Morgen-Ausgabe. Nr. 457 Montag, 28. September 1936

Dresdner Nachrichten

Großer Sportteil

Gegründet 1856

...monatlich ... RM. 3.20, durch ... einschl. 49,7 Rpf. Postgeb. ... Zustellungsgebühr) bei siebenmal ... Verlag. Einzel-Nr. 10 Rpf., außerhalb Sachsens 15 Rpf. (einschl. Abend-Ausgabe)

Druck u. Verlag: Liepsch & Reichardt, Dresden-A. 1, Marienstraße 38/42. Fernruf 25241. Postscheckkonto 1068 Dresden. Dies Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Dresden und des Schiedsamtes beim Oberversicherungsamt Dresden

Anzeigenpreise lt. Preisliste Nr. 4: Millimeterzeile (22 mm breit) 11,5 Rpf. Nachlässe nach Staffel B. Familienanzeigen u. Stellengesuche Millimeterzeile 6 Rpf. Ziffergeb. 30 Rpf. — Nachdruck nur mit Quellenangabe Dresdner Nachrichten. Unverlangte Schriftstücke werden nicht aufbewahrt

Dr. Todt meldet dem Führer:

1000 Kilometer Reichsautobahn fertig

Mutschmann eröffnet die Teilstrecke Dresden-Wilsdruff

Dresden, 27. September

Mit einer Feier auf der Strecke Breslau—Kreibau, die auf alle deutschen Sender und vor allem nach jenen Stätten übertragen wurde, an denen ebenfalls neue Teilstrecken der Reichsautobahn dem Verkehr übergeben werden, meldete am Sonntagvormittag der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, dem Führer die Fertigstellung der ersten 1000 Kilometer des Reichsautobahnnetzes. Zur gleichen Stunde wurden in Sachsen durch Reichsstatthalter Mutschmann zwei Teilstrecken, und zwar die Bauabschnitte Dresden — Wilsdruff und Oberlichtenau — Hohenstein-Ernstthal zur Benutzung freigegeben.

Die Feier in Dresden

Man hat den ersten Spatenstich miterlebt, den Gauleiter und Reichsstatthalter Mutschmann an jenem Frühlingstag im März 1934 bei Dresden-Kemnitz für die Reichsautobahn tat. Der wundervolle, klare Sommertag des Vorjahres klingt in einem noch, an dem die große Brücke über die Elbe fertig war und der lustige Richtkranz eine weitere vollzogene Etappe des Werkes verkündete. Und nun ist dieser kühle und doch klare letzte Septembersonntag mit der Eröffnung des ersten fertigen Streckenteiles Dresden—Wilsdruff vorüber. Doch er wird als denkwürdiger und geschichtlicher Tag lange nachklingen. Er wird ein Tag sein, wie ihn unsere Großväter erlebten, als der erste Streckenteil der Eisenbahnverbindung Dresden—Leipzig eröffnet wurde. Und ein Wort des preußischen Königs Friedrich Wilhelms IV. wird in übertragenem Sinne lebendig, als er bei der Eröffnung der Berlin—Potsdamer Eisenbahn von dem Dampfroß sprach, das nun niemand mehr aufhalten könne.

Noch steckt der Wagen mitten in der langen Kolonne, die durch ein Straßengewirr in der Neustadt bis zum Riegelplatz fährt. Doch hier sind schon Bauten über Bauten, die die Zufahrt für die Reichsautobahnhaltestelle Dresden-Neustadt aufs beste regeln werden. Dann aber hat man sofort die ersten Eindrücke, und sie überwältigen. Schlicht, mit weißen Buchstaben auf blauem Grund, steht das Schild Dresden-Neustadt da. Dann schwingt sich in sanfter Kurve weiß und breit

das mächtige Doppelstraßenpaar der Autobahn

über die Flutrinne und findet seine Fortsetzung mit der Elbbrücke, um hinauf auf die Hänge des Elbtales nach Merbitz zuzueilen.

Unterwegs schallt der Marschtritt der Gliederungen. Spielmannszug und Musikzug der Motorstandarte 33 marschieren auf, SA und SS, HJ, Luftschutz, Werkscharen, kurz alle Formationen, folgen. Die Reichsautobahnbrücke hat neben ihrem weithin freudig leuchtenden Geländer von Masten mit den Reichsflaggen auf einmal auch Menschensäume erhalten und breite Ströme von Kraftwagen jeder Art dazu. Ehrengäste sonder Zahl sind erschienen. Man sieht den Kommandanten von Dresden, Generalmajor v. Keiser, in Vertretung des Kommandierenden Generals des IV. Armeekorps, General der Infanterie List, den Kommissarischen Leiter des Volksbildungsministeriums, Göpfert, SA-Gruppenführer Schepmann, Landesstellenleiter Salzmann, Kreisleiter Walter, den Gauleiter der DAF. Peitsch. Die Stadt Dresden ist durch Oberbürgermeister Körner und Bürgermeister Dr. Klinge vertreten. Man bemerkt den Polizeipräsidenten Hille, vom NSKK Oberführer Prößl, vom DDAC Gauführer Graumüller. Ehrenposten des NSKK sind mit ihren Sturzhelmen aufmarschiert, und dort, eben hinter der Ueberführung der Eisenbahnlinie, wo sich die Reichsautobahn zum erstenmal herauf schwingt, haben auf den Wiesen aber Tausende von Volksgenossen Platz gefunden. Kurz vor 11 Uhr erscheint Gauleiter und Reichsstatthalter Mutschmann und schreitet in Begleitung von Ministerialdirektor Lahr und NSKK-Oberführer Prößl die Ehrenabordnungen der Gliederungen ab. Dann tritt er zum Rednerpult.

Reichsstatthalter Mutschmann

ruft aus, an diesem geschichtlichen Tage könne der Inspekteur des deutschen Straßenbaues Todt dem Führer die Fertigstellung von 1000 Kilometer Reichsautobahnen melden, die in einem Zeitraume von etwa zwei Jahren nicht allein durch Technik, sondern auch durch den anspornenden Willen Adolf Hitlers Wirklichkeit geworden seien. Eine Viertelmillion deutscher Arbeiter und eine Viertelmillion Schaffender in Steinbrüchen, Maschinenfabriken usf. hätten Hand ans Werk gelegt.

In den nächsten Jahren würden 6000 Kilometer dieser Straßen fertig,

die als Arbeitsbeschaffung größten Ausmaßes gelten dürften. Hätte doch der gigantische Plan des Führers die Not des Baugewerbes als eines Schlüsselgewerbes ein für allemal gebannt. Straßenbau sei der Wertmesser für den Kulturstand eines Volkes. Immer habe er kulturelle und politische Blütezeiten der Völker von den alten Aegyptern, den alten Römern bis zu Napoleon I. gekennzeichnet. Auch die Straßen Adolf Hitlers seien Denkmäler dieser Art, dazu solche für die Ewigkeit. Erst kommende Geschlechter könnten ermessen, welches Werk der Führer in ihnen geschaffen habe. Geländeschwierigkeiten hätten es mit sich gebracht, daß der Bau in Sachsen langsamer vonstatten gegangen wäre. Um so mehr sei es dem Kameradschaftsgeist und der Gefolgschaftstreue aller am Bau Tätigen zu danken, wenn nun der erste Teil des Werkes wiederum auf das Verkehrsland Sachsen hinweise, das mit seinen vorbildlichen Straßen und seinem hohen Kraftfahrzeugbestand mit an der Spitze der deutschen Gaue marschiere. Dem Führer sei das Werk der Reichsautobahn ebenso wie das der Motorisierung zu danken. Ihm, der Deutschland wieder frei, mächtig und unantastbar gemacht habe, gelte auch der Treugruß in dieser Stunde.

Ein Arbeiter am Bau spricht

Als Vertreter der Belegschaften sprach Arbeitskamerad Lindner und wies auf die Elendsjahre hin, in denen sieben Millionen Volksgenossen infolge Arbeitslosigkeit feiern mußten. In bewegten Worten hob er hervor, daß es Adolf Hitler und dem Nationalsozialismus zu danken sei, wenn diese Ziffer in kaum geahnter Weise gesunken sei.

Für die Oberste Bauleitung sprach in Vertretung des obersten Leiters Claußnitzer

Reichsbahnoberrat Weiß

Die Reichsautobahnen im Gau Sachsen seien werk, den Namen der Straßen des Führers zu tragen. Liebevoll sei ihre landschaftliche Anpassung erfolgt. Technische Vollkommenheit der Ausführung und Schönheit der Kunstbauten betone immer wieder die Ehrfurcht vor der Natur. Straßen seien es, nicht Fahrflächen. Die Worte des Führers auf der Kulturtagung 1935, daß Bauwerke der Allgemeinheit würdige Repräsentanten des ganzen Volkes sein müßten, seien Richtschnur für Entwurf und Ausführung gewesen. Als Baustoff für die Brücken habe man fast ausschließlich Stein verwendet, an dem Sachsen ja so reich sei. Darüber hinaus jedoch habe der sächsische Arbeiter mit Hand, Verstand und Herz gebaut und den glühendsten Aufbauwillen in die Tat umgesetzt. Dabei hätten acht Arbeitskameraden in den 2½ Baujahren die Treue zum Führer mit dem Tode besiegelt. Am Schlusse seiner Ausführungen meldete Reichsbahnoberrat Weiß dem Gauleiter die Fertigstellung der Streckenteile Dresden—Wilsdruff und Oberlichtenau—Hohenstein-Ernstthal. Sodann wurden die Eröffnungsfeierlichkeiten der Strecke Breslau—Bunzlau übertragen.

Die Eröffnungsfeierlichkeiten bei Breslau

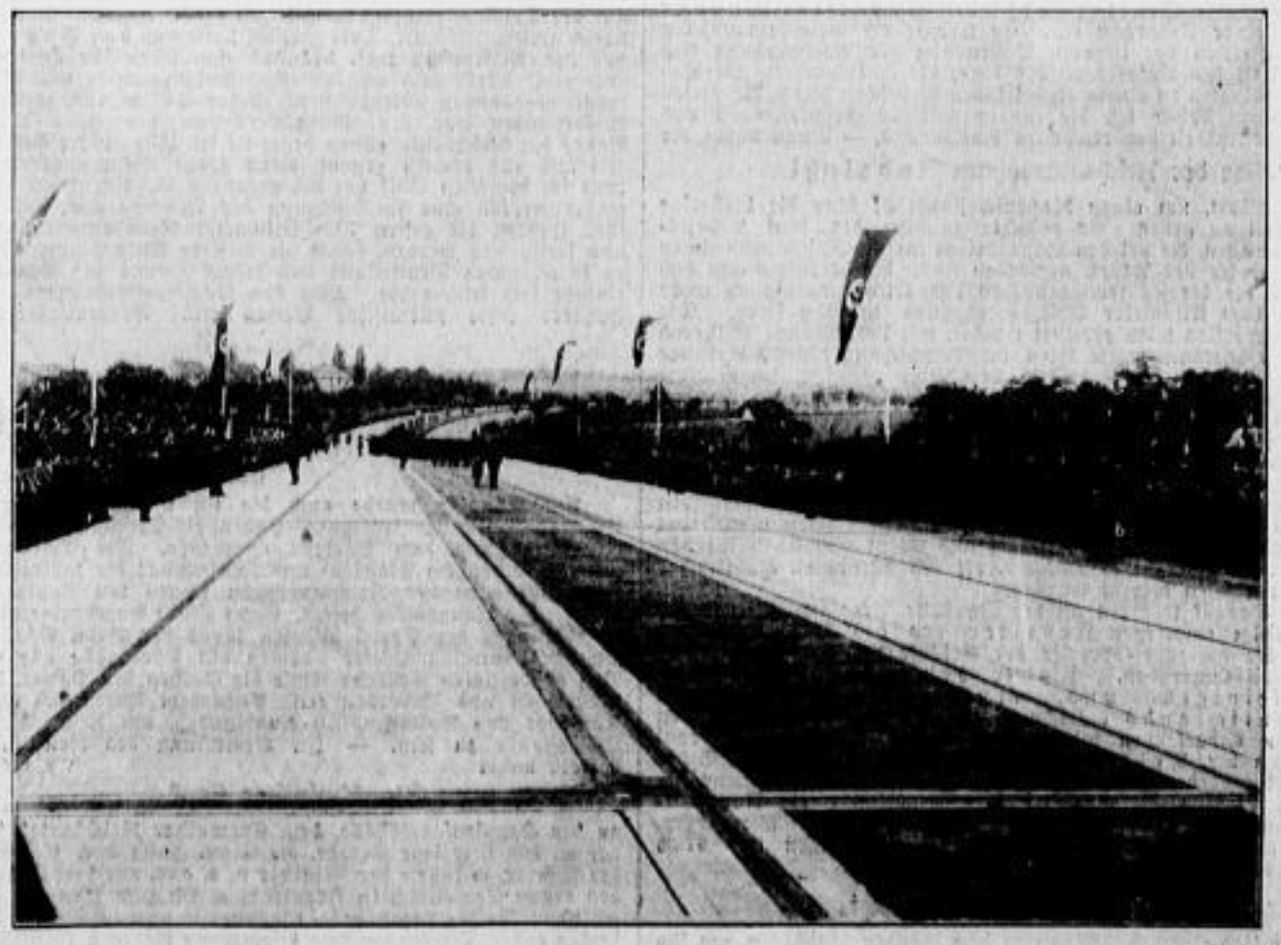
Dr. Todt führte in seiner Rede u. a. aus:

„Es sind genau drei Jahre, seit Sie, mein Führer, in Frankfurt a. M. beim ersten Spatenstich zum großen Werk Ihrer Straßen den Befehl gegeben haben: „Das Werk nehme seinen Anfang! Und ehe wieder Jahre vergangen, soll ein Riesenwerk zeugen von unserem Willen, unserem Fleiß, unserer Fähigkeit und unserer Entschlußkraft." Ein erstes Teilziel dieses Befehls ist mit dem heutigen Tage erreicht. In weniger als 900 Arbeitstagen wurden 1000 Kilometer der Straßen des Führers fertiggestellt. Der deutsche Arbeiter auf den Baustellen und in den Lieferwerken, der deutsche Beamte und Angestellte im Unternehmen „Reichsautobahnen", die deutsche Bauindustrie, die Baumaschinen- und Baustoffindustrie, alle haben sich — Ihrem Willen gehorchend, dem Volksganzen dienend — zu einer Gemeinschaftsarbeit zusammengefunden, deren Ergebnis diese tausend Kilometer Straßen sind.

Die gewaltigen materiellen Leistungen, die im Laufe der drei Baujahre durch die Zusammenarbeit aller geschaffen wurden, haben wir gehört. Die Bedeutung der fertigen Straßen und der dabei geleisteten Arbeit geht weit über diese materielle Leistung hinaus. Wir haben nicht nur Millionen von Kubikmeter Boden bewegt, Beton hergestellt, Mauerwerk aufgerichtet:

Größer als die materielle Leistung ist die kulturelle und politische Bedeutung dieses Riesenwerkes. Jeder Kilometer Baufortschritt brachte besseres handwerkliches Können, höhere Baukultur, vollkommenere Technik, wurde zur Stufe in der weiteren Entwicklung. Wer eine dieser Strecken, die heute fertig sind, von der Stelle des ersten Baubeginns bis zur Stelle der letzten Arbeiten durchfährt, erkennt deutlich an den Bauwerken, an der landschaftlichen Eingliederung und an allen technischen Einzelheiten die bedeutende Aufwärtsentwicklung von Technik und Baukultur im Laufe dieser drei Jahre.

(Fortsetzung auf Seite 2)



Blick auf die Reichsautobahnstrecke bei Dresden-Kemnitz während der Eröffnungsfeier Aufn. Koch