

Zeitung

Anzeiger für das Völkchen Berlin
und die Umgegend

Behördliches Veröffentlichungsblatt für die
Stadt Berlin



Verlagspreis:

Das 6 mal wöchentlich erscheinende Blatt kostet 4 Pf.
Das 3 mal wöchentlich erscheinende Blatt kostet 15 Pf.

Im Falle höherer Gewalt, Verantwortlichkeit im eigenen Betrieb
oder der unserer Korrespondenten hat der Verlag seinen Anspruch auf
Sicherheit oder Rückzahlung des Bezugspreises.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Walter Ewald.

Erscheinung wöchentlich 5 mal: am Montag, Mittwoch, Freitag

Bezugspreis:

Monatlich 1.— Mk.

Durch Boten ins Haus gebracht 1.15 Mk., durch die Post 1.25 Mk.

Verlag: Walter Ewald.

Nr. 57

Mittwoch, den 17. Mai 1939

Jahrg. 50.

Im Reichsbahn-Schnellbus in die Berge Der „fliegende Teppich“ der Unmotorisierten.

Am 20. Mai dieses Jahres eröffnet die Reichsbahn eine ihrer bisher längsten Kraftomnibuslinien über die Reichsautobahnen, die 602 Kilometer lange Verkehrsline von Berlin Anhalter Bahnhof nach München Starnberger Bahnhof. Viele Reisende, die diese Mitteilung lesen, werden zunächst nicht besonders an ihr vermuten. Wir sind es ja gewöhnt, Reichsbahn-Omnibusse auf den Autobahnen fahren zu sehen. Und doch ist wohl gerade diese neue Linie ein entscheidender Schritt zur Erschließung der Autofahrer für jedermann, der Beginn einer neuen Verkehrs-Ära, der parallel geht mit der ständigen Verdichtung des Straßennetzes des Führers, ein Schritt zu der Verwirklichung einer großen Vorstellung, das nämlich diese Straßen des Führers eines Tages die Straßen des Volkes sein werden.

Billiger als D-Zug 3. Klasse

Nicht jeder ist im glücklichen Besitz eines Kraftwagens und wird es auch trotz der bevorstehenden Volkswagenzeit nicht werden können. Die Reichsbahn sorgt dafür, daß heute auch der unmotorisierte Volksgenosse teilhaben kann an den neu erschlossenen und einzigartigen Schönheiten, die die Autobahnen uns bieten. Vielleicht hatten wir uns schon erzählen lassen von der landschaftlichen Schönheit der Strecke zwischen Leipzig und Barmuth oder durch den Fränkischen Jura. Mancher hatte mit etwas Neid seinen Geschäftszwomb oder wohlhabenderen Verwandten im Sommer von den Genüssen einer Autobahnfahrt schwärmen hören. Das hat er jetzt nicht mehr nötig. Jeden Sonnabend und Sonntag wartet nun ein eleganter, schnittiger Autobus in Berlin darauf, ihn mitzunehmen und ihn für billiges Geld und ohne eigene Mühe und Sorgen durch das schöne deutsche Land nach München zu bringen.

Für billiges Geld? Tatsächlich ist dies einer der vielen Vorteile der neuen Einrichtung, daß nämlich die Fahrt im Autobus nur etwas mehr als die Hälfte der D-Zug 3. Klasse Berlin-München kostet wird, wobei den Reisenden die Bequemlichkeiten der 2. Klasse durch behaglich gepolsterte Doppelsitze neben den sonstigen Vorteilen einer Autofahrt gegenüber der Bahnfahrt geboten werden. In diesen Vorteilen zählen wir die einzigartige Möglichkeit, teilhaben an der genialen Schöpfung der schönsten Straßen der Welt; ferner die größere Intimität des Reisens mit einer beschränkten Zahl von Reisefreunden (der für die Fahrten vorgesehene Doppelzug faßt 78 Personen); auch wird jeder, der einmal diese Reise über die Autobahnen genossen hat, erstaunt darüber sein, wie frisch er nach einem Reisetag am Ziel eintrifft, und das kommt daher, weil eine solche Autofahrt ständig wechselnde landschaftliche Reize und Erlebnisse bietet und dem Reisenden einen ganz anderen Kontakt mit der durchfahrenen Landschaft ermöglicht, als er ihn vom Schienenweg aus jemals gehabt hat. Man sagt nicht zu viel, wenn man diese schönen Reichsbahn-Autobusse mit jenem märchenhaften fliegenden Teppich vergleicht; denn wenn man sie nur pünktlich betritt, so bewegen sie sich wie auf magischen Befehl fast lautlos von bannen, wunden sich hinaus aus dem Großstadtdunst und eilen beständig, ohne merkliche Erschütterung in angenehmem gemäßigtem Tempo dahin, so daß dem Reisenden von der Schönheit der Fahrt nichts entgeht.

Mittags- und Kaffeepause

Diese Fernreisen, von denen die Verkehrsline Berlin-München zweifellos ein Anfang ist, sind lohnend sowohl für den Wochenendbesucher als auch für den Urlauber; denn dieser kann heute mit dem neuen Wunderteppich in seine Ferien fliegen und ihn nach abgelaufener Urlaubzeit auch zur Rückfahrt wieder begleiten. Das heißt, daß er nicht gezwungen ist, den billigeren Rückfahrpreis sofort abzuschließen. Bei der Lösung der Rückfahrkarte verbilligt sich nämlich die Fahrt noch einmal um etwa 20 Prozent, ähnlich wie bei den Ferientarifen der Reichsbahn. Auch kann man Fahransätze für den Schienenverkehr, die man schon gefaßt hat, wie gewöhnliche Eisenbahnfahrkarten; Reisebürosfahrkarten, Eisenbahnfahransätze zu ermäßigten Preisen, Negativkarten für das ganze Reich auf den Reichsautobahnen benutzen. Sehr reizvoll ist auch die Möglichkeit, die Fahrt von Berlin nach München oder umgekehrt auf den von München aus betriebenen Omnibuslinien etwa nach Tegernsee, Schliersee, Verchtesgaden, Salzburg usw. fortzusetzen. Wird die Reichsbahn rechtzeitig von dieser Absicht verständigt, so sichert sie ihren Fahrplänen auf den immer stark besetzten Wagen bestmögliche Plätze im voraus. Da die Fahrten nicht zuletzt auch als Erholungsreisen gedacht sind, ist den Teilnehmern unterwegs Gelegenheit zur Rast gegeben. Auf der Strecke Berlin-München finden zwei Fahrtunterbrechungen statt, so daß die Fahrgäste Mittagessen und Kaffee, letzteren in Nürnberg, zu sich nehmen können.

Die Reisezeit steht uns ja erst bevor. Niemand wird es bereuen, wenn er seinen Reiseweg in diesem Jahre zum ersten Male über eine der schönsten Straßen des Führers nimmt. Sie sind ohne Frage das modernste Erlebnis unserer Zeit.

Die Krankenversicherung für Kriegshinterbliebene. Die am 50. Geburtstag des Führers ergangene Verordnung über die Krankenversicherung für Kriegshinterbliebene wird mit Wirkung ab 1. Juli 1939 einem großen Kreis von Volksgenossen eine billige und gute Krankheitsbetreuung ermöglichen, zu der sie selbst nur einen kleinen Beitragsanteil zu leisten haben. Nach den Durchführungsbestimmungen wird der Bezirksfürsorgeverband jedes Versicherungsverhältnisses verantwortlich feststellen. Jeder in Betracht kommende Hinterbliebene enthält eine Benachrichtigung. Die weiterbefehlende Möglichkeit des freiwilligen Beitritts ist auf befristete Hinterbliebene beschränkt.

Der Führer prüft Deutschlands Sicherheit

Fortsetzung der Westwallbesichtigung

Im Raume der Saar

Die Inspektionsreise des Führers.

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht leitete die Inspektionsreise an der Westgrenze im Raume der Saar fort.

Von Saarbrücken aus begann die große Fahrt der Reichs- und Gauleiter der NSDAP. an den Westwall des Oberbefehlshabers des Heeres Generaloberst von Brauchitsch ging die Fahrt zunächst in das südlich von Saarbrücken liegende Gelände, in dem die Befestigungsarbeiten auf Befehl des Führers im vergangenen Winter aufgenommen wurden. Überall sieht man jetzt schon den gewaltigen Westwall, der dem treuen Saarland eine sichere Wehr ist, der Fertigstellung entgegengeht. Auch für das politische Führertrupp Adolf Hitlers war der ihnen gebotene Einblick in das gewaltige Befestigungswerk ein unvergeßliches Erlebnis. Jeder Gau, jeder Stamm in unserer Völke weiß nun endlich, wie unvorstellbar stark das Reich sein unüberwindliches Werk im Westen ausgebaut hat. In Trier wurde der erste Teil der Besichtigungsfahrt abgeschlossen.

Unbeglamer Verteidigungswille

Der dritte Tag der Inspektionsreise des Führers galt den Westwallbauten im Bereich des Saargebietes. Es ist das erste Mal, daß der Führer dieses Gebiet durchfährt, und die Bevölkerung kann ihm nun zwischen Dank und Staunen, den Dank an ihren Befehlshaber, und den Dank zugleich für den endlichen Schutz, den der Führer diesem Lande vor jedem feindlichen Einfall gegeben hat, das Hunderte hindurch immer allen Bedrohungen offenstand.

Die Fahrt des Führers führt abermals bis an die Grenze hin. Sie wird häufig unterbrochen, weil der Führer an strategisch wichtigen Punkten das Gelände prüft, ob auch alle Möglichkeiten einer unbedingten Verteidigung erschöpft sind. Der Schutz des Saarlandes soll so vollkommen sein, wie nur irgend möglich. Wo auch immer noch einzelne Verstärkungen des Westwalls möglich erscheinen, werden sie sogleich vom Führer noch zusätzlich angeordnet.

Dem ungeübten Auge fallen solche Möglichkeiten überhaupt nicht mehr auf. Große Panzerwerke wechseln ab mit grandiosen Sperranlagen, mächtigen Mannschaftskästen, gewaltigen Betonlöchern von ungeheurer Kampf- und Widerstandskraft.

Nur noch kreuzungsfreie Strecken

Zwischen die militärischen Inspektionen schieben sich Besichtigungen der Wasserbauten, Besprechungen über Straßenbauten und über die allgemeinen Verkehrsverhältnisse. Dem Führer ist es während seiner Fahrt aufgefallen, daß im Saargebiet noch zahlreiche schienenartige Uebergänge vorhanden sind. Sogleich erkundigte er sich, wieviel solcher ungeschützten Uebergänge es im Gebiet noch gibt. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, gibt Auskunft und erhält sogleich vom Führer den Auftrag, für die Beseitigung dieses Zustandes zu sorgen. Gerade in einem Industriegebiet, in dem täglich Hunderttausende Straße und Bahn benutzen, muß ein Höchstmaß an Sicherheit für den Verkehr geschaffen werden. Daher wird nach dem Willen des Führers das Saargebiet bald nur noch kreuzungsfreie Eisenbahnstrecken aufweisen. — Dann geht es wieder weiter, aufs neue an Festungen und Sperranlagen, Panzerwerken und Höckerlinien vorbei.

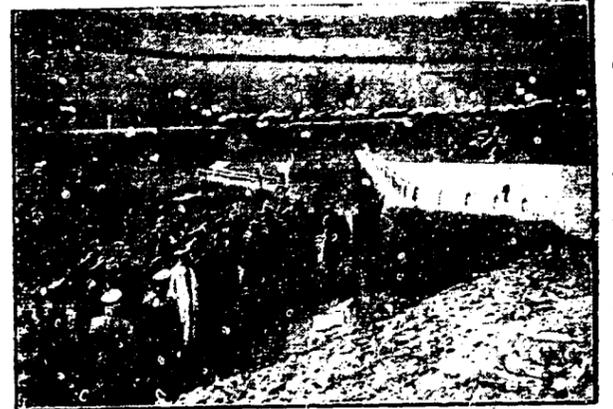
Auf engstem Raum massieren sich die Werke zu ganzen Bastionen; das Industriegebiet der deutschen Saar wird keines Feindes Fuß mehr betreten.

Die Verteidigungswerke sind zum größten Teil bereits völlig fertig. Nur dem Kundigen fallen sie auf. Ihm aber eröffnet sich im Vorüberfahren ein Panorama von bester Eindringlichkeit. Ganze Berghänge sind oft wie überflutet von solchen Werken. Dann wieder sind sie fast unmittelbar nebeneinander, in viele Reihen gestaffelt aufmarschiert, eine unzerstörbare Front aus Stahl und Beton. Aufmerksam prüft der Führer auch hier jedes Panzerwerk und jeden Panzerstand.

In das Nirren der Betoniermaschinen und in das heulende der Massen mischt sich plötzlich das dumpfe Rollen eines sich lösbrechenden Gewitters — es ist, als sprächen die Panzerwerke selbst schon ihre ehernen Sprache, die Sprache der Kraft, die kühleren Worte eines unbeglammten deutschen Verteidigungswillens.

Adolf Hitler im Gaudheater Saarpfalz

In Saarbrücken besuchte der Führer die Aufführung der Mitternachtsoperette „Die Dubarré“ im Gau-



Der Führer prüft den Westwall in der Eifel und im Mosellal. Der Führer traf zu einer Inspektionsreise im Westen des Reiches zur Besichtigung der fertiggestellten oder vor dem Abschluß stehenden Befestigungsarbeiten am Westwall ein, um sich persönlich von den Arbeiten im Festungsgelände zu informieren. Der Führer besichtigte einen der unüberwindlichen Betonbunker (unter Bild). — Presse-Hoffmann-Wagenbock (M).

theater Saarpfalz. Bei dieser Gelegenheit traf der Führer mit den Reichsleitern und Gauleitern der NSDAP zusammen, die sich auf Einladung des Oberbefehlshabers des Heeres, Generaloberst von Brauchitsch, seit Montag ebenfalls auf einer Besichtigungsfahrt im Westen befinden.

In der Pause begrüßte der Führer eine Abordnung von Arbeitern des Westwalls, die der Oberbefehlshaber des Heeres, von Brauchitsch, nach Saarbrücken zur Vorstellung im Gaudheater eingeladen hatte. Der Führer dankte ihnen und durch sie allen ihren Kameraden durch eine kurze Ansprache für ihre treue Arbeit an diesem gewaltigen Werk.

76 italienische Divisionen

Starker Ausbau der Rüstungen Italiens.

Die faschistische und korporative Kammer genehmigt den Haushaltsplan 1939/40. Vorher hatte der Staatssekretär im Kriegsministerium, General P a r i a n i, der Oberbefehlshaber des italienischen Heeres, dessen Schlagkraft und Kriegsbereitschaft eingehend dargelegt und betont, daß die stete Entwicklung auf dem Wege der Verwirklichung des Heeres mit solcher Entschlossenheit und Methodik durchgeführt werde, daß er mit Sicherheit sagen könne: „Wir sind in jedem Augenblick bereit“.

Im einzelnen führte General P a r i a n i aus: Gerade im abgelaufenen Haushaltsjahr habe das italienische Heer hinsichtlich seiner Verwirklichung gemäß den vom Duce festgesetzten Zielen einen gewaltigen Sprung vorwärts gemacht. Auf dem Gebiet der materiellen Vorbereitung wird Verstärkung der Rüstungen, vor allen Dingen der Artillerie, der Luftabwehr und der Motorisierung, seien wesentliche Fortschritte gemacht worden.

Die Rüstungsindustrie werde in verhältnismäßig kurzer Zeit ihre bisherige Produktion auf das Vierfache steigern. Sehr sorgfältig sei die Rohstoffversorgung betrieben worden.

Außerdem richte sich die Wehrmacht heute weitgehend nach den Geboten der Autarkie. Selbstverständlich könne er hierzu keine Zahlen nennen, doch könne er versichern, daß die Versorgung mit den neuen Maschinengewehren, mit den neuen Mörsern, mit den neuen Panzerabwehrgeschützen und Märs bereits weit vorgeschritten sei. Das gleiche gelte für die Munitionsvorsorgung unter Verwendung neuer autarkischer Sprengstoffe sowie für die Tanks, bei denen bald ganz neue Typen eingeführt würden. Die Konservierfabriken seien bereits imstande, monatlich sieben Millionen Büchsen Konservenfleisch und eine Million Suppenkonserven herzustellen.

Mit der nunmehr durchgeführten Neuordnung des Heeres verfüge Italien über 64 Infanteriedivisionen, die durch die Verfallene-Regimenter, den Grenzschutz und die Kavallerie um weitere 12 Divisionen auf 76 Divisionen erhöht werde. Neben diesen Divisionen des Landheeres stehe die Organisation der faschistischen Miliz, die in die einzelnen Armeekorps leicht eingegliedert würde.

Ferner erwähnte General P a r i a n i noch besonders die Verstärkung des Grenzschutzes, die Bildung von zwei Panzerdivisionen und die Aufstellung der P o - A r m e e. Letztere sei sofort einsetzbar und außerordentlich beweglich. Zum Schluß gedachte P a r i a n i der italienischen Freiwilligen in Spanien, die 7000 Tote gehabt hätten.