Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift: Tageblatt Riesa
Fernruf 1287
Postfach Nr. 52

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. 52

№ 183 — Montag, 8. August 1938, abends — 91. 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 8 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 56.

Ein großer Tag am Sachsenring

Zwei Deutsche und ein Engländer siegen in Rekordzeit vor 300 000 Volksgenossen

(Von unserem nach dem Sachsenring entsandten Hd-Schriftleiter)

Deutschlands Motorradsport hatte gestern seinen Höhepunkt im Sportjahr 1938 zu verzeichnen. Viele stolze Erfolge wurden bereits im Verlaufe dieses Jahres erzielt und beim großen Preis von Europa auf der Sachsenringstrecke bei Hohenstein-Ernstthal konnten Kluge Auto Union/DKW. und Meier BMW. für Deutschland sichere Siege herausfahren, während in der mittleren Klasse White auf Norton den ersten Platz besetzte. Der Auto Union/DKW.-Fahrer Winkler kam auf dem Ehrenplatz ein.

Es war recht zeitig, als in Riesa sich Männlein und Weiblein „auf die Socken" machten, um mit dem Sonderzug, dem Kraftwagen, Motorrad oder Fahrrad Hohenstein zu erreichen, um Zeuge der Kämpfe um den „Großen Preis von Europa" zu werden.

Seit Wochen schon hatte man eifrig die Zeitung studiert, hatte sich mit all den Streckenverbesserungen vertraut gemacht, hatte die Berichte der übrigen europäischen Rennen verfolgt und sich so ein Bild über die Aussichten der Teilnehmer gemacht. Daß dabei die deutschen Fahrer nicht schlecht wegkamen, nun, das war wohl nicht verwunderlich.

Bereits früh um vier Uhr bezogen die NSKK.- und die Rotkreuzmänner auf den Anfahrtstraßen ihre Posten. Der Verkehr wurde von Minute zu Minute stärker und erreichte dann zwischen 6 und 7 Uhr Ausmaße, wie man sie bei früheren Rennen auf dem Hohensteiner „Sachsenring" niemals gekannt hatte.

Mit allen nur überhaupt erdenklichen Fahrzeugen begaben sich die Sportfreunde von nah und fern nach dem klassischen Ring. Dort hatte einer sein Dreirad aus dem Stall gezogen, dort fuhren wieder andere mit dem Motorrad, und der Verkehr auf dem Bahnhof in Hohenstein-Ernstthal, wo ein Sonderzug nach dem anderen einlief, erreichte jedenfalls in den Morgenstunden eine Stärke, die wohl im ganzen Jahre nicht wieder zu verzeichnen sein dürfte.

Um den Ring waren in den letzten Tagen Erfrischungszelte der verschiedensten Art aufgestellt worden, so daß bei der großen Hitze jeder die Abkühlung bekommen konnte, die unbedingt erforderlich war.

Stuhlverkäufer, Sonnenbrillenverkäufer und Männer, die Programms an den „Mann bringen wollten", das war so das erste, was man dann sah, wenn man sich der Rennstrecke näherte.

Die Autobahn Chemnitz—Jena war für 6 Kilometer in der einen Fahrtrichtung gesperrt, so daß die Autobahn als natürliche Zuschauertribüne und als Parkplatz benützt werden konnte. Diese Parkplätze erfreuten sich eines außerordentlich regen Zuspruchs, und es war sehr nett, wenn man beobachten konnte, wie der eine oder der andere sein Fahrzeug vor den sengenden Sonnenstrahlen schützen wollte. Einer hatte eine Decke mitgebracht, ein anderer legte auf den Motorradkühler Grasbüschel usw. Es wurde jedenfalls von sehr vielen alles getan, um durch die große Hitze Schäden zu vermeiden.

Die Uhr kletterte inzwischen immer weiter, und gegen ½8 Uhr marschierte ein Sturm des NSKK. unter Vorantritt des MZ. der Motorgruppe Sachsen zur Flaggenparade auf.

Korpsführer **Hühnlein** — der dem Rennen von Anfang bis Ende beiwohnte — begrüßte die Besucher der Sachsenringstrecke. An zwei Fronten kämpften, so führte er weiter aus, an diesem Sonntag die Motorsportler: unter der heißen Sonne Italiens und hier auf dem Sachsenring. Wenn die Maschinen von Moto Guzzi an den Start gehen würden, so könnte man wohl mit Recht behaupten, daß alle Spitzenfahrer Europas am Start zu finden seien. Der Korpsführer des deutschen Kraftfahrsportes gedachte bei dieser Gelegenheit des immer noch krank darniederliegenden Gauleiters Mutschmann, durch dessen Initiative in Verbindung mit der Motorgruppe Sachsen dieser schnelle Kurs weiter ausgebaut und verbessert worden sei. Die Rennstrecke sei dadurch mit in die internationalen Rennstrecken eingereiht worden, und der Korpsführer schloß seine Ansprache mit dem Wunsche, daß die Rennen sportlich fair und ohne nennenswerte Unfälle durchgeführt werden möchten.

An den erkrankten Reichsstatthalter Gauleiter Mutschmann, der sich z. Zt. im Heinrich-Braun-Krankenhaus in Zwickau befindet, sandte Korpsführer Hühnlein nachstehendes Telegramm:

„Dem tatkräftigen Förderer der Motorisierung vom Sachsenring, auf dem 300 000 kraftfahrsportbegeisterte Zuschauer den spannenden Verlauf des Großen Preises von Europa verfolgen, beste Wünsche für baldige Wiedergenesung.

In alter treuer Kampfverbundenheit

Ihr Adolf Hühnlein."

Als Gäste des Führers des deutschen Kraftfahrsports, Korpsführer Hühnlein, wohnten dem Rennen bei:

Als Vertreter des Reichsstatthalters in Sachsen Innenminister **Fritsch**, der sächsische Arbeitsminister **Lenk**, der Kommandeur des IV. Armeekorps General von **Schwedler**, der Kreishauptmann von Dresden, SA.-Obergruppenführer **Schepmann**, Generalarbeitsführer von **Alten**, Polizeipräsident von Chemnitz **Weidemann**, Professor **Hammitzsch** und Frau (Schwester des Führers). Weiter waren anwesend: der Führer der Motorobergruppe Ost, NSKK.-Gruppenführer **Offermann**, der Inspekteur für technische Ausbildung und Geräte, NSKK.-Obergruppenführer **Kraus**, der Präsident des DDAC., NSKK.-Oberführer Freiherr **von Egloffstein**, der Vorsitzende der deutschen Motorradindustrie, NSKK.-Standartenführer **von Falkenhayn**, sowie zahlreiche Vertreter von Partei, Staat, Wehrmacht und Industrie.

Der Sieger G. Meier in der 500 ccm-Klasse

Der Verlauf der einzelnen Rennen / Ein deutscher Sieg bei den Kleinen

Die Uhr näherte sich dann mit Riesenschritten 9 Uhr. Die Fahrer nahmen ihre Maschinen, die sich seit Sonnabend nachmittag unter Aufsicht der FICM. befanden, in Empfang und rollten nach dem Startplatz. Während in den Jahren vorher die Maschinen über einen Kilometer vom Startplatz entfernt untergebracht waren, so hatten sie dieses Jahr in einem besonders dafür errichteten Zelt ein Unterkommen gefunden. Dadurch vermied man viele unnötige Wege usw., was von den Offiziellen und den Fahrern außerordentlich begrüßt wurde.

Mit den üblichen Startvorbereitungen war man eigentlich sehr schnell ins Reine gekommen. Nach den Trainingsergebnissen wurde die Reihenfolge der Fahrer festgestellt, dann ertönte das altbekannte Kommando „Helfer zurücktreten", das Lichtsignal leuchtete auf und auf einen Kanonenschuß setzte sich dann das Feld in Bewegung, um über 35 Runden = 301 Kilometer um die Siegespalme zu kämpfen. Leider fehlten die Benelli, die nicht am Start erschienen, und auch die italienischen Moto Guzzi, die im Vorjahre außerordentlich gut gefallen konnten, waren dieses Jahr nicht von der Partie. Sonst war aber alles vertreten. Auto Union/DKW. war mit seinen Fabrik- und den zahlreichen Privatfahrern „unter sich". Zum ersten Male startete als Fabrikfahrer der Engländer Thomas. Er kam zunächst nicht gut vom Start weg, kämpfte sich aber dann in fabelhafter Weise vom 18. Platz trotz mehrfachen Haltens am Ersatzteillager bis auf den 3. Platz vor. Dann machte aber ein Kupplungsschaden alle Hoffnungen zunichte. **Kluge** und **Petruschke** zogen einem Uhrwerk gleich ihre Runden vor dem Felde. Einmal führte Kluge und dann kam Petruschke an die Spitze. Hätte Petruschke zur richtigen Zeit getankt, dann wären vielleicht die Sekunden, die er für sein nutzloses Bremsen und dann Wiederanfahren in der 21. Runde verlor, u. U. entscheidend gewesen. So gewann Kluge in neuer Rekordzeit.

Die beiden Spitzenreiter überrunden das Feld mehrere Male, und um den ersten Platz der Privatfahrer entspinnt sich, während vorn alles gelaufen ist, ein spannender Kampf zwischen **Lottes** und **Kohfink**, den Lottes knapp vor dem von so vielen Bahnrennen bekannten Kohfink für sich entscheiden kann.

Unter den Ausgeschiedenen des Rennens befand sich auch der Belgier **Dickwell** als Privatfahrer mit einer

Fahrer J. H. White, England auf Norton in der Kurve, der als Sieger aus der 350 ccm-Klasse hervorging.

Start der 350 ccm Klasse — vorn links White

(Casper, Dresden (4 — M.)

Der KdF.-Wagen gesteuert von Korpsführer Hühnlein, dahinter der Sieger Kluge, der 2. Petruschke