

Rieser Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger)

Drahtanschrift:
Tageblatt Riesa
Fernruf 1287
Postfach Nr. 25

Diese Zeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Kreishauptmanns
zu Großschönau bestellte Blatt und enthält amtliche Bekanntmachungen des Finanzamtes Riesa
und des Hauptzollamtes Riesa

Postfachkonto
Dresden 1580
Strolasch:
Riesa Nr. 25

Nr. 43

Sonnabend, 20. Februar 1937, abends

90. Jahrg.

Das Rieser Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, bei Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark, ohne Zustellgebühr, durch Postbezug RM. 2.14 einschl. Postgebühr (ohne Zustellgebühr), bei Abholung in der Geschäftsstelle Wochenrate (6 aufeinanderfolgende Nr.) 65 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 geforderte 45 mm breite mm-Zeile oder deren Raum 2 Pfg., die 30 mm breite, 3 gepaltene mm-Zeile im Textteil 10 Pfg. (Grundpreis: Petit 3 mm hoch). Differenzgebühr 27 Pfg., tabellarischer Satz 50%. Aufschlag. Bei fernmündlicher Anzeigen-Bestellung oder fernmündlicher Abänderung eingeleiteter Anzeigen oder Probeabzüge bleibt der Verlag die Inanspruchnahme aus Mängeln nicht drucktechnischer Art aus. Preisliste Nr. 3. Bei Kontur- oder Zwangsvorgang wird eine schon bewilligte Nachzahlung einfließen. Erfüllungsort für Lieferung und Zahlung und Gerichtsstand ist Riesa. Höhere Gewalt, Betriebsstörungen usw. entbinden den Verlag von allen eingegangenen Verpflichtungen. Geschäftsstelle: Riesa, Goethestraße 54.

Der Führer eröffnet die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1937

Großes Interesse der Volksgenossen an der fortschreitenden Motorisierung der Nation

Berlin. An der Schwelle zweier großer Zeitalter im neuen Deutschland, nach der Erfüllung des ersten Vierjahresplanes, der der deutschen Wirtschaft einen ungeahnten Aufstieg gab, und zu Beginn des zweiten Vierjahresplanes, der Deutschlands wirtschaftliche Unabhängigkeit erkämpft wird, eröffnete heute vormittag der Führer und Reichskanzler im feierlichen Staatsakt auf dem Messegelände unter dem Firmament der Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1937. Es ist die 21. Ausstellung ihrer Art und die 5. im nationalsozialistischen Deutschland. Sie gibt ein Bild der gesamten Kraftverkehrs- wirtschaft der Welt. Die Automobilindustrien im Dritten Reich sind zu einer nationalen Angelegenheit des gesamten deutschen Volkes geworden. So wählten dem Eröffnungsspektakel die Reichsregierung, zahlreiche Reichs- und Gauleiter sowie Staatssekretäre, Führer der SA, SS, und des NSKK, und anderer Gliederungen der Partei, viele Offiziere der Wehrmacht sowie Vertreter der Industrie, der Wirtschaft und des Handels bei. Auch das Diplomatische Korps war fast vollständig vertreten. Der heutige Tag steht im Zeichen der motorisierten Gliederung der Bewegung, des NSKK, das vom Wilhelmplatz bis zum Kaiserdomm ein Ehrenpalast mit über 10 000 Männern und 2000 Fahrzeugen der Motorbrigade Berlin hielt.

Die vielen Parkplätze rings um das Ausstellungsgelände sind von Tausenden von Fahrzeugen besetzt, die neben den Kennzeichen aller deutschen Gauen auch die Zeichen vieler Nachbarländer tragen.

Der Festraum bietet etwa 3000 Ehrenmännern Platz. Große Gabelstapler schmücken die Decke. Riesige Bilder zeigen die Schöneheiten der Reichsautofahrer. Ueber dem Eingang zur Ehrenhalle ist ein Altar für das Philharmonische Orchester errichtet worden.

Die Straßenszene von der Reichskanzlei bis zum Kaiserdomm sind bereits seit 7 Uhr für den gesamten Kraftverkehr gesperrt. Hier nahmen die Männer des nationalsozialistischen Kraftfahrerkorps mit ihren Wagen Ausstellung.

Gegen 10 Uhr marschierte unmittelbar vor der Autobahn die Ehrenkompanie der Leibstandarte Adolf Hitler auf. Auf dem Messegelände haben die Männer des Motorlehrturnes 1 mit 70 Fahrzeugen Ausstellung genommen.

Ueber den Hallen wehen neben der Flagge des Dritten Reiches die Fahnen der an der Ausstellung teilnehmenden Länder: Italien, Frankreich, Oesterreich, England, die Tschechoslowakei und in diesem Jahr zum ersten Mal auch die Vereinigten Staaten.

Bereits um 10 Uhr setzte der Ansturm der Gäste ein. Unmittelbar hinter den Plätzen der Reichsregierung und des Diplomatischen Korps haben 650 Gesellschaftsmitglieder von 50 Firmen der Auto-Industrie Platz genommen. Sie nehmen an dem Eröffnungsspektakel als Gäste des Führers teil und sind anschließend im Kaiserhof vom Führer zu Mittag geladen.

Jubel um den Führer

Begrüßung der deutschen Reichsfahrer vor der Reichskanzlei
Schon lange vor 10 Uhr haben sich auf dem Wilhelmplatz große Menschenmengen eingefunden, die trotz des nachfolgenden Wetters geduldig ausbarren, um den Führer zu begrüßen. Vor der Reichskanzlei haben neben den Männern der Leibstandarte, die die Wilhelmstraße entlang bis zum Brandenburger Tor spalten bilden, ein Musik- und Spielmannszug des NSKK, zusammen mit einem Ehrenkürass des NSKK, Verkehrszeremonienabteilung aufgeführt. Der Führer tritt noch einmal in die Reichskanzlei zurück, um wenig später unter den brandenden Beifüssen der Menge, gefolgt von den Wagen des Reichsministers Dr. Goebbels und des Korpsführers Hähnel, die Fahrt zum Ausstellungsgelände anzutreten.

Das Ehrenpalast

des NSKK auf der Feststraße

10 000 NSKK-Männer der Motorbrigade Berlin mit 1000 Wagen und ebenso vielen Motorrädern sind an der Spitze der breiten, etwa 7 Kilometer langen Anfahrstraße aufmarschiert. Beiderseits der Straße erwarten Dundertausende von deutschen Volksgenossen den Führer, am ihm Dank und Gruß zu entbieten und damit zugleich ihr Interesse an der fortschreitenden Motorisierung der Nation zum Ausdruck zu bringen.

Ein so eigenartiges und eben darum eindrucksvolles Spektakel dürfte es noch nicht oft gegeben haben. In Reih und Glied stehen, inmitten der Männer mit dem schwarzen

Sturzhelm all die Wagen, die man tagtäglich im Großstadtverkehr zu sehen bekommt, Fahrzeuge aller Arten und aller Typen, Wagen und Räder, die den NSKK-Männern unentbehrliche Helfer im Berufsleben geworden sind. Jedermann wachte im voraus, daß gerade diese Schaar des motorisierten werktätigen Berlins dem Führer viel mehr Freude bereiten würde als etwa eine Kolonne funkelgelber Luxuswagen.

Auf der Charlottenburger Chaussee steht man die Angehörigen des Stabes der Kraftfahr- und der Reichsmotorischiule Döberitz. Auch die Motorischiulen Brandenburg und Olmütz sind u. a. vertreten. Am linken Flügel dieser Einheiten haben die Motor-Sportler der Hitlerjugend Ausstellung genommen. Kolonne an Kolonne, teilweise mit Standarten und Standern, Fahrzeug an Fahrzeug — ein eindrucksvoller Querschnitt durch die reichshauptstädtische Streitmacht des nat.-soz. Kraftfahrkorps.

Gegen 11 Uhr trafen am Ausstellungsgelände die Kennwagen und Krafträder, die zum Teil mit 100 Kilometer Stundenzeigergeschwindigkeit die Spatierstraße abgefahren waren, ein.

Die Eröffnungsfeier

Fünf Minuten vor 11 Uhr erscheint, umhüllt von den Tausenden der Führer. In seiner Begleitung befinden sich Reichsminister Dr. Goebbels, Korpsführer Hähnel und sein persönlicher Adjutant Obergruppenführer Brückner. Unter den Klängen des Präsentiermarsches schreitet der Führer die vor der Halle angetretene Ehrenkompanie der Leibstandarte Adolf Hitler ab.

Ein Wädel des SA, überreicht dem Führer am Eingang einen Rosenkranz. Dann heißt unmittelbar vor der Ehrenhalle der Präsident der Automobil-Industrie, Almers, den Führer willkommen und geleitet ihn in die Halle, wo der Führer in der ersten Reihe Platz nimmt.

Bankenblätter der Leibstandarte eröffnen den Staatsakt. Das Philharmonische Orchester folgt mit dem Präsentiermarsch aus der Oper „Die Holländer“.

Dann nimmt der Präsident des Reichsverbandes der Automobilindustrie Almers das Wort zu folgender Begrüßungsansprache:

Mein Führer! Ein. Erzellungen! Bereichte Gäste aus dem Ausland! Deutsche Männer und Frauen!

Bei der letzten Internationalen Automobil-Ausstellung konnten wir die 50. Wiederkehr des Geburtstages des Automobils feiern. Vor 40 Jahren wurde die erste deutsche Automobil-Ausstellung veranstaltet. Welch eine gewaltige Entwicklung hat in diesen fünf Jahrzehnten die Kraftfahrt in Deutschland und in der ganzen Welt genommen. Mit Stolz können wir Deutsche auf diese Entwicklung zurückblicken und uns an die Namen der Pioniere erinnern, die der Welt den Kraftwagen schenkten, Benz und Daimler, und die die Wege bereiteten zum weiteren technischen Aufstieg. Ich nenne die Namen Daimler, Diesel, Opel, Hüssler, Meyer und Holz. Diese deutschen Namen sind in die Geschichte der Kraftfahrt eingegangen.

Die Ketten des Verfallers Vertrages hatten auch die deutsche Automobilindustrie niedergehalten. Ihnen, mein Führer, danken wir dem ganzen deutschen Volke die in der Kraftfahrungsindustrie arbeitenden deutschen Volksgenossen für die unerschütterlich mutige Tat, die uns wieder Weltgeltung, Arbeit und Brot gegeben. Sie wird Ansporn zu neuem Wagemut und neuer Leistung deutscher Techniker und Arbeiter sein.

Schon in den letzten Jahren haben Genie und Kunstfertigkeit deutscher Ingenieure es fertig gebracht, die lährende Stille des deutschen Automobilbaues in der Welt zurückzuerstern. Wir schufen die Schwingachse, den Hochleistungsmotor mit geringem Treibstoffverbrauch. Wir brachten den Zweitaktmotor zu hoher Entwicklung. Der Dieselmotorenmotor hat seinen Siegeszug über die ganze Welt angetreten. Für die Straßen des Führers entwickelten wir den leistungsfähigen Autobahnwagen. Wir werden weiter daran arbeiten, unsere Fahrzeuge den hohen Anforderungen anzupassen, die diese modernen Autostraßen der Welt stellen. Die gewaltigen Gedanken des Führers, die in den Autobahnen Wirklichkeit geworden sind, sind Schrittmacher des technischen Fortschrittes der Welt. Die größte Ehre wird es für die deutsche Automobilindustrie sein, Schritt zu halten und den vorwärtstürmenden Ideen unseres Führers mit der Konstruktion zu folgen. Das Mutterland des Automobils hat auch wieder die Führung im internationalen Automobilsport an sich gerissen. Ungeachtet der technischen Entwicklung gelang es, die Preise der Kraftfahrzeuge in den letzten drei Jahren zu senken, bei dem leistungsfähigen Kleinwagen bis zu 40 v. D.

Die Auswirkung des technischen Fortschrittes wird ihren Höhepunkt finden in dem Volkswagen. Drei Versuchswagen nach der Konstruktion Vorläufe sind einer harten systematischen Dauerprüfung unterzogen worden. In 3 Monate lang sind sie Tag für Tag und Nacht für Nacht durch die Berge des Schwarzwaldes und über die Reichsautobahn

Heidelberg-Rauheim gefahren worden, bis am Tage vor Weihnachten dreimal 50 000 Kilometer erreicht waren und Schnee und Eis Einhalt geboten. Die gemachten Erfahrungen werden berücksichtigt bei einer bereits im Bau befindlichen Serie von 30 weiteren Wagen.

Das Endprodukt wird ein Fahrzeug sein, das voll die Erwartungen des Führers und des Volkes erfüllt.

Der Weg ist lang, die Verantwortung riesengroß, noch nie gab es ein so schwieriges Problem. Aber es darf kein Zweifel sein, daß unsere Automobilindustrie sich ihrer Pflicht gegenüber dem Führer, dem sie Unentgeltlich verbannt, durchaus bewußt ist, und daß sie unablässig bemüht sein muß und seine noch so großen Opfer scheuen darf, um die achteilige Aufgabe vollendet zu lösen.

Die Kämpfer der nationalsozialistischen Bewegung haben dem deutschen Volke für alle Zeiten ein Beispiel treuer Willensleistung gegeben. Die Männer der deutschen Automobilindustrie, Unternehmer und Arbeiter, geloben es Ihnen, mein Führer, diesem Beispiel folgend, das Wohl und Glück des deutschen Volkes allem anderen voranzustellen.

Reichsminister Dr. Goebbels

legte darauf in einer groß angelegten Ueberricht Zeugnis ab von der auf Befehl des Führers eingeleiteten Motorisierung Deutschlands. Dr. Goebbels führte aus:

Mein Führer! Eure Erzellungen! Meine Volksgenossen und Volksgenossinnen!

Das 20. Jahrhundert wird das Jahrhundert der Technik genannt. In unaufhaltsamer Siegeszucht hat sie in seinem ersten Drittel die gesamte Kulturmenschenheit erobert. Eine wahre Revolution hat damit nicht nur im wirtschaftlichen, sondern auch im politischen Leben der Völker stattgefunden. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß wenn eine Regierung mit der modernen Entwicklung Schritt halten will, sie auch hier bahnbrechend voranschreiten muß. Es ist das höchste Verdienst des Führers, schon in den ersten Jahren der Opposition der Partei gegen die November-Republik mit festem Blick kommende große Möglichkeiten erkannt und in seinen Maßnahmen miteinbezogen zu haben. Denn im Zeitalter der Technik werden die Völker nicht mehr durch ihre Aftenbündel, sondern durch Telefon, Fern- und Hochschreiber, durch Trabi und Funk, durch Flugzeuge und Kraftwagen regiert. Das sind die modernen Waffen der Volkshilfe.

Ohne den Rotor wäre der Sieg der nationalsozialistischen Bewegung kaum möglich gewesen. Der Führer hat in der Oppositionszeit selbst Dundertausende von Kilometern auf deutschen Landstraßen im Kraftwagen zurückgelegt. Dabei hatte er hinreichend Gelegenheit, den damaligen Zustand der deutschen Straßen kennenzulernen. Schon lange vor der Reichübernahme hat er die Pläne der Neugestaltung des deutschen Straßenwesens gefaßt und entworfen.

Bei der Parole „Motorisierung“ gingen Sie, mein Führer, von der Erkenntnis aus, daß in Deutschland, dem Geburtslande des Automobils, die Entwicklungsmöglichkeiten für die Kraftfahrt besonders günstig sind und ein neuer Aufschwung der Automobilindustrie sich für alle anderen Wirtschaftszweige günstig auswirken würde.

Dazu kam die Ueberlegung, daß Deutschland anderen Ländern gegenüber auf dem Gebiet der Kraftfahrt sehr zurückgeblieben war. Am 11. Februar 1933, also 12 Tage nach der Uebernahme der Macht, kündigten Sie, mein Führer, anlässlich der Automobil-Ausstellung 1933 ihr Motorisierungsprogramm an. Am 1. Mai 1933 gaben Sie das Programm des deutschen Straßenbaues bekannt.

Folgende Maßnahmen haben Sie, mein Führer, im Vollzug der allgemeinen Motorisierung zum Aufbau der deutschen Kraftfahrt getroffen:

Am 10. April 1933 ordneten Sie die Steuerfreiheit für fabrikmäßig hergestellte Personalfahrzeuge an.

Am 31. Mai 1933 schufen Sie die Steuer-Erleichterung für ältere Kraftfahrzeuge.

Am 1. Juni 1933 gaben Sie Steuerfreiheit für Erlaßbefähigungen an.

Sie ordneten die Abzugsfähigkeit des Kaufpreises neuer Last- und Lieferwagen, die als Erlaß für veraltete Modelle angeschafft wurden, von der Einkommensteuer an.

Sie schafften den Fahrlehrerzulassung ab.

Sie senkten die Gebühren bei Ausstellung von Kraftfahrzeugen.

Sie überließen den Kraftfahrtsport durch Bildung der Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt.

Sie unterhielten in großzügigster Weise die Rekonstruktion deutscher Kleinwagen.

Sie beteiligten den Konkurrenzkampf zwischen Eisenbahn und Kraftwagen dadurch, daß sie durch Beteiligung der Reichsbahn am Bau der Reichsautobahnen diese selbst in den Dienst der Motorisierung stellten.

Sie schufen das Gesetz über die Errichtung eines Untersuchungs-Reichsautobahnen.

Sie setzten einen Generalinspektor als Oberste Reichsbehörde für das Straßenwesen ein.

Welch ein unermeßlicher Segen von Erfolgen ist aus diesen weitsehenden Maßnahmen entsprungen!