Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift: Tageblatt Riesa
Fernruf 1237
Postfach Nr. 59

Diese Zeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Amtshauptmanns zu Großenhain behördlich bestimmte Blatt und enthält amtliche Bekanntmachungen des Finanzamtes Riesa und des Hauptzollamtes Meißen

Postscheckkonto: Dresden 1580
Girokasse: Riesa Nr. 59

№ 294 — Freitag, 17. Dezember 1937, abends — 90. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends ½6 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 Wochenkarte (6 aufeinanderfolgende Nr.) 55 Pfg., Einzelnummer 15 Pfg. Anzeigen für die Nummer des Ausgabetages sind bis 10 Uhr vormittags aufzugeben; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die gesetzte 46 mm breite mm-Zeile oder deren Raum 9 Rpf., die 90 mm breite, 3 gespaltene mm-Zeile im Textteil 25 Rpf. (Grundschrift: Petit 3 mm hoch). Ziffergebühr 27 Rpf., tabellarischer Satz 50% Aufschlag. Bei fernmündlicher Anzeigen-Bestellung oder fernmündlicher Abänderung eingesandter Anzeigentexte oder Probeabzüge schließt der Verlag die Inanspruchnahme aus Mängeln nicht drucktechnischer Art aus. Preisliste Nr. 4. Bei Konkurs oder Zwangsvergleich wird etwa schon bewilligter Nachlaß hinfällig. Erfüllungsort für Lieferung und Zahlung und Gerichtsstand ist Riesa. Höhere Gewalt, Betriebsstörungen usw. entbinden den Verlag von allen eingegangenen Verpflichtungen. Geschäftsstelle: Riesa, Goethestraße 58.

Der 2000. Kilometer Reichsautobahn freigegeben

Ein symbolisches Weihnachtsgeschenk an den Führer — Ein Festtag deutschen Schaffens an sechs verschiedenen Baustellen

)(Berlin. **„Es ist ein schönes Bewußtsein, an einem Werk mithelfen zu dürfen, das nicht den Interessen eines Einzelnen dient und nicht im Besitz des Einzelnen ist, sondern allen gehört und viele Jahrhunderte lang allen dienen wird."** Das waren die Worte, die der **Führer** am 21. März 1934 an der Baustelle Unterhaching beim ersten Spatenstich zur Reichsautobahn sprach.

Im Verlauf von 3½ Jahren sind nun dank der Einsatzbereitschaft der deutschen Arbeiter, Ingenieure und Straßenbauer in einer gewaltigen Arbeitsleistung, der auch das Ausland seine Bewunderung nicht versagen konnte, nicht weniger als 2000 Kilometer der Straßen des Führers fertiggestellt. Sie krönen diese vom Führer entworfene Idee, das Werk deutscher Hand- und Kopfarbeiter mit einer Leistung, die noch Jahrhunderte nach uns von der im Dritten Reich wiedererstandenen Nation künden und eingehen wird in die Geschichte als „Straßen des Führers".

Heute vormittag wurden **im Reich an sechs verschiedenen Stellen zugleich,** und zwar im **Ruhrgebiet, bei Kassel, Gera, Köln, Stuttgart** und **am Berliner Ring fertiggestellte Bauabschnitte der Reichsautobahn in einer Gesamtlänge von 218 Kilometern in Betrieb genommen.**

Den Mittelpunkt der feierlichen Eröffnung bildete ein

Festakt an der Auffahrt Erkner-Grünheide

an der Ostangne des Berliner Ringes, der hier den Anschluß an die Reichsautobahn von Berlin nach Frankfurt/Oder herstellt. **Durch Rundfunk wurde diese Feier an die übrigen fünf Baustellen im Reich übertragen.**

Die Fahnen des Reiches, die an hohen Masten der Platz umsäumten, hoben sich wirkungsvoll ab von den schneebedeckten Kiefernwäldern, dieser typisch märkischen Landschaft. Ehrenabordnungen aller Gliederungen der Bewegung waren aufmarschiert.

Während die **Belegschaft dieses Bauabschnittes** vollzählig vertreten war, hatten **zahlreiche Bauleitungen** aus dem Reich Arbeiterabordnungen geschickt, die nun selbst teilnehmen konnten an der feierlichen Weihe eines Werkes, das sie mit gestalten halfen und das mit der Vollendung des 2000. Kilometers ein symbolisches Weihnachtsgeschenk an den Führer darstellte. Unter den **zahlreichen Ehrengästen** bemerkte man Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller in Vertretung des Reichskriegsministers, den Kommandierenden General der Panzertruppen Lutz, Stabschef Lutze, Reichsarbeitsführer Hierl, Korpsführer Hühnlein, die Staatssekretäre Kleinmann und Königs, Ministerialdirektor Brandenburg, Obergruppenführer von Jagow, Generalarbeitsführer Dr. Decker, Gruppenführer Offermann vom NSKK., SS-Oberführer Schäfer, Gauleiter-Stellvertreter Wegener, Vizeadmiral Guse, den Direktor der Reichsautobahn Rudolphi, Polizeipräsident Graf Helldorf, Stadtrat Engel und Regierungspräsident Dr. Resardt (Frankfurt/Oder).

Zunächst begrüßte **Baudirektor Usinger** von der Obersten Bauleitung in Berlin die Gäste und sprach allen, die an der Vollendung dieses Bauabschnittes mitgewirkt haben, seinen Dank aus. Mit der Fertigstellung dieses Teiles des Berliner Ringes sei die Hauptstadt des Deutschen Reiches mit der zukünftigen Gauhauptstadt Frankfurt/Oder endgültig durch eine Reichsautobahn verbunden. Damit würde eine geschlossene Strecke von Berlin nach Frankfurt/Oder in einer Länge von 140 Kilometer dem Betrieb übergeben. Wenn dieser Abschnitt trotz Schnee und Eis so programmmäßig fertig geworden sei, so sei das in erster Linie dem Fleiß und dem unermüdlichen Schaffen der Arbeiter zu danken.

Nach dem **Vorspruch eines Arbeiters** dieser Baustelle nahm der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen **Dr. ing. Todt** das Wort, um die neuen Autobahnstrecken in Berlin und im Reich dem Verkehr zu übergeben. „Der deutsche Straßenbau bringt in dieser Stunde kurz vor Jahresschluß einen bedeutenden Abschnitt im Bauprogramm der Reichsautobahnen zum Abschluß", erklärte Dr. Todt. **„Der 2000. Kilometer wird dem Verkehr übergeben.** — Ein kurzes Wort, das eine gewaltige Arbeitsleistung in sich schließt. **2000 Kilometer fertige Strecke ist das Ergebnis unermüdlicher drei- bis vierjähriger Arbeit von rund 250 000 Volksgenossen,** die entweder direkt auf den Baustellen oder indirekt in den Fabriken durch die Straßen des Führers beschäftigt waren."

Vor der Uebergabe der neuen Strecke sprach

Dr. Todt

all denen seinen besonderen Dank aus, die an dieser gewaltigen Leistung mitgeholfen haben. Er richtete diesen Dank an alle beteiligten Arbeitskameraden, an Unternehmer und Behördenstellen, an Grundbesitzer und an die Ingenieur-Kameraden der Deutschen Reichsbahn.

„Eine große Gemeinschaftsleistung ist vollbracht", betonte er, **„ein Beweis für die Leistungsfähigkeit eines Volkes, das sich nicht mehr in unterschiedliche Interessen spaltet, sondern seine ganze Kraft für gemeinsame Aufgaben einsetzt. Nur bei selbstlosem opferbereitem Einsatz aller Beteiligten können derart große Werke entstehen."**

Während das Lied vom Guten Kameraden erklang und die Fahnen sich senkten gedachte Dr. Todt alle der Arbeitskameraden, die auf diesem Abschnitt als Opfer der Arbeit aus unseren Reihen in treuer Pflichterfüllung geschieden sind.

Dr. Todt erinnerte dann daran, daß vor einem Jahr in Breslau der 1000. Kilometer Reichsautobahn dem Verkehr übergeben wurden. Es sei keine leichte Aufgabe gewesen, im Laufe eines einzigen Jahres weitere 1000 Kilometer, also täglich mehr als drei Kilometer, fertigzustellen. Denn heute ständen nicht mehr die Arbeitslosen vor den Arbeitsämtern und warteten, daß eine Baustelle aufgemacht würde, und auch das Material stehe nicht mehr so üppig zur Verfügung wie in einer Zeit, in der kein Rad sich drehte. So hätten sich alle Beteiligten mit eisernem Willen und zäher Energie, oft auch rücksichtslos gegen sich selbst, dafür einsetzen müssen, daß das Ziel erreicht werden konnte. **„Der deutschen Bauindustrie, den deutschen Bauverwaltungen und nicht zuletzt dem deutschen Bauarbeiter gebührt zu gleichen Teilen die restlose Anerkennung für den Erfolg dieser Leistung, um die uns die ganze Welt beneidet."**

Unter Hinweis auf die Tatsache, daß an sechs Stellen im Reich, die durch Rundfunk miteinander verbunden sind, in diesem Augenblick Arbeitskameraden bereit stehen, insgesamt 218 Kilometer neue Reichsautobahnen dem Verkehr zu übergeben, hob Dr. Todt die kulturelle Bedeutung der Reichsautobahnen hervor. Es sei symbolisch, daß der 1000. und der 2000. Kilometer gerade im deutschen Ostraum feierlich dem Verkehr übergeben wurden.

Diese gewaltigen Straßen des Führers werden nicht nur dort errichtet, wo heute bereits stärkster Verkehr besteht. Diese Straßen entstehen im ganzen Reich und stehen vor allem im östlichen Teil Deutschlands bewußt in bisher verkehrsarme Gebiete vor, um dadurch die Voraussetzung für eine lebhaftere wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen.

Mit berechtigtem Stolz stellte Dr. Todt fest, daß mit den nun dem Verkehr übergebenen Strecken insgesamt über ¼ des ursprünglich vorgesehenen Netzes der Reichsautobahnen bereits fertiggestellt ist. **„Unser zähes Streben wird es sein, auch im nächsten Jahr mit 1000 weiteren Kilometern die gleiche Leistung zu vollbringen, die in diesem Jahr erreicht wurde."**

Dr. Todt schloß mit einem **Dank an den Führer,** einem Dank, der am besten durch hingebende Treue und unermüdliche Mitarbeit abzustatten sei.

Im Auftrage des Führers übernahm Dr. Todt dann den 2000. Kilometer der Straßen Adolf Hitlers vier Jahre nach dem ersten Spatenstich an diesem gewaltigen Werk und übergab die Strecke dem Verkehr.

Gauleiter Stürtz, der dann das Wort ergriff, wies daraufhin, es sei für den Gau Kurmark von ganz besonderer Bedeutung, daß die kommende Hauptstadt des Gaues, Frankfurt a. O. nunmehr die geschlossene und direkte Verbindung mit der Reichshauptstadt bekommen habe. Er sprach seinen Dank dafür aus, daß das Werk so ausgezeichnet gelungen sei.

„Gerade für uns", erklärte der Gauleiter, **„die wir die schöne Aufgabe haben, an der Ostgrenze des Reiches zu stehen, ist es eine besondere Freude, zu sehen, daß der deutsche Osten beim Bau der Reichsautobahnen nicht vernachlässigt wird. Das verpflichtet uns ganz besonders. So nehmen wir dieses Geschenk nicht nur voller Freude, sondern voller Verantwortung in Empfang. Wir wollen deshalb, weil der Tatsache sichtbar Ausdruck gegeben wird, daß Ostdeutschland und Ostmark nicht minderen Ansehens sind als irgend ein anderes Gebiet des Reiches, unseren Dank dadurch abstatten, daß wir mehr noch als bisher auf der Wacht stehen und unsere Pflicht tun"!**

In einem begeistert aufgenommenen Sieg-Heil auf Führer und Reich faßte Gauleiter Stürtz den **Dank an Adolf Hitler,** der das Signal zum Aufbruch der deutschen Nation gab, und das Gelöbnis treuer Mitarbeiter an seinem Werk zusammen.

Die Lieder der Nation beendeten die würdige Feierstunde. Dann erfolgte die erste Fahrt der Arbeiter in ihren bekränzten Wagen über die neue Strecke. Neben dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen nahmen als Vertreter der Reichsregierung **Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller** und als Hoheitsträger der Partei **Gauleiter Stürtz** die **Vorbeifahrt der Wagen** in der schönen, schneebedeckten märkischen Landschaft ab.

Eröffnung der Teilstrecke Meerane—Gera

Ansprachen der Gauleiter von Sachsen und Thüringen

(Von unserem an der Fahrt teilnehmenden Dresdner Vertreter)

ff. Mit der Eröffnung des letzten Streckenteils der Reichsautobahn von Dresden nach Jena ist im Gau Sachsen eine direkte Ost—West-Verbindung erreicht. Nunmehr kann man **von Dresden über Chemnitz—Meerane—Gera direkt nach Jena fahren. Das Tor nach dem Westen steht offen.** Das letzte Teilstück von Meerane nach Gera wurde anläßlich der Betriebsübergabe des 2000. Kilometers Reichsautobahn durch die **Gauleiter Martin Mutschmann** und **Fritz Sauckel** dem Verkehr geöffnet. Die **feierliche Kundgebung** fand in **Gera** im Gesellschaftshaus „Heinrichsbrücke" statt. Neben den Gauleitern und Reichsstatthaltern von Thüringen und Sachsen waren die Spitzen der Partei, des Staates und der Wehrmacht erschienen, die durch den Leiter der Obersten Bauleitung Halle, Baudirektor Rukwied, begrüßt wurden. Den **Werkspruch** sprach einer der **Arbeitskameraden des Bauabschnittes.** Anschließend wurde die **Rede des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt,** anläßlich der Eröffnung einer Teilstrecke bei Berlin-Erkner übertragen.

Gauleiter Sauckel dankte dem Führer für die neue Strecke der Reichsautobahn. **Die neue Strecke werde Thüringen nicht nur in den gewaltigen Verkehr bringen, sondern auch vielen Menschen erst die Schönheiten des Landes erschließen. Diese Bauwerke waren früher unmöglich unter den engherzigen Landesregierungen der Vergangenheit. Heute wird großgeplant, um allen deutschen Volksgenossen bessere Bedingungen für ihre Arbeit zu bieten. Diese Leistungen erfüllen uns mit Stolz, aber auch mit Dank für die Arbeiter, die oft unter schwierigsten Umständen diese Werke schufen. Die Arbeiter dürften maßlos stolz sein, sind doch diese Straßen für die gesamte Volksgemeinschaft und insbesondere für die schaffenden deutschen Menschen.**

Die Bauarbeiter dankten dem thüringischen Gauleiter herzlich für seine Worte.

Anschließend sprach **Reichsstatthalter Mutschmann,** der seiner Freude Ausdruck gab, daß die Verbindung zwischen Thüringen und Sachsen durch eine neue Autobahn enger wurde.

Oftmals waren bei den Arbeiten Schwierigkeiten zu überwinden, aber das große Ziel und der Wille halfen sie zu überbrücken. Jeder von den Arbeitern sieht in der neuen Straße sein Werk. Jeder geschaffene Kilometer bedeute für den Arbeiter Beschäftigung und Brot. Jeder, der da mithilft, tut ein Lebenswerk. Deshalb wollen wir den arbeitenden Menschen herzlich danken, denn sie sind Helfer der Volksgemeinschaft, der erst die Kameradschaft gewaltige Leistungen ermöglicht. Jeder Volksgenosse muß sich einsetzen und mithelfen. Der Einsatz und die Mitarbeit müssen von dem Willen jedes Einzelnen gelenkt werden.

Im Anschluß an diese feierliche Kundgebung **fuhren die Reichsstatthalter der beiden Länder durch das Spalier der Jugend Geras zur Anschlußstrecke der Reichsautobahn, wo der Gauleiter als erster das weiße Band durchfuhr.** Die thüringische Wagenkolonne fuhr weiter in Richtung Jena; die sächsische, an der Spitze der Wagen des Gauleiters Mutschmann, in Richtung Meerane. **Kurz vor Meerane fuhr die Wagenkolonne der Arbeiter am Reichsstatthalter vorbei,** der anschließend bei der **Kameradschaftsfeier** der Gefolgschaft in ihrem Kreise weilte.

2000 Reichsautobahnarbeiter als Gäste der Reichsregierung in Berlin

)(Berlin. Am Donnerstag nachmittag trafen in Berlin die **2000 am Bau der Straßen Adolf Hitlers beteiligten Volksgenossen** ein, die von der Reichsregierung aus Anlaß der Fertigstellung des 2000. Kilometers Reichsautobahn **für 2 Tage in die Reichshauptstadt geladen** sind.

Aus allen Gauen des Reiches kamen sie in 17 Einzelgruppen mit den fahrplanmäßigen D-Zügen auf den verschiedenen Berliner Fernbahnhöfen an. Hier wurden sie von Werkscharmännern der Deutschen Arbeitsfront, die die Betreuung der Kameraden während ihres Berliner Aufenthaltes durchführt, empfangen und sofort zu der ihnen zugeteilten Verpflegungsstätte geführt. Obwohl einzelne Gruppen Fahrzeiten von 10 und mehr Stunden hinter sich hatten, nahm die Großstadt, die für viele ein erstmaliges Erlebnis bedeutet, alle sofort in Bann. In glänzender Stimmung wurde das Abendessen eingenommen. Während die mit den Spätzügen Angekommenen nach dem Abendessen ihren Weg gleich in die Quartiere nahmen, benutzten die am Nachmittag eingetroffenen Arbeitskameraden die Zeit noch zu einem kleinen Bummel durch die Stadt.

Rundfahrt der 2000 Reichsautobahnarbeiter durch Berlin

In 67 Omnibussen startete heute Freitag vormittag vom Wilhelmplatz aus die als Gäste der Reichsregierung nach Berlin gekommenen 2000 Reichsautobahnarbeiter zu einer mehrstündigen Rundfahrt durch Berlin. Die stattliche Wagenkolonne erregte naturgemäß überall freudiges Aufsehen. Die Aufschrift an den Wagen „2000 Kilometer Reichsautobahnen" sagte jedem, was hier vor sich ging.

Die Autobahnarbeiter hatten gegen Mittag auch Gelegenheit, unter sachkundiger Führung ein **Rundgang durch die schneebedeckten Anlagen des Reichssportfeldes** zu machen. Der gewaltige Bau des Stadions, des Schwimmstadions des Maifeldes und der übrigen Sportstätten fand natürlich gerade bei dem Männern vom Bau ganz besonderes Interesse. Dann ging es zum **Mittagessen** in die **Deutschlandhalle.**