

Hitler als Mensch

Der Führer lauscht den Klängen Beethovens und Wagners (Persönliche Erinnerungen eines Berliner Musikkreundes)

Zwei persönliche Erinnerungen mögen den Schlüssel geben zu der großen Erkenntnisporte für das künstlerische Empfinden des Führers. Im Frühjahr 1933 — es mag Ende März oder Anfang April gewesen sein — brachte die Staatsoper Unter den Linden in Berlin eine „Fidelio“-Aufführung heraus, die ein klassisches Meisterstück war. In der Pause wandten sich die Blicke der Zuschauer nach der großen Mittelloge im ersten Rang, die den Mitgliedern der Reichsregierung vorbehalten ist. Aber sie war leer, so daß sich die Theatergäste in die Wandelgänge begaben. Nach dem Klingelzeichen und während des langen Sich-wieder-Füllens des Zuschauerraumes hörte man plötzlich im Parkett eine halbblaue Stimme des Erstaunens: „Da sitzt ja der Führer!“ Ein allgemeines Suchen hob an. Es dauerte lange, bis man ihn entdeckte, denn er saß auf dem vierten Platz einer Nebenloge ganz hinten an der Wand, unmittelbar neben einer der goldenen Säulen, die den zweiten Rang tragen.

Einige Tage später in der Philharmonie. Der Pianist Bachhaus, einer der größten Klavierpoeten der Gegenwart, gab ein Konzert mit Werken von Beethoven und Brahms. In der Philharmonie ist es bei Solistkonzerten üblich, daß der Zuhörerraum verdunkelt wird und nur der Solist im hellen Licht der Scheinwerfer und Rampenlichter verbleibt. Der Saal war schon dunkel, als noch zwei anscheinend verspätete Besucher hereinkamen und in der Mitte der zweiten Reihe Platz nahmen. Keiner achtete auf sie, denn schon erlangten die ersten Töne der „Passionata“. Erst in der Pause stellten Solist und Publikum zu ihrem größten Erstaunen, aber auch zu ihrer aufrichtigen Freude fest, daß der Führer gekommen war, nicht einmal in der gewohnten Uniform, sondern in Zivil wie alle anderen Konzertbesucher.

Zwei Episoden nur und doch ungemein ausschlagreich für das Verhältnis, das zwischen dem Führer und der großen deutschen Musik besteht. Daß er sie liebt, wissen wir aus unzähligen Veröffentlichungen und persönlichen Befundungen, aber wie er zu ihr steht, das kann man nur bei solchen Gelegenheiten erkennen. Ihm ist der Besuch eines Theaters oder eines Konzertes keine repräsentative Angelegenheit, wie dies früher, vor allem zur höfischen Zeit, die Regel war. Darum verschmäht er Ehrensitze und reservierte Logen. Am liebsten ist es ihm, wenn er in einer stillen Ecke unbehelligt von der Neugier der Mitmenschen sich ganz den Geschenken der Kunst hingeben kann, die ihm das Theater oder der Solist vermittelt. Und wenn ihm die unendliche Fülle der Arbeit nicht mehr Zeit läßt, selbst dahin zu gehen, wohin ihn sein Herz zieht, dann bittet er die Künstler zu sich. Von Bachhaus läßt er sich immer wieder Beethoven vorgespielen, den er nicht oft genug hören kann. Heinrich Schlusnus, der von ihm besonders geschätzte Sänger, muß ihm Schubert, Brahms und Richard Strauß vortragen. Dabei ist Adolf Hitler nicht einseitig, aber wenn sich die Geheimnisse der Musik erschlossen haben, der weiß, was ein heimliche Liebe zu einem bestimmten Großen der deutschen Musik bedeutet. Und daß dieser Große bei Adolf Hitler Ludwig van Beethoven heißt, schließt uns eine Seite seines Wesens auf, die zu der politischen Führung in Parallele zu stellen ist: Das Kämpferische, das Heroische und das dem Schicksal Trohende ist es, das den Führer in den Banntkreis Beethovens zieht.

Während diese musikalischen Empfindungen mehr zu den inneren Bezirken des Herzens gehören, ist die Liebe des Führers zu dem großen Werke Richard Wagners aller Welt bekannt. Er gehört zu den ständigen Besuchern Bayreuths. Die Hülse des Graubundes Richard Wagners erfahren von ihm jede nur erdenkliche Förderung. „Die Meisterfänger“ sind zum Festspiel der Parieitage erhoben worden. Für die Aufführung 1935 hat der Führer die gesamte Dekoration und Kostümierung gestiftet. Benno von Arnt, der genialste Bühnenbildner unserer Zeit, schuf auf Geheiß des Führers für Nürnberg das keltische Umbild. Auch bei der Eröffnung der zu dem neuen Leben erwachten Charlottenburger Oper, die „Die Meisterfänger“ zur Festaufführung erwählt hatte, hat Adolf Hitler wiederholt richtunggebend eingegriffen. Auf seine Veranlassung ist auch der erste Lehrstuhl für das Werk Richard Wagners an einer deutschen Hochschule geschaffen worden.

Nicht immer glückt es natürlich dem Führer, unbemerkt nur mitgenickender Hörer zu sein. Wie sehr er sich dabei vom Zauber des Augenblicks bewegen läßt, zeigte sich bei der Gründungsfeier der Reichskulturkammer. Heinrich Schlusnus sang Schubert-Lieder. Die Vortragsfolge war genau festgelegt. Und dennoch zögerte der Führer seinen Augenblick, sie im besten Sinne über den Hauken zu werfen, indem er Schlusnus noch um ein weiteres Lied bat. Der Künstler war in einer leichten Verlegenheit, da weder er noch sein Begleiter auf eine derartige Zugabe gefaßt gewesen war. Auf die Frage des Sängers, was er denn eigentlich singen solle, deutete der Führer auf den unweit von ihm sitzenden Richard Strauß. Sänger und Begleiter verständigten sich sofort und brachten ohne Noten das bekannte Lied von Richard Strauß „Ja, ich weiß es, teure Seele“ mit dem dreimaligen Abgesang „Habe Dank“. Dieser Dank war geradezu symbolisch für die Gefühle der deutschen Künstler an den Führer auch auf ihrem ureigenen Gebiet.

Am kommenden Sonntag wird dieses „Habe Dank“ des Sängers und Dichters in den Stimmen der Millionen deutschen Männer und deutscher Frauen für Adolf Hitler wieder erklingen.

Worte des Führers:

„Ich spreche zwei Bekenntnisse ganz offen aus: Erstens Deutschland wird von sich aus niemals den Frieden brechen, und zweitens, wer uns ansaht, greift in Dornen und Stacheln. Denn ebenso wie wir den Frieden lieben, lieben wir die Freiheit!“ (17. Januar 1935.)

„Soweit es an Deutschland liegt, wird es keinen neuen Krieg geben.“ (5. August 1934.)



„Die Sicherheit Deutschlands ist kein geringeres Recht als die Sicherheit der andern Nationen“

Deine Stimme dem Führer!

Das Gesetzgebungswerk des Führers

Von Reichsminister Dr. Hans Frank.

Der „Völkische Beobachter“ veröffentlicht einen längeren Artikel von Reichsminister Dr. Frank, in dem der Reichsjuristenführer eingehend das Gesetzgebungswerk des Führers seit der Machübernahme darstellt. Dem im Punkt 19 des Parteiprogramms geforderten deutschen Gemeinrecht, das die Lebensordnung des deutschen Volkes verkörpert, obliegt der Schutz und die Förderung der völkischen Substanzwerte, nämlich der Rasse, des Bodens, des Staates, der nationalen Ehre und der nationalen Arbeit.

In der Sorge um die Reinerhaltung und Höherentwicklung der Rasse erblickt der Nationalsozialismus nach den Ausführungen des Reichsjuristenführers eine Hauptaufgabe seiner Gesetzgebung. Es sind das Gesetz zum Schutz des deutschen Blutes und der deutschen Ehre, das Gesetz zur Verhütung erbkranken Nachwuchses, das Gesetz zum Schutz der Erbgüter des deutschen Volkes die wichtigsten Stützen dieser umwälzenden Neuordnung. Mit der geistlichen Schaffung und Sicherung eines bodenständigen Bauernums hat die Gesetzgebung des Führers einer anderen Grundforderung des Parteiprogramms entsprochen. Die nationalsozialistische Staatsgestaltung hat die historische Aufgabe erhalten, die völkische Lebensordnung zu verwirklichen; nach der Überwindung des Parlamentarismus und Partikularismus war der Weg zu einem einheitlichen Reichsrecht frei, der auch in großzügigster Weise beschritten wurde.

In markanten Strichen zeigt Reichsminister Dr. Frank die einzelnen Etappen auf, die der nationalsozialistische Staat in seiner Entwicklung zur Anstalt im Dienste des Volkes durchgemacht hat. Das Gesetz über das Staatsoberhaupt des Reiches bildet hier einen richtungweisenden Abschnitt, es folgen die Vereidigungsgesetze, das Reichsflagengesetz u. a. Eine einheitliche Reichsjustizverwaltung wird geschaffen, die Deutsche Gemeindeordnung bringt für das ganze Reichsgebiet erstmals ein einheitliches Kommunalrecht. Das Kulturleben des Volkes wird durch eine Reihe gänzlich neuartiger Gesetze von Grund auf erneuert; die Kultur ist nunmehr Angelegenheit der gesamten Nation.

Das höchste Gut des deutschen Volkes ist die Ehre: Ehre und Gleichberechtigung gegenüber den andern Nationen, Ehre und Treue in der Volksgemeinschaft. In dem Gesetz für den Aufbau der Wehrmacht vom 16. März 1935 hat der Führer dem deutschen Volke nach langen Jahren ohnmächtiger Wehrlosigkeit seine Wehrhoheit zurückgegeben. Neben die allgemeine Wehrpflicht stellt das Luftschutzgesetz vom 26. Juni 1935 die Luftschutzpflicht aller deutschen Männer und Frauen, das Reichsarbeitsdienstgesetz vom gleichen Tage die Arbeitsdienstpflicht der deutschen Jugend. Das nationalsozialistische Strafrecht und der nationalsozialistische Straßolzug mußten gegenüber der liberalistischen Verbrechensbekämpfung eine grundlegende Umgestaltung erfahren. Schon im Februar 1935 ergingen die Verordnungen zum Schutze des deutschen Volkes und zum Schutze von Volk und Staat, die die Grundlage zur Niederwerfung verbrecherischer Gewaltung des Marxismus und Kommunismus schufen. Das Gesetz zur Gewährleistung des Rechtsfriedens vom 15. Oktober 1935 schuf einen wirksamen Straßolzug der Gerichte, Polizeibehörden und Amtorgane der NSDAP. Der Kampf gegen das Berufsverbrechen wurde durch das Gesetz gegen gefährliche Gewohnheitsverbrecher und über Maßregeln der Sicherung und Besserung vom 24. November 1933 eröffnet. In der Sicherungsverwahrung gefährlicher Gewohnheitsverbrecher und in der Entmannung gefährlicher Sittlichkeitsverbrecher liegen Waffen, mit denen den größten Schädlingen eines friedlichen und geordneten Gemeinschaftslebens wirksam entgegengetreten werden kann. Entscheidend für den Umschwung der nationalsozialistischen

Rechtsauffassung ist jedoch das Gesetz zur Abänderung des Straßolgesetzes vom 12. Juni 1935. Diese Novelle hat die Bestrafung jeder verbrecherischen Betätigung für die Zukunft gesichert. Zu den wesentlichsten Neuerungen im Gebiet der Gerichtsverfassung und des Strafverfahrens gehört die Errichtung des Volksgerichtshofes, dem die Aburteilung insbesondere der Hoch- und Landesverratsachen obliegt. Die ersten Auswirkungen der nationalsozialistischen Strafrechtspolitik zeigen sich bereits in den nunmehr vorliegenden Ergebnissen der Kriminalstatistik. Die Verurteilungen sind hiernach seit dem Jahre 1932 um fast 15 v. H. gegenüber dem Jahre 1933 zurückgegangen. Auf keinem Rechtsgebiet galt es so mit der überkommenen marxistischen Ideenwelt aufzuräumen, wie im Arbeitsrecht. Es war von der marxistischen Klassenkampfbildung, der die scharfe wirtschaftliche Trennung von Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Verbänden zugrunde lag, beherrscht. Anstelle der Klassenkampfbildung trat die nationalsozialistische Idee der Betriebsgemeinschaft zwischen Betriebsführung und Gefolgschaft, die auf gegenseitiger Treue beruht. Die Grundlage dieses neuen Arbeitsrechts bilden das Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit vom 20. Januar 1934 und das Gesetz zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben vom 23. März 1933. Eine besondere Neuerung ist die Einrichtung der sozialen Ehrengerichtbarkeit zur Sühnung gründlicher Verletzungen der durch die Betriebsgemeinschaft begründeten sozialen Pflichten. Streits und Aussperrungen sind nach nationalsozialistischem Arbeitsrecht undenkbar. Das Gesetz zur Verminderung der Arbeitslosigkeit vom 1. Juni 1933 hat ein umfassendes Arbeitsbeschaffungsprogramm aufgestellt, dessen grandiose Auswirkungen in den bekannten Zahlen der Arbeitslosen- und Beschäftigungsstatistik sinnfällig in Erscheinung treten.

Was in diesem Gesetzgebungswerk bereits verwirklicht worden ist und hier nur andeutungsweise dargestellt werden konnte, liefert den schlagenden Beweis für die großzügige Aufbauarbeit, die die nationalsozialistische Regierung seit der Machtübernahme im Dienste des deutschen Volkes geleistet hat.

Sie ist das alleinige Werk des Führers und eine einheitliche schöpferische Leistung von bisher nicht gekannter historischer Größe!

Und Deutschland — baut Kirchen

Es geschieht an hunderten von Stellen in allen deutschen Landschaften. Etwa 200 evangelische und mindestens ebenso viele katholische Kirchen und Gemeindehäuser wurden allein im Jahr 1935 in Deutschland gebaut oder in jenem Auftrag geplant. In ebensoviele Fällen galt es, Umbauten von Kirchen, Neu-Ausstattungen, Einbauten von Krieger-Ehrenstätten oder Kapellen würdig durchzuführen. Wieviel Hingabe und Opferwille deutscher Menschen um die Stätten ihres christlichen Glaubens, welches Maß von künstlerischer Arbeit wurde und wird dabei unaufhörlich eingesetzt, um unieren Kirchen zu einer lebendigen Gestalt zu verhelfen, die dem Glauben der Gemeinden und ihrer Seelen tiefst entsprechen! Immer neu werden hier die letzten Fragen angerührt, wenn es gilt, das Unausprechliche in menschliche und deutsche Formen andeutend einzulangen. Kaum sonst in der Welt müht sich ein Volk und seine Künstler so eindringlich um ein zeitnahes Gesicht seiner Kirchenkunst wie das deutsche. Nicht umsonst wurde zur Weltausstellung in Chicago im Jahre 1933 allein das junge Deutschland aufgefordert, neue kirchliche Kunst zu zeigen. Und es wurde seitdem nicht gerührt, weiter an uns und an diesen Fragen zu arbeiten. Immer stärker werden die neuen Kirchen ein Spiegel der Landschaft und ein Abbild der deutschen Menschen. Künstler und Handwerker, die an den christlichen Ewigkeitsaufgaben arbeiten, wissen wieder vom Gewicht und der Kraft solcher Arbeit, die Dienst am Glauben des Volkes ist und damit den Dienst am Volk einschließt und weiterträgt.

An Deutschland

zum 29. März 1936

Von Will Besper,

Mitglied der Deutschen Akademie der Dichtung.

In die Mitte der Welt,
auf den härtesten Stand,
hat Gott dich gestellt,
mein Vaterland.
Und du hast nur die Wahl:
Bist du zerrissen und schwach,
spielen die Nachbarn Schach
auf deinem Feld.
Hämmerst du hart dich zu Stahl,
bist du die Achse der Welt.

Als schon das Rad am Abgrund stand
hat Gott dir einen Mann gesandt,
der deine gute Kraft entband
und das Verderben überwand.
Ein Schuft, wer heut noch ängstlich klagt
und hänglich achselzuckt und jagt,
nicht freudig „Dank, mein Führer!“ jagt.
„Die Gnade Gottes war mit dir,
und frei und ehrlich wurden wir.
Und reichen nun der Welt die Hand
als echten Friedens Unterpfand.
Wer nicht zu deiner Fahne schwört,
zum deutschen Volk nicht mehr gehört!“

„Das deutsche Volk braucht keine besonderen Beihilfen zu seiner Lebensbehauptung. Es will nur keine schlechteren Chancen besitzen als sie auch anderen Völkern gegeben sind.“

Adolf Hitler.

Zwei deutsche Luftschiffe über dem Bodensee

(Sonderbericht unseres Kf-Sonderberichterstatters von der ersten Passagierfahrt des „UJ. 129“)
NSR. An Bord des „UJ. 129“, 23. März.

18 Jahre sind seit jenen Tagen über Deutschland dahingegangen, in denen zum letztenmal am Ende des großen Krieges deutsche Luftschiffe einander über deutschem Boden begegneten. Langsam nur hat sich der einzige unüberwundene Luftschiffbau der Welt, den der Bernichtungswille von Versailles für immer zu droffen hoffte, aus dem großen Zusammenbruch erholt. Vor acht Jahren war es der „Graf Zeppelin“, der als erster wieder die Hallen von Friedrichshafen verlieh, um im Dienste des deutschen Pioniergeistes über Länder und Meere hinweg von dem unbegrenzlichen Tatendrang deutscher Ingenieurskunst und Arbeiterfleißes zu künden. Heute, am 23. März 1936, startet „UJ. 129“ zu seiner ersten Passagierfahrt, und in seiner Begleitung sein älterer Bruder „Graf Zeppelin“. Seit 18 Jahren begegnen sich damit wieder zwei deutsche Luftschiffe über deutschem Boden. Das jüngste Produkt des unsterblichen Erfindergeistes unseres Grafen Zeppelin verlieh seine Konstruktionshalle, um bei seiner Rückkehr in die neue Halle übergeführt zu werden, und um dem Chefkonstrukteur Dürr für die sofortige Inangriffnahme eines dritten Luftschiffes Platz zu machen.

Das bedeutet einen Wendepunkt im Aufbau eines regelmäßigen Luftschiffverkehrs, der von unserem Volk über Kontinente und Ozeane hinweg aufgenommen wird. Aber auch für Friedrichshafen ist es ein großer Tag. Kaum, daß das jüngste Werk, der Lufttrieb „UJ. 129“, abgenommen worden ist, wird schon wieder das Zeichen zur Arbeitsaufnahme in den Luftschiffwerkstätten am Bodensee gegeben.

Jemand hat am Vortage von einem Föhn geunnt und uns Neuanfänglingen in Friedrichshafen den Schreck einjagen wollen, die deutschen Luftschiffe würden die Hallen nicht verlassen. So führte ich noch schlaftrunken vor 6 Uhr morgens aus Fenster und luge über See und Berge. Die Morgensonne ligelt die höchsten Bergspitzen und Jaden; obgleich einige Wolken über den See jagen, ist gewiß: Es gibt prächtiges Flugwetter. Kaum daß man genügend Gedanken hat, seine Sachen zusammenpacken, und kaum daß man sich Ruhe nimmt, die Friedrichshafener Montagsemeln zu vertilgen! Da fann man schon mit dem Flugzeug im vollsten Sturm beistanden haben oder die Welt unter der Vogelschau des Eiffelturms begnnt haben, die erste Passagierfahrt im modernsten, größten und schönsten Luftschiff der Welt hält uns doch in einer niemals gekannten Spannung. Sie wird erhöht, als kurz hinter einer Siedlung mitten im welligen Gelände zwei riesige Hallen die Heimat der Luftschiffe verraten. Die Hallen sind geöffnet. Es dauert einige Sekunden, bis sich die Augen an den gewaltigen Raum gewöhnt haben und den erdrückenden Leib des Lufttriebes erkennen. Man sieht sich als ganz kleiner Erdenwurm diesem Riesentempel, diesem Dome deutscher Technik gegenüber.

Langsam gleitet der Lufttrieb mit uns an Bord aus seiner Behausung hinaus ins Freie. Draußen am Halleneingang haben sich Zuschauer angeammelt, welche an dem historischen Ereignis der ersten Ausfahrt zu einem Passagierflug des Luftschiffes teilnehmen wollen. 9.30 Uhr. Wasserballast wird abgeworfen. Mit verblassender Geschwindigkeit steigt „UJ. 129“ terzengerade in den Himmel. In wenigen Sekunden sehen wir den Bodensee vor uns liegen und tief unter uns die Dächer und Kirchturmspitzen von Friedrichshafen. Da klingen uns unten vom Landplatz die Kapelle mit einem „Miß i denn, muß i denn zum Städtele hinaus“ entgegen und im Passagierraum wird durch Lautsprecher dieses Abschiedsständchen übertragen.

Unter uns liegt Friedrichshafen — und während der Blick den gegenüberliegenden Schweizer Alpen zugleitet, entdecken wir den „Graf Zeppelin“, der inzwischen die benachbarte Halle verlassen hat, und der sich schon hinter den überreichigen Alpen abhebt. Jetzt liegt die Dornierwerft unter uns, und auf der spiegelglatten See liegen einige Wasserflugzeuge. Nach einigen Minuten folgt der „Graf Zeppelin“ unserer Kiekklinie. Beide Luftschiffe benutzen ihre heutige Fahrt zu Verweilung, und einige Minuten später treuzen sie 1918 zum erstenmal wieder zwei Luftschiffe über dem Bodensee.

Die Bündener Alpen sind in Sonne getaucht. Unter uns liegt Wasserburg, ein berühmter Fleck am Bodensee, das nicht nur im Fremdenverkehr, sondern auch in der Literatur seine Rolle spielt. Ruhig zieht das Luftschiff seine Bahn. Schaukelbewegungen machen sich bei dem Riesenkörper nur langsam und seltener bemerkbar. Auch kein Motorengeräusch, was wir vom Flugzeug gewohnt sind, hört unsere „himmlische Ruhe“. Und was im Flugzeug das Surren der Motore bedeutet, das erkert hier die Schallplattenmusik, welche der Rundfunk uns überträgt.

Jetzt treuzen wir über Konstanz, und wenige Minuten später huscht der Schatten unseres Luftschiffes über die Weinberge von Meersburg. Wir steigen hinab in den Rauchsalon, vor welchem eine kleine Bar nicht nur die alkoholistischen Bedürfnisse ihrer Besucher befriedigen soll, sondern auch die Kontrolle darüber übernimmt, daß keiner der Besucher des Rauchsalons den Funken einer Zigarette mit in andere Räume des Luftschiffes verschleppt.

Bei einem Rundgang durch das Schiff beegne ich Kapitän Lehmann, der bereitwilligst meine Fragen beantwortet:

„Wir werden in die Löwenthaler Halle zurückkehren, denn schon lange drängt uns der Konstrukteur Dürr aus unserer Heimathalle, in der das Schiff gebaut wurde, hinaus, um den „UJ. 130“ in Angriff zu nehmen.“

Und auf die Frage, ob sich das künftige Luftschiff irgendwo von dem jetzigen Neubau unterscheiden wird, meint er stolz: „Die Erfahrungen mit dem „UJ. 129“ sind so ausgezeichnet, daß nur nebenstehliche Kleinigkeiten das künftige Luftschiff von unserem jetzigen Werk unterscheiden werden.“

Dann erzählt Kapitän Lehmann von den technischen Versuchen, die während unserer Fahrt mit Funkgeräten und mit Telephonie gemacht werden. Stolz meint er, daß wir Deutschen die einzigen im Betrieb befindlichen Luftschiffe der Welt erbaut haben.

Dann geht es in das Innere des Luftschiffes. Kleine Treppen führen uns an der Offiziersmesse vorbei in einen großen Raum, der von einem unübersehbaren Aluminiumgestänge angefüllt ist. Können wir uns an diesen Stützen nicht festhalten, es wäre ein schwindelnder Pfad, den wir an den Benzin- und Wasser tanks vorbei zu der Führergondel einschlagen. Denn ein Sturz in die feste Baumwollstoffhülle ist sowohl für das Luftschiff als auch den Betroffenen selbst eine riskante Sache.

In der Führergondel steht am Steuer Knut Eckner. Hinter ihm im Navigationsraum sehen wir Telephonie, Kompaß, Abdriftmesser, Funkpeilanlage, Höhenmesser, Navigationsmesser und das Echolot. Uns aber interessieren die technischen Instrumente

weniger, weil wir im Banne eines sabelhaften Rundblicks sind, den wir von der Führergondel nach allen Seiten des Bodensees genießen. Wir nehmen Kurs nach dem Schweizer Ufer. Bald liegt Korsbach unter uns, und der Sants ist nähergerückt. Ein Blick gen Norden zum deutschen Ufer, wo über Hagenau der „Graf Zeppelin“ silbern schimmert. Ich liege am offenen Fenster und schreibe mit größter Bequemlichkeit einige Zeilen nieder.

Plötzlich ein überraschter Ruf, und schon haften alle Augen auf dem „Graf Zeppelin“, der plötzlich unter dem Leib unseres Schiffes auftaucht.

Einer von uns hat sich gemächlich in einen der bequemen Lehnstühle des Passagierabteiles zurückgezogen und studiert in einer Zeitung das Echo zu den Londoner Vorschlägen. Unser Zeppelin, diese unüberwundene Leistung deutschen Geistes und friedlichen Aufbauwillens, und jene Vorschläge, die man selbst Kolonialvölkern in ihrer ehrverleehenden Form nicht anzubieten gewagt hätte. So scheint mir denn auch dieses Wunder des deutschen Menschen weit härter als jenes papierne Dokument zu sein, das diesen Geist vergebens in seine Form zu zwingen sucht.

Auf unserer Fahrt sind wir jetzt über Lindau angelangt. Genau über dem Punkt, wo der alte Stadtlöwe am Hafeneingang von Lindau über den See hinausblüht, da, wo uns gestern noch an der Mole die Möwen umflogen und verächtlich auf uns herabkreiften. Ueber Stein am Rhein — Kurs Schaffhausen —, während ich neben Knut Eckner und Luftkapitän Truß meine Suppe lässe, setzen heftige Böen ein.

Ueber dem Ozean haben wir meist eine wesentlich ruhigere Fahrt, bemerkt der Kapitän, „als es vielfach über den schmalen Tälern zwischen den Bergen und im Bodenseegebiet der Fall ist. Heute sind wir aber froh, daß wir in eine bewegtere Atmosphäre fliegen, denn sonst haben unsere Messungen weniger Wert.“ Auch der Luftschiffer wünscht in seinem Element Abwechslung. Einigmal legen wir unsere Zeppelin-Gabeln und Messer zur Seite, lassen unsere mit einer Original-Luftschiff-Kalbsteak gefüllten Teller im Stich und kürzen zur Fensterfront. Einmal war es das Brausen des Rheinsalls von Schaffhausen, das anderemal blühten wir zum Hohentwiel hinüber, zu dessen Füßen Singen liegt.

Die letzte halbe Stunde gibt es noch einige Sensationen. Stillstand in der Luft. Für die Männer in der Führergondel gewiß nichts Besonderes, aber für uns, die wir bei U- und S-Bahn-Fahrten keine verkehrstechnischen Aufregungen erleben. Selbst die Bodensee-Möwen haben gestaunt. Von technischen Wundern zum romantischen Erlebnis ist es kein weiter Weg. Einige Minuten später tritt unser Lufttrieb in den Gesichtskreis von einem Halenpärchen, das sich in seinem Liebesleben von dem unheimlichen Luftgepenst fördern läßt und schlüsselt davonhoppelt.

Die Haltemannschaften ergreifen die Haltetäue, langsam gehen wir nieder und sanft — kaum spürbar — setzen die Käder, das eine Rad unter der Führergondel, das andere an der unteren Flöße des Seitenrumpfes, auf den Rasen vor der neuen Löwenthaler Halle auf.

Dann heißt es Abschied nehmen von dem grauen Luftkönig. In wenigen Tagen wird er über die deutschen Städte und Dörfer seine Bahn ziehen, damit das ganze deutsche Volk dieses Wunder deutscher Werkmannsarbeit und deutschen Erdengottes mit eigenen Augen schauen kann. In einer geschichtlichen Stunde des deutschen Luftschiffbaues waren wir Zeugen, wie jenes Wort des alten Grafen, das im neuen Reich sich immer wieder bewahrheitet hat, auch die Siegesmeldung unserer glücklichen Fahrt umschloß:

„Man muß nur wollen, daran glauben, dann wird es gelingen!“

Es klingt märchenhaft...

... was Systemminister früher nicht alles von den Nazis jagten. Ein Ministerpräsident im roten Preußen beschwor das Volk gar einmal:

„Schwierigkeiten ohne Ende werden folgen, und im Innern des Landes werden Bürgerkrieg und Hungerrevolten das ihrige tun, um unser Vaterland explosionsartig auseinanderzuiprennen und die einzelnen Teile in völliger politischer Ohnmacht jedem außenpolitischen Gegner als willkommenes Opfer hinzuwerfen!“

Trotz dieser Ankündigung, trotz jünzjährlicher Zerstörung des Vaterlandes, trotz Fortsetzung der Sabotageversuche vom Ausland her brachte Hitler weder Bürgerkrieg noch Hungerrevolten, noch Deutschland nicht explosionsartig auseinander, wurde das Reich nicht zersündelt und leichte Leute übelwollender Nachbarn!

Obwohl nur drei Jahre bisher am Ruder, obwohl mit Greuespropaganda überschüttet, obwohl ein Trümmersfeld das Erbeil, hat der Nationalsozialismus

Arbeits-, Klassen- und Parteienfrieden gebracht, das Reich eieren zusammengeschmiedet und so keine wehrlosen Opfer für Feinde, sondern eine stolze Großmacht geschaffen.

Märchen und Unwahrheit waren die Warnungen der Gegner. Wahrheit ist der Fortschritt im Dritten Reich!

Wahrheit ist Deutschlands Bekenntnis zu Adolf Hitler!

Ein ganzes Dorf wurde gepändet Getreide „kann man nicht gebrauchen“, obgleich Millionen hungern!

Vor uns liegt eine kleine unscheinbare Meldung aus der Weihnachtszeit des Jahres 1929. Sie berichtet von der Pfändung einer ganzen Gemeinde, einer kleinen armen Gemeinde im schwäbischen Jura. Die Bauern dieses Dorfes waren nie mit Gütdsgütern gesegnet, aber sie rangen sich durch im harten Dienst an ihrer karglichen Scholle. Doch schließlich stotzte der Getreideabsatz fast völlig. Die damaligen Machthaber glaubten, aus dem Auslande billigeres Getreide beziehen zu können. Was kümmerte sie da das Schicksal der deutschen Bauern. So blieben auch die Bauern jenes Dorfes auf ihrer Ernte sitzen. Nicht einmal soviel Getreide konnten sie verkaufen, um ihre Hagelversicherung zu bezahlen. Die Versicherung aber wollte den Betrag nicht länger runden. So hielt der Gerichtsvollzieher zur Weihnachtszeit 1929 seinen Einzug im Dorfe. Auf 21 Bauernhöfen wurden 20 Kinder, 10 Schweine und 6 Mähmaschinen

gepändet. Die Bauern hatten den Gerichtsvollzieher, doch statt dessen das Getreide in den Scheunen zu pfänden. Doch dieser erklärte — damit nichts anfangen zu können. So mußte das beste und vielfach letzte Stück Vieh dem Gerichtsvollzieher folgen und den Bauern war die Möglichkeit genommen, ihre Ernte wenigstens durch Verfüterung zu verwerten. Der Bauer ging bei vollen Scheunen zugrunde, während in den Städten sich die Arbeitslosen zu Hungerdemonstrationen zusammenballten. Ein Bild volkszerstörenden Mißstandes und nicht etwa ein Ausnahmefall, sondern ein Beispiel für Tausende.

Die nationalsozialistische Marktordnung hat diesem Spult ein Ende gemacht. Heute findet der Bauer für seine Mühe und Arbeit gerechten Lohn und die Brotverjorgung des deutschen Volkes ist trotz der Einschränkung der Einfuhren aus eigener Scholle sichergestellt. Der Brotpreis, der in den 12 größten Städten Deutschlands in jenem Pfändungsjahr durchschnittlich 45 Pfennig je Kilogramm erreichte, beträgt heute nur noch durchschnittlich 34 Pfennig. Von den Arbeitslosen aber sind in den drei Jahren nationalsozialistischen Aufbaues rund 5 Millionen wieder zu Verdienst und damit zu Brot gekommen. So dient das nationalsozialistische Aufbauwerk dem ganzen Volke, Bauer und Arbeiter, Landbewohner und Städter. Und deshalb gibt jeder Deutsche am 29. März seine Stimme dem Führer.

Emigranten-Prophetezung erfüllt sich: Der Nationalsozialismus erobert Provinzen

Die Emigranten sind „Kartfängige“ Leute, die sich so leicht nichts vormachen lassen. Seit Jahren behaupten sie unentwegt, das geheime Ziel des nationalsozialistischen Deutschland sei die Eroberung neuer Provinzen.

Nun — die Wahrheit läßt sich nicht länger verheimlichen. Die Emigranten haben recht! Und es ist sogar noch weit schlimmer: die Eroberungen sind schon längst im Gange. Eine ganze Provinz haben die „Nazis“ schon erobert. Welche?

Generalkartieren her! Leider helfen sie nicht viel. Das ist ja eben das Raffinierte an der neuen deutschen Eroberungstaktik, das Geheimnisvolle, das Unterirdische: daß sich ihre Ergebnisse nicht so leicht mit Fährchen abstecken lassen. Nicht einmal auf den Landkarten sind sie verzeichnet.

Trotzdem sind sie genau feststellbar. Seit 1933 wurden in Deutschland durch Landeskulturarbeiten der verschiedensten Art 1,22 Millionen Hektar Land verbessert. Bei durchschnittlicher Zugrundelegung einer Erhöhung der Ertragsfähigkeit um ein Fünftel ergibt das eine Neulandgewinnung von rund 240 000 Hektar. Eine Fläche, die der landwirtschaftlich genutzten Fläche Braunschweigs entspricht.

Das wäre also die erste! Und der nationalsozialistische Staat ist, wie man weiß, schon bei der Eroberung der zweiten dieser neuen Provinzen. Und es ist noch kein Ende dieses geheimnisvollen „Imperialismus“ abzulehnen.

Das alles, ohne vorher kluge Leute gefragt und ihre Bedenken gehört zu haben. Sie hätten bestimmt ausgerechnet, daß es nicht geht. Aber es ist doch gegangen.

Wie so viele andere, so hat der Führer auch das möglich gemacht, daß Deutschland ohne Krieg neues Land gewann. Ihm dankt deshalb das deutsche Volk am 29. März durch geschlossene Stimmabgabe für die Reichstagswahl.

Die Schloten rauchen, die Ofen glühen

NSR. Roheisen, Kohlstahl, Baustoffe und Strom sind lebenswichtige Elemente des Wirtschaftslebens. Die Schlüsselindustrien benötigen sie, stellen sie selbst her. Wo geschafft wird, da also muß ein Blick auf die Zahlen der Erzeugung dieser Stoffe den Beweis für Aufstieg oder Niedergang liefern. Am ganz genau zu sein, vergleichen wir die Ergebnisse des Jahres 1928 als eines günstigen mit denen der späteren Jahre. Sehen wir die Ergebnisse von 1928 gleich 100, so ergibt sich für die Roheisenherzeugung 1932 ein Stand von 33,4. Ein absoluter Tiefstand. 1935 ein Stand von 106,5. Ein großer Erfolg. Die Kohlstahlerzeugung stellt sich beim gleichen Vergleich 1932 auf 40,0, 1935 auf 111,7. Die Erzeugung von Baustoffen auf 35,2 1932, und auf 98,1 1935. Die Stromerzeugung beweist mit ihrer Entwicklung von 1932 mit einem Stand von 90,4 bis 1935 mit einem Stand von 133,9 das Gleiche: Den nationalsozialistischen Aufbauwillen.

Jahr	Roheisen	Kohlstahl	Baustoffe	Stromerzeugung
1928	100	100	100	100
1932	33,4	40,0	35,2	90,4
1933	44,7	53,1	47,6	99,7
1934	74,2	82,6	79,1	117,5
1935	106,5	111,7	98,1	133,9

Das einmütige Bekenntnis der deutschen Kraftfahrt

Korpsführer Hübelin zur Reichstagswahl

NSR. Der Korpsführer des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps hat zur Reichstagswahl folgenden Aufruf erlassen:

Der 29. März wird die Wegbereiter und Träger der deutschen Motorisierung, wo immer sie auch als Arbeiter der Ström und der Faust im großen Wertfeld der Kraftfahrt ihren Mann stehen mögen, zur Wahl des Reichstages der Freiheit und des Friedens“ in geschlossener Einmütigkeit zur Stelle finden.

War es des Führers Hand, aus der die deutsche Kraftfahrt höchsten Auftrieb und frisches, pulserendes Leben empfing, so daß sie wie Phönix aus der Asche zu neuer, machtvoller Blüte und internationaler Weltgeltung emporstieg, so wird das einmütige Bekenntnis der deutschen Kraftfahrt am 29. März 1936 der beglückende Ausdruck ihres unaussprechlichen Dankes wie ihres durch nichts zu erschütternden gläubigen Vertrauens sein.

Des Führers Wille ist Deutschlands Wille, Deutschland und der Führer sind eins. Wo in der Welt gäbe es eine gleiche Geschlossenheit des Willens und Vertrauens zwischen Führung und Volk!

Die deutsche Frage ist die Frage des Rechts der Lebensbehauptung Deutschlands.

Wie Deutschland denkt . . .

Das wird ein Sieg wie keiner zuvor! — Ein Streifzug durch das Allgäu — Oberstdorfer Bilderbogen

Der Sonderberichterstatter Hans Heinz Sabila-Mantau befindet sich auf einer Reise kreuz und quer durch Deutschland. Ein Bildberichterstatter begleitet ihn. Er steht mittendrin im Erleben des Alltags. Aus diesem Erleben heraus schreibt Sabila-Mantau die Aufsatze:

Füssen, Hohenschwangau, Kempen, Oberstaufen, Sonthofen, Fischen . . .

Überall spricht man von der Führerrede. In Füssen ist gerade der Gottesdienst zu Ende. In Gruppen stehen die Menschen vor der Kirche. Das Allgäu ist zu 99 Prozent katholisch. Ich höre kein abfälliges Wort über die neue Zeit und kein Geranke.

Die Kurdirektionen der einzelnen Sportorte, die doch mit tausend verschiedenen Menschen zu tun haben, werden ganz böse, als ich ihnen nicht glauben will, daß viele Menschen wie ausgewechselt sind.

In viele Zweifler, besonders Einheimische, ist seit dem 7. März ein anderer, eigenartiger Geist gefahren. Später und Kanner, die vorher gleichgültig beiseite standen, erklären sich heute offen für Hitler und lassen den Kleinkram, über den sie sich jahrelang aufregten, links liegen.

Noch sind die Sportorte besetzt von Kurgästen. Die sportbegeisterte Jugend ist überwiegend. Ihr Alter: 20 bis 28 Jahre. Also lauter Wähler. In den „zünftigen“ Wirtschaftshäusern geht es hoch her. „Seit dem 7. März übertrifft die Politik den Sport“, meint ein Wirt in Oberstaufen. „Die jungen Leute haben einen Geist im Leibe, daß man staunen muß. Die historische Tat vom 7. März läßt sie nicht zur Ruhe kommen.“

Bei unserer Ankunft sind wir mittendrin in einem tollen Wirbel. Auf dem Adolf-Hitler-Platz stehen etwa 15 große Reiseomnibusse, abfahrtsbereit. Mit

ragt, ob sie am 28. März ja bestimmt zurückfahren können und Anschluß kriegen. So etwas fällt auf, denn die Sportler, besonders die Skiläufer, denken meistens an andere Dinge, wenn sie in die Berge ziehen, als an Wahlen.“

„Seit drei Jahren geht's mit Eitzug-

entstanden. Schmucke Häuser, alle der Landschaft, der Eigenart der Gegend angepaßt.

„Na, schlecht scheint es den Oberstdorfern also nicht gerade zu gehen“, schieße ich einen Mann an, der gerade des Weges kommt. „Wir wollen hoffen, daß es so bleibt“, gibt er bedächtig zur Antwort.

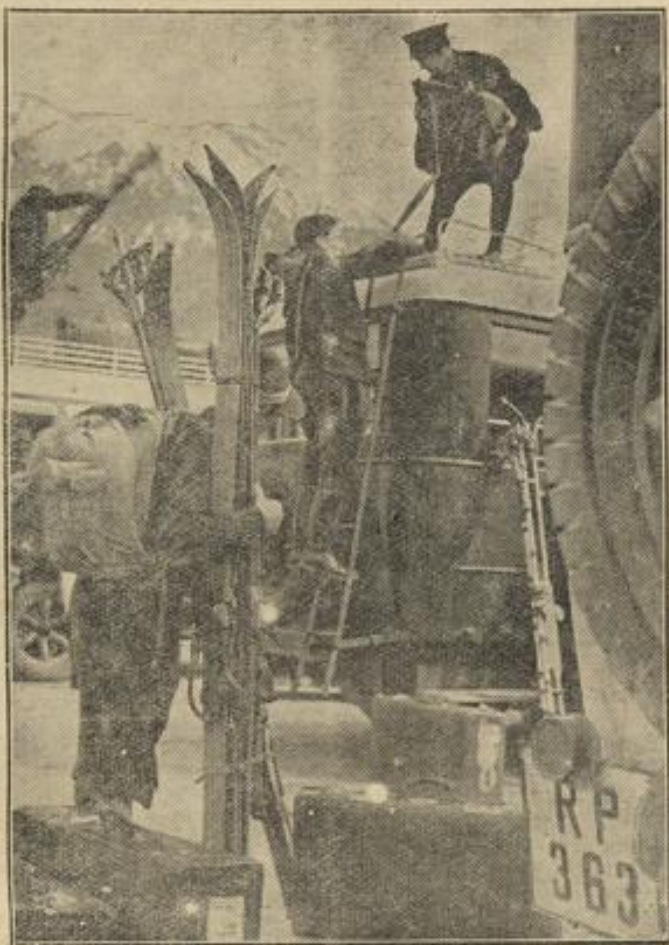
„Eine Gewissensfrage“, sage ich zu dem Mann, „können oder wollen Sie mir ehrlich sagen, woher es Ihrer Meinung nach kommt, daß der Kurort solchen Aufschwung genommen hat?“

„Gern . . . wenn Sie es wissen wollen . . . weil wir wieder ein Land sind, das geachtet ist, weil Adolf Hitler die Deutschen wieder ihre Heimat lieben lehrte, und weil wir endlich wieder so weit sind, über den Auslandsstimmeln gewisser Menschen zu lachen, die ihre deutsche Heimat immer nur so von oben herab betrachteten. Ich bin ein alter pensionierter kleiner Beamter. Ich würde viel darum geben, wenn ich heute, im neuen Staat Adolf Hitlers, noch einmal mitarbeiten dürfte . . .“

heiten der Natur kennenlernen und genießen möchten?“ frage ich.

„Es soll bestimmt kein Lob für die Gesellschaft oder für mich sein“, meint er lächelnd, „aber meine Mitarbeiter und ich freuen uns, wenn wir frohe Menschen in schöner Natur sehen. Und wir möchten allen Volksgenossen und vor allem aber dem Führer beweisen, daß man auf einem so schönen Stückchen Erde mit gutem Willen dazu beitragen kann und muß, auch die anderen froh zu machen. Ich freue mich, daß es mir in den vergangenen Monaten gelungen ist, einen Plan zur Ausführung zu bringen, der zahlreiche minderbemittelte Volksgenossen in die Lage versetzt, die Schönheiten des Nebelhorns für längere Zeit zu genießen. Wir bauen oben neben der Bergstation ein Unterkunftsbaus, das für etwa 200 Personen Unterkunftsöglichkeiten, Gemeinschaftsküche, Bäder, Brausen usw. hat.“

„Eine Frage“, falle ich ein. „Hätten Sie vor drei oder vier Jahren diesen Plan auch ausführen können?“ — „Nein, auf keinen Fall! Jetzt können wir es, weil die



Die Schaffner klettern auf die Dächer und lassen sich die Eier hinaufreichen.



„... Weil Adolf Hitler die Deutschen wieder ihre Heimat lieben lehrte . . .“



Die sportbegeisterte Jugend ist überwiegend. Also lauter Wähler.

Hallo und Juhu bewegt sich ein „Bretterwald“ auf die Omnibusse zu. Zweihundert Menschen sind's gewiß. Die Schaffner klettern auf die Dächer und lassen sich die Eier hinaufreichen. Mittlerweile belegt jeder seinen Platz.

In einer ruhigen Minute — die Eier waren verstant — fische ich mir den Schaffner aus dem Wirbel heraus. „Sie hören doch, was die Fahrgäste so zeitweilig miteinander reden? Ist Ihnen in den letzten Tagen etwas aufgefallen?“

Der Schaffner des einen Autobus lacht und meint: „Aufgefallen? Ja, das schon, ich hör ja besonders genau zu, ich bin Amtsleiter der Partei. Mich freut, daß die Fahrgäste — meine Kameraden haben das selbe bemerkt — so an den Ereignissen beteiligt sind. Gestern zum Beispiel waren viele da, die ich nun zum ersten Mal kenne. Die haben sich alle bei mir und meinen Kameraden ganz genau erkun-

tempo der . . . Großstadt zu!“ meint ein „Eingeborener“. Entsetzt starre ich ihn an. Oberstdorf, dieser herrliche Fleck, soll Großstadt werden? — grauenhaft!

„Na, na, da schredens net glei so stark, so is ja grade nicht gemeint, wir wolln schon keine Großstadt nicht werden, aber ich mein halt, daß wir hier immer mehr Gäste haben und daß sich daher Oberstdorf danach einrichten muß.“

Der Mann sprach wahr. Seit vergangene Winter sind in Oberstdorf wieder zahlreiche neue Fremdenheime und Privathäuser entstanden. Auch Geschäftsumbauten und -vergrößerungen wurden und werden vorgenommen. Gleich in der Nähe des Bahnhofs ein neues Kaffeehaus, ein Stückchen weiter ab zwei kleine neue Villen.

Kreuz und quer ziehe ich durch den Ort. Überall Neubauten, Umbauten und Aufstockungen. In der Nähe der Talstation der Nebelhornbahn ist ein ganz neues Viertel



Kreuz und quer durch den Ort — überall Neubauten, Umbauten und Aufstockungen.

In seinem Büro treffe ich den Direktor und Vorstand der Nebelhornbahn AG. „Ich bin mit der vergangenen Saison sehr zufrieden, alles hat einen Aufschwung genommen, daß einem vor Freude das Herz im Leibe lacht . . .“

„Kann sich Ihre Gesellschaft, können Sie sich auch in die Lage derjenigen versetzen, die wenig Geld haben, aber auch die Schön-

neue Zeit uns geholfen hat, so wie sie auch allen anderen hier in Oberstdorf, ja im ganzen Allgäu, geholfen hat.“

In der Nähe der Schule treffe ich zwei katholische Klosterfrauen mit einigen Kindern. Ich frage nach einem bestimmten Hause. Die eine der beiden Schwestern weist mir den Weg. Ich danke und grüße mit dem deutschen Gruß. Einen Augenblick schweigen sie. Dann sagen beide fast gleichzeitig: „Sei Hitler!“ Die Kinder heben die Hände und tun das gleiche. Lächelnd gehen die Schwestern weiter.

Auf dem Postamt begrüßt mich ein alter Oberstdorfer. Ehemaliger Offizier, Aristokrat. Er kannte und kennt alle „politisch verschnupften“ Leute von Oberstdorf und vom Allgäu. Ich fange gleich kräftig an: „Und was meint man diesmal in Ihren Kreisen, mein Lieber?“

Da wird er böse. „Was heißt hier: meine Kreise. Damit hat es sein Ende. Ich kann Ihnen aber gerade zu Ehren dieser Kreise sagen, daß der letzte tägliche Rest der Unentwegten seit der größten Befreiungsthat des Führers am 7. März Frieden mit sich selbst gemacht hat. Heute sind sie alle begeistert, und gerade diejenigen, die vielleicht noch vor einem Jahr alles besser wissen wollten und an allem etwas aussetzen hatten, wünschen, daß der 29. März ein Sieg für Adolf Hitler werden soll, wie noch keiner da war.“

Hans Heinz Sabila-Mantau.
Photo (4): Mäzke — M.

Die Stimme des Führers ist die Stimme der Nation!

Wie Deutschland denkt . . .

Vater läßt schön grüßen — Der Stellvertreter des Führers fährt durch Schwaben — Die schwören auf Hitler als Retter

Der Sonderberichterstatter Hans Heinz Sadka-Mantau befindet sich auf einer Reise kreuz und quer durch Deutschland. Ein Bildberichterstatter begleitet ihn. Er steht mittendrin im Erleben des Alltags. Aus diesem Erleben heraus schreibt Sadka-Mantau die Aufsatze.

Der Stellvertreter des Führers, Reichsminister Rudolf Heß, hatte in Stuttgart gesprochen und setzte von da aus mit dem Kraftwagen die Reise nach Mannheim fort. Ein besonderer Glücksfall — auf Anregung seines Adjutanten lud uns der Minister ein, die Fahrt ein Stück durch württembergisches Land mitzumachen.

Die Reisemarschälle von Stuttgart und Umgebung hatten mit einer Stunde Fahrzeit bis Heilbronn gerechnet! Was aus

von allen Seiten angeflogen kamen. Dabei mußten die Fahrer höflich aufpassen, damit kein Müßli oder Müßli unter die Räder kam. „Vater hat gesagt, Herr Heß, er läßt schön grüßen lassen, er hält Arbeit bekommen, obgleich er früher immer Sozi war!“ Der frische, gesunde, blonde Bub, der das einigmal dem Minister zurief, wollte sich gar nicht beruhigen.

Der deutsche Arbeiter, der Schwabe, grüßte mit frohen Augen, mit freudigem Herzen den Mann, der der Stellvertreter Adolf Hitlers ist. Sie saßen auf Mauern, standen auf Geländern, auf Ziegelhäusern, sie hielten sich hoch oben auf den Gerüsten fest und winkten ihren Gruß herab. Die Augen konnten, mußten einem übergehen!

Vorbei flogen wunderschöne Landschaftsbilder, Hügel, Wäldchen, Baumgruppen, alles schon in ganz leichtem Grün. Bauern und Bäuerinnen standen an der Straße und winkten, grüßten, lachten uns an, weit ab standen Pflug und Pflüge. Fast vor jedem Ori versperrten Müßli und Buben die Straße, fast kein Haus, und wenn es noch so klein und unansehnlich war, ohne Fahne oder Fähnchen.

Soldaten unseres Volksherees begegneten uns. Tankabwehrgeschütze, Maschinengewehre und Panzerwagen. Die mit Staub überzogenen Gesichter und Material... aber wie sie lachten, die Jungen, wie sie sich freuten... der Heß... der Heß... der Heß... — Vorbei... und schon wieder eine neue Menschenmauer!

Geislingen und jetzt auch Vöelligheim. „Hier war einmal alles rot und noch röter“, schreit mir der Fahrer ins Ohr. „Hier und

in der Umgebung haben viele Nationalsozialisten Haare lassen müssen. Ganz in der Nähe ist auch einmal ein Nationalsozialist ermordet worden. Waren harte Zeiten damals! Aber heute... sehen Sie nur heute... ich kenne die ganze Gegend hier, das ist ehrliebe Freude, das ist Dankbarkeit für Adolf Hitler.“

Vierzig Kilometer sind es von Stuttgart bis Heilbronn; man müßte sie also in einer knappen Stunde machen. Sollte man meinen. Wir haben drei und eine Viertelstunde gebraucht. „Das hätten wir euch sagen können“, meint ein Post-

und Ortsgruppenleiter der NSDAP. Platz, Straßen und alles Anschließende, ein Menschenmeer.

Ich freue mich unbändig, daß Rudolf Heß ausgerechnet vom Balkon des Rathauses spricht, von dem einst auch ein waderer Ritter hat etwas Bestimmtes vermeiden lassen. Ich glaube, Ritter Götz von Verlichingen hieß er!

Von Bonn im Hundertkilometertempo über die Autostraße nach Köln. Heute —

wagen mit Anhänger. Schwer beladen mit neuen landwirtschaftlichen Maschinen. Schnell haben sich Neugierige um den Wagen gesammelt und bestaunen die Maschinen. „Ja, ja, wir können schon etwas“ meint einer der Neugierigen und betrachtet mit Kennerblicken die Last. „Langsam müssen ja auch die darauf kommen, die immer alles in den Dred zogen, was in Deutschland erzeugt wurde.“

Wir sehen Schilote rauchen, hören häm-



Hier, das ist ehrliebe Freude, das ist Dankbarkeit für Adolf Hitler.

dieser Stunde wurde, will ich gleich schildern. Zuerst einmal kamen wir aus Stuttgart etwa im Einkilometertempo raus! Die Ausfallstraßen waren mit frohen, begeisterten, singenden und jubelnden Menschen so dicht besetzt, daß nicht mal eine Blindschleiche hätte durchschlüpfen können, geschweige denn der Wagen des Stellvertreters des Führers mit Begleitung. Herrgott nochmal! Was ist aus den „roten“ Vororten und Vierteln Stuttgarts geworden?

Monteure, Schlosser im blauen Arbeitskleide, Maurer, Dachdecker, Zimmerleute



„Ja, ja, wir können schon etwas!“

von den Neubauten, Arbeiterfrauen mit ihren Kindern auf dem Arm, Geschäftsleute, Lastwagenfahrer und... Kinder... Kinder... Kinder, immer wieder Kinder. Wie eine wilde, unaufhaltsame Jagd ging's den Wagen nach. Heß stand aufrecht im Wagen und fing die Blumen auf, die

beamter, „auf zwei bis drei Stunden haben sich die Leute vorbereitet.“ Wir wünschen, daß Herr Flambin oder Sarrant diese Fahrt hätten erleben können...

Vor dem Rathaus in Heilbronn, SA, SS., Arbeitsdienst, GJ., BDM, und Wimpfe. Der Oberbürgermeister, Kreisleiter



Wie eine wilde, unaufhaltsame Jagd, ging's den Wagen nach.

Donnerstag — spricht noch alles hier von Göring, der gefiern in Köln war.

Wir wollen in Arbeiterviertel, in solche, wo sich die Bewohner früher fast ausschließlich mit sozialdemokratischen oder kommunistischen Ideen beschäftigten. Köln-Rippes, ehemals eine „rote Hochburg“. In einem Schlächterladen nehme ich mir den Bestzer zur Seite. „Das Geschäft“, meint er, auf

die vielen Frauen zeigend, „das Geschäft geht gut. Und am meisten freut mich, daß ich unter meinen treuen Kundinnen solche habe, die sich früher ganz selten ein Stück Fleisch kaufen konnten oder... tief in der Kreide stekten. So lange ich konnte, gab ich auch auf Kredit, aber nach und nach kam ich selbst in Schulden. Das waren Zeiten... 1931... 1932. Ja, Arbeit haben, ist was Wunderbares... die Frauen da, die könnten Ihnen von früherer Not und Sorgen was erzählen. Und Kommunisten wurden sie damals alle, alle, sag ich Ihnen, kurz und klein schlagen wollten sie alles...“

Ich schaue mir nochmals die jungen und alten Ehefrauen an, die sich ihr Stück Fleisch besorgen. „Und heute denken die Männer wohl nicht mehr ans Schlagen?“ frage ich, schon halb in der Tür. Der Schlächtermeister lacht. „Sie sollten nur den Frauen zuhören, was die so im Laden reden... die schwören auf Hitler als Retter. Das hab ich gerade in den letzten Tagen oft hier im Laden gehört...“

Im selben Viertel, Köln-Rippes, bewundere ich neue, große Arbeiterwohnhäuser, ringsum Parkanlagen, darin Kinder, Kindertwagen, Mütter, Lachen, man muß an die neue Zeit glauben, ob man will oder nicht.

Eine halbe Stunde weit weg von diesem Stückchen Aufbau wieder eine neue Arbeiterkolonie. Kleine, nette, praktische Häuschen, ringsum Gärten, nichts Trauriges, nichts Niederdrückendes. Sie kann Jugend heranwachsen.

Jetzt wollen wir nach Neuß am Rhein, Industriestädtchen bei Düsseldorf. In einer Stunde sind wir dort und schärfen Augen und Ohren. Wir wollen auch hier hören und sehen.

In einer Straße stockt ein Lastkraft-

mern, kreischen, pfeifen, ächzen... ja, auch Neuß arbeitet mit Hochdruck, wo wir auch hinfegen.

Da... ein großer Betrieb... Futtermittel... mächtige Anlage. Ein Wagen fährt heraus, zehn kräftige junge Kerle stehen darauf.

„Nacht wohl eine Spritzfahrt auf die Autobahn?“ rufe ich dem vorderen noch langsam fahrenden Wagen nach. „Bist wohl



In Köln-Rippes stehen neue, große Arbeiterwohnhäuser, ringsum Parkanlagen, darin Kinder.

jäd (verrückt)“, schreit einer zurück, „denkst, weil du spazieren gehen kannst zur Arbeitszeit, müssen es die anderen auch tun, wir sind froh, daß wir nicht spazieren gehen müssen!“ Weg war der Wagen.

„Ja, spazieren gehen ist eine böse Sache, ist fast das gleiche wie... stemeln gehen.“ Ein Radfahrer sagt das, der neben mir abgestiegen war. „Wir wollen die Zeit nicht mehr, in der die jungen Leute Zeit zum Spazieren gehen hatten.“

Hans Heinz Sadka-Mantau.

Photo (4): Mähle — M.

Deine Stimme dem Führer!