

Riesauer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Verlagsdruckerei
Tageblatt Riesa
Grenzstr. 12/13
Postfach Nr. 52

Diese Zeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrats
zu Großenhain beständig bestimmte Blatt und enthält amtliche Bekanntmachungen des Staatsamtes Riesa
und des Hauptzollamtes Meißen

Postfach Nr. 52
Dresden 1530
Verlag
Riesa Nr. 52

Nr. 98

Donnerstag, 27. April 1939, abends

92. Jahrg.

Das Riesauer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Bezugspreis, bei Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark, ohne Zustellgebühr, durch Postbezug Nr. 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 gefaltete 46 mm breite mm-Zeile oder deren Raum 9 Pfg., die 90 mm breite, 3 gespaltene mm-Zeile im Textteil 25 Pfg. (Grundschrift: Petit 3 mm hoch). Ziffergebühr 27 Pfg., tabellarischer Satz 50%. Aufschlag. Bei fernmündlicher Anzeigen-Entscheidung oder fernmündlicher Abänderung eingeleiteter Anzeigenentwürfe oder Probeabzüge schließt der Verlag die Inanspruchnahme aus Mängeln nicht drucktechnischer Art aus. Preisliste Nr. 4. Bei Konkurs oder Zwangsvergleich wird etwa schon bewilligter Nachsatz hinfällig. Erfüllungsort für Lieferung und Zahlung und Gerichtsstand ist Riesa. Höhere Gewalt, Betriebsstörungen usw. entbinden den Verlag von allen eingegangenen Verpflichtungen. Geschäftsstelle: Riesa, Goethestraße 50.

Deutschlands neueste Automobil-Rennstrecke:

Großdeutschland-Ring bei Dresden

18. Dresden. Der Führer des deutschen Kraftfahrspportes, Reichsleiter Korpsführer Kühnlein, besichtigte am Mittwoch die in nächster Nähe von Dresden im Elbgebirge im Bau befindliche neueste und modernste Rennstrecke des deutschen Kraftfahrspportes bei Hohnstein.

Der Bau dieser Strecke, die noch in diesem Jahre ihrer Vollendung entgegensteht, entspringt der Initiative der NSKK-Motorgruppe Sachsen unter ihrem Führer Obergruppenführer Vein. Mit tatkräftiger Unterstützung des Reichsstatthalters und Gauleiters Martin Mutschmann, der sich gleich nach der Machtergreifung für die Durchführung dieses gewaltigen Projektes einsetzte, konnten alle Schwierigkeiten überwunden werden.

Diese Bahn, die im Herzen Großdeutschlands liegt, wird künftig den Hauptanstoßpunkt Hunderttausender von Kraftfahrspportbegeisterten bilden, zumal die große räumliche Entfernung des Naturraumes vielen die Teilnahme an den großen motorportlichen Ereignissen unmöglich macht. Die neue Bahn hat aus allen Richtungen des Reiches sehr günstige Anfahrten, besonders auch für den Verkehr aus der Reichshauptstadt.

Gleichzeitig erfüllt sich damit ein langgehegter Wunsch Sachsens, dessen Bevölkerung von jeher besonders kraftfahrspportbegeistert ist. Der Führer hat sich an Hand des Modells der Rennstrecke eingehend über Streckenführung und Planung unterrichtet. Das Modell wurde ihm von Korpsführer Kühnlein, Reichsstatthalter und Gauleiter Martin Mutschmann und Obergruppenführer Vein überbracht.

Die neue Rennstrecke wurde in der Zeit der Entstehung des Großdeutschen Reiches geschaffen. Sie wird deshalb den Namen

„Großdeutschland-Ring“

tragen. An der Besichtigung der Strecke nahmen mit dem Korpsführer der Stadtführer der NSKK, NSKK-Brigadeführer von Hener, Ehrenberg, NSKK-Gruppenführer Krenalin, der Führer der Motorobergruppe Dr. Obergruppenführer Ostermann und der Führer der NSKK-Gruppe Sachsen, Obergruppenführer Vein, teil.

„Großdeutschlandring“ im Elbgebirge

Die neue Rundrennstrecke für Wagen ist die vollkommenste Strecke Europas

Zur Verleihung des Namens „Großdeutschlandring“ für die neue Rundrennstrecke bei Hohnstein im Elbgebirge schreibt uns unser Dresdner Schriftleiter:

Wie kein anderer Gau hat sich Sachsen von jeher für den Motorsport begeistert und aktiv eingesetzt. Sein „Sachsenring“ bei Hohnstein-Ernstthal als schwierigste Strecke Europas für Motorräder hat Weltgeltung. Nun kommt der „Großdeutschlandring“ bei Hohnstein im Elbgebirge hinzu, wiederum ein sichtbarer Beweis des motorportlichen Einsatzwillens, wie er Sachsen und seine NSKK-Motorgruppe unter ihrem Obergruppenführer Vein beherrscht.

Der „Großdeutschlandring“ im Elbgebirge wird nach seiner Vollendung (wahrscheinlich im Juli oder August dieses Jahres) die vollkommenste und idealste Rundrennstrecke Europas für Wagen darstellen. Ideal geradezu insofern, als sie wie keine andere Strecke sonst in sich zwei Streckenarten vereint: sie ist nämlich eine ebenso oder nur leicht abträgliche Rundstrecke über große Entfernung und ist zugleich Bergstrecke für geringe Entfernung. Das den Rennen auf dieser Strecke große Erfolge beschieden sein werden, ist bei der ausgezeichneten technischen Beschaffenheit der Strecke und ihrer verkehrsmäßig günstigen wie landschaftlich so allseitigen Lage selbstverständlich; und die auf ihr zur Austragung kommenden großen Wagen-Rennen werden eine gleich große Bedeutung haben und eine gleich große Anziehungskraft ausüben, wie der Große Preis von Deutschland auf dem Sachsenring.

Der Plan, die einjährige Bergstrecke bei Hohnstein zu einer technisch vollkommenen Rundrennstrecke auszubauen, stammt aus dem Jahr 1933; der frühere Sportleiter der NSKK-Motorgruppe Sachsen, Standartenführer Rühlings, befasste sich wohl als erster mit ihm. Die Schwierigkeiten, die sich naturgemäß zunächst der Verwirklichung des Planes entgegenstellten, wurden sehr bald überwunden. Dank der ausgezeichneten Unterstützung durch Reichsstatthalter Martin Mutschmann, Innenminister Dr. Frick, Finanzminister Kampfs und Ministerialrat Speck und dank der unermüdbaren Arbeit der NSKK-Motorgruppe Sachsen mit Obergruppenführer Vein an der Spitze ist der Bau der Strecke so weit vorgeschritten, daß er wohl Mitte dieses Jahres beendet sein wird. Die Strecke ist genau 10 Kilometer lang; diese genaue Festlegung der Länge wird natürlich die Berechnung von Geschwindigkeiten und Zeiten ungeheuer erleichtern. Es werden Zuschauerplätze von mindestens einer Million vorhanden sein und Parkplätze auf diesen mit festem Untergrund für rund 350 000 Wagen und Motor-

räder. Auch die Errichtung eines besonderen Sporthotels ist geplant.

Die Bergstrecke innerhalb des Gesamtrennurfeldes ist etwa 3 Kilometer lang, sie wird mit ihren 16 scharfen Kurven an die Fahrer und an die Maschinen sehr hohe Anforderungen stellen, denn sie verläuft bei wechselnder Steigung die Leberwindung von fast 200 Metern Höhenunterschied. Trotzdem wird auch in diesem Teil der Strecke, auf der die Fahrer das Letzte aus ihren Maschinen werden herausholen können, die Sicherheit der Fahrer durchaus gewährleistet sein, denn die Fahrbahn ist hier noch um über acht Meter breiter gehalten als die im Durchschnitt auf dem übrigen Teil der Strecke an sich schon zwölf Meter breite Fahrbahn.

Die besten Aussichtsplätze werden sich an der Geraden zwischen Hohnstein und der Hochkreuzenstraße befinden, an einer Geraden also, an der Start und Ziel sind und die auf eine Länge von über 2 Kilometer freie Sicht bietet. Eine bauliche Glasleitung bildet die Leberwindung der Strecke bei Hohnstein in der Nähe von Start und Ziel, die die Organisation außerordentlich erleichtert wird.

Die Bauleitung hatte das Straßen- und Wasserbauamt Pirna unter Leitung von Straßenbauinspektor Pfeil,

Ausgezeichnet sind, wie gesagt, die Verkehrsverbindungen zur Rennstrecke. Von allen Seiten führen Zufahrtswege an die Rennstrecke heran. Vor allem aber wird in einer Entfernung von 10 Kilometer die geplante Autobahn vorbeilaufen, die nördlich der Dresdner Heide von der Dresden-Berliner Autobahn abzweigt, über Pirna geht und im Zudetengau auf die Reichsautobahnstrecke Reichenberg-Eger trifft wird. Auf ihr werden die vielen zu erwartenden Rennbesucher aus dem Norden, ohne daß eine Verkehrsverstopfung Dresdens eintreten könnte, und aus dem Süden die motorsportbegeisterten Sudetendeutschen leicht den „Deutschlandring“ erreichen können.

Ueber die landschaftlich herrliche Lage der Hohnsteiner Strecke in einem der schönsten Teile des Sachsenlandes, ja, des Reiches überhaupt, braucht man kein Wort weiter zu verlieren.

Es kann also gar kein Zweifel sein, daß diese neu-erbauten ideale Rennstrecke für den Motorsport überhaupt und vor allem für die NSKK-Motorgruppe Sachsen einen ganz großen Gewinn bedeuten wird und daß den auf ihr auszuragenden Rennen in jeder Hinsicht der volle Erfolg gewiß sein kann.



Blick von der Burg Hohnstein über die Serpentina der Rennstrecke am Hofsteinmühl

Nationalsozialistische Propaganda

Reichsminister Dr. Goebbels auf der Ordensburg Vogelsang — Propaganda niemals eine Sache der Bürokratie oder der Routine

Vogelsang. Am Mittwoch, dem letzten Tage der Arbeitstagung auf der Ordensburg Vogelsang, sprach Reichspropagandaleiter Reichsminister Dr. Goebbels zu den dort versammelten Gau- und Kreispropagandaleitern der Partei und den Gau- und Kreiswäldern der Deutschen Arbeitsfront.

Stürmischer Beifall dankte dem Leiter der nationalsozialistischen Propaganda dafür, daß er selbst als der für die öffentliche Meinung verantwortliche Amtsträger der Bewegung zu den Männern gekommen war und zu ihnen sprach, die als geistiger Stoßtrupp des Nationalsozialismus überall draußen im Lande Jahr um Jahr und Tag um Tag treu und fanatisch ihre Pflicht tun.

Immer wieder von begeistertem Beifall unterbrochen, entrollte Dr. Goebbels in klaren Worten ein Bild vom Wesen nationalsozialistischer Propaganda. Er ging aus von den Aufgaben, die die Kampfbildung stellte, und zeigte, wie die Aufgaben der Kreis aktiven und Kreis vorwärtsstrebenden Propaganda nach der Machtübernahme genau so groß und so wichtig gebildet seien wie vorher. Denn es ginge ja nicht darum, etwa heute die Macht zu sichern, sondern das Ziel sei eine nationalsozialistische Zukunft.

Die Merkmale nationalsozialistischer Propaganda hätten sich nicht geändert: Es komme darauf an, immer einheitlich und ganz wenige Kardinalprobleme ins Blickfeld aller

zu stellen. Gute Propaganda müsse klar sein. Sie müsse die Dinge vereinfachen und durchschlagen sein.

Ueber die besonderen Aufgaben des Vertriebsleiters, über Flugblatt, Presse und Rundfunk im Dienste der Propaganda sprach Dr. Goebbels. Er wies darauf hin, daß es nicht immer möglich sei, das gesamte Volk von vornherein über die Tragweite einzelner Probleme und die Absichten der Staatsführung voll ins Bild zu setzen. In solchen Zeiten müsse die Staatsführung dann auf den Vorrat von Vertrauen zurückgreifen, der im Volke vorhanden sei. Ein kleiner Kern fanatischer Anhänger müsse dann die Masse des Volkes durch die Kraft ihres Glaubens mitreißen können, auch wenn zeitweilig die Einsicht und die tiefergehende Erkenntnis fehlten. Unter stürmischem Beifall legte Dr. Goebbels klar, daß die neue Großmacht Propaganda deshalb niemals eine Sache der Bürokratie oder der Routine sein könne, sondern daß die alten Kampfbilder der Bewegung immer ihre besten und treuesten Träger bleiben würden. Niemand solle sich in Schulen erlernen, was nur das Leben selbst lehren könne.

Den alten Propagandisten gelte deshalb auch kein besonderer Dank für ihre Treue und für ihren gläubigen, fanatischen, nie ermüdbenden Einsatz.

Der Stellvertreter der Reichspropagandaleitung, Reichshauptamtsleiter Hugo Fischer, schloß die Arbeitstagung mit einem Sieg-Gott auf den Führer