Abend-Ausgabe. Nr. 294 — Freitag, 25. Juni 1937

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Bezugsgebühr bei täglich zweimaliger Zustellung frei Haus monatlich RM. 3.20, durch Postbezug RM. 3.20 einschl. 47,60 Rpf. Postgeb. (ohne Postzustellungsgebühr) bei siebenmal wöchentl. Versand. Einzel-Nr. 10 Rpf., außerhalb Sachsens mit Morgen-Ausgabe 15 Rpf.

Druck u. Verlag: Liepsch & Reichardt, Dresden-A. 1, Marienstraße 38/42. Fernruf 25241. Postscheckkonto 1005 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 8 Rpf. Ziffergeb. 30 Rpf. — Nachdruck nur mit Quellenangabe Dresdner Nachrichten. Unverlangte Schriftstücke werden nicht aufbewahrt

Ein denkwürdiger Tag für Sachsen

Der Führer weiht die Reichsautobahn

Ganz Dresden jubelt Adolf Hitler zu

Dresden, 25. Juni.

In den Nachmittagsstunden des heutigen Freitags wurde am Kirchberg zu Dresden-Kaditz durch den Führer und Reichskanzler Adolf Hitler die Reichsautobahn Dresden—Meerane, die in 101 Kilometer Länge durch ganz Westsachsen führt, in Gegenwart des Botschafters v. Ribbentrop, der Mitglieder der sächsischen Staatsregierung und der Generalität des Standortes Dresden sowie Hunderttausender von Volksgenossen, die den Führer und sein stolzes Werk immer wieder stürmisch begrüßten, in feierlicher Weise geweiht.

Dresden erwachte an diesem Freitag der Autobahnweihe, der ihm auch den Besuch des Führers und Reichskanzlers Adolf Hitler schenkte, in der Freude auf einen besonderen Festtag. Vom Morgengrauen ab wehten die Flaggen des Reiches von allen Häusern, in wallenden Bannern von den öffentlichen Gebäuden und großen Geschäftshäusern, in kleinen Fahnen aus jedem Stockwerk. Diesen festlich-freudigen Glanz konnte auch der graue Himmel nicht besiegen, der Wolken auf Wolken dahinjagen ließ und mit Regengüssen nicht sparte. Je mehr man sich der Innenstadt näherte, desto schöner wurde das festliche Bild. Besonders in der König-Johann-Straße vereinigten sich Flaggen und Fensterschmuck von weiß und rot blühenden Pelargonien zu einem überwältigenden Gesamteindruck.

Den Führer sehen!

Ueber dem hastigen Alltagsgetriebe lag trotz Regen und grauem Himmel eine froh gespannte Erwartung. Für das Wetter gab es zwar kaum ein Schmeichelwort. Wie gern hätte sich jeder den lachenden blauen Himmel und den hellen Sonnenschein gewünscht, der am Donnerstag noch so viel versprach. Doch keiner ließ sich die Freude auf den Besuch Adolf Hitlers durch den Regen vergällen. Auch sonst wies das Stadtbild allenthalben auf die Vorbereitungen zur Feierstunde am Kilometer 2,8 der Reichsautobahn hin. Ueberall sah man unterwegs die Uniformen der Bewegung, SA, SS, NSKK, HJ, BDM, Jungvolk, NSFK. Alles suchte die Stellplätze auf. Die Verkehrsmittel, die hinaus zur Reichsautobahnbrücke fuhren, waren schon in den frühen Morgenstunden stark besetzt. Man hatte sich auf jede Möglichkeit eingerichtet. Wettermäntel und Schirme fehlten nirgends. Kleine Päckchen, denen man nahrhaften Inhalt ansah, ließen auf die freudige Geduld schließen, die ihre Träger mit auf den Weg genommen hatten. Ueberall erkannte man nur ein Ziel, einen Wunsch: den Führer zu sehen, so nahe wie möglich bei ihm zu sein, um ihm zuzujubeln.

Drei Jahre Autobahnbau

Reichsautobahn! Das ist nur ein unvergängliches Dokument für diese gewaltige neue deutsche Zeit des Aufbauwillens, freilich eins, das am stärksten ins Auge fällt, am lautesten das friedliche Beginnen dieses neuen Deutschlands ins Ausland hinausruft. Diese Brücken und Straßen werden Jahrhunderte überdauernde Baudenkmäler sein. Der Frühlingsbeginn 1934 tritt in die Erinnerung. Damals tat Gauleiter und Reichsstatthalter Mutschmann den ersten Spatenstich an dem gleichen linken Elbufer, das heute die gewaltige Reichsautobahnbrücke über die Elbe trägt. Dann der Frühsommertag des Jahres 1935, an dem von dem mächtigen Eisenbogen der Brücke über die Elbe die Flaggen des Reiches und die bunten Bänder der Richtkränze wehten. Im Herbst 1936 wurde das erste Teilstück bis Wilsdruff eingeweiht, und man hatte zum ersten Male Gelegenheit, die gewaltige sanfte Kurve bergan nach Merbitz zu fahren und den Blick auf diese Straße des Führers und auf das Elbtal zu haben. Der Maitag dieses Jahres kehrt in die Gedanken ein, als in sausender Fahrt zum ersten Male die Teilstrecke Nossen—Frankenberg durchmessen werden konnte. Weiter westlich war auch die Autobahn von Oberlichtenau bis Hohenstein-Ernstthal schon fertig geworden. Und nun haben sich alle Lücken geschlossen. In schwerer und hingebungsvoller Arbeit sind unzählige Täler durch Brücken überquert worden, haben Tausende von fleißigen Händen in Frost und Hitze, Sturm und Regen an diesem Werk gebaut, das sich nun über 100 Kilometer Länge von Dresden bis nach Meerane erstreckt. Nun eilen die Gedanken in die Zukunft zum Bauabschnitt nach Jena hinüber, zu den Arbeiten bei Bautzen und zu dem Tag im Herbste, an dem das zweite Tausend Kilometer Reichsautobahn in Deutschland fertig sein wird, geboren aus deutschem Fleiß, deutscher Zähigkeit und deutschem Aufbauwillen. Es ist das ganze Volk, das sich an diesem Werk freuen darf, denn es soll ja dem ganzen Volke gehören.

Auf dem Feierplatz am Kirchberg

Eine wahre Völkerwanderung setzte in den Mittagsstunden nach dem Kirchberg ein. Die weiten Wiesenflächen an der Anschlußstelle Dresden A waren für die Zuschauer freigegeben worden. So hatte sich ganz Dresden auf die Beine gemacht, außerdem viele Volksgenossen aus der näheren und weiteren Umgebung. Alle suchten möglichst nahe an den Feierplatz heranzukommen. Man blickte über ein Meer von Regenschirmen als Schutz gegen die beharrlich fallenden Tropfen. Die Menschenmassen waren gefeit gegen den Regen, der aus einem grau verhangenen Himmel strömte, nicht nur durch Schirme und Regenmäntel, sondern durch die Vorfreude auf das Eintreffen des Führers, die gleichsam eine schützende Hülle gegen die Unbill des Wetters um sie legte. Mitten auf dem Grünstreifen ist das Podium errichtet, von dem aus der Führer die Weihe der Bahn vornehmen wird. Mit Tannenreisig ist es umkränzt und trägt auf rotem Grund ein in Gold gehaltenes Hakenkreuz.

Seitlich hat eine Ehrenkompanie der SS mit Stahlhelm und Gewehr Aufstellung genommen. Vor dem Podium stehen die Alten Kämpfer mit dem Goldenen Ehrenzeichen. Ein NSKK-Musikzug reiht sich an, und auf beiden Flügeln sieht man die Arbeiterabordnungen, die am Bau der Strecke teilgenommen haben. Für sie bedeutet dieser Tag einen Feiertag, erfährt doch ihr Werk die Weihe durch den Führer. Hinter den Abordnungen haben sich die Filmwagen aufgebaut. Ehrenstürme der Politischen Leiter, der SA, des NSKK und des Luftschutzes setzen sich zwischen die Masten mit den wehenden Fahnen. Eine Ehrenkompanie der Wehrmacht bildet den rechten Flügel. Sie besteht aus zwei Zügen des Inf.-Regts. 10 und einem Zug der Luftnachrichtenabteilung 1/18 und wird geführt von Hauptmann von der Dammerau. Der Kommandierende General und Befehlshaber im Luftkreis III, General der Flieger Kesselring, der Kommandeur der 4. Division, Generalleutnant Raschick, und der Regimentskommandeur des IR 10, Generalmajor Pflugbeil, stehen auf dem rechten Flügel der Ehrenkompanie, die die Fahne des III. Batl. mit sich führt.

Unter den Ehrengästen bemerkte man weiter die Mitglieder der sächsischen Staatsregierung, Landesstellenleiter Salzmann, die Generalität des Standortes Dresden, Kreisleiter Walter, NSKK-Gruppenführer Lein, Gauobmann der DAF Peitsch, Polizeipräsident Hille, Landesstellenleiter der TN Buhan und Reichsbahnpräsident Schmidt. Eine dichte SS-Sperrkette umsäumt die Bahn bis zum Altstädter Brückenkopf. Hier schließt sich SA an. Auf der Brücke selbst bilden Pimpfe ein lebendiges Geländer.

Der Führer kommt!

Immer näher rückt der Zeitpunkt des Beginns der Feier. Aller Augen sind auf den Brückenkopf gerichtet. Da hört man Heil-Rufe aus der Ferne, Erregung läuft durch die Menschenmauern, und da taucht der Wagen des Führers auf! Jubelstürme brausen auf, als der Führer mit seiner Begleitung, dem Botschafter v. Ribbentrop, Reichspressechef Dr. Dietrich, Obergruppenführer Sepp Dietrich und Obergruppenführer Brückner, den Wagen verläßt.

Die Ehrenkompanie der Wehrmacht präsentiert das Gewehr. Dann spielt das Musikkorps des IR 10 den Präsentiermarsch, der in die Nationalhymnen übergeht. Der Führer der Ehrenkompanie meldet dem Führer und Obersten Befehlshaber der Wehrmacht, und anschließend schreitet Adolf Hitler in Begleitung des Reichsstatthalters Mutschmann, des Kommandierenden Generals des IV. Armeekorps, General der Infanterie List, des Befehlshabers im Luftkreis III und des Divisionskommandeurs und Regimentskommandeurs die Front der Ehrenstürme der Partei und ihrer Gliederungen ab. Als der Führer an den Ehrensturm der Standarte 100 herantritt, rührt der Musikzug Heil das Spiel.

Dann tritt der Führer an die Arbeiterabordnungen heran und schüttelt den Männern vom Bau die Hand. Nach dem Abschreiten der Front begibt sich der Führer mit Reichsstatthalter Mutschmann und seiner Begleitung auf die Tribüne. Ein Jubelsturm sondergleichen erhebt sich. Dann nimmt

Reichsstatthalter und Gauleiter Mutschmann

das Wort zu seiner Begrüßungsrede, in der er ausführte:

Mein Führer! Ich bin glücklich und dankbar, Sie hier zur Eröffnung der ersten 100-Kilometer-Strecke der Ost-West-Linie der Reichsautobahn durch Sachsen begrüßen zu können. Alle sächsischen Volksgenossen sind mit Stolz und Freude erfüllt, daß hier ein so bedeutendes Stück Ihres gewaltigen Werkes dem Verkehr übergeben werden kann, und durch Ihre Anwesenheit die rechte Weihe erhält. Besonders aber werden Ihnen alle die Männer, die an dem gewaltigen Werke mitgewirkt haben, danken, weil Sie Ihre persönliche Teilnahme an der schlichten Eröffnungsfeier als Anerkennung für ihre Leistung empfinden. Mein Führer! Durch Ihren Weitblick und Ihre Entschlußkraft war es möglich, die große Not und die Arbeitslosigkeit, die sich im Gau Sachsen durch das liberalistische Wirtschaftssystem besonders kraß ausgewirkt hat, zu bannen. Sie haben damit den Menschen wieder Glauben, Mut, Hoffnung und Freude gegeben. Ueberall rauchen wieder die Schlote. Ueberall regen sich die fleißigen Hände. Erste Voraussetzung für diese wunderbare Entwicklung war aber die Schaffung neuer Verkehrswege. Denn ohne diese hätten die Verkehrsmittel nie zur Entfaltung kommen können, oder viele Städte wären heute verstopft und die Motorisierung müßte wieder beschränkt werden.

Auch noch in anderer Richtung wird dieses gewaltige Straßenbauprogramm seine Früchte tragen. Deutsche Ingenieure und Arbeiter haben an diesem Kunstwerk neue Erfahrungen gesammelt. Diese Erkenntnisse werden sie dann sehr nutzbringend verwerten können, wenn einmal die uns durch den Versailler Vertrag angetane Schmach restlos beseitigt und unserem gerechten Anspruch auf unsere Kolonien entsprochen wird. Diese Autobahn quer durch Sachsen ist nur eines der zahllosen sichtbaren Beispiele des deutschen Wiederaufstiegs. Wohl in keinem anderen Gau waren so viele Hindernisse zu überwinden und Brücken zu schlagen wie auf dieser Strecke. Auch das ist symbolisch für die besondere Häufung der wirtschaftlichen Schwierigkeiten in unserem Exportland Sachsen. Wie wir diese Autobahn nun mit Zähigkeit und Zielbewußtsein allen Schwierigkeiten zum Trotz zu dem gesteckten Ziel durchgeführt haben und noch bis zum Endziele führen werden, so sind wir in Sachsen auch auf dem Wege zur deutschen Größe, Geltung und Macht ein gutes Stück weiter vorwärtsgekommen. Es ist für jeden einzelnen von uns Ehrensache, Ihnen, mein Führer, auf dem Wege in die deutsche Zukunft unbeirrt mit Hingabe aller Kräfte zu folgen. So leuchten uns diese wunderbaren Straßen wie ein Weg in die Zukunft unserer zu einem festen Block zusammengeschweißten Nation. Mein Führer! Ich bin stolz darauf, Ihnen in dieser Feierstunde sagen zu dürfen: Der Sachsengau steht zu Ihnen in fanatischer Liebe und Treue. Deutschland ist für uns Adolf Hitler, Adolf Hitler ist für uns Deutschland!

Im Anschluß hieran nimmt

Oberbaurat Claußnitzer

von der Obersten Bauleitung das Wort.

Vor drei Jahren, so führte der Oberbaurat aus, wurde der erste Spatenstich zur Reichsautobahnstrecke Dresden—Chemnitz—Meerane am Anschluß Dresden getan. Freudigen Herzens begannen wir dieses Werk. Der Oberbaurat brachte dann den Dank an den Führer zum Ausdruck, daß er wieder den Weg zu einer anständigen Baugesinnung gewiesen habe. Durch die unbändige Liebe zu Heimat und Volk haben alle Beteiligten mitgewirkt, diese Gesinnung zum Durchbruch zu bringen. Dann brachte Dr. Claußnitzer den Dank der Baugefolgschaft an den Führer zum Ausdruck. Hieran schloß sich ein Gedenken an jene Arbeitskameraden, die beim Bau auf den Autobahnen den Tod gefunden haben. Er schließt mit der Hoffnung, daß die 100-Kilometer-Strecke, die heute ihre Weihe empfange, dazu beitragen möge, den Ruf Sachsens hinauszutragen.

Dann tritt Bauarbeiter Karl Felz vor den Führer und spricht einen Werkspruch, in dem zum Ausdruck kommt, daß der Autobahnbau sächsische Wertarbeit ist, und im Bekenntnis der sächsischen Bauarbeiter zum Führer gipfelt.

Der Führer hält die Weiherede

Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, meldet dann die Fertigstellung der Autobahn Dresden—Meerane und erinnert daran, daß sich am Sonntag zum vierten Male der Tag jährt, an dem das Reichskabinett den Beschluß faßte, das Reichsautobahnnetz zu bauen. Dr. Todt schloß mit den Worten: „Mein Führer! Die Straße ist frei. Ich bitte Sie, die Straße als erster an der Spitze der Arbeiter zu befahren!"

Dann ergreift der Führer das Wort, von stürmischem Beifall begrüßt. Er schildert den Zustand bei der Machtergreifung, der die Beseitigung der Arbeitslosigkeit als dringendste Aufgabe erscheinen ließ, weist dann darauf hin, daß eine besondere Schwäche der damaligen Wirtschaft die mangelnde Motorisierung war und zählt die Maßnahmen auf, die zur Behebung dieses Zustandes getroffen wurden. Er rechnet in treffenden Worten mit den kleinen Geistern und Zauderern ab, die Angst vor der Größe einer solchen Aufgabe hatten. Es wurde ein Mann mit der Durchführung beauftragt, von dem der Führer die Ueberzeugung hatte, daß er die Aufgabe bewältigen konnte.

Besonderes Lob widmete der Führer dem deutschen Arbeiter an den Autobahnen, der in Wind und Wetter seinen schweren Dienst verrichtet. So geht das Werk Stück für Stück weiter, und wenn es fertig ist, wird es das gewaltigste Straßennetz der Erde sein. Es ist ein Werk, das nach Jahrtausenden noch stehen wird. An dem gewaltigen Verkehr, der sich auf diesen Straßen abspielen wird, werden alle Volksgenossen teilhaben. Der Führer gibt