

Tausend Kilometer Reichsautobahnen.

Breslau, 27. September. Auf schlesischem Boden, geheiligt in der Geschichte des Deutschen Reiches, so durch Bahstätt, wo deutsche Widerstandskraft dem Siegeslauf mongolischer Eindringlinge im 13. Jahrhundert Einhalt gebot, durch Leuthen, wo Friedrich der Große unvergessen in die Geschichte eingegangene Siege errang, und auch durch Krieschowitz, der friedlichen Wirkungsstätte Blüchers, welche der Führer am Sonntag den 1000. fertiggestellten Kilometer der seiner Initiative zu verdankenden historischen Tat der Schaffung eines das ganze Reich durchziehenden Autostrassennetzes.

Schon von weitem grüßt hinter Klettendorf ein Wald von Tannen. Einige hundert Meter hinter der provisorischen Abzweigstelle vom regulären Strassennetz ist eine Tribüne errichtet, auf der sich die zur Feier geladenen Persönlichkeiten einfinden. Auf dem Felde jenseits der Gegenjährenbahn haben die 1500 Arbeiter gegenüber der Tribüne Aufstellung genommen, die an dem Bauabschnitt Breslau—Kreibitz mitgearbeitet haben. Auf dem Mittelstreifen der Autobahn ist eine kleine Tribüne errichtet, von der aus der Führer zu den Volksgenossen sprechen wird.

Auf dem Flughäfen, auf dem Ehrenformationen des Reichsheeres, der Schutzpolizei und aller Parteigliederungen angetreten sind, finden sich zum Empfang des Führers u. a. der Gauleiter und Oberpräsident von Schlesien, Staatsrat Wagner, der Kommandierende General des VIII. Armeekorps und Befehlshaber im Wehrkreis VIII, General der Kavallerie v. Kleist, die Führer der Gliederungen der Bewegung in Schlesien, der Kommandant der Festung Breslau, und der Kommandeur des Luftgarnisons mit Begleitung ein.

Um 9.45 Uhr heult vom Kommandoturm des Flughäfen die Sirene auf, das Zeichen für die bevorstehende Ankunft der Maschine des Führers. In dem Augenblick, in dem die D 2600 den Boden berührt, fällt das Musikkorps der Wehrmacht ein. Der Führer entsinkt als erster der Maschine. In seiner Begleitung befinden sich u. a. Obergruppenführer Brüder, Reichspresschef Dr. Dietrich und Direktor Bernlein von Daimler-Benz. Nach der Begrüßung meldet der Kommandant von Breslau dem Führer die Ehrenformation der Wehrmacht. Dann schreitet der Führer die Front der Ehrenformationen ab. Nachdem der Führer die Rednertribüne bestiegen hat, leitet der Gauleiter Wagner den Festakt ein. Nach Worten an die Arbeiter der Reichsautobahn umreißt der Gauleiter die Bedeutung derselben für Schlesien.

Dr. Todt über das Werk der Reichsautobahnen.

Dr. Todt führt in seiner Rede u. a. aus:

„Es sind genau drei Jahre, seit Sie, mein Führer, in Frankfurt a. M. beim ersten Spatenstich zum großen Werk Ihrer Strassen den Befehl gegeben haben: „Das Werk nehme seinen Anfang! Und ehe wieder Jahre vergangen, soll ein Riesenergebnis zeugen von unserem Willen, unserem Fleiß, unserer Fähigkeit und unserer Entschlossenheit.“

Die Bedeutung der fertigen Strassen und der dabei geleisteten Arbeit geht weit über die materielle Leistung hinaus. Wir haben nicht nur Millionen von Kubikmeter Boden bewegt, Beton hergestellt, Mauerwerk aufgerichtet:

Größer als die materielle Leistung ist die kulturelle und politische Bedeutung dieses Riesenergebnisses. Jeder Kilometer Baufortschritt brachte besseres handwerkliches Können, höhere Baukultur, vollkommeneres Technik, wurde zur Stufe in der weiteren Entwicklung. Wer eine dieser Strassen, die heute fertig sind, von der Stelle des ersten Baubeginns bis zur Stelle der letzten Arbeiten durchfährt, erkennt deutlich an den Bauwerken, an der landschaftlichen Eingliederung und an allen technischen Einzelheiten die bedeutende Aufwärtsentwicklung von Technik und Baukultur im Laufe dieser drei Jahre.

Der Kreis derer, die den Segen dieser großen Arbeit genießen, geht weit über die direkt beim Bau beschäftigten Wertleute hinaus: Die zusammengedrückene Bauindustrie, die in den ärmsten Gegenden Deutschlands zu Hause ist, wo es viel Steine und wenig Brot gibt, ist wieder voll beschäftigt. Die Zementindustrie liefert mehr als ein Drittel ihrer Gesamtproduktion der früheren Jahre heute jährlich für die Reichsautobahn. Die Baumaschinenindustrie hat bei intensiver Beschäftigung die modernsten und leistungsfähigsten Strassenbaugeräte geschaffen und erobert sich damit in ganz großem Umfang Absatz im Ausland. Dabei brachte diese ungeheure Arbeitsleistung durch den Bau der Strassen des Führers einen vermehrten Rohstoffbedarf aus dem Auslande, da die Durchführung des großen Bauprogramms ausschließlich auf heimischen Bau- und Rohstoffen aufgebaut ist.

Die stärkste Anregung durch den Bau der Strassen des Führers hat aber wohl die Automobilindustrie erfahren. Der Kraftfahrer sieht noch heute in der konsequenten Durchführung des Baues der Reichsautobahnen die Garantie für die konsequente Weiterführung des Programms der Motorisierung. Die Anregungen, die diese neuen Strassen dem Kraftfahrer bringen, zeigen sich am Verkehr auf diesen Strassen. Die stärksten befahrenen Landstrassen in Deutschland trugen bisher einen Tagesverkehr von 2000 bis 3000 Fahrzeugen. Wir haben das Doppelte an der Autobahn erwartet, ein fünf- bis sechsfacher Verkehr hat sich ergeben. Auf der Reichsautobahn München—Landesgrenze wurde vor vier Wochen in 24 Stunden ein Verkehr von 14 000 Fahrzeugen in einer Richtung geführt. Davon passierten zwischen 8 bis 8 Uhr abends 3152 Kraftfahrzeuge die Fühlstelle, d. h. aller zwei Sekunden ein Fahrzeug! Dieser Verkehr einer geschlossenen Kraftwagenkolonne von vielen Kilometer Länge spielt sich dank der Leistungsfähigkeit dieser Strassen ohne jeden verkehrsregelnden Eingriff, ohne einen einzigen Verkehrsregulierungsmann und auch ohne jeden Unfall ab, und bestätigt, daß diese Strassen nicht nur jedem gegenwärtigen Verkehr genügen, sondern auch für jede künftige Verkehrsentwicklung ausreichen. Und wenn heute einige Menschen mit sorgvollem Ausdruck anfen, ja die Autobahn, aber wo bleiben das Benzin und der Gummi, den wir nicht besitzen, so können wir nur sagen:

Nach dem Willen des Führers wurden in 900 Arbeitstagen 1000 Kilometer Reichsautobahnen gebaut, obwohl viele nicht daran glaubten, nach dem Willen des

Er nennt die Reichsautobahnen ein Zeichen der inneren Bollendung der Volkwerdung und zugleich des Aufstiegs des durch die Jahrhunderte werdenden Staates zu einem einheitlichen Deutschen Reich. In diesen Strassen drücke sich die innere völkische Geschlossenheit und Einheitslichkeit der erwachten Nation aus. Sie offenbarten zugleich die Schaffenskraft und den Willen, auch in die fernere Zukunft hinein das Schicksal zu gestalten und zu meistern.

Die Strassen mahnten dort, wo sie die Grenzen des Staates erreichten, die anliegenden Völker, dem Deutschen Volk die Hand zu geben, um das Werk des Zusammenrückens aller europäischen Völker zu fördern. Die Autostrassen würden europäische Bedeutung gewinnen und für den Frieden werden.

Der Gauleiter schloß mit der Versicherung an den Führer, daß das Grenzland Schlesiens seine besondere Mission kenne und allezeit seine Kräfte einsetze werde, um der Gesamtaufgabe gerecht zu werden.

Dann nahm der Direktor der Reichsautobahnen, Dr. Rudolph, das Wort, um einen Rechenschaftsbericht über die bisherige Arbeit zu geben. Er gedachte zunächst der fünf Arbeitskamaraden, die bei den Bauarbeiten für die Reichsautobahnen ein Opfer der Arbeit geworden sind, und führte dann aus, über die bereits fertiggestellten 1000 Kilometer hinaus seien mehr als 1500 Kilometer Reichsautobahnen in Bau. Die Bauarbeiten seien geleistet worden mit 7800 Mann. Während der Hauptbauperiode seien im Durchschnitt 120 000 Arbeiter der deutschen Bauindustrie beschäftigt gewesen, ungerichtet der zahllosen unmittelbar Beschäftigten in Steinbrüchen, Gruben usw. Von Beginn der Arbeit bis heute seien fast 60 Millionen Tagewerke geleistet worden. Auf den Baustellen seien an Geräten eingesetzt gewesen 160 Betonieraggregate, 670 Betonmaschinen und 420 Bagger. Ferner seien vorhanden 3000 Kilometer Baugleise, 23 000 Lokomotiven und 53 000 Kollwagen. Mit diesem Einsatz seien verarbeitet worden 280 000 Tonnen Stahl und Eisen, und 6,5 Millionen Tonnen Beton und Mauerwerk; 175 Millionen Kubikmeter Boden seien bewegt worden.

Dann trat ein an der Baustelle Breslau—Kreibitz beschäftigt gewesener Arbeiter vor das Mikrophon und machte sich zum Sprecher der Gefühle und Gedanken seiner Arbeitskamaraden. Als er den Führer als den alleinigen und eigentlichen Brotherrn Deutschlands bezeichnete, wurde dieses Bekennnis von allen Anwesenden mit starkem Beifall bekräftigt.

Hierauf nahm Dr. Todt das Wort.

Führers wird für eine weitere große Zahl von Volksgenossen der Volkswagen entstehen, und nach dem Willen des Führers wird der deutsche Kraftfahrer auch das Benzin und den Gummi haben, den er braucht.

Die Kleinmut der ewig Kengitlichen kann unseren Glauben nicht stören, daß wir die vom Führer gesteckten Ziele und in höchster Bollendung erreichen.

Mein Führer!

Zu gleicher Zeit, in der hier bei Breslau die Arbeiter dieser Baustelle und die Abordnungen der Arbeitskamaraden aus dem Reich angetreten sind, stehen draußen in allen Gauen die Arbeiter auf ihren Baustellen, haben zum heutigen Tage 430 Kilometer Teilstrecken verkehrsbereit gemacht und warten auf das Wort ihres obersten Bauherrn. Mit dem Dank an alle Arbeitskamaraden und Mitarbeitern in den Betrieben, im Unternehmen „Reichsautobahnen“, in den beteiligten Industriezweigen und Behörden melde ich die Fertigstellung der ersten tausend Kilometer Ihrer Strassen.

Der deutsche Bauarbeiter und seine Kameraden danken Ihnen für die erhaltene Arbeit an einem großen Werk von ewigem Bestand.

Während der Generalinspektion für das deutsche Straßennetz sprach, versuchte ein Jungvolkunge den Platz vor der Rednertribüne zu überqueren, wurde aber von einem SS-Manne aufgefangen und brach darob in Tränen aus. Der Führer hatte die Szene beobachtet und ließ einen SS-Mann zu dem Jungen hinschicken, um ihn zu trösten und ihm mitzuteilen, daß er bei Schluß der Feierlichkeit zu ihm kommen möge. In der Tat kommt der Junge, nachdem nach der Rede des Führers das Deutschland- und Horst-Weisel-Lied verklungen sind, zu seinem Ziel. Unter der Anteilnahme aller Anwesenden wird er von dem Führer auf der Tribüne empfangen und mit einem gelinden Badenstreich geehrt.

Eröffnung weiterer Teilstrecken.

Stettin, 27. September. Am Sonntag wurde zur gleichen Stunde, als Dr. Todt dem Führer die Fertigstellung der ersten 1000 Kilometer des Reichsautobahnetzes meldete, auch die 75 Kilometer lange Teilstrecke Joachimsthal—Colbitzow der Reichsautobahn Berlin—Stettin feierlich dem Verkehr übergeben.

Gauleiter und Oberpräsident Schwede, Coburg, überbrachte den Arbeitern, die an dem großartigen Werk geschäft haben, seine besonderen Grüße. Immer fester werde bei uns das jahe Festhalten an dem Ziel, das der Führer uns gegeben habe, zum neuen Aufbau und zur Schaffung einer glücklichen Zukunft. Die Arbeiter, die ihre Namen eingetragen hätten in dieses ewige Denkmal neuen deutschen Geistes, sollten als erste Ehrengäste die von ihnen geschaffene Bahn überfahren.

Naumburg, 27. September. Auch im Gau Halle—Merseburg wurde ein weiteres Teilstück der Nordstrecke Berlin—München seiner Bestimmung übergeben. Bei Günthersdorf hielt Gauleiter Staatsrat Jordan die Eröffnungsrede.

Düsseldorf, 27. September. Auch im Westen des Reiches wurde am Sonntag ein weiteres Teilstück der Reichsautobahn Köln—Industriegebiet im Rahmen eines Festaktes durch Gauleiter Florian dem Verkehr übergeben. Es handelt sich um die 10 Kilometer lange Strecke von Düsseldorf—Süd bis Düsseldorf—Mitte. Sie birgt eines der größten Bauwerke der Reichsautobahn, die 550 Meter lange Brücke bei Erkrath, die in einer Höhe von 22 Metern den Auslauf des Rheindeltales überspannt.

Bruchsal, 27. September. Am Sonntag fand die feierliche Eröffnung der Reichsautobahnteilstrecke Mannheim—

Als Dr. Todt geendet hatte und der Führer vor das Mikrophon tritt, brausen ihm stürmische Heilrufe entgegen. Mehrmals werden seine Ausführungen von Beifallsstürmen unterbrochen. Seine Schilderung, welche Widerstände vor der Nachübernahme der Plan eines Baues der Reichsautobahnen begegnet sei, löste größte Heiterkeit aus und bewies erneut, welche große Gesinnungswandlung im deutschen Volk vor sich gegangen ist. Bewundernde Bestürzung löst die Ankündigung des Führers aus, daß in fünf Jahren die ersten 7000 Kilometer Reichsautobahn fertig sein werden, sowie die weitere Ankündigung, daß in 18 Monaten Deutschland von jedem Schwanz zur Benzineinfuhr frei sein werde. Nach den Schlussausführungen des Führers setzt stürmischer Beifall ein.

Der Führer dankt.

Breslau, 27. September. In seiner Rede anläßlich der Feier zur Vollendung der ersten 1000 Kilometer der deutschen Reichsautobahnen sprach der Führer in tiefempfundenen Worten allen an diesem gewaltigen Werk tätig Schaffenden seinen Dank aus für ihre erfolgreiche Arbeit und ihre großartige Leistung.

Er dankte ganz besonders herzlich seinen Arbeitskamaraden dafür, daß sie den Weg zur Gemeinschaft des deutschen Volkes gefunden und gleich ihm den Spaten in die Hand genommen und gehandelt hätten. Der Führer brachte zum Ausdruck, daß nur der, der selbst einmal die Schaufel in der Hand hatte, die Schwere der Arbeit, die hier geleistet werde, zu würdigen wisse.

Daß ihn der deutsche Arbeiter am besten verstehe und am meisten auch dieses große Werk und seine Notwendigkeit begreife, das beglückte ihn ganz besonders. Denn durch dieses Verstehen werde die Arbeit erst wahrhaft segensreich für unser deutsches Volk. Daß wir in so ganz kurzer Zeit allen Zweiflern und Rörglern, allen Nießmachern und Angläubigen zum Trotz schon die ersten 1000 Kilometer einer Betonstraße eröffnen könnten; wie es in dieser oder auch nur ähnlicher Art noch niemals gebaut worden ist, das sei ein Grund zum Stolz für jeden einzelnen Arbeiter, der daran mitgewirkt habe.

Mit anerkennenden Worten gedachte der Führer der zahlreichen geistigen Mitarbeiter, die wirklich wunderbare Leistungen vollbracht hätten. Es seien in diesen drei Jahren Tausende konzentriert worden, die zu dem Schicksal gehörten, was die Technik überhaupt geschaffen habe, was, rein künstlerisch gesehen, Meisterwerke darstellte, die ihresgleichen zur Zeit noch nicht hätten. Der Führer sprach der Führer seinen Dank aus den unzähligen Arbeitern, die in Büros und Kontoren oder in der Zubehörrichtung am Werk mitgeholfen hätten.

Der besondere Dank des Führers galt dem Generalinspektor für das deutsche Straßennetz Dr. Todt, der sich als einer der gläubigsten Idealisten und zugleich nüchternsten Realisten vom einstigen Straßennetz zum größten Straßenbaumeister aller Zeiten erproben gerungen habe und auf den der deutsche Arbeiter besonders stolz sein könne.

Generalinspekteur Dr. Todt schloß den Festakt mit einem Sieg-Heil auf den Führer, in das die riesige Menschenmenge begeistert einfällt. Das Deutschland- und Horst-Weisel-Lied bilden den Abschluß des eigentlichen Festaktes, worauf der Führer sich zu den Abordnungen der 15 obersten Bauleitungen begibt.

Dann hat der Führer noch alle Abordnungen der Bauleitungen begrüßt und fast allen die Hand gedrückt, während die Menge immer wieder in die Höhe rufe ausbricht. So kommt die enge Volkserbänderung des Führers mit jedem Deutschen, ob Arbeiter, ob Beamter, ob deutsche Jugend auf das Sinnfällige zum Ausdruck, für diejenigen, die Zeuge hieron sein konnten, unvergeßliches Erlebnis.

Als der Führer seinen Wagen besteigt, brausen erneut tosende Heilrufe auf. Unter dem Jubel der Zehntausende sieht sich die Wagenkolonne in Bewegung, und um 12.15 Uhr erreicht der Wagen des Führers das Band, womit die 1000. Kilometer der Reichsautobahn dem Verkehr freigegeben ist.

Die Fahrt über die Autobahn.

In vorerst langsamer Fahrt wurde zum ersten Male die Reichsautobahn befahren. An der Spitze der Fahrt mit seiner Begleitung, hinter dem Führer die Ehrengäste, die Vertreter der Partei, der Behörden usw., denen die Lastkraftwagen mit den Bauern der Reichsautobahn beschäftigten Arbeitern und anderen Fahrzeugen folgten.

Heidelberg—Bruchsal durch Reichsstatthalter Robert Heiser.

Frankfurt a. M., 27. September. Der Teilstrecke Frankfurt—Bad Nauheim kommt insofern eine besondere Bedeutung zu, als durch die gleichzeitige Eröffnung der Teilstrecke Mannheim—Heidelberg—Bruchsal nunmehr das längste zusammenhängende Stück der Reichsautobahn in Betrieb ist: Die 100 Kilometer lange Strecke Bruchsal—Mannheim—Heidelberg—Frankfurt—Bad Nauheim.

Die Autobahnstrecke Frankfurt—Bad Nauheim wurde von der Stelle aus, an der der Führer am 23. September 1933 die erste Schaufel Erde aufhob und so symbolisch den Bau des einzigartigsten Wunders der Reichsautobahn leitete. Die neue Teilstrecke führt zu einem großen Stück durch das Taunus-Gebiet und gewährt einen prächtigen Blick auf eines der schönsten Gebirge unserer deutschen Heimat.

Bayreuth, 27. September. In der bayerischen Staatsmarz wurde am Sonntag der Bauabschnitt der Reichsautobahn von Landensdorf bis zur Gausgrenze eingeweiht. Nach der Uebertragung der Ansprache Dr. Todts und der Rede des Führers ergriff Gauleiter Wagner das Wort. Er gedachte der Männer, die bei der Ausföhrung dieses Wertes ihr Leben ließen, und ermahnte die Jugend, niemals diesen restlosen Einsatz der älteren Generationen zu vergessen.

Schleiz, 27. September. Durch Gauleiter Sander wurde am Sonntag die Autobahn-Teilstrecke Lehesten—Schleizer Seenplatte der künftigen Linie München—Schleiz feierlich eröffnet.

Die D

Königsw...
amntag der...
einem Vortrag...
Klärung des...
Wählern auf...
vom Jahre...
Eine der...
retär aus...
Wanderung de...
Bausatzung...
der Volksgen...
salle Boten...
Staats...
wollen Ab...
weislosigkeit...
erzigen Auf...
Maßnahmen...
mittelten d...
„Schon be...
phases des J...
tentlich im...
nur noch rei...
benem aller...
und im freien...
tobeu notwen...
den Deutschl...
Arbeitskräften...
tentlich als...
Man kann al...
von einer Ar...
weisen Proz...
Deutlicher...
Beisitzigke...
et. Aber selb...
Nationalsozial...
der einzig rich...
schen der We...
1932 auf 26...
nähre 19 Mi...
Millionen wi...
haben allein...
diese Erfolge...
des Parteien...
föhrers.

Man wir

Annah

Paris, 28...
marktete währ...
den Schicksal...
manzansschul...
henden Kir...
brant vorbere...
Angehörigen...
kommen könn...
manzansschul...
ung der W...
Kassenschmitt...
Wahr die Bew...
Was, die Hera...
Zweiwengwin...
der Opposition...
die Komm...
lerung v...
nung haben...
Partei deutl...
Kandertie...
geordneten G...

Der He

Roman vo

Der Mar...
gnädige Frau...
„Ja, geb...
wäre bald zu...
„Der He...
Abend allei...
der Gegend...
„Ich wei...
mecht: „M...
„Sie soll...
„Koch ein...
„Weißt du...
„Ich habe...
„Das ist...
„Er hat...
war nicht m...
der Frau un...
ich schon ge...
ist bei mi...
er betrunken...
Kinder.“
„Und wo...
was vorgef...
weitere Leute...
„Hörst du...
man kann ih...
„Bibbi...
„Ja, Sa...
mahlen hör...
stunden, da...

