausschlaggebender Bedeutung. Man hat vor einigen Jahren noch an einen Stillstand dieser Entwicklung oder gar an eine Rückentwicklung geglaubt. Wenn man aber heute unter Berücksichtigung der neuen Wirtschaftslage und der Vermittlung des Reiches es auf Arbeit eine Voraussetzung machen soll, dann muß eine weitere Verbesserung dieses Verhältnisses zugunsten des Ingenieursberufes mit Sicherheit vorausgesetzt werden, und die Wirtschaft im Rahmen des Vierjahres-Planes zugewiesenen Aufgaben und die auf längere Zeit wirksamen Umstellungen können uns in dieser Meinung nur bestärken. Diese geschichtliche und wohl auch zukünftige Entwicklung ist gekennzeichnet durch das Vordringen der Maschine gegenüber der Handarbeit, also durch einen weitestgehenden Ersatz der rein körperlichen Arbeit; sie entspricht im übrigen auch durchaus der Einstellung des Nationalsozialismus gegenüber der Anwendung der Technik in der Wirtschaft, die richtig angewandt, das Hilfsmittel zur Verwirklichung des Rechtes auf Arbeit ist.

Für die Zahl der an den technischen Hochschulen Studierenden heißt das aber, daß sie ganz erheblich größer werden muß, weil der ständige und laufende Bedarf der Industrie größer ist, als durch den augenblicklichen Bestand der Hochschule gedeckt werden kann. Vom rein sachlichen Standpunkt aus gesehen, ist also das technische Studium für den Abiturienten ein ausrichtendes und für die technischen Hochschulen hat sich entsprechend dieser Erkenntnis die Notwendigkeit ergeben, für ein Anwachsen der Studentenzahlen Sorge zu tragen.

Wir sind aber weit davon entfernt, weil es tatsächlich an Nachwuchs fehlt, nun die Rekrutierung zu rühren. Die Entschädigung, die der Abiturient für sein technisches Studium erhalten soll, muß in erster Linie von der derjenigen ein technischer Ingenieur werden, der wirklich die Berufung zum technischen Schaffen und zur schöpferischen Gestaltung in sich fühlt. Wir sind uns aber auch klar darüber, daß in Folge der humanitären Bildung die Rekrutierung zum technischen Studium weitgehend zurückgedrängt worden ist. Fast in jedem jungen Deutschen findet die Rekrutierung zum technischen Studium eine gewisse Schwierigkeit, und es ist im weitestgehenden nur eine Frage der Erziehung, wieviel die wertvollsten Kräfte endlich zum technischen Studium hingeführt und damit als wertvolle Rekrutierung dem Ingenieurberuf einmündig werden können. Hier können die höheren Schulen eine wichtige Aufgabe zu erfüllen und tragen eine große Verantwortung für die Sicherstellung des notwendigen Nachwuchses.

Natürlich ist die Entscheidung, ob man sich dem technischen Studium widmen soll, auch weitgehend eine Entscheidung, die einmal die Kosten des Studiums betrachten und andererseits aber auch der Ausbildungszeit, die lang und damit der Zeitpunkt hinausgeschoben ist, wo sich die

Möglichkeit zur Gründung einer Familie ergibt. Niemand wird diese Schwierigkeiten leugnen, aber es ist doch völlig verfehlt, sie als ein Schreckgespenst hinzustellen.

Die Hochschulen haben alles getan, um den Ausbildungszeitpunkt zu verschieben und den Studenten einen rechtzeitigen Abschluß des Studiums zu ermöglichen. Leider werden von unterrichtlicher Seite in dieser Hinsicht oft die unglaublichen Angaben gemacht, nämlich, daß die Ausbildung dauere neun bis zehn Jahre, also 18-20 Semester. Es soll daher ein Jahr allemal festgelegt werden, daß das Studium acht Semester dauert und in den meisten Fällen dann einer umfassenden Rekrutierung der Hochschule auch in acht Semestern zu Ende geführt werden kann. Hinzu kommt für die Hälfte der Fachrichtungen eine halbjährige praktische Arbeitszeit vor dem Studium. Der Rest der praktischen Arbeitszeit kann in den Semestern erledigt werden. Mit neun Semestern ist also die Ausbildung beendet. Es geht nicht an, den Arbeits- und Wehrdienst künstlich zu verlängern, denn er muß gleichwohl von allen jungen Männern geleistet werden. Stellt man also die Frage nach dem Alter des fertigen Diplom-Ingenieurs, so muß man unter Berücksichtigung der für die Ausbildung notwendigen Zeit und der Zeit, die für die Ausbildung der Wirtschaft der Schule bis zum Sommersemester folgende Rechnung aufmachen:

Abitur	18 Jahre
Arbeitsdienst	1 1/2 Jahre = 18 1/2 Jahre
Wehrdienst	2 Jahre = 20 1/2
Wirtschaftspraxis	1/2 Jahr = 21 1/2
Studium	4 Jahre = 25 1/2

Mit normalerweile 25 Jahren ist also der Diplom-Ingenieur reif für seinen Beruf und wird in der Wirtschaft sofort eine beachtliche Stellung annehmen können, wenn er nicht gerade in den Staatsdienst zu gehen und hier eine weitere Ausbildungszeit von zwei bis drei Jahren durchzumachen, die allerdings meist nur gering bezahlt wird.

Es ist wohl nicht unbekannt geblieben, daß früher die Dauer des technischen Studiums auf 12 bis 13 Semester belief, wofür die Schuld gleichmäßig den Studenten und die Hochschule traf. Durch umfangreiche Reformen ist eine Verkürzung dieser Dauer auf acht Semester schon zum großen Teil gelungen, und es wird in Zukunft für einen fleißigen und tüchtigen Studenten möglich sein, in acht Semestern sein Studium abzuschließen. Wenn man sich diese Tatsache vergegenwärtigt,

Wieviel deutsche Soldaten fielen?

Todeserklärung der letzten Vermissten in absehbarer Zeit.

Otto Kiehl teilt in seinem schätzenswerten Buche „Was brachte der Weltkrieg?“, das im Kollhauser-Verlag, Berlin, erschienen ist, unter anderem mit:

Die gesamten deutschen Verluste an Gefallenen und an gestorbenen Soldaten der mobilen Truppe betragen:	
im Feld und in der Kriegsmarine	1 900 878
in der Kriegsmarine	84 836
in den Kolonien	1 185
dazu kommen noch Vermisste, die ebenfalls als tot anzunehmen sind	1 938 897

mithin beträgt die Gesamtverlustzahl 2 036 897.

Diese Zahl bedeutet, daß das deutsche Volk im Durchschnitt täglich 1331, nämlich 55, in fast jeder Minute also einen Soldaten durch den Tod verlor.

Im deutschen Heere, der deutschen Marine und der deutschen Luftwaffe waren während des Weltkrieges rund 50 000 aktive und rund 231 000 Offiziere des Berufsstandes. Es fielen von diesen 281 000 Offizieren rund 55 000 — rund 19 Prozent, darunter 24 Prozent der aktiven Offiziere. Die Verlustzahl der Unteroffiziere und Mannschaften beträgt rund 14 Prozent.

Etwas geringer als Kiehl schätzt das Zentralnachweisesamt für Kriegsverluste und Kriegsgefangene die Zahl der Vermissten, nämlich auf 90-95 000. Aus der Zusammenarbeit mit den ausländischen Behörden, aus Aussagen von Heimkehrern, aus den Nachforschungen und aus den Verbleibenden, die noch heute in den ehemaligen Kampfgebieten bei der Vandalenstellung und Anlagen von Bauten gemacht werden, ergibt sich, daß so gut wie alle Vermissten als gefallen gelten müssen. Dem Zentralnachweisesamt ist jedenfalls kein Fall widerrechtlicher Zurückhaltung nachgewiesen worden. Die Auffassung des Schicksals der Vermissten ist aber nicht nur aus Gründen der Gerechtigkeit, sondern auch aus wichtigen rechtlichen Gesichtspunkten erforderlich. Die etwaige Wiederherstellung der Frau, Regelung von Erbschaften, vor allem auch die Stellung von Verlobungsgegenständen, hängen von der Feststellung des Todes durch Beurteilung oder gerichtliche Todeserklärung ab. Etwa 200 000 Vermisstenfälle, die gegen 18 Jahre vorhanden waren, sind im vergangenen Jahr noch etwas anders angenommen worden, als daß auch sie den Selbstmord gestorben sind. Daher darf erwartet werden, daß in absehbarer Zeit von maßgebender Stelle eine Todeserklärung von Amts wegen erfolgt, da es an der Zeit scheint, auch diesen schmerzhaften Rest des Krieges, der noch heute manchen halten mag, zu überwinden. In Zukunft werden von Kälte, in denen nicht einwandfrei festgestellt, bei welchem Geistesstand die Vermissten gestorben sind, wird der 10. Januar 1920 allgem. als Todestag festgelegt. Es ist ersichtlicher, letztendlich, daß dadurch ein Termin, der mehr als ein Jahr nach dem Verschwinden liegt, zu einem Todestag festgelegt wird, der mehr Todesfälle in sich schließt als der verlustreichste Tag des Weltkrieges.

Die größten Schlachten des Weltkrieges.

In der Schlacht bei Verdun (21. Februar bis 9. September 1916) fielen 347 972 deutsche Soldaten. Die Zahl der Vermissten beträgt 26 739 Mann.

In der Schlacht an der Somme (24. Juni bis 26. September 1916) fielen 71 927 deutsche Soldaten. Die Zahl der Vermissten beträgt 85 883 Mann.

In der Schlacht an der Marne (5. September bis 12. September 1917) fielen 42 082 deutsche Soldaten. Die Zahl der Vermissten beträgt 38 080 Mann.

In der Großen Schlacht in Frankreich (21. März bis 9. April 1918) fielen 35 163 deutsche Soldaten. Die Zahl der Vermissten beträgt 22 700 Mann.

Staten und Spanien sogar die beiden ersten Plätze. 1935 wurde der Erfolg noch gesteigert durch die fünf Siege in den Großen Preilen von Frankreich, Belgien, der Schweiz, Italien und Spanien. Im Jahre 1936 beendete Deutschland alle in diesem Jahre anerkannten Großen Preile, und zwar in Deutschland, der Schweiz und Italien. Auch bei diesen wertvollen internationalen Prüfungen siegten die deutschen Rennwagen in den letzten drei Jahren auch in zahlreichen anderen internationalen ausgetragenen Rennen, so bei den Preilen von Tripolis, Tunis, Monaco und der Tschokolowka, im Rennen um den Acropolis-Pokal, im Eintouren auf dem Nürburgring, im großen Bergpreis von Deutschland auf dem Schmalenland usw. Das Rennjahr 1937 wurde erfolgreich eingeleitet durch den Sieg eines deutschen Rennwagens im Grossen Preis Kapstadt, wo unter den besten unglücklichen Umständen zwei Deutsche die beiden ersten Plätze belegen konnten.

Diese Erfolge in den schweren und schweren, mit zahllosen Kurven gepflasterten und Berg- und Talschluchten, werden noch unterstrichen durch die Tatsache, daß es den deutschen Wagen gelang, wobei in den Besitz von zahlreichen Welt- und internationalen Rennpreisen zu kommen.

Großen Anteil an den Erfolgen des deutschen Motorsports hatten auch die Kraftfahrer. Auch sie erlitten auf den bedeutendsten internationalen Rennen dieser Jahre große Siege und stellten die schnellsten Fahrer der ganzen Welt, die zahllose absolute Geschwindigkeitsrekorde für Deutschland eroberten.

Die Wiedererringung der Vorkriegszeit im Motorsport ging parallel mit der Wiedererringung des ausländischen Marktes für den deutschen Kraftwagen.

Die deutschen Rennwagen legten Zeugnis von der Wiedererringung des konstruktiven und technischen Fortschritts des deutschen Kraftfahrwesens ab. Sie waren das Motorisierungs-Symbol der vom Führer befohlenen Motorisierung Deutschlands. Sie waren es, die auch den ausländischen Markt wieder für Deutschland erschlossen. Dafür steht die Tatsache, daß das deutsche Kraftfahrzeug aus dem Straßenbild der entferntesten Länder nicht mehr wegzudenken ist.

dann ist durch die Einführung der Arbeitsdienst- und Wehrpflicht eine so bedeutende Verlängerung des Ausbildungszeitraumes gar nicht erfolgt, wie man das leider allzu oft annimmt.

Dagegen darf nicht unbeachtet bleiben, daß der Arbeitsdienst und die Wehrpflicht eine Reihe von Voraussetzungen geschaffen haben, auf denen die Hochschule mit umgekehrtem Erfolg aufbauen kann als früher. Immer wieder betätigten die Professoren, daß die jungen Studenten unserer Tage ganz andere Kräfte und die früherer Zeit. Sie gehen mit mehr Energie und Entschlußkraft und mit mehr Verantwortungsbewußtsein an ihr Studium, und sie werden daher der ihnen gestellten Aufgaben viel besser Herr, als man das von den Studenten der vergangenen Zeit sagen kann. So kann als sicher gelten, daß die Einführung der Arbeitsdienst- und Wehrpflicht für die Hochschule und damit auch für die deutsche Wirtschaft eine Förderung der Arbeit und eine Steigerung des Erfolges mit sich bringt, die den Zeitverlust mehr als ausgleicht. Weiter ist dadurch der Wunsch, die Erfüllung seiner Aufgaben sehr erleichtert worden, da die Inanspruchnahme der Ausbildung des Studenten zu einem politisch denkenden und einflussreichen Ingenieur geführt worden sind.

Da auch heute noch nicht jeder Abiturient die Möglichkeit zum Studium hat, weil der Geldbeutel des Vaters nicht ausreicht, sind immer umfangreichere Maßnahmen getroffen worden, um jedem wirklich tüchtigen jungen Mann das Studium zu ermöglichen. Wir dürfen von der Technischen Hochschule Berlin sagen, daß noch kein einziger tüchtiger Kerl deshalb nicht bei uns studieren konnte, weil etwa finanzielle Schwierigkeiten dies unmöglich gemacht hätten. Voraussetzung für eine Förderung ist neben der wissenschaftlichen Leistung einwandfrei charakteristische Haltung und leichter politischer Einfluß. Sind diese Bedingungen — Bedürfnisse — natürlich vorausgesetzt — erfüllt, dann lassen sich immer Mittel und Wege finden, die individuellen Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen. Wir erwarten geradezu auf tüchtige junge Kerle und freuen uns über jeden, der durch unsere Hilfe ein hervorragender Ingenieur wird.

Ueber die neuen und großen Aufgaben, die der Hochschule im Rahmen der Wehrbauarbeit an Volk, Staat und Wirtschaft zufallen, brauchen wir keine großen Worte zu machen; denn sie sind wohl bekannt genug. Sie haben alle Angehörigen der Hochschule zu einer großen Schicksals- und Arbeitsgemeinschaft zusammengeführt. Sie haben die Hochschule und damit die Gemeinschaft mit neuem Leben und neuem Geist erfüllt. Nichts atmet mehr die Luft der Vergangenheit, es weht ein erfrischender und frischer Geist in der Gemeinschaft, der jede Erklärung verändert und zur Arbeit und Einfluß jeden heranzieht, der innerlich mit uns verknüpft ist.

Unter der Hand aber an alle diejenigen, die die Verpflichtung zur Mitarbeit in einem großen Werk in einer lebendigen Gemeinschaft in sich fühlen und denen der Einfluß immerwährendes Bedürfnis ist.

weissamt ist jedenfalls kein Fall widerrechtlicher Zurückhaltung nachgewiesen worden. Die Auffassung des Schicksals der Vermissten ist aber nicht nur aus Gründen der Gerechtigkeit, sondern auch aus wichtigen rechtlichen Gesichtspunkten erforderlich. Die etwaige Wiederherstellung der Frau, Regelung von Erbschaften, vor allem auch die Stellung von Verlobungsgegenständen, hängen von der Feststellung des Todes durch Beurteilung oder gerichtliche Todeserklärung ab. Etwa 200 000 Vermisstenfälle, die gegen 18 Jahre vorhanden waren, sind im vergangenen Jahr noch etwas anders angenommen worden, als daß auch sie den Selbstmord gestorben sind. Daher darf erwartet werden, daß in absehbarer Zeit von maßgebender Stelle eine Todeserklärung von Amts wegen erfolgt, da es an der Zeit scheint, auch diesen schmerzhaften Rest des Krieges, der noch heute manchen halten mag, zu überwinden. In Zukunft werden von Kälte, in denen nicht einwandfrei festgestellt, bei welchem Geistesstand die Vermissten gestorben sind, wird der 10. Januar 1920 allgem. als Todestag festgelegt. Es ist ersichtlicher, letztendlich, daß dadurch ein Termin, der mehr als ein Jahr nach dem Verschwinden liegt, zu einem Todestag festgelegt wird, der mehr Todesfälle in sich schließt als der verlustreichste Tag des Weltkrieges.

Kommunistischer Dieb darf französischer Abgeordneter bleiben.

DNB Paris, 19. Februar.

In der Kammer wurde am Donnerstag der Fall des kommunistischen Abgeordneten Valat verhandelt. Dieser Abgeordnete ist von einem Gericht vor seiner Wahl in die Kammer wegen Diebstahls zu sechs Monaten Gefängnis verurteilt worden. Eine lange Aussprache entpinn sich über die Frage, ob die Wahl des kommunistischen Abgeordneten gültig sei oder nicht. Nach langen Debatten, wobei es zeitweilig zu einem ziemlich heftigen Wortwechsel zwischen der Rechten und der Linken kam, wurde der Antrag auf Ungültigkeitserklärung der Wahl des kommunistischen Abgeordneten von der Kammer mit 199 gegen 138 Stimmen abgelehnt und somit die Wahl Valats anerkannt.

Unhaltbares Vorgehen lokaler Behörden in Oesterreich.

NSD-Expenden für „Haatsgefährlich“ erklärt.
DNB Wien, 19. Februar.

In der Salzammergut-Stadt Gmunden beschloß eine Gruppe von Personen, dem Reichshaus Wänden eine Winterhilfskassa von 50 Schilling zu übermitteln und als Gegenleistung das Bild von Ernst Moritz Arndt: „Was ist des Deutschen Vaterland“ im Wändener Saal zu erbitten. Dieses Vorhaben kam den Behörden zur Kenntnis. Der Antrag des Hauses wurde verhasst und schließlich mit der Begründung, daß die Sammlung für die deutsche Winterhilfe einer Verletzung für die verbotene NSDAP gleichkomme, zu 220 Schilling Geldstrafe verurteilt.

Jüdischer Emigrant wird Professor für Kindererziehung.

DNB Stockholm, 19. Februar.

Der schwedische Ministerrat hat in seiner Sitzung am Freitag dem Vorschlag der Stockholmer Hochschule stattgegeben, den jüdischen Emigranten Professor David Rax, der früher in Rostock wirkte, mit dem durch private Spenden gestifteten Lehrstuhl für Kinderpsychologie zu betrauen.

Der Fall wurde seit einigen Monaten in der schwedischen Öffentlichkeit erörtert. Zu seiner „Erleuchtung“ nehmen bereits die Stockholmer Abendschüler Stellung. „Rax Dagligt Allehand“ erklärt u. a., es sei bedauerlich, daß Schweden den ersten Lehrstuhl für Kindererziehung einem Ausländer übertrage, der „den schwedischen Charakter nicht kenne und auch nicht kennen lernen könne“. Der Jude Rax werde ein Fremdling unter Fremden bleiben.

„Hörsalstaben“ bezeichnet den Beschluß der Regierung als „verächtlich“ und erklärt, eine sehr harte und sachliche Kritik habe gezeigt, daß die Kandidatur des Juden Rax weder mit dem Wunsch, noch mit dem Sinn des Testaments des Reichstages übereinstimme. Es sei vollkommen ausgeschlossen, daß der Rax jemals davon hätte träumen können, daß der Lehrstuhl einem Manne anvertraut würde, dem die Dankenwelt des Stills und das Land in dem er wirken solle, von Grund auf fremd seien. Die ernste Warnung des Universitätskanzlers Tragger habe die Regierung unbeachtet gelassen. Es wäre besser gewesen, den Vorschlag der Hochschule zurückzuweisen.

Großkampf zwischen Polizei und Stichtreibern.

St. Remond, 19. Februar.

Während gegenwärtig Vertreter der General Motors Gesellschaft und der Automobilarbeitergewerkschaft nach der Beilegung des Autostreiks in Detroit auf ein neues Arbeitsabkommen verhandeln, haben sich die Stichtreibe auf andere Industriezweige in Detroit ausgeweitet. Ueber 2000 Stichtreibe, die die Mehrheit bilden, halten hier fünf Fabriken darunter zwei Zigarrenfabriken und eine Großbäckerei, die hierdurch die verlangte Lohnsteigerung zu erzwingen.

In Waukegan (Illinois) fand zwischen 125 Polizeibeamten und Stichtreibern, die sich weigerten, einem Gerichtsbeehl zur Räumung von zwei Metallfabriken Folge zu leisten, ein heftiger Kampf statt. Als die mit Polizeiknüppeln bewaffneten Beamten in die verbarrikadierte Fabrik eindringen, und verletzten, die Stichtreibe mit Gewalt zu entfernen bewarnten diese die Polizeibeamten mit schweren Gegenständen und gefüllten Säureflaschen. Die Beamten haben sich darauf begnügt, mit Gasbomben gegen die Gewalttäter vorzugehen. Bei diesem Kampf gab es mehrere Verletzte. Schließlich zogen sich die Polizeibeamten zurück, um mit der Verteilung über die weiteren Maßnahmen zu beraten.

Stahlfabriken sabotieren amerikanischen Flottenbau

Roosevelt zur britischen Aufrüstung.
Washington, 19. Februar.

Präsident Roosevelt erklärte bei dem heutigen Empfang der Botschafter, daß er die Frage der Rückwirkung der britischen Aufrüstungspläne auf die amerikanische Flottenbaupolitik noch nicht geprüft habe. Als er um eine genauere Darlegung seiner grundsätzlichen Einstellung gebeten wurde, betonte er schließlich, daß für ihn allein eine „angemessene nationale Verteidigung“ maßgebend sei.

In dieser Beziehung des Präsidenten will man ein Anzeichen dafür sehen, daß die amerikanische Regierung zunächst nicht beabsichtigt, die britischen Flottenpläne mit einer Erhöhung der eigenen Tonnage zu beantworten.

Die amerikanische Regierung hat übrigens, wie der Präsident weiter ausag, ernste Schwierigkeiten, Stahl für den Bau des im Januar bei der Marinewerkstatt in Auftrag gegebenen Einheitsflusses zu erhalten. Diese Schwierigkeiten ergeben sich aus der Weigerung der Stahlfabriken, die die Marineverträge zu beliefern, da die Arbeiter der Marinewerks in vergangener Jahre weitgehende sozialpolitische Forderungen, deren Durchführung die Stahlfabriken aus wirtschaftlichen Gründen ablehnen.

Die Waukeganer Polizei verhaftete eine aus sechs Köpfen bestehende Gruppe von Stichtreibern und 18 Leute, die sich mit dem Betrieb der außerordentlich gefährlichen Rüst- und Zehn-Stunden-Befehl hatten. Die Rüstungsindustrie war mit den modernsten Maschinen ausgestattet.

Der Führer

General

Der Führer

General

Der national-
Volkstrauertages
Ausschuss in diesen
Reminiszenzen das
Fest und voll St
an die zwei Mi
für Freiheit und
staatlichen und
fahnen, in allen

Der feierlich

Den Mittelpunkt
jedem Jahre, d
Staatsoper
Reichstanzlers
oper und Lustga
truppe, der Kri
Ehrenabornunge
schiert. Die Str
unfreundlichen
menge angefüllt,
Ehrfurchtsvoll gr

Erkste und we
schenmenge, die
füllte. Im Park
des Heeres, der
Rang hatten die
und Militärattad
sektreäre und
Reichs- und Sta
ziere der alten
treter der Solda
verbände Blag ge
Führer und R
Anwesenden mit
Führer nahmen
von Madenfe
hularen, Reichst
Blomberg, de
neraloberst von
Kriegsmarine, Ge
Vertretung des
Chef des General
Kesseling, a
Armee General
Goebbels, Bar
Seldte, Schw
Reichsleiter Vo
Stabschef Luge,
Kommandos I, E
stedt, der Kom
von Wittenber
Oberguppenführ
bach, Korvettenk
mann Mantius
führer Oberlin
Staatssekretäre
Staat, Partei und

Der Vorhang
schlichten Erhaben
Anwesenden: Im
ein großes Elfenbe
Vordergrund in m
der alten Armee
marine, getragen v
Stein gemeißelt.
tung von Staats
den Trauermärz
Beethoven, und a
waren, hielt Reich

General

eine Ansprache, in
Wieder erhüht
Jahre 1914 bis 191
der Opfer, die be
derte; wieder erbi
zwei Millionen
her, die über all
find; wieder fühle
Mütter, Witwen u
den. Auch des Schw
uns mit eindring
Toten gedenken w