

„Teltower Kreisblatt“ erscheint wöchentlich, Bezugspreis monatlich 3 RM, 1,85 einjährig, 20 Rpf. Vorkosten; durch die Post monatlich 3 RM, 1,00 einjährig, 21 Rpf. Vorkosten (Zugabe) zusätzlich 80 Rpf. Beleghe für die Bestellungen bei den Postämtern, Zeitungsverkäufern und anderen Stellen im Kreise.



Verleger: H. Kreibitz 10. Verlag und Schriftleitung: Berlin W 35, Altonaerstraße 87. — Fernruf: 22 09 71. Abholungen Postfachamt Berlin Nr. 210 15. — Bankkonto: Girokonto Nr. 2387 bei der Sparkasse des Kreises Teltow - G., Berlin W 35. — Geschäfts- und Erfüllungsort: Berlin-Schöneberg.

Teltower Kreisblatt

Tageszeitung für den Kreis Teltow * Amtliche Zeitung des preussischen Landkreises Teltow

Der Gau Sachsen jubelt dem Führer zu Reichsautobahn Dresden—Meerane dem Verkehr freigeben

Eine Rede des Führers

Dresden, 25. Juni.

Der Führer und Reichsminister weihte am Freitag nachmittag an der Anschließstelle am Kirchberg in Dresden-N. die 101 Kilometer lange Reichsautobahn Dresden—Meerane. „Wir stehen in Treue zum ersten Baumeister Deutschlands, Adolf Hitler!“ Dieses Gelöbnis, das über dem Eingang des Hauses der Obersten Bauleitung in Dresden zu lesen ist, ist das Bekenntnis des ganzen Sächsischen Landes. Die Gewissheit, daß der Führer nach Sachsen kommt, löste überall unbeschreibliche Freude aus. Auch das kleinste Dorf hat ein Festkleid angelegt, wie man es sich schöner nicht denken kann. Dresden ist in ein Meer von Flaggen gehüllt. Ununterbrochen strömen Tausende und Abertausende von Volksgenossen zur Feierstätte am Kirchberg. Sie haben nur den einen Wunsch, am Eröffnungstag der Strecke dem Schöpfer der stolzen Reichsautobahnen zu danken und ihm von neuem ein Bekenntnis ihrer Liebe und Treue entgegenzubringen.

Der Führer trifft ein

Von der riesigen Menge jubelnd begrüßt, trifft der Führer, der am Vormittag dem Reichsstatthalter und Gauleiter Müßgmann einen Besuch abgestattet hatte, an der Feierstätte ein. In seiner Begleitung befinden sich Reichsminister Dr. Dietrich, SA-Obergruppenführer Brüdnier, SA-Gruppenführer Sepp Dietrich und SA-Brigadeführer Schaub. Unter den Klängen des Präsentiermarsches und unter Brauselndem Getöse schreitet der Führer, begleitet von Gauleiter Müßgmann und Obergruppenführer Seppmann, die Front der Ehrenkompanie der Wehrmacht, der Ehrenformationen der Partei und sämtlicher Gliederungen sowie die Ehrenabteilungen der Arbeiter ab. In seiner Rede vor den Arbeitern sprach der Führer über die politische, wirtschaftliche und soziale Bedeutung der Reichsautobahnen. Er führte dabei u. a. aus:

„Das Problem des Straßenbaues mußte gerade in Deutschland um so gründlicher angefaßt werden, als wir schon einmal erlebt haben, wie wichtig in nationalpolitischer Hinsicht die große geographische Regulierung des Verkehrs ist. Was wir der deutschen Eisenbahn für die Einigung unseres Volkes, für die Überwindung unserer Stammes- und kleinräumlichen Zersplittertheit verbanken, können wir gar nicht abschätzen. Glauben Sie mir,

nach viel gewaltiger wird der Einfluß dieser Straßen sein! Das neue deutsche Reichsautobahnnetz ist nicht nur in der Anlage das Gewaltigste, was es in dieser Art auf der Erde gibt, sondern es ist zugleich das Vorbildlichste. Es wird mehr als alles übrige mitwirken, die deutschen Gaue und Lande miteinander zu verbinden und in eine Einheit zu zwingen.

Unter begeisteter Zustimmung der Reichsautobahnarbeiter rechnete der Führer mit den kleinsten Einwürfen der Großen und Bedeutung dieser neuen monumentalen Straßenbauten nicht verstanden und erklärten: „Das kann man nicht finanzieren!“, „die Straßen schießen zu sehr in die Länge“, „sie werden Tausende von Prozessen mit den Landbesitzern bekommen!“, „sie können das nicht machen, weil sie zu viel Brücken bauen müssen!“, „es ist wegen der geologischen Struktur unserer Landes zu schwer!“, „die Straßen werden sehr häßlich sein, und man wird einsehen, wenn man auf ihnen fährt!“, und vor allem, „sie werden niemals einen Arbeiter dafür gewinnen, denn der Arbeiter geht lieber heim, als daß er Autofahrer baut!“. Es sind mir noch viele andere Gründe vorgefallen worden: „Man muß erst studieren, welches Material man nehmen muß! Dazu sind zehn und zwanzig Jahre notwendig, bis man darüber Klarheit bekommen!“ usw.

„Ich habe es damals zunächst als wichtigstes angesehen“, so fuhr der Führer fort, „einen Mann zu finden, der meiner Überzeugung nach geeignet war, eine solche Aufgabe durchzuführen, und das konnte nur ein Nationalsozialist sein (Lobender Beifall). Nur ein Nationalsozialist konnte diesen fanatischen Glauben an die Notwendigkeit und damit auch an die Durchführbarkeit eines solchen Wertes besitzen. Zweitens mußte er ein Mann sein, der nicht am grünen Tisch geworden war, sondern ein Mann, der selbst einmal auf der Straße gearbeitet hat, der selbst hinter dem Lenker stand, ein Mann, der vor allem gerade auch die Fragen begriff, die in Bezug auf die Arbeiter gestellt werden mußten. Denn auf die Dauer konnte man ja die Arbeiter nicht unter Selbstherrschaft unterbringen, sondern mußte neue Anlagen und Unterfrühen schaffen. Ich habe damals einen guten, alten Parteigenossen getannt, von dem ich

der Überzeugung war: Der wird es schaffen! Er ist ebenso technisch vorgebildet, wie auf der anderen Seite auch ein Kenner des Arbeiters; denn er hat selbst auf der Straße als Arbeiter gearbeitet.“

Das ist überhaupt unser größter Stolz, daß wir in diesem Reich jedem einzelnen fähigen Kopf — er kann kommen, woher er will — den Weg zu den allerhöchsten Stellen ebnen, wenn er nur fähig, tatkräftig, fleißig und entschlossen ist.

Ich zweifelte außerdem keine Sekunde, daß wir auch die Arbeiter für den Bau der Reichsautobahnen finden würden. Ich weiß, daß die Arbeit auf den Reichsautobahnen bei Wind und Wetter, bei Schneetreiben oder Sonnenglut nicht leicht ist. Aber unsere Volksgenossen haben überall eine schwere Arbeit: Der Bergarbeiter, der viele hundert Meter unter Erde schuftet, ebenso wie der Bauer, der im Sommer sich zwölft oder vierzehn Stunden auf dem Felde abmüht. Wenn wir mit unseren 137 Millionen auf dem Quadratkilometer leben wollen, müssen wir uns eben mehr anstrengen als die anderen, die nur zu 10 oder 12 auf einem Quadratkilometer sitzen. Der Deutsche muß aus seinem fernen Boden heraus-holen, was er herausholen kann. So sind unsere Probleme schwerer als die in anderen Ländern. Es gibt aber auch in der ganzen Welt keinen besseren Arbeiter als den deutschen. (Begeisterter Zustimmung der Massen.) Und daher bauen wir auch mit dem besten Arbeiter Straßen, wie sie anderswo gar nicht zu finden sind. Wir sehen ja auch heute wieder, wie dieses Werk vorwärts geht. Jedes Jahr werden weitere 1000 Kilometer dem Reichsautobahnnetz zugeführt, und in sieben Jahren sind wir mit unserer ersten Division fertig! (Stürmische Heilrufe und Beifallsbegeisterungen.)

Der Führer wandte sich dann persönlich an die Reichsautobahnarbeiter: „Sie können alle stolz darauf sein, an diesem Werk mitgearbeitet zu haben, ob als Ingenieur oder Bauarbeiter. Sie schaffen an einem Werk, das noch nach tausend Jahren stehen wird. Es ist ein Werk, das von Ihnen zeugen wird, auch wenn von Ihnen selbst kein Staubkorn mehr auf der Erde vorhanden sein wird. Diese Straßen werden niemals vergehen! Es ist etwas Großartiges und Wunderbares, in einer solchen Zeit leben und an einem solchen Werk mitarbeiten zu können!“

Dieses Werk wird einmal jedem einzelnen Deutschen kommen, ebenso wie dies bei der Eisenbahn der Fall war. Auf jeder dieser Straßen wird sich in wenigen Jahrzehnten ein gewaltiger Verkehr abspielen, an dem das ganze Volk teilhaben wird. Millionen unserer Volksgenossen, die großen Dampfschiffe unserer AdR-Fahrten und die gewaltigen Fernlast- und Reise-Transporte werden über diese Straßen rollen. (Begeisterter langanhaltender Jubel.)

Die bestialischen Kampfmethoden der Bolschewisten

Bilbao, 26. Juni.

Unter den in Bilbao von dem geflohenen bolschewistischen „Generalstab“ zurückgelassenen Dokumenten ist auch ein Schriftstück aufgefunden worden, das einen neuen Beweis für die bestialischen Art der Kriegsführung und die sinnlose Zerstörungswut der spanischen Bolschewisten darstellt. Es ist dies ein Bericht des „Chefs des Informationsdienstes der 5. Division“ an den „Generalstabschef“ vom 14. April d. J. Er betrifft den Rückzug der Bolschewisten bis an den sogenannten Eisenen Gürtel um Bilbao und die Einnahme der Driftschiff Mungia durch die nationalen Truppen. Darin heißt es:

„Unser mit den Zerstörungsarbeiten beauftragtes Bataillon („destructores“) hatten die Sprengung des Kirchturmes von Mungia vorbereitet und hatten am Dorfeingang mehrere Gefäße mit Dynamit aufgestellt, die im Augenblick des Einmarsches der Truppen, also, als die Straßen und Plätze voll von Menschen waren, zur Explosion gebracht wurden, wodurch der Gegner große Verluste erlitt. Es wurden der Kirchturn von Mungia, die Brücke am 20. Kilometerstein an der Landstraße Valencia — Mungia, die Brücke am Ausgang von Mungia an der Landstraße nach Gatica sowie die Brücke und der Kirchturn von Gatica gesprengt.“

Dieses zynische Dokument reißt sich würdig den zahlreichen Beweisen bolschewistischer Greuelthaten in Spanien an.

Die bolschewistischen Priesterermorde in Nordspanien

San Sebastian, 26. Juni.

Von nationalspanischer Seite wurde eine Liste der von den Bolschewisten ermordeten Geistlichen veröffentlicht. Nach

Das Wichtigste

Ministerpräsident Göring
über Volkswirtschaft und Weltwirtschaft
Deutsche Kulturwoche im August in Paris
Konkordatsbruch des Bischofs von Speyer
Eine Erklärung Chamberlains
im Unterhaus

Sie können ermessen, wie sehr ich mich über jedes Stück Freude, das von diesem großen Werk fertig wird. Jedes Mal, wenn 100 oder 200 Kilometer dem Verkehr übergeben werden, sehe ich eine der gewaltigsten Arbeiten, die jemals Menschen unternommen haben, sich wieder mehr der Vollendung nähern. Und wenn einmal die Stunde kommt, in der die ersten 7500 Kilometer fertig sein werden, dann werden wir zusätzlich auch die anderen deutschen Straßen verbessern. Diese Arbeit hört niemals auf. So werden wir weiter arbeiten, immer ein Ziel vor Augen: wir wollen unser Deutschland so schön und so reich für alle unsere Volksgenossen machen, daß es wirklich ein Weltkult ist!

Mit diesem Wunsche eröffne ich auch heute diese neue Strecke von 100 Kilometer der deutschen Reichsautobahnen in diesem schönen Lande Sachsen!“

Mit einem unbeschreiblichen Sturm jubelnder Begeisterung dankten die Männer der Reichsautobahn und die Tausende dem Führer für das Erlebnis dieser Stunde. Minutenlang brachten sie in stürmischen Heilrufen ihr Gelöbnis der Treue und der Mitarbeit zum Ausdruck.

Große Deutsche Kulturwoche in Paris

Berlin, 25. Juni.

Der Führer und Reichsminister hat den Ministerpräsidenten der Reichsautobahn, Staatssekretär Walter Funk, beauftragt, eine deutsche Kulturwoche auf der Pariser Weltausstellung vorzubereiten und zu leiten. Diese wird in der Zeit vom 2. bis 12. September in Paris stattfinden. Das Programm liegt bereits fest.

Italienischer Dampfer von einem sowjet-spanischen Kriegsmaterialschiff getammt

Istanbul, 25. Juni.

In den Dardanellen wurde am Freitag vormittag der italienische Dampfer „Capo Pino“ durch den sowjetischen Dampfer „Magallanes“ getammt. Der Zusammenstoß erfolgte unweit der Stadt Iznanah Ralic und verursachte an dem italienischen Schiff ein großes Leck, so daß es innerhalb einer halben Stunde sank. Die Besatzung und die zwölf Fahrgäste konnten gerettet werden. Der italienische Dampfer „Capo Pino“ (4000 Tonnen) war auf der Reise von Istanbul nach Genua. Der spanische Bolschewistendampfer gehörte zu den Schiffen, die sowjetisches Kriegsmaterial befördern, und war auf dem Wege nach einem sowjetischen Hafen. Die türkischen Behörden haben die Untersuchung eingeleitet.

Polnischer Schritt beim Heiligen Stuhl

Warschau, 26. Juni.

Wie von offizieller Seite bekanntgegeben wird, ist der polnische Gesandte beim Heiligen Stuhl wegen des Verhaltens des Erzbischofs von Krakau im Staatssekretariat des Papstes vorzeitig geworden.