

Rieser Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Verantwortlicher
Herausgeber
Herrn
Rieser
Postfach Nr. 53

Diese Zeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Amtshauptmanns
an Großenhain befristete Blatt und enthält amtliche Bekanntmachungen des Finanzamtes Rieser
und des Hauptpostamtes Meißen

Verlagsort
Rieser
Postfach Nr. 53

Nr. 292

Donnerstag, 15. Dezember 1938, abends

91. 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 RM. 2.14 einschl. Postgebühr (ohne Zustellgebühr), bei Abholung in der Geschäftsstelle Wochenrate (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 46 mm breite mm-Zeile oder deren Raum 9 Pfg., die 90 mm breite, 3 gespaltene mm-Zeile im Textteil 25 Pfg. (Grundgröße: Petit 3 mm hoch). Biffergebühr 27 Pfg., tabellarischer Satz 50%, Aufschlag. Bei fernmündlicher Anzeigen-Bestellung oder fernmündlicher Abänderung eingesandter Anzeigentexte oder fernmündlicher Abänderung der Anzeigentexte und Fernmündlicher Abänderung der Anzeigentexte wird etwa schon bewilligter Nachlass hinfällig. Erfüllungsort für Lieferung und Haftung und Gerichtsstand ist Rieser. Höhere Gewalt, Betriebsstörungen usw. entbinden den Verlag von allen eingegangenen Verpflichtungen. Geschäftsstelle: Rieser, Goethestraße 53.

3000 Kilometer Reichsautobahn in Betrieb

Eine große Stunde in der Geschichte des Führers

Durchgehende Verbindung Ostsee—Alpen und Ostgrenze—Ruhgebiet Große Errichtung der Weltbestleistungen wurde das Bauziel 1938 erreicht

11 Berlin. Mit einem feierlichen Akt übergaben am Donnerstag vormittag der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Ing. Todt, und der Gauleiter der Kurmark, Störz, das Werkstück der Südtangente des Berliner Ringes und eine Anschlussstrecke der Autobahn Berlin—Dresden dem Verkehr. Zur gleichen Zeit werden weitere vier Teilstrecken frei, insgesamt 184 Kilometer Autobahn. Damit ist das Bauziel des Jahres 1938 erreicht. 3002 Kilometer Autobahn stehen dem deutschen Kraftverkehr zur Verfügung.

Gewaltig ist geleistet worden, seit der Führer am 28. September 1933 mit dem ersten Spatenstich das Werk der Autobahnen eröffnete, um dem deutschen Volke die Straßen der Zukunft zu geben. Die 3002 Kilometer, die jetzt frei sind, entsprechen einer Entfernung vom Nordkap bis Genoa; 1400 Kilometer sind zur Zeit noch im Bau und 2815 Kilometer sind zum Bau freigegeben. Eingeschlossen in dieses Verkehrsnetz sind bereits die im Jahre 1938 zum Reich heimgeführten deutschen Gebiete, die Ostmark und das Sudetenland.

Das Bauziel dieses Jahres wurde planmäßig erreicht, obwohl dem Generalinspektor Dr. Todt und der gesamten deutschen Bauwirtschaft durch die Errichtung der Weltbestleistungen, die zur Vervollständigung ungeheurer Kraftanstrengung erforderten, eine neue ungewöhnlich große Aufgabe gestellt war. Die Bauleistung für die Reichsautobahnen übersteigt mit 290 Millionen Kubikmeter Erd- und Steinbewegung bereits beträchtlich die bisher größte derartige Leistung auf der ganzen Welt, nämlich den Bau des Panamakanals, bei dem 220 Millionen Kubikmeter Erd- und Steinbewegung erforderlich waren. Der Verbrauch an Beton beträgt 520.000 Tonnen, der Verbrauch an Beton 15,5 Millionen Kubikmeter und der an Zement 5,8 Millionen Tonnen. Die Fahrbahndecken mit 53 Millionen Quadratmeter würden einem Zementblock von einem Quadratmeter Grundfläche und 13 Meter Höhe entsprechen. 5700 Brücken sind fertig oder im Bau, die zusammen gerechnet eine Gesamtlänge von rund 114 Kilometern haben. Darunter befinden sich 215 mit einer durchschnittlichen Länge von 170 Meter. Etwa 120.000 Arbeiter sind im Durchschnitt an den Baustellen der Autobahnen

beschäftigt und in den Wintermonaten nochmals 180.000. Sie haben von 1933 bis zum 1. Dezember 1938 rund 120 Millionen Tagewerke vollbracht.

Diese wenigen Zahlen verkörpern eine gigantische Leistung, wie sie nur mit der Geschlossenheit eines durch den Willen des Führers geeinten Volkes erreicht werden konnte. Deutschland hat sich damit an die Spitze aller Staaten gestellt und der Entwicklung des Kraftverkehrs ungeahnte Zukunftsmöglichkeiten gegeben.

Schon in diesem Jahre wurde ein Stundenverkehr von 2650 Fahrzeugen auf der Autobahn beobachtet. Jetzt, nach Inbetriebnahme von über 3000 Kilometern ist eine weitere Steigerung voranzutreiben. Eine geschlossene Verbindung von der Ostsee bis zu den Alpen ist geschaffen und die durchgehende Strecke von der Ostgrenze zum Rhein liegt nahe vor der Vollendung. Vor der Vollendung der Südtangente des Berliner Ringes wird nämlich die 141 Kilometer lange Strecke Stettin—Berlin mit der Strecke Berlin—Leipzig—Rürnberg—München (523 Kilometer) verbunden, und von München aus führt wieder die Strecke nach Salzburg mit 122 Kilometer offen. In der Ost-West-Richtung kann der Kraftfahrer sein Vaterland durchfahren von Frankfurt a. d. Oder bis Berlin (53 Kilometer) und in gerader Fahrt 238 Kilometer weiter über Magdeburg und Hannover bis Bad Nenndorf an der Pforte des Norddeutschen Tieflandes. Hier ist nur noch das kleine Stück bis Herford bei Bielefeld im Bau. Nach seiner Fertigstellung wird in geradem Zuge Offen-Quisburg erreicht, wo die Autobahn nach Süden abbiegt. Die Strecke Köln—Frankfurt/W. ist ebenfalls bis Ittenbach östlich des Siebengebirges frei. Das sind von Herford aus weitere 269 Kilometer.

Nicht unerwähnt bleiben dürfen aber auch die anderen großen durchgehenden Strecken, die im Laufe dieses Jahres frei geworden sind: Göttingen—Kassel—Herford—Frankfurt/W. — Mannheim — Heidelberg — Karlsruhe — Pforzheim mit 889 Kilometer und — abbiegend nach Südost — Pforzheim — Stuttgart — Ulm — München mit 230 Kilometer. Ein Werk insgesamt, das des wiedererstandenen Deutschen Reiches würdig ist und das die Größe unserer Zeit in alle Zukunft trägt: Die Straßen des Führers!

Die Feierstunde an der Berliner Südtangente

Der Festakt

Der Schauplatz des heutigen Festaktes, die Anschlussstrecke Dallstedt—Kangsdorf an der Südtangente des Berliner Ringes, bietet ein feierliches Bild. Auf den hohen Böschungen wehen im schneidend kalten Morgenwind von hohen Masten die Fahnen des Reiches. Girlanden schmücken die Ehrentribünen, vor denen unten auf dem Mittelstreifen der Bahn eine Ehrenabordnung des NSKK, in Sturzweilen angeordnet ist. Dahinter haben die Reichsautobahnarbeiter Aufstellung genommen. Rings im Gelände sind Tonfilmwagen aufgestellt. Auch eine große Zahl von Pressevertretern ist versammelt, um diese historische Stunde festzuhalten.

Kurz vor 10 Uhr ist bereits eine große Anzahl von Ehrengästen des Staates und der Bewegung erschienen. Man sieht u. a. die SA-Obergruppenführer von Jagow, Prinz August Wilhelm und Herzog, die Generalarbeitsführer Dr. Deder und Freiherr Köffelholz von Goldberg, Reichsleiter Argmann und Stadtpräsident Dr. Pippert. Die Wehrmacht ist u. a. vertreten durch General der Artillerie Beder, Generalleutnant Bod von Wülffingen und General der Panzertruppen Guberian.

Punkt 10 Uhr trifft Generalinspektor Dr. Todt mit Gauleiter Störz ein und schreitet die Front der NSKK-Formationen ab.

Dann meldet Baudirektor Usinger von der Obersten Bauleitung Reichsautobahnen dem Generalinspektor die im Bereich der Obersten Bauleitung Berlin nunmehr neu fertiggestellten Strecken. Er würdigt zugleich das unbeachtete aller Schwierigkeiten vollendete Werk des 3000 Kilometer, dessen Fertigstellung eisernem Fleiß und härtester Einsatzbereitschaft zu verdanken ist. Er dankt nicht nur den Autobahnern selbst, sondern auch seinen engeren Gefolgschaftsmitgliedern in der Obersten Bauleitung Berlin und den zahlreichen Unternehmungen mit ihren Betriebsführern und Gefolgschaften. Auch der Frauen gedenkt er, die lange ihren Mann entsehnen mußten und damit indirekt das große Werk unterstützt haben.

Anschließend spricht namens der Autobahner der Arbeiter Heimler aus Ronneburg in Thüringen. „Nachdem der größte Teil von uns“, so sagte er, „einige Jahre an den Autobahnen bei Wind und Wetter, Tag und Nacht mitgearbeitet hat, von der Planung bis zur fertigen Decke, ist es uns eine heilige Pflicht, in dieser historischen Stunde anlässlich der Einweihung des 3000 Kilometer zu versichern, daß wir auch weiterhin unsere ganze Arbeitskraft einbringen werden, um dieses große Werk des Führers zu vollenden. Wir danken in dieser Stunde auch den Arbeitskameraden aus der Ostmark und dem Sudetenland für ihren

vollen Einsatz für das Großdeutsche Reich. Der Führer gibt uns allen ein Beispiel, wie man das Schwierigste bewingt. Ihm sind wir zum größten Dank verpflichtet, denn er erhielt uns den Frieden und hat Deutschland frei gemacht.“

„So können wir in Frieden an den neuen Ring, die neue Bahn!“

Sodann nimmt der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen,

Dr. Todt

das Wort. Er weist darauf hin, daß, wie auch in den zurückliegenden Jahren, das Bauziel pünktlich erreicht worden sei. Es habe nicht immer so ausgesehen, als ob es möglich sein würde, dieses Teilziel des Jahres 1938 zur vorgesehnen Zeit zu erreichen. Eine noch dringlichere Aufgabe habe im Sommer dieses Jahres Arbeitskräfte, Geräte, Baumaterialien und Baustoffe von den Reichsautobahnen weggezogen, eine Aufgabe, die der Sicherung der Grenzen des Reiches gegolten habe. Je größer aber die Schwierigkeiten geworden seien, desto zäher sei auch der Wille der Reichsautobahner gewesen, das gesteckte Ziel dennoch zu erreichen.

„Den deutschen Bauarbeitern“, so fährt Dr. Todt fort, „ihren Angehörigen und der deutschen Bauindustrie muß höchste Anerkennung dafür ausgesprochen werden, daß sie trotz der Beschränkung, die ihnen überall auferlegt werden mußte, die Fertigstellung des 3000 Kilometer ermöglicht haben. Alle, ganz gleich, wo sie standen, haben zu ihrem Teil dazu beigetragen.“

Dr. Todt gedenkt nun, während leise das Lied vom guten Kameraden erklingt, der Autobahner, die in treuer Pflichterfüllung ihr Leben für das Werk lassen mußten und teilte mit, daß ihren Angehörigen an diesem Tage eine Ehrenpforte zugeht. Den Arbeitskameraden, die sich an der Bauhilfe beteiligt haben, wünscht der Generalinspektor von Herzen gute Besserung.

Dr. Todt erinnert dann daran, daß gleichzeitig in dieser Stunde in den verschiedensten Ecken des Reiches weitere Strecken der Reichsautobahn dem Verkehr übergeben würden und betont, daß in solcher Freude sich heute alle Reichsautobahner im ganzen deutschen Reich im Geiste die Hand reichen. Er dankt allen Mitarbeitern die an dem großen Werk schaffen und fordern sie auf, mit gleicher Energie auch im nächsten Jahre die vom Führer gesteckten Bauziele zu erreichen.

„Ich übergebe diese Teilstrecke“, schloß Dr. Todt, „und damit den zusammenhängenden Ring um Berlin. Ich übergebe das Bauziel 1938, den 3000 Kilometer, hiermit dem Verkehr!“

Darauf nimmt der Gauleiter der Kurmark, Störz, das Wort. Er begrüßt die Teilnehmer und wünscht ihm auch für die Zukunft eine glückliche Vollendung dieses monumentalen Werkes, das mit dem Namen Adolf Hitler für alle Zeiten verknüpft sein werde. Alles das, was in den hinter und liegenden sechs Jahren in Deutschland geschaffen wurde, so betonte Gauleiter Störz dann, sei nur der Wandlung des deutschen Menschen im Innern und im Äußeren zu verdanken. Diese Wandlung des deutschen Menschen, diese Zusammenballung der im deutschen Volk lebendigen Kräfte und dieser geschlossene Einsatz ist das Werk unseres Führers Adolf Hitler, dem wir uns alle verpflichten haben und dem zu dienen uns nicht etwa eine schwere Pflicht, sondern eine große Freude ist. Ihm gilt in dieser Stunde, in der ein großer Arbeitsabschnitt des Werkes der Straßen Adolf Hitlers seiner Vollendung entgegengeht, unser Denken und Fühlen!

Das Sieg-Heil auf den Führer, den Schöpfer dieses gigantischen Meisterwerkes der deutschen Autobahnen, findet ein beachtliches Echo, das in den Liedern der Nation ausklingt.

Unter den Hatten Weisen des NSKK-Rußlandes begaben sich Dr. Todt und seine Ehren Gäste zu ihren Wagen, gleichzeitig betreten die Reichsautobahnarbeiter die Omnibusse. Dann setzt sich, begleitet von den Helfern der Menge, die lange Kolonne in Bewegung. Das weiße Band, das über die neue Strecke gespannt ist, zerreißt und in raschem Tempo eilen die Wagen aber das weiße Band der Autobahn hinaus in die märkische Landschaft, aber die jetzt Schneeflocken herabrieseln.

Eine große Stunde in der Geschichte der Straßen des Führers ist zu Ende.

Generaloberst von Brauchitsch

beglückwünscht Dr. Ing. Todt

11 Berlin. Der Oberbefehlshaber des Heeres, Generaloberst von Brauchitsch hat dem Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen, Dr. Ing. Todt, zur Erreichung des für 1938 gesteckten Bauzieles der Reichsautobahnen, zugleich im Namen des Heeres, telegraphisch seine aufrichtigen Glückwünsche ausgesprochen.

Sie erhielten die Quittung

Wieder zwei französische Gewerkschaftsbündnisse wegen Streikhefte ihrer staatlichen Vertreter entbunden

11 Paris. Das amtliche Geheblatt veröffentlicht am Mittwoch ein vom Präsidenten der Republik und dem Minister für Öffentliche Arbeiten unterzeichnetes Dekret, wonach der Generalsekretär des französischen Eisenbahnergewerkschaftsverbandes, Lemard, und sein Stellvertreter Jarrigion wegen Aufhebung der französischen Eisenbahner zur Beteiligung am Generalstreik vom 30. 11. ihrer Rechte als Verwaltungsratsmitglieder der staatlichen französischen Eisenbahngesellschaft entbunden worden sind.

Der unterdrückte Kommunistenputsch in Ecuador

Gewisse Delegierte in Lima sind peinlich berührt

11 Lima. Die Nachricht von dem verhinderten kommunistischen Staatsstreich in Ecuador hat in Lima und besonders in den Kreisen der panamerikanischen Konferenz ungeheures Aufsehen hervorgerufen. Gewissen Delegierten, die aus allzu durchsichtigen Gründen immer von einer „latino-amerikanischen Bedrohung“ sprachen, ist die Meldung über den neuen Putsch offensichtlich unangenehm gekommen. Wie man hier aus Luito erfährt, hat der Verteidigungsminister der Presse mitgeteilt, daß das Militär die Anordnungen des Staatspräsidenten anerkennt. Sämtliche Nachrichtenzentralen seien militärisch besetzt worden. Gerüchteweise verlautet, daß auch der Präsident des Kongresses, Arizaga Zuque, verhaftet wurde.

Allgemeine Panikstimmung in Siebenbürgen

Ungarischer Bericht über rumänische Gewaltmethoden

11 Budapest. Unter der Überschrift „Jeder ist verdächtig, der lebt“ — Dies ist die Parole in Rumänien“ veröffentlicht das 14-Uhr-Blatt des Grafen Bethlen einen Eigenbericht über die Zustände in Siebenbürgen. Das Blatt stellt fest, daß dort eine wahrhaft allgemeine Panikstimmung herrsche als Folge der Aktionen der rumänischen Polizei. In Siebenbürgen wage sich niemand mehr zu rühren, denn die Polizei-Exekutive halte praktisch jedermann für verdächtig, gefährlich und mit der Eisernen Garde verbündet. In Klausenburg, das vor einigen Tagen durch einen Polizeifordon umschlossen worden sei, haben in den Kellern und in Privathäusern Hausdurchsuchungen und Vernehmungen durch Polizeipatrouillen stattgefunden in der offensichtlichen Absicht, die Bevölkerung mit allen Mitteln einzuschüchtern. Auch die Klausenburger Hochschulen mußten an diese Polizeirazzien glauben, die auch auf die theologischen Fakultäten ausgedehnt worden seien. Ausländische Theologiestudenten seien trotz gültiger Aufenthaltbewilligung binnen 24 Stunden ausgewiesen worden. Jene Studierenden, welche dem Ausweisungsbefehl nicht innerhalb des vorgeschriebenen Zeitraumes Folge leisteten, seien mit Handzetteln an die Grenze gebracht worden.