Größte Dresdner Morgenzeitung

Verlagsort: Dresden
Einzelpreis: In Dresden Stadt u. Amtsh. 10 Rpf. außerhalb 15 Rpf.
A

Der Freiheitskampf

Amtliche Tageszeitung der NSDAP. Gau Sachsen

Für das für seinen Verbreitungsbezirk behördlicherseits bestimmte Blatt zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Staats- und Gemeindebehörden, der Amtsgerichte, der Landesfinanzämter, der Finanzämter, der Hauptzollämter, der Zollfahndungsstellen, der Reichsbauämter und der Dienststellen

Bezugspreis: monatl. 2,40 RM. (einschl. 41 Rpf. Postzeitungsgebühr zuzügl. Trägerlohn). Durch die Post 2,40 RM. einschl. 50,22 Rpf. Zeitungsgeb. (zuzügl. 42 Rpf. Postbestellgeld). Bei Abholung in unsr. Geschäftsstellen 2 RM. Erscheint täglich mit Ausnahme der Feiertage. Bei Nichterscheinen infolge höherer Gewalt besteht kein Anspruch auf Rückerstattung der Bezugsgebühr oder auf Ersatzlieferung.

Nr. 279. Dienstag, 6. Oktober 1936

Anzeigenpreise lt. ausl. Preisl. Nr. 14. Anzeigenschl. am Tage vor Ersch. 15 Uhr, f. d. Sonntagsausg. freitags 17 Uhr, f. d. Montagsausg. sonnabends 15.30 Uhr. Verlag: Nationalsozialistischer Verlag f. d. Gau Sachsen GmbH., Dresden-A. 1, Wettinerpl. 10. Postscheckkonto Dresden 30135. Geschäftsz. 8—16 Uhr. Sprechz. d. Schriftleitung 11—12 Uhr außer sonnabends. Fernruf Sammelnr. 25 901 u. 25 288.

Erste Fahrt über den Rügendamm

Italien wertet um 41 v. H. ab — Lebensmittelnot in Madrid - 40000 hörten Henlein

Das neue große Friedenswerk

Drahtbericht unseres O.-Schn.-Schriftleiters

Altefähr, 5. Oktober

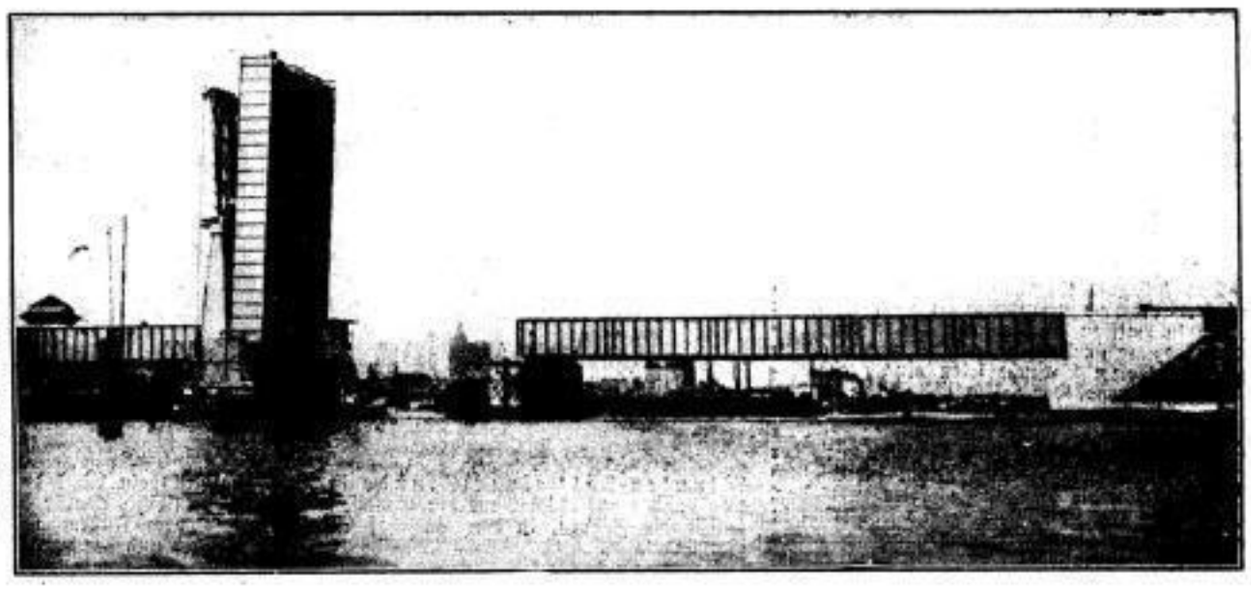
Die Eisenbahnverbindung über den Rügendamm wurde am Montagvormittag dem Verkehr übergeben. Sie ermöglicht eine Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs um ¾ Stunde. Hinzu kommt dann noch die durch die Elektrisierung der schwedischen Anschlußbahnen erzielte weitere Zeitersparnis, so daß der internationale Verkehr insgesamt eine Beschleunigung um 2½ Stunden erfährt. Der Kraftwagen- und der Personenverkehr wird zu einem späteren Zeitpunkt aufgenommen.

Ein Märchen wurde Wirklichkeit

Ernst Moritz Arndt erzählt ein Märchen vom Rügendamm. In uralten Zeiten soll da ein Riese gewesen sein, der wollte das Meer zwischen Pommern und der Insel Rügen zuschütten. Er nahm Erde in seine Schürze, aber die hatte Löcher und er verlor so viel unterwegs, daß der Rest zum Damm nicht mehr reichte. Es blieb ein schmaler Zwischenraum und darüber ärgerte sich der Riese so sehr, daß er hinstürzte und starb.

Die Stettiner Eisenbahner haben dieses Märchen so fortgesetzt: Ein neues Geschlecht ersann Eisenbahnen und ließ auf blanken Schienen schnelle Züge durchs Land brausen. Auch ihm war der breite Strelasund im Wege, denn er hemmte den Lauf der Dampfrosse. So gingen die Aeltesten des Volkes zu Rate, ob man nicht eine hohe Brücke oder einen Damm bauen solle. Aber sie waren uneins und schwach. Da erwachte das Volk und wählte sich einen jungen Führer. Der kannte keinen Berger, wie der Riese, und das Wort: „Ich kann nicht", war ihm fremd, und seine Volksgenossen zu verbinden und Gegensätze zu überbrücken, war seines Lebens Inhalt. So befahl er, daß auch der Strelasund überbrückt werde. Und bald darauf regten sich fleißige Hände und der Damm entstand über den Fluten in drei Jahren zum Ruhme des Führers und aller derer, die daran bauten. Eine schöne Fortsetzung und ein stolzes Ende.

Das Märchen vom Rügendamm ist heute Wirklichkeit geworden. Während rundum die Welt sich in Krämpfen windet, schreitet das neue Deutschland von einer Etappe des Aufbaues zur anderen. Vor einer Woche der 1000. Kilometer Reichsautobahn, vor wenigen Tagen das erste große Schlachtschiff, heute die völkerverbindende Brücke



Der Rügendamm wird zwischen Stralsund und der Insel Dänholm von der Ziegelgrabenbrücke unterbrochen, einer Klappbrücke, die eine 50 Meter weite Flutöffnung für die Durchfahrt von Seeschiffen frei läßt.

Heinrich Hoffmann

von Stralsund nach Altefähr, die den deutschnordischen Verkehr um eine Stunde verkürzt. 40 Jahre lang sind die Pläne dieses Riesenwerkes geschmiedet worden, aber keiner kam zur Ausführung. Weder in den Zeiten deutscher Blüte und Reichtums, noch in den späteren Jahren der Not. Man dachte an Brücken und Tunnels und kam zu keinem Ergebnis. Bis endlich 1933 der Führer den Befehl gab und die Reichsbahn zusammen mit der Provinz Pommern im Zuge der großen Arbeitsbeschaffungsaktion 26 Millionen RM. bereitstellten. Das scheint viel Geld und ist doch wenig, wenn man bedenkt, daß die Betriebskosten durch den neuen Damm auf ein Zwölftel gesenkt werden und sich der Bau für Eisenbahn und Straße schnell bezahlt macht. Erst recht, wenn das „KdF."-Bad der 20 000 die Insel Rügen hunderttausenden Volksgenossen jährlich erschließt. Dieses nächste große Vorhaben wäre kaum denkbar ohne die Verkehrsvereinfachung durch den Rügendamm.

Abschied vom alten Fährbetrieb

Das ist Grund genug, den Tag, an dem sich der erste Zug über den neuen Damm bewegt, festlich zu begehen. Sonderzüge brachten am Montag die Gäste der Reichsbahn nach Stralsund, unter ihnen den schwedischen und norwegischen Gesandten in Berlin — der deutsche Gesandte in Stockholm, Prinz zu Wied, war ebenfalls herübergekommen —, ferner die Teilnehmer des Internationalen Kongresses für Brücken- und Hochbau, zahlreiche hohe Beamte der Reichsbehörden, Vertreter der Partei und der Reichsbahn mit Generaldirektor Dr. Dorpmüller an der Spitze. Auch aus den skandinavischen Ländern, von Schweden, Dänemark, Norwegen und Finnland waren zahlreiche Gäste, vor allem die führenden Männer des Verkehrswesens, erschienen.

Die Feier begann mit Abschiednehmen von dem alten Fährbetrieb, der seit 56 Jahren den Verkehr von Stralsund nach Rügen sichergestellt hat und nun überflüssig geworden ist. Auf einem über alle Toppen beflaggten Fährschiff fuhren die Gäste hinaus in den Sund und sahen die Flotte der nun abgedankten Fähren in Parade vorüberziehen. Zugleich bot diese Fahrt einen prächtigen Ueberblick über das ganze Bauwerk. Der fertiggestellte Rügendamm überrascht zunächst dadurch, daß er auf der ersten Strecke von Stralsund bis zur Zwischeninsel Dänholm eigentlich gar kein Damm, sondern eine Brückenkonstruktion ist; eigentlich zwei dicht nebeneinanderliegende Riesenbrücken, die eine für den Eisenbahnverkehr, die andere für Autos und Fußgänger, und dazwischen Klappvorrichtungen, damit auch den größeren Seeschiffen, die in den Sund wollen, der Umweg um die Insel Rügen erspart wird.

Der große Damm beginnt dann erst hinter Dänholm auf der weiteren Strecke und endet bei Altefähr auf Rügen, wo bisher die Fährschiffe mit ihren Zugtrajekten anlegten. Unvorstellbar sind die technischen Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, bis die ersten Räder vom Festland nach der Insel rollten. Schlechte Untergrundverhältnisse im Meeresboden machten riesige Erdbewegungen und Hilfskonstruktionen notwendig. Betongefüllte Stahlrohre mußten in den Grund getrieben werden, um die Brücken darauf zu errichten. Bagger und Schleppschiffe mußten mehr als eine Million Kubikmeter Boden umlegen, bevor man den Damm aufschütten konnte. Durchschnittlich 1000 Volksgenossen fanden hier drei Jahre lang Arbeit und Brot, Industrie und Handwerk ihre Beschäftigung. Und das muß gleich bemerkt werden: das Landschaftsbild ist durch das neue Wunderwerk der Technik nicht gestört worden. Unmerklich fast setzt es die Linie der Küste fort, und auch die Klappbrücke fügt sich harmonisch in das charakteristische Stadtbild von Stralsund mit seinen Türmen und Speichern ein.

Bei der Rückfahrt des Fährschiffes nach Stralsund-Hafen folgte die eigentliche Abschiedsszene. Der Generaldirektor der Reichsbahn dankte dem Fährpersonal für seine jahrzehntelange treue Arbeit und versprach ihm weitere Beschäftigung in anderen Arbeitsstellen. Dann wurden die Flaggen der Fährschiffe auf Kommando unter dem Deutschen Gruß eingezogen. Ein Betrieb hatte aufgehört zu bestehen, um wenige hundert Meter weiter drüben auf dem Rügendamm zu neuem Leben zu erwachen.

War etwas Wehmut über diesen Abschied, so lag Stolz und Freude über der folgenden Eröffnungsfeier der Eisenbahn über den Rügendamm. Von Stralsund aus fuhr der erste Zug mit den Gästen und der Presse langsam hinaus auf die neue Strecke. Am Bahndamm und auf allen Wegen und an allen Fenstern stand dichtgedrängt die Bevölkerung von Stralsund. Freude leuchtete aus allen Augen. Tücher wurden zum Gruß geschwenkt und ausgestreckte Arme bildeten dem Ehrenzug Spalier, als er mit dem Generaldirektor der Reichsbahn auf der Maschine kurz vor der Klappbrücke das weiße Band durchschnitt. In wenigen

Fortsetzung auf Seite 2

Die Flachsspende überreicht

Berlin, 5. Oktober

Wie „Der Freiheitskampf" bereits berichtete, hat das deutsche Landvolk im vergangenen Wirtschaftsjahr als Spende für den Führer freiwillig und unentgeltlich 2000 Hektar Flachs mehr angebaut. Der Ertrag dieser Arbeit hat einen geldmäßigen Wert von etwa 800 000 RM., weit größer ist seine Bedeutung aber als Beitrag zur Verbesserung der deutschen Selbstversorgung mit lebenswichtigen Rohstoffen. Die Urkunde über die Spende wurde dem Führer am Sonntagabend in Goslar überreicht.

Der Führer hat noch am Abend des Erntedankfestes an Reichsbauernführer Darré ein Telegramm gerichtet, in dem er ihm beste Wünsche für eine baldige Wiederherstellung übermittelt.

Der Führer eröffnet das WHW.

Uebertragung auf alle deutschen Sender

Berlin, 5. Oktober

Das Winterhilfswerk 1936/37 wird am Dienstag, 6. Oktober, um 20 Uhr, in der Berliner Deutschlandhalle eröffnet. Die Veranstaltung wird auf alle deutschen Sender übertragen.

Unter der gleichen Fahne

Symbol der Revolution und des Imperiums

Rom, 5. Oktober

Der italienische Außenminister Graf Ciano überbrachte, wie wir schon berichteten, der Stadt Florenz im Rahmen einer Feier den schwarzen Wimpel der von ihm während des ostafrikanischen Feldzuges befehligten Flugdivision „La Disperata". Graf Ciano hatte diesen Wimpel vor seiner Ausreise zum Kriegsschauplatz von den alten Schwarzhemden der Stadt Florenz als Abzeichen seines Fluggeschwaders erhalten. Vom Balkon des Palazzo Secchio hielt der Außenminister eine Ansprache, in der er betonte, daß das Symbol der Wiederauferstehung des Imperiums das gleiche sei, das der faschistischen Jugend in den Tagen der Revolution in ihrem Kampfe gegen den Bolschewismus voranschwebte.

Eine andere große Feier fand in Padua statt, wo Marschall de Bono der Marschallstab überreicht wurde.

Polnischer Marxistenführer erschossen. In Moskau ist der ehemalige Führer der sozialdemokratischen Partei des alten zaristischen Polen, der Jude Domski, erschossen worden, der offenbar dem Trotzki-Kreis nahestand.

Gömbös' Befinden verschlechtert

Kultusminister Homan nach München entsandt

Budapest, 5. Oktober

Im Laufe des Nachmittags ist von den Aerzten des Ministerpräsidenten von Gömbös aus München eine Mitteilung eingetroffen, aus der man auf eine unerwartete Verschlechterung seines Gesundheitszustandes schließen kann. Die Regierung hat daraufhin den Kultus- und Unterrichtsminister Homan an das Krankenlager des Ministerpräsidenten nach München entsandt.

Minister Homan ist Montagnachmittag mit der Eisenbahn nach München abgereist. Nach privaten Informationen ist die Familie des Ministerpräsidenten an seinem Krankenlager versammelt.

Der ungarische Minister des Aeußeren von Kanya ist am Montag aus Genf in Budapest eingetroffen.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id417178867-19361006/1 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG