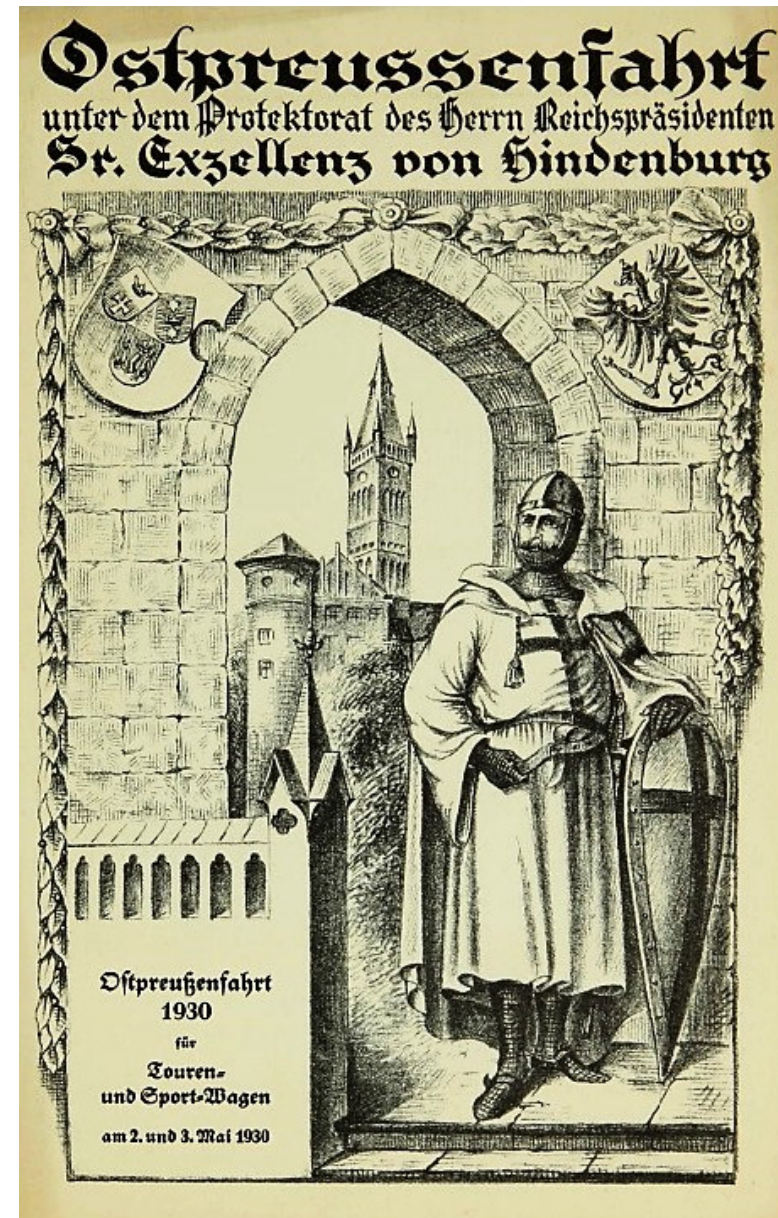


## Ostpreußenfahrten

Ostpreußenfahrten. Die in den Vorkriegsjahren Geborenen erinnern sich noch an die von den Kreisgemeinschaften angebotenen Busreisen in die alte Heimat und den damit verbundenen langen Wartezeiten an der polnischen und russischen Grenze.

Jedoch gibt es noch andere Definitionen der Ostpreußenfahrten. Nach dem 1. Weltkrieg und dem Abschluss des Versailler Vertrag zeigte sich das Deutsche Reich aus politischer, wirtschaftlicher und sportlicher Sicht mit dem Aufruf „Helft dem deutschen Osten“ solidarisch zu dem durch den polnischen Korridor abgetrennten Ostpreußen, um die notwendige Verbindung des Reiches mit den abgelegenen Grenzgebieten sicherzustellen. Nach 1933 forderte die Politik, in kultureller Hinsicht „die deutsche Jugend mit dem Osten bekannt zu machen und für die wirtschaftliche Arbeit am Osten zu begeistern“. So wurden Ostpreußenfahrten u.a. für die Kriegsschulen des Heeres oder als Grenzland-Fahrtenwettbewerb der Hitler-Jugend durchgeführt.

Rudolf Hess und 600 ehemalige Kämpfer der Tannenbergschlacht fuhren im Juni 1937 zu einer Ostpreußenfahrt oder „Treuefahrt der alten Garde“ durch Ostpreußen. Bei ihrem Besuch der samländischen Bernsteinküste erhielten sie eine in der Staatlichen Bernsteinmanufaktur Königsberg angefertigte Bernsteinplakette.





Höhepunkt aller Fahrten in den Osten waren neben dem Besuch der Marienburg, Königsberg, der Bernsteinküste und Masuren der Besuch des Tannenberg-Denkmal, welches nach dem Tod des Reichspräsidenten Hindenburg als Wallfahrtsstätte besucht wurde.

Auch Sportverbände und Vereine unternahmen sogenannte „Ostpreußenfahrten“. Automobilvereine veranstalteten Ziel- und Zuverlässigkeitsfahren durch „das deutsche Ordensland“ und gestalteten die Ausschreibungen meist mit ansprechenden Fotos.

Zwischen dem 6. – 9. Mai 1925 veranstaltete der Auto-Sportclub-Ostpreußen in Gemeinschaft mit dem ADAC Königsberg und Gau 8a eine sportliche Veranstaltung, die dem Publikum zeigen sollte, was mit dem modernen Motorrad geleistet werden kann. 1929 wurden neben Krafträdern mit und ohne Seitenwagen Kraftwagen zugelassen. Ab 1934 war eine verstärkte Teilnahme von Reichswehr, SA und SS zu verzeichnen.

Die Strecken mit Start und Ziel Königsberg verliefen meist über Gumbinnen durch Masuren nach Lötzen, über Hohenstein/Tannenberg-Denkmal und Osterode nach Marienburg, Danzig und Elbing. Typisches Ostpreußenwetter mit Regen sowie schwieriges Gelände mit teils morastigen Wegen verlangten Fahrern, den wenigen Fahrerinnen und den Maschinen einiges ab.



Der Autor des bei der Kreisgemeinschaft Osterode erhältlichen Buches „Das Tannenberg-Denkmal – Die kleine Geschichte eines großen Denkmals“ will versuchen, „die Geschichte der ADAC - Ostpreußenfahrten zwischen 1925 und 1939“ wieder aufleben zu lassen. Neben vorhandenen Zeitungsberichten und einigen Ausschreibungen aus dem ADAC-Archiv in München sucht er weiteres Bild- und Dokumentationsmaterial jeglicher Art wie Ausschreibungen von 1925 – 1928, Urkunden, Plaketten und Fotos von Teilnehmern mit kurzen Informationen.

Jürgen Ehmann / 66564 Ottweiler

Sachdienliche Hinweise an Andreas Galenski Kontaktdaten im Heimatjahrbuch - Impressum