

die erste große bauliche Leistung des neuen Reichs im Sachsenlande auf dessen Ursprungs- und Mutterboden zustande kam: Die neue Elbbrücke zu Meißen. Erneuerung eines dreivierteltausend Jahre alten Flußübergangs, einer Straßenkammer, welche künftig, da auf des Führers Geheiß der Dienst der Landstraße als Lebensrevier des Kraftwagens zunehmen soll, eine Aufgabe besonders bedeutender Art im Verkehrsleben Mitteldeutschlands erfüllen wird. Am 1. April 1933 begannen die Vorbereitungen des Baues, am Geburtstag des Führers senkte die Dampfkranne die ersten Spundbohlen in den Boden. Schon der Brückenbau erfüllte zum guten Teil den mit heiligstem Eifer von der Regierung verkündeten und eröffneten Kampf gegen die Arbeitslosigkeit, und es gelang durch allseitige Bemühungen auch sonst in Stadt und Bezirk dieser schlimmsten Feindin im Innern zu begegnen: Von 18 000 sank die Zahl der Arbeitslosen bis zum Sommer 1936 auf 1400. Ursprünglich etwa jeder dritte Arbeitsfähige ohne Beschäftigung und daher ohne Daseinsinhalt, dann aber nur noch jeder Achtunddreißigste! Das Wachstum des neu erwachten allgemeinen Vertrauens zu Regierung, Reich und darum zu der Zukunft regte allenthalben, vor allem in der heimischen Industrie die Unternehmungskräfte stark genug an, daß bis heute die Großarbeit nicht nur in völligen Fluß gekommen ist, sondern zum Teil erhöhte Anforderungen und Aufträge zu erfüllen hat.

Der gerade, entschiedene und wagemutige Wille des Dritten Reiches fand und findet seinen sinnfälligsten Ausdruck in dem Entschlusse zu notwendigen, großzügigen Bauten. Daher kamen auch die Erwägungen um die Anlage der *Hochuferstraße*, welche zu Ehren eines der verdientesten Helfer des Führers „*Dr.-Wilhelm-Frick-Straße*“ heißen wird, rasch zum Abschlusse, und seit dem Herbst 1936 ist man dabei, diese großartige Umgehungsstraße zwischen Brücke und Ausgang der Stadtflur aufzuführen. In der gleichen lieblichen Talschaft setzten die schaffenden, verbessernden Kräfte des Nationalsozialismus schon im Oktober 1933 ein, als die städtische Bauverwaltung Mittel und Wege suchte und auch fand, den häßlichen, das gesamte herrliche Stadtbild störenden Schornstein des Kollreppwerkes zu beseitigen. Die Fabrik selber, eine wirtschaftliche Ruine innen und ein Beispiel brutalster und geschmacklosester Gestaltung außen verschwand zum größeren Teile ebenfalls, indem der „*Bauverein 1900*“ unter der Förderung der Stadtverwaltung die öden und verwahrlosten Fabrikgebäude abtrug und an deren Stelle Wohnhäuser aufführte, welche in ihrer Schönheit, Klarheit und Würde wie ein Dankbekenntnis für die neue Zeit dastehen und vielen Familien den Grundstock alles tüchtigen und leistungsfähigen Lebens, eine mustergültige Wohnung, geben! — Der noch beträchtlichen Wohnungsnot an sich zu begegnen, aber auch dem eben angedeuteten höheren, für die Volkspflege entscheidenden Sinne des Heims zu dienen, tat die Stadtverwaltung alles, was dem privaten und genossenschaftlichen Hausbau von Nutzen sein konnte. Sie förderte in den seit 1933 verflossenen Jahren insbesondere den Wohnungsbau in den licht- und lustreichen, der ländlichen Natur noch besonders teilhaftigen Außenzonen: Bohnitzsch, Triebischtal, Niederfähre, Ober- und Niederpaar, und tat ein Weiteres in der Förderung des Siedelgedankens: Die Siedlung am Kynastwege mit 84 Heimstätten, die eben noch wachsende Stamarbeiterniederlassung in Bohnitzsch sind ihr Werk, und die an der Mönchslehne entstehende, auf genossenschaftliche Kraft gegründete Sied-