Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Durlacher Tagblatt. 1920-1964
1935

116 (20.5.1935)

Visual Library

Durlacher Tageblatt

Durlacher Wochenblatt gegründet 1829 / Heimatblatt für die Stadt Durlach und den Amtsbezirk Karlsruhe

Erscheint täglich nachmittags, Sonn- und Feiertag ausgenommen. Bezugspreis: Durch unsere Boten frei ins Haus im Stadtbereich monatlich 1,50 Mark, durch die Post bezogen 1,86 Mark. Einzelnummer 10 Pfennig.

Druck u. Verlag: Adolf Dups, Kommanditgesellschaft, Durlach, Mittelstr. 6. Geschäftsstelle: Adolf Hitlerstr. 53, Fernspr. 204. Postscheckkonto Karlsruhe Nr. 10 101. Verantwortlich für den Gesamtinhalt: Luise Dups, Durlach. D. A. IV. 3380.

Anzeigenberechnung: Die 6gespaltene Millimeterzeile (46 Millimeter breit) 6 Pfennig, Millimeterzeile im Textteil 18 Pfennig. Z. Zt. ist Preisliste Nr. 3 gültig. Schluß der Anzeigenannahme tags zuvor, nachmittags 17 Uhr, für kleine Anzeigen am Erscheinungstag 8 Uhr vormittags. Für Platzvorschriften und Tag der Aufnahme kann keine Gewähr übernommen werden. Im Falle höherer Gewalt hat der Bezieher keine Ansprüche bei verspätetem oder Nichterscheinen der Zeitung.

Nr. 116 | **Montag, den 20. Mai 1935** | **106. Jahrgang**

Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt

in Anwesenheit des Führers eröffnet

Frankfurt, 19. Mai. Der 19. Mai 1935 wird als der Geburtstag der Reichsautobahnen in der deutschen Geschichte fortleben. Das ganze Rheingebiet stand seit Tagen im Zeichen dieses historischen Ereignisses. Sonntag früh glich die ganze bewohnte Umgebung der Eröffnungsstrecke einem einzigen Flaggenmeer. Kaum daß der Tag sich lichtete, marschierten schon Zehntausende von SA.- und SS.-Männern zum Spalier und zur Absperrung auf. Ununterbrochen rollten Sonderzüge aus dem Rhein-Main-Gebiet aus den rheinischen Nachbargebieten, aus der Pfalz, aus Baden, Württemberg und aus dem bayrischen Unterfranken, im Ganzen 68, in den kleinen Bahnhöfen im Frankfurter Stadtwald und entlang der Autobahnstrecke an und brachten Zehntausende von Volksgenossen, die Zeuge des denkwürdigen Eröffnungsaktes sein wollten. Eine unübersehbare Zahl von Fahrzeugen des NSKK., des DDAC. und der deutschen Autoindustrie, dazu 175 Lastkraftwagen mit den 5500 Arbeitern der Eröffnungsstrecke fuhren in musterhafter Ordnung aus allen Richtungen der Eröffnungsstrecke zu.

Am Kilometer 0,1, wo die Strecke von Frankfurt her in die Autobahn einmündet, versammelten sich die Ehrengäste: die Reichsminister Dr. Frank und Eltz von Rübenach, Stabschef Lutze, General Daluege, die Gauleiter Bürckel und Wagner, der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Dorpmüller u. a. Unmittelbar vor der Rednertribüne waren die Lastkraftwagen mit den 5500 Arbeitern aufgefahren. Anschließend haben die Fahrzeuge des NSKK und DDAC. und der Autoindustrie Aufstellung genommen. 20 000 Angehörige der Parteigliederungen Frankfurts füllen die seitlichen Ausbuchtungen des weiten Platzes.

Zunächst trafen in Sonderflugzeugen der Chef des Stabes Lutze sowie die Reichsminister Dr. Frick und von Blomberg ein. Um 11.42 Uhr kündete Sirenengeheul die Ankunft des Flugzeugs des Führers an. In der Begleitung des Führers, der als erster dem Flugzeug entstieg, befanden sich die Reichsminister Dr. Göbbels und Dr. Schacht u. a. Die Fahrt durch die Stadt erfolgte unter unbeschreiblichem Jubel der Bevölkerung.

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

Dr. Ing. Todt an den Führer

Der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, Dr. Ing. Todt, erstattete dem Führer folgende Meldung:

Mein Führer! Vor 20 Monaten haben Sie am Anfang der jetzt fertiggestellten Strecke am Main-Ufer bei Frankfurt mit dem Spaten in der Hand den Befehl gegeben, die Bauarbeiten für das modernste Straßennetz der Welt in Angriff zu nehmen. In stiller und zäher Arbeit sind 20 Monate vergangen. Aus jenen 700 Arbeitern, die nach jahrelanger Arbeitslosigkeit am 23. September 1933 hinter Ihnen zur Arbeit angetreten sind, sind 250 000 geworden, die direkt und indirekt beim Bau der Reichsautobahnen beschäftigt sind. Mit rund 3000 Beamten und Angestellten hat die Gesellschaft „Reichsautobahnen" die Bauarbeiten auf einer Gesamtlänge von 1500 Kilometer in Angriff genommen.

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

Ich melde zur Verkehrsübergabe in sechs Wochen die zweite Teilstrecke bei München. Insgesamt werden rund 400 Kilometer im Laufe dieses Jahres an zehn Stellen des Reiches fertig.

Dr. Todt führte weiter aus: Zur ersten Fahrt über die Strecke sind heute alle angetreten, die daran mitgearbeitet haben. 4000 Arbeiter sollen nach Ihnen als erste über die Strecke fahren. Bei kargem Lohn und oft bei schlechtem Wetter haben sie hier einen Kubikmeter Boden nach dem anderen geschaufelt. Jeder Einzelne von ihnen übernimmt heute über den materiellen Lohn hinaus die Ehre und die Erinnerung mit nach Hause: Auch ich habe mitgearbeitet an den Straßen Adolf Hitlers, und der Führer kam selbst und hat meine Arbeit abgenommen. Unter den Arbeitern stehen auch die Angehörigen jener vier Arbeitskameraden, die beim Bau an dieser Strecke tödlich verunglückt sind. Sie haben ihr Leben gelassen auf ihrem Arbeitsplatz, wie der Soldat im Felde auf seinem Posten. Wir gedenken ehrend dieser Gefallenen der Arbeit.

Angetreten ist ferner die Gesellschaft Reichsautobahnen mit ihrer Direktion und mit sämtlichen obersten Bauleitungen aus dem Reichsgebiet und mit Abordnungen der Arbeiter aus dem ganzen Reiche. Dieser erste Erfolg der fertigen Strecke ist die befriedigendste Anerkennung der unermüdlichen Arbeit aller Stellen der Gesellschaft. Angetreten ist ferner die Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen, die deutsche Industrie und alle, die sonst noch bei diesem Werke mitgewirkt haben.

Neben diesen Helfern beim Bau warten auf die Freigabe der Strecke die künftigen Benutzer der Straße. Der gewerbliche Güterverkehr, die Pioniere des Kraftverkehrs auf der Straße, stehen mit ihren Fahrzeugen neben der Reichsbahn, dem jüngsten Benutzer der Landstraße. Das NSKK. und der DDAC. sind mit je einer Einheit angetreten, und mit ganz besonderer Begeisterung ist als guter Kamerad des Straßenbauers die Automobilindustrie gekommen, die mit 300 Fahrzeugen ihre Bereitschaft für diese Straßen zum Ausdruck bringt. Und außer all diesen, die hier zur ersten Fahrt angetreten sind, steht das deutsche Volk an der Straße rechts und links. Und wer nicht hier nach Frankfurt kommen konnte, nimmt zu Hause Anteil an der Fahrt über das erste Teilstück eines gewaltigen Straßennetzes, das in Bälde alle deutschen Gaue als Symbol des geeinten Reiches verbinden wird. Als Ihr Generalinspektor übergebe ich Ihnen diese erste Strecke mit der Bitte, sie abzunehmen und die Straße, die die Männer der Faust und der Stirn geschaffen haben, als Erster zu befahren und zu prüfen.

Und ich schließe diese Bitte eine zweite an: Vor 20 Monaten haben Sie uns den ersten Spatenstich vorgemacht. Bleiben Sie unser Vorarbeiter bei diesem Werk. Bewahren Sie diesem Werk wie bisher Ihr bis in die Einzelheiten gehendes Interesse, dann werden diese Straßen weit über unsere Zeit hinaus bestehen als Denkmal der Arbeit eines aus dem grenzenlosen Elend der Arbeitslosigkeit wieder emporgeführten, wieder fleißig gewordenen Volkes.

Und ein Gelöbnis geben wir in dieser Stunde: Ein Teilziel ist erreicht. An so manchem Tag in der früheren Kampfzeit waren wir Nationalsozialisten in ähnlicher Stimmung wie heute — meist waren es auch Sonntage —, und aus jener Zeit haben wir auch für den heutigen Tag die richtige Parole, die Sie uns oft gegeben haben, sie heißt: Ein Teilziel ist erreicht, eine Schlacht ist gewonnen. Nach der Schlacht bindet den Helm fester. Morgen geht die Arbeit weiter. Mit dem Streben nach noch höherer technischer Vollkommenheit, nach noch vollendeterer Form und mit noch größerem Fleiß, das geloben wir.

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

Generaldirektor Dr. Dorpmüller

sagte in seiner Ansprache u. a.: Unsere Tochtergesellschaft, die Gesellschaft Reichsautobahnen, feiert als Bauherrin und Erbauerin der Reichsautobahnen heute ihren Ehrentag. Von 15 Obersten Bauleitungen hat die Reichsbahn 13 mit im Bau erfahrenen Oberbauräten aus ihrem Betrieb besetzt. Von unseren Baustellen hat sich ein Segen über das deutsche Land ergossen. Hunderte von Ingenieuren und Technikern und Tausende von Arbeitern haben nach langen Jahren zermürbender Arbeitslosigkeit wieder ihr Brot gefunden. Das Werk, dessen ersten Abschnitt wir heute eröffnen, wird zu den großen Ingenieurbauten sich rechnen dürfen, von denen Jahrhunderte erzählen, so wie wir heute sprechen von der Chinesischen Mauer, dem alten Kaiser-Kanal, den ägyptischen Königsgräbern und von den Kanälen von Suez und Panama in neuerer Zeit. Unser Arbeitsfeld ist das werktätige Schaffen. Reden soll für uns unser Werk. Dieses Werk ist aber Ihrem Hirn entsprungen. Ich darf Sie deshalb, nicht nur weil Sie aus unseren Reihen hervorgegangen sind, sondern auch weil wir Ihren Gedanken in die Tat umsetzten, als den Mann vom Bau begrüßen. Ihrer Sachkenntnis überlassen wir s, darüber zu urteilen, ob das, was wir schufen, schlecht ist oder gut. Dr. Dorpmüller überreichte dem Führer das Eröffnungsfestabzeichen.

Reichsstatthalter Sprenger

betonte in seiner Rede u. a.: Diese Teilstrecke der Reichsautobahn verbindet im engen Raum des Rhein-mainischen Städtekranzes von der Wetterau zum Neckar zwei Millionen deutscher Menschen, die zwar ehemals durch dynastischen Widerstreit künstlich getrennt waren, die aber über alle Zweifel hinweg sich zusammengehörig fühlten, deren wirtschaftliche Tatkraft sie immer wieder zusammenführte und deren gemeinsame Kultur ein enges Band um sie schloß. Herrlich fügt sich diese Strecke in das abwechslungsreiche Landschaftsbild. Der Redner ging dann näher auf die landschaftlichen Schönheiten der umliegenden Gebiete ein und fuhr fort: Dieses Gebiet, in dem die erste Strecke der deutschen Reichsautobahn geschaffen wurde, ist ein alter Knotenpunkt von wichtigen internationalen Verkehrs- und Handelsstraßen. Er schloß mit der Versicherung: Eine Gefolgschaft wollen wir sein, und jeder Gefolgsmann wird freudig seine Gefolgschaftstreue durch die Tat zu beweisen haben und beweisen. Diese Treue, mein Führer, sei der Dank des deutschen Volkes für diese Großtat, Ihre Großtat.

Rede eines Arbeiters

Ein Arbeiter begrüßte den Führer und führte u. a. aus: Ich freue mich, Sie im Namen meiner Arbeitskameraden, die an dem Bau der Reichsautobahn Frankfurt am Main—Darmstadt mitgeschaffen haben, begrüßen zu können. Mit der Errichtung der Autobahn haben Sie ein Werk in Gang gesetzt, das noch nach Jahrhunderten von dem Lebenswillen und der Größe dieser Zeit sprechen wird. Sie, mein Führer, haben uns nicht nur Arbeit gegeben, sondern auch, über Klassen und Stände hinweg, ein neues Deutschland errichtet, in dem jeder im anderen einen Arbeitskameraden, [illegible] am Aufbau unseres Vaterlandes, sieht. Wir Arbeiter sind stolz darauf, daß wir unseren Teil an der Fertigstellung dieser Teilstrecke haben beitragen können. Noch stolzer aber sind wir auf den neuen Geist, den Sie der Arbeit und den Arbeitern gegeben haben. Kameraden der Arbeit, auch in dieser Stunde grüßen wir den ersten Arbeiter der Nation: Unserem Führer Adolf Hitler ein dreifaches Siegheil!

Sichtlich bewegt reichte der Führer dem Arbeiter die Hand. Beide Männer, der Führer und der Arbeiter, sahen sich dabei fest in die Augen, gleichsam als Bekräftigung der Tatsache, daß der deutsche Arbeiter mit der treueste Gefolgsmann des Führers geworden ist.

Rede Dr. Göbbels

Mein Führer!

Unten an der neuen Mainbrücke liegt ein kleiner Hügel Erde. Man hat diesen kleinen Hügel Erde einfrieden müssen, weil die Arbeiter dieser ersten Strecke der Reichsautobahnen in Tüten diese Erde mit nach Hause nahmen. Es ist die Erde, die der Führer selbst an jenem Septembermorgen hier beim ersten Spatenstich dieses neu eröffneten Werkes geschaufelt hat. Damals, mein Führer, begannen Sie das Werk. Ich weiß, es gab in Deutschland viele Nörgler und Zweifler, die da meinten, es sei undurchführbar. Von diesem kleinen Hügel Erde aus sind die Straßen hervorgegangen, die einmal in den kommenden Jahrhunderten die Straßen Adolf Hitlers genannt werden müssen.

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

Nur die wenigsten haben an diesem grauen Septembermorgen geglaubt, daß in so kurzer Zeit schon auf den ersten Spatenstich des Führers dieses stolze Werk hervorgehen würde. Diese Straßen werden noch in Jahrhunderten Zeugen von der Schöpferkraft des Nationalsozialismus sein. In Tausenden von Kilometern werden sie sich in majestätischer Breite durch die deutsche Landschaft ziehen. Die Erfindung des Volkswagens, die auf dem beste Wege ist, wird diese Straßen auch für die breiten Massen unseres Volkes erschließen. Sie werden damit nicht nur Straßen des Führers, sondern nach seinem Sinne auch Straßen des Volkes sein. Sie werden dem, der sie befährt, einen Begriff von der Schönheit deutschen Landes geben. Die Arbeiter, die an ihnen arbeiten, sind in der Tat die Pioniere des modernsten Straßenbaues der Welt gewesen. Wie bei jedem anderen Werk, so waren auch bei diesem im Anfang Schwierigkeiten zu überwinden. Die Technik und auch die breiten Massen der Handarbeiter mußten sich auf neue Aufgaben einstellen. Viele von den Hunderttausenden von Arbeitern, die beim Bau der Reichsautobahnen tätig waren, wurden aus ihrer städtischen Umgebung, von Familie und vertrauter Bekanntschaft weggerissen und vor ihnen stand nun der harte Zwang des großen Werkes. Ein schweres Leben in treuer Pflichterfüllung begann nun für sie, abgeschieden manchmal von der Welt, lebend in der Einsamkeit der Heide oder der Moore, oder der weiten Wälder des deutschen Landes. Manchmal mußten sie zuerst in Unterkünften hausen, die vollends unzureichend waren. Wiederum griff der Führer selbst

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

Nun, deutscher Arbeiter, ist die stolze Stunde gekommen, daß der Führer die erste Teilstrecke, die Ihr in schweren und bitteren Monaten gebaut und geplant habt, einweihen soll. Die ganze Nation ist von demselben Stolz erfüllt, der heute Eure Brust ausfüllt; denn diese Straße hat die Nation aus eigener Kraft geschaffen. Es ist mir deshalb ein Herzensbedürfnis, all den Zehntausenden von unbekannten Arbeitern zu danken, die an dieser Straße mitgewirkt haben und damit zu ihrem Teil mit dafür sorgten, daß das nationalsozialistische Regime Taten zutage fördert, die die Jahrhunderte überdauern werden. Eure Namen, deutsche Arbeiter, werden bestehen, und in den kommenden Jahrhunderten wird die Nation noch mit Stolz sagen: Es sind die Straßen, zu denen der Führer den Plan und die Initiative gab. Es sind die Straßen, die deutsche Arbeiter gebaut haben.

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

Das deutsche Volk ist ein modernes Volk geworden. Es macht den ernsthaften Versuch, den großen Aufgaben der modernen Zeit gerecht zu werden. **Das deutsche Volk will keinen Krieg, es hat im Innern genug Probleme zu lösen. Es hat auch eine Armee nicht aufgebaut, um Krieg zu führen, sondern um den Frieden zu garantieren.** (Lang anhaltender Beifall). Mit stolzer Freude stellt der deutsche Arbeiter heute wieder fest, daß seine Arbeit nicht mehr der Willkür der Welt preisgegeben ist, sondern, daß neben dem Arbeiter, der den Spaten schultert, der Soldat steht, der das Gewehr schultert, um die Arbeit des Arbeiters zu beschützen. Ueber allem aber hält der Führer die Wacht. Auch in dieser Stunde vereinigen wir uns im Dankgelöbnis an ihn.

Alle diese vielen Arbeiter, mein Führer, die in dieser Stunde um Sie versammelt stehen, danken Ihnen nicht nur ihre Arbeit, sondern sie danken Ihnen auch ihren neuen Glauben an die Nation und ihre neue Hoffnung auf die Zukunft und ihre Zuversicht auf das Leben des deutschen Volkes! Es ist für mich eine stolze Freude, mein Führer, mich zum Dolmetsch dieses Dankes vor Ihnen machen zu dürfen. (Nicht endenwollender Beifall).

Nachdem die Nationallieder gesungen waren, fuhr der Führer und seine Begleitung, die Wagen der Arbeiterschaft und die Ehrengäste die neue Reichsautobahnstrecke nach Darmstadt unter jubelnder Begeisterung der Volksgenossen, die die ganze Strecke besetzt hatten.

Die erste Fahrt auf der Autobahn

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

Die Spitze der Wagenkolonne bildete ein merkwürdiges Gefährt. Unscheinbar und wacklig, aber mit eigener Kraft fuhr eines der ältesten Automobile, besetzt mit 4 Personen, vorbei, um damit die rasend schnelle Entwicklung des Automobilbaues zu versinnbildlichen. Die Kolonnen der Arbeiterwagen folgten. NSKK, DDAC und eine Schar der modernsten Motorräder, Personen- und Lastkraftwagen schlossen sich an. Kleinlokomotiven, die vor wenigen Tagen noch keuchend die erdgefüllten Loren zu den Dammaufschüttungen gezogen hatten, paradierten in stolzem Festputz.

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

Das Schandurteil von Kowno

Statt Todesstrafe lebenslänglich Zuchthaus

Kowno, 19. Mai. Die litauische Telegraphenagentur meldet: Die Staatspräsident hat durch einen Akt vom 18. Mai 1935 aus eigener Initiative die Todesstrafe des Kriegsgerichts gegen Walter Zrieß, Ewald Boll, Emil Lepa und Heinrich Wannagat in lebenslängliches Zuchthaus umgewandelt mit den Folgen der Paragraphen 28, 29,1 und 30 des Strafgesetzes, wobei für die ersten drei die Beschlagnahmung des Vermögens zugunsten des Staates bestehen bleibt. Die betreffenden Paragraphen beziehen sich auf die Aberkennung der bürgerlichen Ehrenrechte.

*

Die vier zum Tode verurteilten Memeldeutschen haben es abgelehnt, ein „Gnadengesuch" zu stellen. Sie und ihre terrorisierten Kameraden verlangen nicht Gnade, sondern Recht. Wenn die litauische Regierung doch vor den letzten Konsequenzen des Bluturteils von Kowno, das am Freitag durch das Obertribunal bestätigt wurde, zurückgeschreckt ist, so bleibt trotzdem auf der litauischen Justiz die Schande der Rechtsbeugung haften.

„Der Angriff" schreibt u. a.: Die Deutschen sind in der Tat heute im Memelland vogelfrei. Was ändert daran der Entschluß des litauischen Staatspräsidenten, die Todesurteile nicht vollstrecken zu lassen? Damit ist der Brandherd nicht beseitigt und damit sind die vielen Deutschen, die, obwohl sie keine Schuld tragen, Jahre um Jahre im Zuchthaus sitzen sollen, nicht dem Leben wiedergegeben. Der Völkerbund und die von ihm beorderten Signatarmächte haben bisher diese Zustände der Rechtlosigkeit im Memelgebiet nicht ändern können. Jahrelang haben sie es nicht gewollt, und jetzt, da vielleicht die eine oder andere Macht den Willen dazu hat, scheint es zu spät zu sein. So steht das Memelland, so stehen die Deutschen in Litauen unter einem Druck, der der ganzen Welt endlich die deutsche Haltung gegen Litauen verständlich macht.

Der „Lokalanzeiger" sagt u. a.: Litauen hat sich gehütet, die Todesurteile vollstrecken zu lassen. Von Gnade kann keine Rede sein. Nicht Gnade war von den Machthabern in Kowno zu fordern, sondern Recht, und diese Forderung bleibt bestehen. Die Strafen, die insgesamt jetzt 600 Jahre Zuchthaus gegen alle in diesem Prozeß Verurteilten ausmachen, bleiben das, was man in zivilisierten Staaten einen Justizmord nennt. Das deutsche Volk wird nicht nachlassen, die Wiederherstellung des Rechtes im Memelland zu fordern und von den Garantiemächten zu verlangen, daß sie dort ihrer Pflicht gemäß Zustände schaffen, auf deren Grundlage auch der empörende Prozeß gegen Unschuldige aufgerollt werden kann mit dem Ziel, ihnen die Freiheit zu geben, die man ihnen rauben will.

Flugzeugkatastrophe in der Sowjetunion

48 Tote

Moskau, 19. Mai. Das größte Flugzeug der Sowjetunion, „Maxim Gorki", das über 70 Personen an Bord nehmen kann, ist einer Katastrophe zum Opfer gefallen. Das Flugzeug startete mit einer anderen Maschine im Schlepp. Kurz nach dem Start unternahm der Führer des geschleppten Flugzeuges, Saschin, trotz des Verbotes der sowjetrussischen Luftfahrtbehörden, mehrere Luftkunststücke. Hierbei stieß er mit dem Flugzeug „Maxim Gorki" zusammen. Beide Maschinen stürzten ab. Elf Personen der Besatzung und 36 Fluggäste fanden den Tod. Auch der Flugzeugführer Saschin kam ums Leben. Insgesamt haben bei der Katastrophe 48 Personen das Leben eingebüßt.

Es wurde ein besonderer Ausschuß, bestehend aus Vertretern der russischen Militär- und Zivilluftfahrt, der politischen Polizei und anderer Behörden eingesetzt, um die Ursache des Unglücks festzustellen. Die Ermittlungen haben ergeben, daß das Unglück lediglich auf den Flugzeugführer Saschin zurückzuführen ist, der mit seinem Apparat in die Nähe des Großflugzeuges „Maxim Gorki" geriet und seinen linken Flügel rammte. Der Zusammenprall war so stark, daß die „Maxim Gorki" trotz ihrer Stärke und ihres großen Gewichtes sich mehrere Male überschlug. Die Sowjetregierung hat beschlossen, alle Toten der Katastrophe auf Staatskosten zu beerdigen. Außerdem wurde den Hinterbliebenen eine staatliche Pension ausgesetzt.

Der Aufenthalt des Stellvertreters des Führers in Stockholm

DNB. **Stockholm, 19. Mai.** Der Stellvertreter des Führers, Reichsminister Rudolf Heß, besuchte am Sonntag vormittag das Heim der Hitlerjugend in der Stadt und das Sommerheim des Deutschen Sportklubs in den Stockholmer Schären. In seiner Begleitung befanden sich u. a. der deutsche Gesandte Prinz zu Wied, der Landesbeauftragte der NSDAP., Pg. Bartels, sowie der Ortsgruppenleiter Pg. Stengl. — Am Abend gibt der Vorsitzende der schwedisch-deutschen Gesellschaft, General a. D. de Champs, zu Ehren des Reichsministers ein Essen. Am Montag vormittag wird der Reichsminister das Nordische Museum besichtigen und sich dann im Kraftwagen zum Flughafen Västeros begeben, von wo der Rückflug nach Berlin stattfindet. Am Samstag nachmittag war der Reichsminister Gast des Professors und Nobelpreisträgers von Euler.

„Graf Zeppelin" zur vierten Südamerikafahrt in diesem Jahre aufgestiegen

DNB. **Friedrichshafen, 19. Mai.** „Graf Zeppelin" ist Sonntag früh um 5,08 Uhr trotz des starken Bodenwindes zu seiner vierten diesjährigen Südamerikafahrt nach Pernambuco und Rio de Janeira unter Führung von Kapitän Lehmann gestartet. Die Kabinen sind sämtlich voll besetzt. Unter den Fahrgästen befinden sich der berühmte Schauspieler Werner Krauß und Professor Dr. Wallerstein von der Staatsoper in Wien.

Zur Eröffnung der Reichsautobahn

Die erste ertige Reichsautobahn-Teilstrecke Frankfurt-Darmstadt. Unser Bild zeigt die Einfahrtstelle Frankfurt-Süd mit der Rednerkanzel, die im Mittelpunkt der Eröffnung stand.

Expreß-Bildmaterndienst

Glocken aus der Tiefe

Roman von K. A. Harth.

Urheber-Rechtsschutz: Mitteldeutsche Roman-Korrespondenz, Leipzig C1

44. Fortsetzung (Nachdruck verboten)

Rolf griff nach einem der technischen Werke vor sich, blätterte die ihm vertrauten Seiten aber nur mechanisch durch. Sein Geist dachte ruhelos den gefaßten Gedanken zu Ende. Er erkannte, daß dies nicht die richtige Lösung war. Denn nicht Mehrwissen und größeres Können hatte Frank Hans über sein Mädchen siegen lassen — nein, es war einfach seine starke, wohltuend herzliche Persönlichkeit gewesen.

Doch Rolf Hartung war kein boshafter Feigling. Diese Einsicht machte ihm in der Tat den glücklicheren Rivalen zum Freund, weil er empfand, daß nie diese hoffnungslos stille Liebe zu Helga aus seinem Herzen weichen würde. Mußte Frank nicht gut sein — er, den das entzückende Mädel liebte? Neidlos vermochte sein edler Charakter ihm das große Glück an ihrer Seite zu gönnen und war schon halb getröstet in dem Gedanken, der treue Kamerad des glücklichen Paares zu sein.

Schwermütig pfiff der Wind um die Kate. Rolf Hartung fröstelte unwillkürlich, wie er nach einem jähen Stoß feine Sandkörner an die Scheiben schauern hörte. Nur eins bereitete ihm ernstlich Sorge: der Unfall mit dem Flugzeug, den er durchaus keinem Zufall zuschrieb. Der Anschlag von heute abend hatte ihm deutlich genug den sinnlos zerstörenden Haß des Inselalten vor Augen geführt. Sörensen mochte von den weitgreifenden Plänen der Reichsregierung und des Deichamtes erfahren haben, wähnte ihn mit den Behörden im Bunde und unternahm alles — selbst Verbrechen! —, um das vermeintliche Vineta für sich und seine Anhänger zu retten.

Aus diesem Grund und von dieser Seite fürchtete er nur zu wahr weiteres Unheil, auch für Helga, die sich dem jungen Regierungs-Baumeister mit Leib und Seele verschrieben.

Heftiger klagte der Wind um das alte Haus, brauste vom Meer und stöhnte über die ganze Insel. — Es würde gut sein, Pastor Herold aufzusuchen. Gewiß war auch er schon zu Haus, wußte vielleicht Näheres über die kommenden Arbeiten, konnte vielleicht seine Sorgen in Warnung wandeln und an die geeignete Stelle leiten. —

Minuten später schritt er im Mantel durch die Nacht nach dem Dorf. Das Pfarrhaus sandte nur ein einziges Licht in die Finsternis, und es dauerte geraume Weile, bis die Haushälterin ihm öffnete.

„Bitte treten Sie ein, junger Herr! Pastor Herold wird gleich von Lindenhof kommen. Darf ich Ihnen Licht in das Studierzimmer bringen?"

Rolf lehnte dankend ab. Hier war es heimelig warm und geruhsam, den knisternden Kaminflammen zu lauschen, die hin und her im Zimmer tanzten und ihren Widerschein am leicht gedunkelten Gebälk malten.

Auch hier heulte der Wind, rüttelte am festen Mauerwerk und fuhr in ohnmächtigem Grimm über den Giebel ab.

Einmal war es Rolf, als kratze etwas außen an der Wand, als tauche ein fratzenhaft verzerrtes Gesicht dicht vor dem Fenster auf.

Doch vergaß er sein Unbehagen bald, denn eben trat die Haushälterin mit der Lampe ins Zimmer, und hinter ihr Pastor Herold mit Helga.

„Das freut mich, Herr Hartung, Sie hier zu finden," sagte er gedämpft, weil seine Frau schon schlief. „Helga mag uns den Imbiß reichen, den Anna vorsorglich gerichtet, und wir unterhalten uns noch ein wenig über das, was uns am Herzen liegt."

Rolf schaute bewundernd auf den Mann, der trotz seiner Jahre und der erregenden Ereignisse des Tages aufrecht und kaum abgespannt erschien. Und mehr als einmal schweifte sein Blick auch zu Helga. Rote Rosen blühten auf ihren Wangen, und ihr Auge war zumeist von seidiger Wimper bedeckt. Sie aß nur wenig. Wenn aber sie einmal aufblickte, dann brach ein solches Leuchten, ein so verklärter Schein aus ihren Augen, daß Rolf vor so viel Glückempfinden zitterte.

Wenn nur sein Märchen stets so glücklich bliebe...

Einsilbig nahm er an dem schlichten Mahl teil, sah träumend zu, mit welcher frauenhaften Anmut Helga das Geschirr abräumte und erwachte erst aus seinem Sinnen, als Pastor Herold die Lampe wieder auf den Schreibtisch stellte.

Da reichte ihm Helga rasch die Hand und flüsterte:

„Frank geht es besser, er läßt Sie grüßen. Morgen bin ich wieder bei ihm!"

In diesem unterdrückten „morgen!" klang der Jubelruf ihrer jungen und erwiderten Liebe.

Rolf machte ihr eine Verbeugung und antwortete ebenso leise:

„Grüßen Sie ihn auch von mir, bitte. Ich wünsche ihm — und Ihnen Glück."

Da erglühte Helga in holder Scham und warf sich an die Brust des hinzutretenden Vaters.

„Gute Nacht!"

Pastor Herold hauchte einen Kuß auf ihre Stirn und sah ihr mit einem seltsamen Blick nach.

„Behalten Sie Platz, junger Freund. — Schon einmal, damals, als Sie abends mit Helga von Lindenhof kamen, tauschten wir unsere Befürchtungen um die Insel aus. Um die Insel — und Klaas Sörensen. Ich sagte Ihnen, Sie würden mich völlig verstehen, wenn Sie die Leidensgeschichte meiner Frau kennen. — Heute sollen Sie davon erfahren."

Er hielt ein. Schmerzliche Erregung furchte seine Züge, und er strich sich mit der Hand über Stirn und Haare.

(Fortsetzung folgt.)