Riesaer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift: Tageblatt Riesa, Fernruf 1237, 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 1530, Girokasse: Riesa Nr. 52

№ 209 — Mittwoch, 7. September 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 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 59.

Die große Kulturtagung in Nürnberg

Nationalpreis für Dr. Todt, Dr. Porsche, Prof. Messerschmitt, Prof. Heinkel

ff Nürnberg. Unter den großen Ereignissen des Reichsparteitages kommt von jeher der Kulturtagung aus der Zusammenfassung aller in der Bewegung und im Deutschen Volke lebendigen schöpferischen Kräfte besondere Bedeutung zu. Wie auf allen Parteitagen nahm auch diesmal der Führer selbst zu den kulturellen Problemen Stellung, die nach nationalsozialistischer Anschauung untrennbar mit den Lebensfragen der Nation verflochten sind. So sah der Abend des Dienstag im Opernhaus nicht nur die gesamte Führerschaft der Bewegung, sondern auch alle leitenden Männer des Reiches und die Vertreter der Kunstbehörden, die als Ehrengäste der Partei in Nürnberg weilenden Dichter, Schriftsteller und Komponisten und bildenden Künstler und die geistige Auslese aller Wissenschaft und Forschung des ganzen Deutschen Reiches vereint.

Mit ihnen wohnten die Chefs der ausländischen Missionen und die Ehrengäste des Führers der Kulturtagung bei, die zu einer **machtvollen Kundgebung des neuen deutschen Kulturwillens** wurde.

Vor dem Opernhaus bietet sich das nun schon gewohnte Bild: Tausende und Abertausende harren in freudiger Erwartung des Führers, während in den Wandelgängen sich das Bunt der Uniformen mit dem der Talare der Rektoren und Dekane der deutschen Hochschulen, den Uniformen der Admiralität, den festlichen Gewändern der Frauen und den frohen Farben deutscher Volkstrachten, vornehmlich aus der deutschen Ostmark, mischt.

Kurz vor 20 Uhr betritt der Führer, begleitet von Rudolf Heß und Alfred Rosenberg, von den Teilnehmern der Kundgebung mit erhobener Rechten gegrüßt, den festlichen Raum und nimmt mit ihnen in der Mitte der ersten Reihe Platz.

Die Wiedervereinigung der deutschen Ostmark mit dem Reich kommt dann hier bei der Kulturtagung symbolhaft dadurch zum Ausdruck, daß die herrliche 7. Sinfonie Anton Bruckners, des großen Tondichters dieses uralten Bollwerkes deutscher Kultur, die Veranstaltung eröffnete. Die Wiedergabe durch das Berliner Philharmonische Orchester unter der Stabführung des Generalmusikdirektors Prof. Weißbach schloß alle Schönheiten dieses meistgespielten Werkes des großen Tondichters in sich.

Nachdem der Beifall verebbt ist, nimmt der Beauftragte des Führers für die Ueberwachung der gesamten geistigen und weltanschaulichen Erziehung der NSDAP., **Alfred Rosenberg**, das Wort zu einer Rede, in der er den

„Kampf der nationalsozialistischen Revolution in ihrer Ganzheit"

behandelte. (Den Wortlaut der Rede veröffentlichen wir an andrer Stelle.)

Dr. Goebbels verkündet Nationalpreisträger

Nachdem Reichsleiter Rosenberg seine immer wieder von Beifall begleiteten Ausführungen abgeschlossen hat, nimmt Reichsminister Dr. Joseph Goebbels das Wort zur **Verkündung der Träger des Nationalpreises.**

Dr. Goebbels erklärte: „Mein Führer! Meine Volksgenossen und Volksgenossinnen! Der Führer verleiht den deutschen Nationalpreis 1938, den er am 30. Januar 1937 gestiftet hat, an folgende hochverdiente Deutsche:

1) an den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dipl.-Ing. Dr. Fritz Todt,

2) an den Konstrukteur Dr. Ferdinand Porsche,

3) zu je einer Hälfte des Preises in Höhe von 50 000 RM. an die beiden Flugzeugbauer Prof. Willy Messerschmitt und Prof. Ernst Heinkel.

Damit werden in diesem Jahre in der Hauptsache verdiente Konstrukteure ausgezeichnet. Es wird damit auch dem eigentlichen Gehalt unseres Jahrhunderts besonders plastischer Ausdruck verliehen, denn dieses Jahrhundert ist ein Jahrhundert der Technik, und gerade auf dem Gebiet der Technik sind wir durch die Arbeit genialer Männer in den letzten Jahren bahnbrechend der ganzen Welt vorangeschritten.

Den Leistungen seiner Techniker und Ingenieure verdankt das deutsche Volk mit den großartigen Aufstieg, den die Machtergreifung im Reiche eingeleitet hat. **Es ist deshalb eine Ehrenpflicht der Nation, diese von der ganzen Welt bewunderten Großtaten deutscher Technik selbst zu würdigen und ihnen die verdiente Anerkennung zuteil werden zu lassen.**

Die auf diesen Gebieten vollbrachten Leistungen lassen sich nicht erschöpfend vom Standpunkt einer übernationalen Wertung aus ermessen. Sie haben unmittelbar vom Nationalsozialismus ihre Impulse empfangen und sind deshalb so stark national bedingt, daß sie besonders nach ihrer Bedeutung für die Nation gemessen werden müssen. Diese Leistungen sind in ihren Auswirkungen auch nicht beschränkt geblieben auf ein bestimmtes Lebensgebiet der Nation, vor allem nicht auf das der Technik selbst. Sie sind heute Gemeingut des ganzen deutschen Volkes.

Es entspricht der Bedeutung des Nationalpreises, daß der Führer in diesem Jahr die Wahl unter besonders verdienten Pionieren des deutschen Aufbaues und der ungeahnten technischen Entwicklung in Deutschland getroffen hat.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen **Dipl.-Ing. Dr. Fritz Todt** wurde im Jahre 1891 in Pforzheim geboren. Schon als Student widmete er sich in besonderem Maße der Konstruktion der Landstraßen und promovierte auch über dieses Thema. Was aber viel wichtiger in seiner Laufbahn erscheint, ist die Tatsache, daß er von 1920 ab als Bauführer und Bauleiter verschiedener Großbauunternehmungen tätig war, daß er hier von der Pike auf als Arbeiter diente, sich aus eigenem Fleiß und Kraft eigener Berufung schon eine bedeutende Stellung im deutschen Straßenbauwesen errang, bis ihm der Führer 1933 **das** verantwortungsvolle Amt des Generalinspektors für **das** deutsche Straßenwesen übertrug.

Seine Leistungen auf diesem Gebiet sind vorbildlich und von der ganzen Welt bewundert. Der Name Todt ist heute schon ein Begriff für den Straßenbau in allen Ländern. Mit seiner Berufung durch den Führer wurde zum ersten Male in der deutschen Geschichte der gesamte Straßenbau einem einheitlichen Willen unterstellt, wie es die großzügige Entwicklung des Verkehrs erfordert.

Der Neubau der Reichsautobahnen, der Ausbau der Reichsstraßen, die in mehr als 40 000 km Länge seit 1934 in der unmittelbaren Obhut des Reiches stehen, die Verbesserungen des Verkehrsnetzes, der Landstraßen I. und II. Ordnung, alles das sind markante Leistungen aus dem Arbeitsgebiet Dr. Todts. Seine große geschichtliche Tat aber ist die Durchführung des ihm vom Führer erteilten Auftrages, ein geschlossenes Netz von Autobahnen zu erstellen, dessen Länge ursprünglich auf 7000 km veranschlagt und nach dem Befehl des Führers später auf 12 000 km ausgedehnt wurde. Heute sind bereits annähernd 3000 km Reichsautobahnen dem Verkehr übergeben. Der weitere Ausbau geht programmäßig in Jahresetappen von je 1000 km vonstatten. Bei Beginn der gestellten Aufgabe mußte sie selbst dem Fachmann riesengroß und kaum zu bewältigend erscheinen. Die nächsten Jahre haben dann dem genialen Gestaltungswillen des Generalinspektors Todt Entwicklungsmöglichkeiten gegeben. Die sich der Durchführung dieser großen Aufgabe entgegentürmenden Schwierigkeiten hat er mit einer bewundernswerten Energie überwunden.

Das technische Problem wurde meisterhaft überwunden. Am bemerkenswertesten aber ist die Tatsache, daß es Dr. Todt gelungen ist, neben dem technischen Problem auch das ästhetische beim Bau der Reichsautobahnen in geradezu genialer Weise zu lösen. Er paßte sein Werk der Mannigfaltigkeit der deutschen Landschaft auf das glücklichste an. Besonders auch die Brücken der Autobahnen sind heute Meisterwerke an Weite, Größe und ästhetischer Schönheit.

Als wahrer Nationalsozialist widmete sich Dr. Todt zu gleicher Zeit der Verbesserung der Arbeitsbedingungen seiner Belegschaften. In Gemeinschaft mit der Organisation der Deutschen Arbeitsfront hat er trotz aller äußeren Schwierigkeiten ein wahres Treueverhältnis zwischen dem Unternehmen und seiner Gefolgschaft hergestellt. Groß sind noch die weiteren Aufgaben, die Dr. Todt in Angriff genommen hat. Insbesondere die 700 Meter weit gespannte Hochbrücke über die Unterelbe bei Hamburg und vor allem die mit dem Anschluß Oesterreichs verbundenen Spezialarbeiten. Die bisherigen Leistungen Dr. Todts aber stellen für den Ingenieur und kühnen Planer das Meisterwerk seines Lebens dar. Er hat aus dem Straßenbau eine Kunst gemacht. Der Führer krönt dieses geniale Wirken durch die Verleihung des Nationalpreises 1938.

Dr. Ferdinand Porsche wurde 1875 in Maffersdorf in Deutsch-Böhmen geboren. Mit 18 Jahren kam er nach Wien, wo er in einem großen Elektrizitätswerk bereits mit 22 Jahren Leiter eines Prüfungslaboratoriums wurde. Seinen großen Erfolg errang er mit seinem „Lohner-Porsche-Elektro-Wagen" auf der Pariser Weltausstellung 1900. Der Konstrukteur wurde dann selbst Rennfahrer. Bereits im Jahre 1910 erreichte er mit seinem vierzigen Rennwagen eine Geschwindigkeit von 140 Klm. in der Stunde.

Nach dem Kriege wechselte Porsche zur Leitung des Daimler-Stammwerkes in Untertürkheim über. Er ist dann der Konstrukteur der ersten Mercedes-Kompressor-Wagen und damit der eigentliche Begründer der deutschen Autorennerfolge. 1928 folgte er einem Rufe der Waffenfabrik Steyr, bis er schließlich in Stuttgart ein eigenes Konstruktionsbüro eröffnete, in dem er seine Pläne für einen deutschen Rennwagen fertigte. 1933 baute die Auto-Union den neuen Porsche-Rennwagen, der 1934 drei Weltrekorde errang.

Auf Grund der Erfahrungen, die Porsche als Arbeiter und Konstrukteur von der Pike auf gesammelt hatte, war er geradezu dazu berufen, den Auftrag des Führers auf Konstruktion des neuen Volkswagens zu erfüllen. Die ersten 30 Wagen haben die härtesten Prüfungen unter allen möglichen Beanspruchungen bestanden. Bis in die kleinsten Einzelteile ist der Wagen so vollendet konstruiert, daß er den Anforderungen, die an einen deutschen Volkswagen billigerweise gestellt werden dürfen, voll erfüllt.

Er kostet 900 RM., hat 24 PS. und nur 6—7 Liter Brennstoffverbrauch. Die Volkswagenfabrik ist im Bau. Das Sparsystem der Deutschen Arbeitsfront hat begonnen. Die Aufgabe des Konstrukteurs kann als erfüllt angesehen werden.

Ein wahres deutsches Erfinder- und Konstrukteurleben steht in Dr. Porsche vor uns. Er hat mit genialer Begabung und unermüdlicher Energie auf einem technischen Gebiet Bahnbrechendes und Bewundernswertes geleistet.

In einigen Jahren wird sein Volkswagen das Glück von Hunderttausenden darstellen. Der Name Porsche geht damit in die Geschichte der Technik unseres Volkes über. Der Führer ehrt seinen Träger dadurch, daß er ihm den Nationalpreis 1938 verleiht.

Der dritte Preis wurde je zur Hälfte den beiden um die Entwicklung des modernen Flugzeugbaues verdientesten Männern zuerkannt,

Prof. Willy Messerschmitt und Prof. Ernst Heinkel

Auf dem Gebiet des Flugzeugbaues hat Deutschland gerade in den letzten Jahren Bewundernswertes geleistet. Ich kann nicht all die berühmten Namen aufzählen, die den Siegeszug der deutschen Flugzeugbautechnik charakterisieren. Unter ihnen ragen die von Willy Messerschmitt und Ernst Heinkel als bahnbrechend und richtunggebend leuchtend hervor.

Prof. **Willy Messerschmitt** ist heute Betriebsführer und Chefkonstrukteur der Bayrischen Flugzeugwerke A.-G. in Augsburg. Er wurde 1898 in Frankfurt Main geboren und gründete im Jahre 1923 die Firma Messerschmitt-Flugzeugbau, die den Bau von leichten Motorflugzeugen aufnahm. 1927 vereinigte er sich mit den Bayrischen Flugzeugwerken in Augsburg, in deren Vorstand Messerschmitt 1928 eintrat. 1930 übernahm er einen Lehrauftrag für den Luftfahrzeugbau an der Technischen Hochschule in München.

Der deutsche Flugzeugbau verdankt Willy Messerschmitt geniale und bahnbrechende Ideen. Seine Flugzeuge sind Ergebnisse seiner eigensten Geistesleistungen.

Er entwickelte seine Sportflugzeuge aus seinen Segelflugkonstruktionen und machte damit als Erster die Erfahrungen des Segelfluges für den Motorflugzeugbau nutzbar.

Hiermit erzielte er Maschinen von ganz außergewöhnlicher Leistung. Seine für nationale und internationale Sportflugzeugwettbewerbe konstruierten Flugzeuge wirkten vielfach richtunggebend. Auch im Verkehrsflugzeugbau ging er völlig neue Wege.

Nach der Machtergreifung widmete sich Messerschmitt vorwiegend der Konstruktion von Flugzeugen für militärische Zwecke. Der von ihm gebaute „Jäger" brachte den Geschwindigkeitweltrekord an Deutschland.

Fortsetzung nächste Seite.

Chefkonstrukteur Dr. Porsche — Generalinspekteur Dr.-Ing. Fritz Todt — Prof. Dr. Ernst Heinkel — Prof. Willy Messerschmitt

(Weltbild-Wagenberg-M.)