

eit hier
rtin —
hent!
n dahin,
nen Ma-
r sieht.
Siehen
? Oder
ergehen-
r nicht
riedrich
— den
j Harde-
achdents-
Schiffe
ter und
zu grän-
Die
undeter,
Goldbä-
rtin ab-
von Ra-
Arro-
hischen
sch. Ob
ll trifft
er Kfä-
tter hat
die Ge-
in deut-
mit der
schen.
Groß-
nder —
as große
noch an
und sie
er Rolle
internen
ekunden:
gedrückt
ihn wohl
iger bei
er. Jeht
al Vor-
ndonad
anzofen,
cht kennt,
der tau-
Fouche
emworden
schick um
ein preu-
stigt der
Stunde
versehen,
gehören
stfn jän-
Ankunft,
für ihn
der Waf-
f, kein
ömann
jaefsten
in ihm
nicht er-
er Bar-
erkl an-
n denen
gewisse
wurde,
und die
der die
lautein,
und die
riedrich
stie am
kommen
ne aus-
Pumpe
erinnert
sehung
Sartens-
soll —
von
vonn
nsehen
dunfel-
ienst! —
ihn zum
Wunsch
ntsehen-
das Ge-
as heißt,
ich bitte
dürfen.“
folgt.)

Got mit uns



Montag, 3. Sept. 1934

79. Jahrgang, Nr. 205

Teltower Kreisblatt

Tageszeitung für nationalsozialistische Politik

Ämtliche Zeitung des preussischen Landkreises Teltow. — Parteiamtliches Kreisorgan der N.S.D.A.P.

Bestellungen werden von den Postanstalten, den Briefträgern und unseren Nebenstellen im Kreise oder direkt beim Verlage angenommen. Bezugspreis monatlich 1,60 RM, zuzüglich Bestellgeld. Das Teltower Kreisblatt erscheint täglich, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. — Anzeigen werden im Verlage: Berlin W 35, Lühofstr. 87, bei unseren Nebenstellen im Kreise und allen Anzeigenannahmen angenommen. Die festgeschaltene Millimeterzeile oder deren Raum: 8 Pfennig, die dreieckige Millimeterzeile im Reklameteil des Blattes 0,28 Reichsmark. Verlag und Schriftleitung: Berlin W 35, Lühofstr. 87. Fernruf: Sammel-Nr. B 2 Lühof 0671. Postfachkonto: Berlin Nr. 1519 51.

Heß über die Straße als Mittlerin

Eine Rede des Stellvertreters des Führers auf dem Internationalen Straßentongress

Widerlegung eines Auslandsvorwurfs

Reichsminister Rudolf Heß hielt anlässlich der Eröffnung des VII. Internationalen Straßentongresses in München eine Rede, die über alle deutschen Sender übertragen wurde. Der Reichsminister führte u. a. aus: Wir empfinden es dankbar, daß dieser Siebente Internationale Straßentongress in Deutschland stattfindet. Da die Entscheidung über den Termin und den Ort dieses Kongresses lange vor der Machtübergreifung durch den Nationalsozialismus in Deutschland getroffen wurde, ist es ein Zufall, daß dieser Kongress jetzt zu einem Zeitpunkt abgehalten wird, der Ihnen, meine Herren, schon ein Bild über das Straßenwesen und über den Gesamtzustand Deutschlands im zweiten Jahre der nationalsozialistischen Revolution geben kann. Wir begrüßen das insbesondere deshalb, weil wir wissen, daß allein der Tatsachenbericht auf Grund Ihrer eigenen Anschauung beitragen wird, bei den Maßgebenden Ihrer Länder das Bild zu berichtigen, welches die Welt vielfach vom neuen Deutschland noch hat.

Sehen Sie sich unsere Arbeitsdienstatlagen, sehen Sie sich die Landjahrheime der Jugend, die Veranstaltungen „Kraft durch Freude“, die Landgewinnungsmaßnahmen, die Flugregulierungs- und Urbarmachungsarbeiten, sehen Sie sich überhaupt alle sichtbaren Beweise unserer Anstrengungen zur Wirtschaftsbildung und Bekämpfung der Arbeitslosigkeit an. Besonders diejenigen von Ihnen, welche bereits früher vor der Machtübergreifung des Nationalsozialismus Gelegenheiten hatten in Deutschland Beobachtungen zu machen, werden feststellen können, wie auffallend sich die Menschen gewandelt haben. Sie werden auch feststellen können, daß an Stätten des Gemeinschaftslebens alle Klassen-

gegenüber gewichen sind dem Zusammengehörigkeitsgefühl gegenüber.

Nicht etwa deswegen schlage ich Ihnen vor, den Rahmen Ihrer Betrachtungen in Deutschland weit zu spannen, damit Sie unsere Arbeit loben können, sondern deswegen, weil wir die Überzeugung haben, mit all dem, was wir schaffen, nicht nur unserem eigenen Volke große Dienste zu erweisen — teilweise in die weltweite Zukunft hinaus —, sondern weil wir glauben, auch befristete Gebiete wirken zu können für die übrige Welt.

Die Welt mag dem nationalsozialistischen System feindschaftlich gegenüberstehen oder nicht — eines muß sie anerkennen: Die Ergebnisse dieses Regierungssystems sind bei uns auf alle Fälle derart, daß es, zumindest geboten erscheint, unsere Regierungsart und -form nicht ohne weiteres abzulehnen, sondern sie auf alle Fälle zu studieren. Nur diesem System ist es zu verdanken, daß gerade die Autobahnen in so überraschend kurzer Zeit nach dem Regierungsantritt Hitlers praktisch in Angriff genommen werden konnten.

Wir sind bereit — soweit es an uns liegt — alles zu tun, um den Austausch unserer Erfahrungen zu erleichtern, um in gemeinsamen Wirken die Wirtschaftskrisis der Welt zu überwinden!

Die Plannetze für unseren modernen deutschen Straßenbau sind eng verbunden mit dem Streben nach Jahrhunderte überdauernder Festigung der vom Nationalsozialismus erzeugten politischen Einheit des Reiches. Das in Aufbau begriffene Verkehrsnetz, welches in Deutschland entstehen wird, erfüllt die Forderung nach



Adolf Hitler in Werchesgaden. Der Führer und Reichskanzler bei seinem Eintreffen in Werchesgaden, wo er stürmisch umjubelt wurde.

Reichseinheit auch auf verkehrstechnischen Gebiete. Für uns hat die Straße nicht nur einen zeitlichen praktischen Wert, für uns ist sie nicht allein Sinnbild des künftigen deutschen Technik, Wissenschaft und Wirtschaft, für uns ist sie darüber hinaus wieder geworden politisch-historisches Dokument der Zeit, nach dem die Nachwelt uns beurteilen wird.

180000 Männer der PD. marschieren auf

M.S.R. Im Schein der verfallenden Sonne liegt die gewaltige Fläche des Zeppelinfeldes, im Luitpoldbain Münbergs, vor uns. Wir stehen oben auf der Haupttribüne. Unten erblicken wir gerade Leni Riefenstahl mit ihrem Kameramann Gopp Hliger, den P.G. Günterer vom Reichspropagandaamt und dem Architekt des Reichsparteitag, P.G. Speer.

Stirft beraten diese über all das, was gemacht werden muß, damit am 7. September, wenn hier die 180 000 Politischen Leiter aufmarschieren, die Geschichte ganz in Ordnung geht, die Objektivität der Filmkamera die ganze Größe des Geschehens festzuhalten vermögen. Im Verlauf dieser Beratungen kommt man mit dem P.G. Wolgmann in Verbindung über ein, daß um die rechte Sichtwirkung zu erzielen, der Aufmarsch auf eine Stunde später verlegt werden soll.

Der oberbefehlshaber der Entscheidung des Führers“ so sagt P.G. Wolgmann, und wir hören wieder, daß der Führer, trotz der Ueberfallung durch seine Regierungstätigkeit immer wieder und immer noch die Zeit findet, um auch hier, bei der Angelegenheit des Parteitages, seine entscheidende Stimme zu geben.

Und nun hat P.G. Wolgmann auch ein wenig Zeit für uns. Er erzählt uns, daß es nur feststehe, daß hier, auf diesem Platz, am kommenden Freitag, abends um 18 Uhr (wenn die Verlegung erfolgt, erst um 19 Uhr), 180 000 Politische Leiter mit 21 000 Fahnen am Aufmarschort sein werden, zu denen sich unzählige Spielmanns- und Musikzüge gesellen.

Von 32 Sammelplätzen in Nürnberg und fünfzig weiteren lie genauwe, durch vorher festgelegte Straßen und nach genau bestimmter Marschordnung, hierher marschieren. Kurz vor der Zeppelintribüne werden sich die 32 Kolonnen zu einer riesigen Marschkolonie vereinigen, um dann drei Stunden lang hier über das Zeppelinfeld zu erfolgen.

P.G. Wolgmann erklärt uns, daß die Marschkolonnen der einzelnen Gauen insgesamt 240 Kilometer zurücklegen haben, und daß die beim Marschläuten insgesamt

15 Kilometer Länge aufzuweisen haben. — Und die Fahnen — — — Dort drüben, gerade der Haupttribüne gegenüber, befindet sich eine Treppe über den Wall. Hier werden sie herüberführen, die 21 000 Ehrenzeichen der Politischen Organisation des Nationalsozialismus.

Gewaltig und schön muß dieses Bild wirken. Ebenso wunderbar wie dann später, wenn die Reichseinnehmer über dem Meer der 180 000 stehen, wenn sich ihr Schein im Vor der Fahnenhochzeit fängt, in den goldenen Spitzen dieser 21 000 Fahnen spiegelt.

Zu Beginn der Kundgebung sind die Fahnen über der ganzen Komplex verteilt. Siebenhunderttausend Fahnen im Mittelgang in 34 Reihen tiefgestellt. Weitere siebenhunderttausend stehen in sechs Gängen links und rechts im Feld. Weitere vierhundert in der vorderen Front, und der Rest findet seinen Platz auf der Tribüne, vor der der Führer zu seinen Politischen Leitern sprechen wird. Und über ihnen leuchtet dann hoch und hell der überdimensionale Sohoiswölber, das Zeichen von den rühmreichen Standarten der NSDAP.

Man kann sich schon jetzt, wo man hier einmal steht in der Weite steht, schon zu ungefähr ein Bild machen von der wichtigen Tiefe des Eindringens, den das alles hervorruft wird.

Und dann, wenn der große Appell vorüber ist, wenn der Führer, Adolf Hitler, P.G. den der Stabsleiter der Politischen Organisation gewohnt, wenn der Leiter gedacht, dann werden die 180 000 wieder abtreten und 15 000 Formieren den großen Paradezug, der sich durch die Straßen Münbergs bewegt, um am Bahnhof am Führer vorüberzuführen.

15 000 Fahnenträger der PD, vor dem Führer, 15 000 Leuchttürme der Freie in der Nacht — auch das wird wieder ein herrlich mitreißendes Bild werden gemeinsam mit dem Aufmarsch auf dem Zeppelfeld ein würdiger, verheißungsvoller Auftakt des Geschehens der folgenden Tage des Wunders von Nürnberg. P. E. Rings.

Die Arbeit an der Bewirtlichung des Straßenbauprogrammes des Führers gab bisher bereits etwa 150 000 Arbeitern auf den Baustellen und über 200 000 in den Lieferwerten Arbeit, Lohn und Brot. Dabei ist seit dem 23. September 1933, dem Tag der Zwingaufnahme des großen Wertes der Reichsautobahnen durch den Führer noch kein volles Jahr verfloßen.

Bis Ende 1934 wird die Gesamtzahl der direkt und indirekt Beschäftigten allein auf den Reichsautobahnen 250 000 erreichen. Etwa 150 000 finden Arbeit in dem ergänzenden Ausbau der Reichs- und Landstraßen. Die Beschäftigung wird nach sachmännlicher Schätzung sechs bis sieben Jahre in gleichem Maße anhalten. Der deutschen Wirtschaft fließen aus den Arbeiten für die Reichsautobahnen und für das vorhandene Straßennetz jährlich Aufträge in Höhe von 700 bis 800 Millionen Mark zu.

Es ist uns vom Auslande der Vorwurf gemacht worden, wir legten unser Geld in großen inderdeutschen Projekten wie z. B. in denen der Reichsautobahnen an, anstatt unseren Schuldverpflichtungen nachzukommen.

Auf meiner Anschauung kann das Problem der deutschen Arbeitsbeschaffung mit dem der Schuldverpflichtung nicht in Zusammenhang gebracht werden.

Mobilisieren wir die Millionen unserer Arbeitslosen nicht zu praktischer Arbeit, geben wir ihnen nicht Lohn und Brot, so liegen die Arbeitskräfte brach, die — volkswirtschaftlich gesehen — verloren, ohne schaffen zu können. So wenig wie ein anderes Volk der Erde können und wollen wir die arbeitslosen Volksgenossen zugrunde geben lassen. Die Autostraßen bekriegen sowohl ein augenblickliches Bedürfnis, sie werden aber auch neuen Arbeitsprozeß bedeuten. Es ist ein grundlegender Fortschritt zu glauben, man könnte etwas ebenbürtig mittels dieser Arbeitskräfte und dem im Ausland vorhandenen Material schaffen begahen. Schuld zu bezahlen, heißt exportieren. Bekanntlich ist jedoch die Mordart der