

Rieser Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Verlagsanstalt
Tageblatt Riesa
Herausg. 1937
Postfach Nr. 53

Das Rieser Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft
Großenhain bezirksfürsorglich bestimmte Blatt und enthält amtliche Bekanntmachungen des Finanzamtes Riesa
und des Hauptzollamtes Meißen

Postfach Nr. 53
Dresden 1930
Verlag:
Riesa Nr. 53

Nr. 192

Dienstag, 18. August 1936, abends

89. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, bei Vorauszahlung, für einen Monat 3 Mark, ohne Zustellgebühr, durch Postbezug R.R. 214 einschl. Postgebühr (ohne Zustellgebühr), bei Abholung in der Geschäftsstelle Wochenkarte (6 aufeinanderfolgende Nr.) 55 Pfg., Einzelnummer 15 Pfg. Anzeigen für die Nummer des Ausgabestages sind bis 10 Uhr vormittags aufzugeben; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die gesamte 40 mm breite mm-Zeile oder deren Raum 9 Pfg., die 60 mm breite, 3 gespaltene mm-Zeile im Textteil 20 Pfg. (Grundzeile: Vertikal mm hoch). Bildergeld 27 Pfg., tabellarischer Satz 50%, Aufschlag. Bei fernmündlicher Anzeigen-Bestellung oder fernmündlicher Abänderung eingesandter Anzeigentexte oder Probestücke schließt der Verlag die Inanspruchnahme aus Mängeln nicht drucktechnischer Art aus. Preisliste Nr. 8. Bei Konkurs oder Zwangsvergleich wird etwa schon bewilligter Nachschuß hinfällig. Erfüllungsort für Lieferung und Zahlung und Gerichtsstand in Riesa. Höhere Gewalt, Betriebsstörungen usw. entbinden den Verlag von allen eingegangenen Verpflichtungen. Geschäftsstelle: Riesa, Goethestraße 53.

Die Straßen des Führers

In der Geschichte der Technik und Straßenbaukunst wird der 17. August seinen besonderen Wert finden. Und doch an diesem Tage und werden in den nächsten Tagen rund 200 Kilometer neue Autobahnstrecken dem Verkehr übergeben. Es handelt sich um die wichtige Strecke Berlin—Magdeburg, mit deren Fertigstellung einem lang gehegten Bedürfnis des Autofahrers entsprochen wurde. Es ist weiterhin erwähnenswert die Strecke Weihenfeld—Eisenberg, die Autobahnstraße Helmstedt—Braunschweig und schließlich die neue Straße Berlin—Darmstadt. Aus einem von den Führern des Nationalsozialismus anfanglich unaufhörlich aufgenommene Projekt sind nun im Laufe der letzten Jahre Tatsachen geworden, Straßenbauleistungen, die, das können wir ohne Ueberheblichkeit sagen, in der ganzen Welt nicht ein zweites Mal ihresgleichen haben werden. Ein paar tausend Autostraßenkilometer sind nun schon seit geraumer Zeit in Betrieb, weitere 3000 Kilometer sind im Bau oder in Planung.

Mit Recht sehen wir in den Reichsautobahnstraßen die Straßen des Führers. Denn seinem kurzen Entschluß, seiner Initiative ist es zu danken, daß gewisse Straßen über Nacht in die Tat umgesetzt wurde, woran man in früheren Zeiten, trotz der Wichtigkeit dieser Frage, nicht gedacht hätte. Der Instrukteur für das deutsche Straßenbauwesen, Dr. Todt, ist die ausführende Hand dieses gigantischen Planes geworden. Und es wurde schon vor gar nicht langer Zeit darauf hingewiesen, daß auch sein Name in der Geschichte der Technik und der Straßenbaukunst einmal mit ebenen Letztern geschrieben wird. Der Führer selbst aber hat auch in einer Rede einmal darauf hingewiesen, wie man in der liberalistischen, materialistischen Epoche früherer Zeiten des Straßens, Kanal- und Brückenbaus behandelt. Die Parlamenten überwachten solche Pläne Zensurausschüssen, die Sonderausschüsse beauftragten Kommissionen. Die Kommissionen fertigten die Aktenberichte an und wenn diese den Sonderausschüssen vorgelesen wurden, dann ergaben sich neue Anknüpfungspunkte und Unklarheiten. So hat es manchmal vier oder fünf Jahre gedauert, bis man sich nach irgend einer Richtung schlüssig geworden war, wobei es eben nicht selten vorkam, daß man sich nach einem Zeitraum von jahrelangen Unterhandlungen und Erhebungen schließlich für die Undurchführbarkeit des Projektes entschied.

Für den Bau der Reichsautobahn waren seinerzeit eine Reihe von Notwendigkeiten maßgebend, vor denen die Realisierung des Trüben Reiches stand. Dem immer mehr anschwellenden Verkehr im Deutschen Reich mußten neue Straßen gegeben werden, es mußte der Verkehrsbeschleunigung der in den Dienst gestellten neuen Kraftwagen ein Ventil geschaffen werden. Die Deutsche Reichsbahn sollte auf diesen Straßen eine Reihe von Privilegien erhalten, die den Ausfall der Einnahmen auf dem Schienenwege wett machten. Es mußte aber damals, und das ist das primäre Moment, ein paar Millionen Menschen noch Lohn und Brot gegeben werden. Die große Arbeitsschlacht mußte geschlagen werden und sie sollte, nicht zuletzt durch den Reichsautobahnbau selbst, ein Erfolg ganz großen Stils werden.

Man hat seit Bestehen der Reichsautobahnen auf einzelnen Strecken auch Erhebungen angestellt über die Benutzung dieser Bahnen. So wurde vor einigen Tagen bekannt, daß auf der Strecke Berlin—Stettin (bis Wehlfestsee fertig) schon über 50 000 Wagen gefahren seien. Auf der Reichsautobahn bei Frankfurt am Main sind es täglich mehrere tausend Privat- und Kraftwagen, die diese Straße befahren.

Diese wenigen Zahlen beweisen schon die Notwendigkeit dieser Straßen, sie beweisen die große Bedeutung die sie sich bei den Autobesitzern wegen ihrer Vorsorge erziehen. Ihre wesentlichen Vorteile liegen in der aufgeteilten Fahrbahn der sich begegnenden Fahrzeuge, in der Breite und Ueberhöhen der Fahrbahn, die ein Ueberholen mühelos ermöglicht. Es gibt aber vor allem keine Kreuzungen und gefährlichen Kurven. Die Straßen sind auf je 200 Meter befestigt, besto. durch Mischschicht erbaut, befestigen die Ein- und Ausfahrten in den einzelnen Ortsteilen und Städten. Mühelos ist auch die steigende Frequenz des Autoverkehrs selbst zu überwinden, so daß also nach all diesen Gesichtspunkten dieser Straßenbau seine vollkommene Rechtfertigung findet.

Während der olympischen Woche haben die nach Deutschland gekommenen Ausländer Gelegenheit gehabt, die Autobahnstraßen zu befahren. Ihr Urteil war einhellig und begeistert. Sie haben bemerkt, daß es nirgendwo in einem Lande so gute und praktische Verkehrsstraßen gäbe, wie diese. Ueber diese Tatsache hinaus aber wollen wir davon denken, wie gerade durch die Reichsautobahn manche Verkehrswege, manche Städte neu erschlossen wurde, das bis dahin gewissermaßen im Verborgenen blühte. Die Erschließung der schönen deutschen Landschaft als Reise- und Kurziel, als wirtschaftliche Quelle, sie kommt mit auf das Konto dieser Straßen des Führers. Wohin wir immer auch blicken, überall erweisen sich die Reichsautobahnstraßen als Förderer der Wirtschaft, als kulturellen und technischen Lebens.

Reichsautobahn Werder—Magdeburg dem Verkehr übergeben

Die große Einweihungsfeier am Brandenburger Dreieck Arbeiter fahren als Erste über die Bahn

Das Netz der Straßen Adolf Hitlers ist am Montag durch die Eröffnung von vier Teilstrecken mit einer Gesamtlänge von 200 Kilometer um ein beträchtliches Stück erweitert worden. Als die längste der bisher eröffneten Autobahnstrecken wurde die 65 Kilometer lange Strecke Werder—Magdeburg der Autobahn Berlin—Hannover durch den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, im Auftrag des Führers ihrer Bestimmung übergeben.

Die Feier fand im Auffahrtsgelände des sogenannten Brandenburger Dreiecks statt, das die Ueberleitung von einer gleichfalls jetzt eröffneten sieben Kilometer langen Strecke des Berliner Ringes zu dieser Autobahn darstellt. Es wohnten hier neben starken Abordnungen der am Bau beteiligten Arbeitskammeraden weit über 500 Ehrengäste, besonders zahlreich auf Einladung des Organisationskomitees die ausländischen Olympia-Gäste. Mitglieder des Internationalen Olympischen Komitees und verschiedener nationaler Komitees, Abordnungen einer Reihe von Olympia-Mannschaften und viele Vertreter der ausländischen Presse.

Tausende von Schaulustigen aus der näheren und weiteren Umgebung waren herbeigekommen, und eine unübersehbare Kolonne von Omnibussen und Kraftwagen brachte zahllose Gäste auf den flogengeschmückten Festplatz. Eine Abordnung der am Bau beteiligten Arbeiter in Stärke von mehr als tausend Mann trat auf dreißig betankten Lastwagen ein; vierhundert ausländische Arbeiter wurden gleichfalls die Freude zuteil, der Eröffnung der Autobahn beizuwohnen.

Unter den Gästen sah man auch Reichsarbeitsminister Seidte, den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, Reichsorganisationsleiter Dr. Bey und andere führende Persönlichkeiten der Reichsleitung der NSDAP, Ministerialrat Berndt und Oberregierungsrat Dr. Mohr vom Propagandaministerium, Vertreter fast sämtlicher Reichsministerien, der Parteigliederungen, der Wehrmacht, der Polizei und der Reichsbahn.

Direktor Rudolph von der Gesellschaft Reichsautobahnen dankte den Arbeitern, die das Werk in zweijähriger Arbeit geschaffen haben und widmete ihnen ehrenden Nachruf den vier Arbeitskammeraden, die auf dem Feld der Arbeit blieben.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, übergab die Strecke im Auftrag des Führers dem Verkehr. „65 Kilometer Reichsautobahnen sind nun dem Verkehr übergeben, und in kaum sechs Wochen werden 1000 Kilometer fertiggestellt sein. Wir alle rechnen es uns zur hohen Ehre an, daß so viel ausländische Gäste, die in diesen Tagen in Deutschland weilen, hier herausgenommen sind.“

Nach einer Ansprache des Gauleiters der Kurmark, Stürp, gab Dr. Todt den Befehl zur Befahrung der Strecke: „Arbeiter, heute seid Ihr die Ersten, die über die Straße fahren! Aufgeschlossen! Die Straße frei!“ Der erste Wagen herrschte unter tosenden Heilrufen das über die Straße gespannte Band und dann brauste Fahrzeug um Fahrzeug in langer Kette über die herrliche neue Autobahn.

Einweihung der Reichsautobahn bei Hannover

Am Montag nachmittag wurde das Teilstück Hannover—Lehrte der Reichsautobahn Berlin—Hannover seiner Bestimmung übergeben.

Olympia-Ehrenzeichen verliehen

Im Auftrag des Führers und Reichsanzlers hat der Reichsminister des Innern, Dr. Frick, gelegentlich der Schlussfeier der XI. Olympischen Spiele dem Präsidenten des Internationalen Olympischen Komitees, Graf Baillet-Latour, und den in Berlin anwesenden Mitgliedern des IOC, den Präsidenten und Generalsekretären der Nationalen Olympischen Komitees, den Chefs der Mission und Attachés der an den Spielen beteiligten Nationen, den Präsidenten und Generalsekretären der Internationalen Sportverbände in Anerkennung ihrer Verdienste um den ständigen Ver-

tritt als Vertreter der Gauleitung der Partei hielt Gauleiter-Stellvertreter Schmals dabei eine Ansprache, in der er an den friedlichen Kampf Deutschland um seine Wiedereinkunft, der schon so große Erfolge gezeigt habe, erinnerte. Das gigantische Werk der Reichsautobahn spreche hier eine besondere deutliche Sprache.

In langem Zuge zählte darauf die Kette der Wagen, darunter auch die großen Volkswagen mit den Begleitern der Baufirmen über die Strecke dem Reichsautobahnhof Braunschweig-Ost zu, dem Ort der zweiten Feier.

Auf dem nördlich von Braunschweig-Wendhausen gelegenen Autobahnhof Braunschweig-Ost, der Stätte der Einweihung der 40-Kilometer-Teilstrecke Braunschweig—Helmstedt, hatte sich wieder eine zahlreiche Festgemeinde eingefunden. Gauleiter-Stellvertreter Schmals gedachte der sechs Arbeitskammeraden, die am 18. Febr. bei dem Verkehrsunfall am Bahnhofsübergang bei Braunschweig ihr Leben eingebüßt haben. Vielen Coloren der Arbeit galt dann eine Minute stillen Gedankens.

In seiner Ansprache wies Ministerpräsident Klages daraufhin, daß nach der Nachtübernahme der Rufe zur Schlacht erklingen sei, aber nicht gegen irgendwelche Völker, sondern gegen die größten Weiseln unseres Volkes: Arbeitslosigkeit und Not. Trotz Hohn, Spott und Verleumdung habe der Führer das Werk begonnen und heute müsse auch der Kritische zugeben, nicht unnützlich sei Geld und Arbeitskraft vertan worden, sondern Werke wurden geschaffen, die noch nach Generationen, nach Jahrhunderten von unserer Zeit künden würden. Seine mit Weisheit aufgenommenen Wort klängen aus in den Schwur, wie in den vergangenen Jahren so auch weiterhin zusammenzustehen wie ein Mann in Treue und Tapferkeit zum Führer.

Der Abend vereinte Ehrengäste und Gefolgshäftlinge Mitglieder der Baufirmen zu einem frohen Fest in Wendhausen

Seitend der Nordüb-Autobahn eröffnet

Am Montag nachmittag wurde das erste Teilstück Weihenfeld—Eisenberg der Nordüb-Autobahn, die die Hauptstadt des Reiches mit der Hauptstadt der Bewegung verbindet, dem Verkehr übergeben.

Der Gauleiter des Gaues Halle-Vercheburg, Staatsrat Jordan, sagte in seiner Ansprache, daß wohl nichts die gewaltige Dynamik unseres nationalsozialistischen Aufbaues besser kennzeichnen könne, als die Tatsache, daß bereits wenige Stunden nach dem Abbruch der Olympischen Spiele das deutsche Volk an die Stätten seiner Arbeit zurückkehrt. „Wir müssen uns bewußt sein, daß die nationalsozialistische Bewegung es war, die die Kräfte mobilisierte, die das Unmögliche möglich zu machen wußten, die aber auch die Voraussetzungen dafür schafften, daß das deutsche Volk zu friedlich schaffender Arbeit zurückkehren konnte.“

Dann setzte sich die Wagenkolonne, geführt von dem Wagen des Gauleiters, unter dem Jubel der vielen Tausend Menschen in Bewegung. Der Wagen des Gauleiters sprengte das weiße Band, das NSDAP-Männer über die Straße gespannt hatten.

Bei Klein-Dehmendorf, am Uebergang auf Thüringisches Gebiet setzte sich Gauleiter Sandel an die Spitze des Zuges. Er führte die an der Fahrt beteiligte Gefolgshaft und die Ehrengäste in seinen Gau nach Eisenberg, der Anstalt- und vorläufigen Endstation der Reichsautobahn in Thüringen wo er die Vorbereitung der Wagen abnahm.

Gauleiter Reichsstatthalter Sander dankte im Namen des Führers und des deutschen Volkes den Arbeitern für ihre treue Pflichterfüllung. Ihr schöner Dank aber sei nun das Werk, das zu einem Teil vollendet ist. Dieses Werk zeuge für Adolf Hitler, für deutsche Baumeister und Ingenieure und auch für den deutschen Arbeiter.

lauf der XI. Olympiade das deutsche Olympia-Ehrenzeichen überreicht.

Anschließend überreichte der Minister dem Präsidenten der Organisationskomitees der XI. Olympiade, der vierten Olympischen Winter Spiele, und des deutschen Olympischen Ausschusses, Staatssekretär a. D. Dewald, Dr. Ritter von Hall und Reichsportführer von Tschammer und Osten sowie den Mitgliedern dieser Ausschüsse das Olympia-Ehrenzeichen und sprach ihnen die besondere Anerkennung des Führers und Reichsanzlers und seinen eigenen Dank für die mühsamste Vorbereitung der Olympischen Spiele aus.