

Pulsnitzer Anzeiger

Dhorner Anzeiger

Haupt- und Tageszeitung für die Stadt und den Amtsgerichtsbezirk Pulsnitz und die Gemeinde Dhorn.

Diese Zeitung erscheint täglich mit Ausnahme der gesetzlichen Sonn- und Feiertage. Der Bezugspreis beträgt bei Abholung wöchentlich 50 Pf., bei Lieferung frei Haus 55 Pf. Postbezug monatlich 2.50 RM. Die Behinderung der Lieferung rechtfertigt keinen Anspruch auf Rückzahlung des Bezugspreises. Zeitungsabgabe für Abholer täglich 3-6 Uhr nachmittags. Preise und Nachlässe bei Wiederholungen nach Preisliste Nr. 5 - Für das Erscheinen von Anzeigen in bestimmten Nummern und an



bestimmten Plätzen keine Gewähr. Anzeigen sind an den Erscheinungstagen bis vor 10 Uhr aufzugeben. - Verlag: Mohr & Hoffmann. Druck: Karl Hoffmann u. Gebrüder Mohr. Hauptschriftleiter: Walter Mohr, Pulsnitz; Stellv.: Walter Hoffmann, Pulsnitz. Verantwortlich für den Heimattteil, Sport u. Anzeigen Walter Hoffmann, Pulsnitz; für Politik, Bilderdienst und den übrigen Teil Walter Mohr, Pulsnitz. - D. N. XI: 2250 Geschäftsstellen: Albertstraße 2 und Adolf-Hitler-Straße 4. Fernruf 518 und 551

Der Pulsnitzer Anzeiger ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft zu Ramenz, des Stadtrates zu Pulsnitz und des Gemeinderates zu Dhorn behördlicherseits bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts Pulsnitz, sowie des Finanzamtes zu Ramenz

Nr. 293

Freitag, den 16. Dezember 1938

90. Jahrgang

Der Führer an die Autobahnarbeiter

Kameradschaftsabend im Theater des Volkes

Die feierlichen Veranstaltungen aus Anlaß der Fertigstellung des 3000. Kilometer der Straßen des Führers schlossen mit einem kameradschaftlichen Beisammensein im Theater des Volkes ab. Hier waren die 3000 Arbeiter der Reichsautobahnen, die als Gäste des Führers aus allen Teilen Großdeutschlands, also auch der Ostmark und des Sudetenlandes, in die Reichshauptstadt gekommen sind, mit den führenden Männern des Staates und der Partei versammelt. Zur größten Freude der Autobahnarbeiter, die nun seit fünf Jahren an dem gigantischen Straßenbauwerk aller Zeiten schaffen, erschien auch in diesem Jahr wieder der Führer selbst in ihrem Kreis, um ihnen den Dank für ihre von aller Welt bewunderten Leistungen auszusprechen.

Kurz vor 19 Uhr betritt der Führer, begleitet von Generalinspektor Dr. Todt, in Begleitung von Reichsminister Dr. Goebbels, Reichsführer SS Himmler, Reichspresseschef Dr. Dietrich, Generalinspektor Prof. Speer sowie seiner ständigen Begleitung das Theater. Das Militärkorps der Leibstandarte hat mit dem Badentweiler Marsch eingeseht, den die Kundgebungen der Freude, der Verehrung und der Begeisterung fast überdönen.

Dann singen die Männer des Arbeitsdienstes das „Lied vom Westwall“, das von einem Arbeiter bei den Westbefestigungen verfaßt und dessen letzte Strophe von einem Soldaten eines Infanterie-Regiments gedichtet wurde. Anschließend erstattet der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen den Rechenschaftsbericht:

Den Aufbau im neuen Deutschland schillernd, betont Dr. Todt u. a.: Die 3000 Kilometer, die heute dem Verkehr übergeben wurden, waren einmal 43 Prozent des ursprünglich mit 6900 Kilometer angenommenen Gesamtmaßes der Reichsautobahnen. Was noch 1933 ausreichend erschien und auch arbeitsmäßig eine gewaltige Leistung bedeutete, ist heute gesehen doch nur der Anfang einer Arbeit, die in ihrem endgültigen Ausmaß einen weit größeren Umfang haben wird. Die industrielle Produktion stieg zwischen 1932 und 1938 um 115 Prozent. Die durch die Deutsche Reichsbahn geförderten Gütermengen haben sich seit 1932 mehr als verdoppelt. Der Umsatz unserer Binnenschifffahrt ist um über hundert Prozent gestiegen. Die Zahl der Kraftfahrzeuge hat sich seit 1932 um 1,2 Millionen vermehrt. Die Entwicklung unserer Produktionsleistung ist keinesfalls abgeschlossen. An Stelle der ursprünglich vorgesehenen 6900 Kilometer Autobahnen sind für die Erschließung des Altreichsgebietes 11.000 Kilometer erforderlich.

Zur Erschließung der Ostmark sind weitere insgesamt 1500 Kilometer Reichsautobahnen vorgesehen. Die Verbindung von Salzburg bis Wien mit rund 300 Kilometer ist voll im Bau. Die Erweiterung des Reichsgebietes durch das Sudetenland mit 16.000 Quadratkilometern brachte weitere zusätzliche Streckenlängen von rund 600 Kilometer. Schließlich brachte die politische Entwicklung des Jahres 1938 die Forderung, den Bau der Reichsautobahnen auch außerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches auszudehnen, um eine direkte Verbindung von der Reichshauptstadt über Schlesien mit der Ostmark - mit Wien - über tschechisches Gebiet hinweg herzustellen.

Im größer gewordenen Deutschland stellen die heute fertiggestellten 3000 Kilometer 23 Prozent des Gesamtmaßes dar, sofern Sie, mein Führer, nicht das Aufgabengebiet für Ihre Straßenbauer noch mehr erweitern.

300 Millionen Kubikmeter bewegt

Für die Fertigstellung des 3000. Kilometers und für die Vorbereitung der Bauziele der nächsten Jahre waren bis zum heutigen Tage 300 Millionen Kubikmeter Boden zu bewegen. Die Betonarbeiten haben den Umfang von rund 16 Millionen Kubikmeter erreicht. Die Hälfte davon, rund acht Millionen, steht in den 3000 Kilometer Fahrbahndecken der Reichsautobahnen. Das vergangene Jahr brachte einige besonders bemerkenswerte Leistungen: Die Elbebrücke bei Dessau in einer Gesamtlänge von 656 Metern wurde in 14 Monaten fertiggestellt. Eine zweite bedeutende Leistung war die Senkfaßgründung für die oberhalb von Köln vorgesehene Hängebrücke über den Rhein. Diese Arbeit ist die bisher größte Senkfaßgründung in Europa.

Eine besondere Leistung ist die Freitag früh 11 Uhr bei Saarmund, südlich von Potsdam, vorgesehene Moorsprengung, die mit 20.000 Kilo Sprengstoff die größte bisher überhaupt in der Welt durchgeführte Moorsprengung darstellt.

Der Geist der Einlaberbereitschaft

Dr. Todt schildert dann die Schwierigkeiten, die überwunden werden mußten, als Arbeiter und Gerät sowie Baumaterial zum Bau der Westbefestigungen abgegeben werden mußten und teilte mit, daß zahlreiche sudetenländische Flüchtlinge eingesetzt wurden. Die beste Hilfe im Auslande der ausgefallenen Arbeitskräfte und Geräte war aber der Geist der Reichsautobahnarbeiter. Sie wollten trotz aller Schwierigkeiten nicht darauf verzichten, ihr Jahrespensum fertigzustellen, und so hat eben jeder, ob er nun mit der Schaufel oder am Zeichenbrett oder sonst irgendwo arbeitete, ein Stück Arbeit mehr auf sich genommen und hat dadurch den Ausfall wieder ausgeglichen.

Die deutsche Bauindustrie hat in diesem Kampf auf zwei Fronten im Innern des Reiches, an der Reichsautobahn und draußen an den Grenzen des Reiches, bewiesen, daß sie bei planvollem Einsatz und wirkungsvoller Unterstützung sehr wohl in der Lage ist, die bisher schon sehr hohe Leistung auf dem Gebiet des Bauens noch mehr zu verfeinern.

Allen Mitarbeitern danke ich nach Abschluß unserer Jahresarbeit für die außergewöhnlichen Leistungen in diesem Jahr. Nur durch die begeisterte Beteiligung aller war es möglich, der Schwierigkeiten Herr zu werden und nun doch noch pünktlich - wie im vergangenen Jahr - das Bauziel zu erreichen. Mit dem 3000. Kilometer sind die wichtigsten der ganz großen Fernverbindungen ganz oder wenigstens in großen Teilstrecken dem Verkehr zur Verfügung gestellt.

„Das Paradies für Kraftfahrer“

Einige wenige ausländische Urteile sollen darüber Aufschluß geben, welchen Eindruck die deutschen Autobahnen auf ausländische Gäste des Reiches gemacht haben:

Ein französischer Journalist schreibt aufrichtig bewundernd: „Die Autobahnen sind das Paradies für die Kraftfahrer.“ Der Chef der amerikanischen Straßenverwaltung führte in einer Rede nach der Rückkehr von einer Studienreise in Deutschland aus: „Dieses Unternehmen ist bewundernswert in seiner technischen und architektonischen Größe. Es erregt Erstaunen durch seine rasche Verwirklichung.“

Es ist der Beweis der Stärke und Willenskraft der deutschen nationalsozialistischen Regierung.“

Ein englischer Verkehrsbeamter schreibt: „Die Autobahnen sind sowohl vom technischen Standpunkt als auch im Hinblick auf die landschaftliche Schönheit eine Großtat auf dem Gebiet des Verkehrswezens.“ Der Chef des polnischen Zentral-Planungs-Institutes der Regierung berichtet am Ende einer Studienreise durch Europa im Oktober 1938: „Unsere Studienreise hat uns durch Frankreich, Italien, durch die Schweiz und durch Deutschland geführt. Etwas ähnlich Hervorragendes und Beispielhaftes, wie die Reichsautobahnen, von denen unsere Techniker viel lernen können, haben wir nirgends gesehen.“ Eine holländische, sonst nicht sehr deutschfreundliche Tageszeitung schreibt: „Man braucht wirklich nicht subjektiver Gefühle verdächtigt zu werden, wenn man ge-

rechterweise anerkennt, daß mit den Reichsautobahnen in Deutschland auf dem Gebiet des Verkehrswezens eine Leistung vollbracht worden ist, die das Prädikat „vortrefflich“ in jeder Weise verdient.“

Wir freuen uns, fährt Dr. Todt fort, über diese anerkennenden und gerechten Stimmen deutscher Arbeitsleistung. Aber noch mehr freut die Straßenbauer die Anerkennung ihrer Arbeit durch die deutschen Kraftfahrer. Wenn am Wochenende an verschiedenen Stellen des Reiches

15.000 bis 18.000 Fahrzeuge innerhalb 24 Stunden auf diesen Straßen des Führers

gefahren wurden, so ist dies die schönste Bestätigung, wie sehr sich das deutsche Volk über diese Straßen freut und wie intensiv der Kraftverkehr aus diesen neuen Straßen seinen Nutzen zieht.

Die Anerkennung unserer Arbeit durch den Führer ist für alle Straßenbauer die größte Freude, die ihnen zuteil werden kann. Wir danken Ihnen, mein Führer, für Ihre Verbundenheit mit unserer Arbeit. Und wir versprechen, daß das Arbeitspensum des nächsten Jahres nicht geringer sein wird, denn auch unsere Arbeit soll wachsen an der Größe des Reiches. (Langanhaltender stürmischer Beifall.)

Dank der Arbeiter an den Führer

Mit stürmischem Beifall werden die Ausführungen Dr. Todts aufgenommen, der sich verfährt, als Dr. Todt dem Führer die Plakette überreicht, die jeder Autobahnarbeiter zur Erinnerung trägt. Einer der Autobahnarbeiter, der schon bei der Uebergabe der ersten Autobahnstrecken sowie des 1000. und 2000. Kilometer zugegen war, nimmt nun das Wort: Mein Führer! Im Namen aller Arbeitskameraden, die am Bau der Reichsautobahnen beschäftigt sind, begrüße ich Sie. Es ist für uns eine sehr große Freude, daß wir am heutigen Tage als Gäste bei Ihnen in Vertik sein dürfen. Durch Ihr gigantisches Werk, die Reichsautobahnen, haben Sie Millionen deutschen Volksgenossen Arbeit und Brot gegeben, und nur so können wir mit unseren Familien wieder ein frohliches Weihnachtsfest feiern. Wenn wir auch manchmal Opfer haben bringen müssen und die Arbeit manchmal auch nicht gerade angenehm war, so wollen wir doch alles tragen.

Mein Führer! Sie haben noch viel größere Arbeit geleistet! Sie sind der Meister eines Großdeutschen Reiches und haben ein Volk von achtzig Millionen zusammengeschnitten. Sie haben das deutsche Volk wieder geeint.

Wir Arbeiter aber wollen die Arbeiter unseres Führers sein und bleiben! Mein Führer, beschützen Sie, und wir werden Ihnen gehorchen!

Auch möchten wir Gott, den Allmächtigen, bitten, daß er unseren Führer für immer gesund und noch recht viele Jahre uns erhalten möge. Mein Führer, wir danken Ihnen nochmals für alles, was Sie für das deutsche Volk erreicht haben und versprechen Ihnen treue Gefolgschaft.

Der Führer spricht

Der Führer dankt dem Vertreter der Reichsautobahnarbeiter mit einem herzlichen Händedruck für seine Worte und wendet sich dann selbst an seine Gäste. Über es dauert geraume Zeit, bis die Wogen der Verehrung und der Liebe, die ihm entgegenströmen, verebbt sind und er sprechen kann.

Schon bei den ersten Worten, mit denen der Führer die Schwere der Arbeit würdigt, die gerade beim Bau der Reichsautobahnen geleistet werden muß, hat er das Ohr und das Herz dieser Männer. Atemlos hängen sie an seinen Lippen, denn sie fühlen, daß hier der erste Arbeiter der Nation zu ihnen spricht, der wie kein anderer aus eigenem Erleben weiß, welche Leistungen von ihnen gefordert und auch bewältigt werden. Ganz besonders groß ist der Jubel dieser 3000 deutschen Arbeiter, als er ihnen den Grund erklärt, weshalb er sie heute Abend hier zu sich nach Berlin gebeten hat und weshalb er nicht selbst bei der Eröffnung einer der zahlreichen neuen Strecken der Reichsautobahn zugegen gewesen sei: „An jeder Stelle kann ich doch nicht sein, also ist es das Beste, Sie kommen heute einmal zu mir!“

Mit zustimmendem Beifall begleiten sie die Sätze des Führers, in denen er einfach und überzeugend darlegt, in welcher entscheidendem Maß gerade die Motorisierung ein Faktor der Wirtschaftsentwicklung und Wirtschaftsbefruchtung gewesen sei. Hieran anschließend entwickelt der Führer den Kernpunkt der nationalsozialistischen Wirtschaftslehre, ins deren Mittel-

punkt nicht die Güterverteilung sondern die Güterproduktion stehe, deren Steigerung immer den breiten Massen zugutekomme. Das sei auf zahlreichen Gebieten des Wirtschaftslebens der Fall. So habe auch dieses Werk der Reichsautobahnen in hervorragendem Maße dazu beigetragen, die deutsche Wirtschaft zu befruchten und ihren Wiederaufstieg einzuleiten.

Man spürt den Stolz der Arbeiter, die heute beim Führer zu Gast sind, wenn er in so eingehender Weise die Bedeutung des Werkes würdigt, an dem sie mitwirken dürfen. Und sie jubeln ihm mit besonderer Dankbarkeit entgegen, als er bekräftigt, daß auf den gewaltigen Bauwerken der Reichsautobahn ein ganz neuer Gemeinschaftsgeist und ein neuer Arbeitskoloss emporgewachsen sei, ein praktischer Sozialismus der Tat, der nicht aus theoretischen Überlegungen, sondern aus der Arbeit selbst geboren wurde.

Dann spricht der Führer von dem gewaltigen Werk der deutschen Westbefestigung, das in diesem Jahre so viele deutsche Arbeiter in Anspruch genommen habe und das nur möglich gewesen sei durch den Einsatz der Organisation und der Arbeitskräfte der Reichsautobahn.

„Die Einigung des deutschen Volkes im Großdeutschen Reich ist vielleicht gerade durch diese Arbeit ohne blutigen Kampf möglich geworden. Millionen deutscher Volksgenossen sind dadurch unendlich glücklich geworden. Sie können heute zum ersten Mal mit uns das Weihnachtsfest feiern.“

