Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für Landwirtschaft und alle anderen Stände des Wilsdruffer Bezirks

Das „Wilsdruffer Tageblatt" erscheint an allen Werktagen nachmittags 4 Uhr. Bezugspreis monatlich 2.— RM. frei Haus, bei Postbestellung 1,80 RM. zuzüglich Bestellgeld. Einzelnummern 10 Rpfg. Alle Postanstalten und Post-Boten, unsere Austräger u. Geschäftsstelle, nehmen zu jederzeit Bestellungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt, Krieg od. sonstiger Betriebsstörungen besteht kein Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Kürzung des Bezugspreises. Rücksendung eingesandter Schriftstücke erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt.

Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend

Anzeigenpreise laut ausliegendem Tarif Nr. 4. — Nachweisungs-Gebühr: 20 Rpfg. — Vorgeschriebener Erscheinungstage und Platzvorschriften werden nach Möglichkeit berücksichtigt. — Anzeigen-Annahme bis vormittags 10 Uhr. Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 206 durch Fernruf übermittelten wir keine Gewähr. Für die Richtigkeit der Anzeigen übernehmen wir keine Gewähr. — Jeder Rabattanspruch erlischt, wenn der Betrag durch Klage eingezogen werden muß oder der Auftraggeber in Konkurs gerät.

Das Wilsdruffer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meißen, des Stadtrats zu Wilsdruff, des Forstrentamts Tharandt und des Finanzamts Nossen behördlicherseits bestimmte Blatt

Nr. 116 — 94. Jahrgang | Telegr.-Adr.: „Tageblatt" | Wilsdruff-Dresden | Postscheck: Dresden 2640 | Montag, den 20. Mai 1935

Straßen des Friedens.

Zur Eröffnung der ersten Autobahnstrecke Frankfurt am Main—Darmstadt.

„Wir stellen ein Programm auf, das wir nicht der Nachwelt überlassen wollen, das Programm unseres Straßenbaues, eine gigantische Aufgabe, die Milliarden erfordert. Wir werden die Widerstände dagegen aus dem Wege räumen und die Aufgabe groß beginnen."

(Adolf Hitler am 1. Mai 1933.)

Als der Führer vor mehr als zwei Jahren diese bedeutsamen Worte sprach, hatten wir in Deutschland eine lange Zeit hinter uns, in der man unter „Straßenbau" im allgemeinen nur „Straßenreparatur" verstand. Die Straße war nur allzulange vernachlässigt worden. Was zu Beginn des 19. Jahrhunderts begonnen worden war, wurde durch die Erfindung der Eisenbahn wieder aufgehalten. Die Schiene wollte die endgültige Vorherrschaft gewinnen, und so sah man sich nicht mehr veranlaßt, in großzügiger Weise die Straße zu unterstützen. Die Folge war der Verfall. Was man in Deutschland für die Straße noch tat, das waren meistens kleinere Einzelunternehmen, denen die große, beherrschende Linie fehlte. Und doch hätte man aus der Geschichte lernen können, daß der Straßenbau, im großen betrieben, eine der größten Kulturaufgaben einer Nation ist. Die Beispiele der Perser, der Chinesen, der Karthager und vor allen Dingen der Römer, die durch gewaltige Straßenbauten ihre großen Länder zusammenhielten, sind eindeutig genug. Der Generalinspektor des deutschen Straßenwesens, Dr. Todt, hat einmal gesagt: „Immer sind es die Zeiten des Aufstiegs und der Stärkung politischer Macht einer Nation, in denen auf dem Gebiet des Straßenbaues Großes geschaffen wird."

So war es eine Selbstverständlichkeit, daß der Führer schon wenige Tage nach der Machtübernahme die Inangriffnahme eines großzügigen Straßenbauprogramms verkündete. Schon am 23. September 1933 wurde der erste Spatenstich zu dem großen Werk der Reichsautobahnen getan. Der Führer selbst war es, der damals dieses historische Werk begann. Inzwischen ist allen Deutschen bekannt geworden, wie gewaltig der Plan der Reichsautobahnen ist, und wir wissen, daß das Werk, das Zehntausende von Arbeitern wieder in Lohn und Brot gebracht hat, rüstig vorwärtsschreitet. Heute wird an 80 Stellen im Reich an den Reichsautobahnen gearbeitet. 1500 Kilometer Reichsautobahnen sind im Bau. 100 000 Menschen sind unmittelbar an dem Werk beteiligt, weitere 150 000 arbeiten an den Lieferungen und den zusätzlichen Leistungen der Industrie. Darüber hinaus wurden allein im vergangenen Jahre für den Ausbau des allgemeinen Straßennetzes 90 000 Mann unmittelbar und 80 000 Mann mittelbar beschäftigt. Durch die bewußt gleichmäßige Verteilung der Arbeitsstellen über das ganze Reich wurde eine Erleichterung insofern geschaffen, als überall Entlastung von der Arbeitslosigkeit eintrat.

Wenn die Reichsautobahnen erst einmal fertig stehen, dann wird mit einem Schlag auch eine andere Schwierigkeit behoben sein, die sich in den letzten Jahren immer deutlicher zeigte. Die sprunghafte Entwicklung des Verkehrs, die sich besonders durch die bewußte Förderung des Kraftwagens durch die nationalsozialistische Regierung einstellte, hatte die Entwicklung der Straße überholt. Mit kleinen und kleinlichen Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen war diesem Problem längst nicht mehr beizukommen. Erst die auf lange Sicht gebauten Reichsautobahnen können hier gründliche Abhilfe schaffen. Schon jetzt bei der Inbetriebnahme der ersten Reichsautobahnstrecke zeigt sich, daß die Kraftfahrzeugindustrie wieder ein Stück gegen die Straße aufzuholen hat. Denn die wenigsten der heute vorhandenen Autos sind mit Motoren ausgestattet, die die volle Ausnutzung der neuen Straße gestatten. Die Motoren müssen leistungsfähiger und vor allem geeignet für lange Beanspruchung mit voller Kraftausnutzung werden.

Wie groß die Bewunderung für diese einzigartige Leistung des neuen Deutschland im Ausland ist, haben zahlreiche Pressestimmen im Ausland aus den letzten Monaten bewiesen. Immer wieder wird dabei darauf hingewiesen, daß die künftigen Reichsautobahnen als Schlagadern des künftigen deutschen Straßennetzes durchaus nicht öde, langweilige Rennbahnen sind, sondern daß sie weitgehend der Landschaft angepaßt sind. Immer wieder ist durch die entsprechende Verlegung der Straße darauf Rücksicht genommen, daß landschaftliche Abwechslung geboten wird, die die Fahrt über die Autobahn zu einem wirklichen Genuß und Erlebnis werden läßt. Damit wird dem Werk Adolf Hitlers sein kultureller Wert auch in späteren Zeiten erhalten bleiben.

Die Welt wird einmal die friedliche Bedeutung dieses gewaltigen Werkes anerkennen müssen. Mit der zielbewußten Inangriffnahme hat Deutschland bewiesen, daß es gewillt ist, seine durch jahrelange Unterdrückung, durch Raub und Ausbeutung so stark belasteten Mittel voll und ganz zum Besten seines Volkes einzusetzen. Während die hochgerüsteten Staaten ringsum jährlich riesige Summen für den weiteren Ausbau ihrer Rüstungen ausgeben — sogar England hat nach Aussage eines Abgeordneten in den letzten zehn Jahren etwa 15 Milliarden Mark allein für Rüstungen aufgewendet —, baut Deutschland Straßen. Beton und Stahl, die in anderen Ländern in riesigen Festungsgürteln angelegt werden, dienen bei uns zum Bau von Straßen und Brücken. Später einmal werden die anderen vielleicht auch ein Einsehen haben. Lassen wir zum Schluß das Ausland selbst sprechen. In einem der größten belgischen Blätter heißt es wörtlich: „. . . Aber gelacht wurde am 1. Mai 1933 doch am allermeisten über den Programmpunkt, der von dem Bau von Autostraßen handelte. Gelacht hat man über die Sache auch noch am 23. September des Jahres 1933, als der erste Spaten für das erst kurze Zeit vorher angekündigte Riesenwerk in den Boden gesteckt wurde. Doch von dem Augenblick an hat das Lachen langsam abgenommen, und jetzt müssen wir beim Rückblick uns die Haare ausraufen, wenn wir sehen, wieviel Arbeit durch so ein gehaßtes System hervorgerufen wurde, aber das Lachen ist uns bestimmt vergangen . . ." Dieser Stimme eines Ausländers, durch dessen Sprache trotz aller zugegebenen Ablehnung so viel ehrliche Bewunderung klingt, ist nichts mehr hinzuzusetzen.

Horst Bree.

Die Geburtsstunde der Reichsautobahnen

Der Führer eröffnet die erste Teilstrecke Frankfurt a. M.—Darmstadt.

Der 19. Mai 1935 wird als der Geburtstag der Reichsautobahnen in der deutschen Geschichte fortleben. 20 Monate nachdem der Führer den ersten Spatenstich getan hatte, ist das erste Teilstück dieses Riesenwerks vollendet — ein Kunstwerk vollkommener Schönheit, das sich harmonisch in ein Stück herrlicher deutscher Landschaft einfügt. Und wie der Führer an jenem 23. September inmitten deutscher Arbeiter, die bis dahin das Joch der Arbeitslosigkeit zu tragen hatten, als erster den Spaten in die Hand nahm, so hat er auch jetzt das über die Autobahnen gespannte Band zerrissen und damit das erste Stück der Reichsautobahnen dem Verkehr übergeben.

Das ganze Rheingebiet stand seit Tagen im Zeichen dieses historischen Ereignisses. Sonntag früh glich die ganze bewohnte Umgebung der Eröffnungsstrecke einem einzigen Flaggenmeer. Kaum daß der Tag sich lichtete, marschierten schon Zehntausende von SA.- und SS.-Männern zum Spalier und zur Absperrung auf. Ununterbrochen rollten Sonderzüge an und brachten Zehntausende, die Zeuge des denkwürdigen Eröffnungsaktes sein wollten. Eine unübersehbare Zahl von Fahrzeugen des NSKK., des DDAC. und der deutschen Autoindustrie fuhren in musterhafter Ordnung aus allen Richtungen der Eröffnungsstrecke zu.

Auf dem Frankfurter Flugplatz herrschte schon früh ein starker Zustrom von Volksgenossen. Zunächst trafen in Sonderflugzeugen der Chef des Stabes, Lutze, sowie die Reichsminister Dr. Frick und von Blomberg ein. Um 11.42 Uhr kündigte Sirenengeheul die Ankunft des Flugzeugs des Führers an. In der Begleitung des Führers, der als erster dem Flugzeug entstieg, befanden sich die Reichsminister Dr. Goebbels und Dr. Schacht, Reichspressechef Dr. Dietrich sowie die persönlichen Adjutanten des Führers. Die Fahrt durch die Stadt erfolgte unter unbeschreiblichem Jubel der Bevölkerung, bis der Wagen die Einmündung zur Reichsautobahn erreichte, wo am Kilometerstein 0,1 der Staatsakt vollzogen wurde.

Hier war alles zum festlichen Empfang bereit. Der Jubel der Massen galt dem Mann, dessen eigenste Gedanken und Initiative das gigantische Werk der Reichsautobahnen geschaffen haben. In allen Reden, die anläßlich der Eröffnung gehalten wurden, kam dieser Dank des Volkes an seinen Führer immer wieder zum Ausdruck und fand begeisterte Zustimmung vor allem bei den 4000 Arbeitern, die an dieser Strecke mitgearbeitet hatten.

Als der Führer auf dem Eröffnungsplatz eintraf, trat die Sonne aus den Wolken hervor und verwischte die Spuren, die ein kurz vorher niedergegangener Hagelschauer hinterlassen hatte. Unter den Klängen des Badenweiler Marsches bestieg der Führer die Rednertribüne. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, trat an den Führer heran, um ihm die Fertigstellung der ersten Teilstrecke zwischen Frankfurt und Darmstadt zu melden.

Denkmal unseres Arbeitswillens.

Der Reichsinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, führte in seiner Rede u. a. aus:

Mein Führer! In stiller und zäher Arbeit sind 20 Monate vergangen. Aus jenen 700 Arbeitern, die nach jahrelanger Arbeitslosigkeit am 23. September 1933 hinter Ihnen zur Arbeit angetreten sind, sind 250 000 geworden, die direkt und indirekt beim Bau der Reichsautobahnen beschäftigt sind. Mit einer bisher geleisteten Erdbewegung von insgesamt 60 Millionen Kubikmeter

sind durch Ihren Willen nicht nur bildlich, sondern wörtlich Berge versetzt worden.

Ich melde die Fertigstellung der ersten Teilstrecke zwischen Frankfurt und Darmstadt. Ich melde zur Verkehrsübergabe in sechs Wochen die zweite Teilstrecke bei München. Insgesamt werden rund 400 Kilometer im Laufe dieses Jahres an zehn Stellen des Reiches fertig.

Jahrzehntelang mußte sich die Technik den Vorwurf gefallen lassen, daß sie in ihrer materiellen Gebundenheit keine kulturellen Werke schaffe. Wir haben versucht, die Technik von diesem Vorwurf zu befreien. Diese Straßen dienen nicht nur dem Verkehr, sie dienen auch der Erschließung unseres herrlichen Vaterlandes. Mit den Reichsautobahnen soll auch die Technik einen Ausdruck finden, der dem Geiste und der Gesinnung der nationalsozialistischen Bewegung entspricht.

Zur ersten Fahrt über die Strecke sind heute alle angetreten, die daran mitgearbeitet haben. 4000 Arbeiter sollen nach Ihnen als erste über die Strecke fahren. Jeder von ihnen nimmt heute über den materiellen Lohn hinaus die Ehre und die Erinnerung mit nach Hause: Auch ich habe mitgearbeitet an den Straßen Adolf Hitlers, und der Führer kam selbst und hat meine Arbeit abgenommen.

Unter den Arbeitern stehen auch die Angehörigen jener vier Arbeitskameraden, die beim Bau an dieser Strecke tödlich verunglückt sind. Sie haben ihr Leben gelassen auf ihrem Arbeitsplatz, wie der Soldat im Felde auf seinem Posten. Wir gedenken ehrend dieser Gefallenen der Arbeit.

Und außer all diesen, die hier zur ersten Fahrt angetreten sind, steht das deutsche Volk an der Strecke rechts und links. Und wer nicht hier nach Frankfurt kommen konnte, nimmt zu Hause Anteil an der Fahrt über das erste Teilstück eines gewaltigen Straßennetzes, das in Bälde alle deutschen Gaue als Symbol des geeinten Reiches verbinden wird. Als Ihr Generalinspektor übergebe ich Ihnen diese erste Strecke mit der Bitte, sie abzunehmen und die Straße, die die Männer der Faust und der Stirn geschaffen haben, als erster zu befahren.

Und ich schließe dieser Bitte eine zweite an: **Vor 20 Monaten haben Sie uns den ersten Spatenstich vorgemacht.**

Bleiben Sie unser Vorarbeiter bei diesem Werk.

Bewahren Sie diesem Werk wie bisher Ihr bis in die Einzelheiten gehendes Interesse, dann werden diese Straßen weit über unsere Zeit hinaus bestehen als Denkmal der Arbeit eines aus dem grenzenlosen Elend der Arbeitslosigkeit wieder emporgeführten, wieder fleißig gewordenen Volkes.

Ein Gelöbnis geben wir in dieser Stunde: Ein Teilziel ist erreicht, eine Schlacht ist gewonnen. Nach der Schlacht bindet den Helm fester. Morgen geht die Arbeit weiter. Mit dem Streben nach noch höherer technischer Vollkommenheit, nach noch vollendeterer Form und mit noch größerem Fleiß, das geloben wir.

Der Führer reichte Dr. Todt die Hand und sprach ihm in herzlichen Worten seinen Dank aus, zugleich auch allen Männern, die an diesem Werk mitgearbeitet haben. Er freue sich, daß dieses Dokument der Arbeit in seinem ersten Teil der Nation heute übergeben werden könne. Als äußeres Zeichen seiner Anerkennung hatte der Führer bereits bei seinem Eintreffen Dr. Todt einen Mercedes Sechsradgeländewagen als Geschenk übergeben. Dann sprach Gauleiter und Reichsstatthalter Sprenger.

Reichsautobahnen sind völkerverbindend.

Gauleiter und Reichsstatthalter Sprenger führte in seiner Rede u. a. aus:

Mein Führer! Ich grüße Sie namens der Parteigenossen des Gaues Hessen-Nassau, und diesem Gruß der Partei stellt sich die gesamte Bevölkerung zur Seite. Ganz Deutschland ist in diesem Augenblick bei uns. Diese Teilstrecke der Reichsautobahn verbindet im engen Raum des rhein-mainischen Städtekranzes zwei Millionen deutscher Menschen, die zwar ehemals durch dynastischen Widerstreit künstlich getrennt waren, die aber über alle Zweifel hinweg sich zusammengehörig fühlten, deren wirtschaftliche Tatkraft sie immer wieder zusammenführte und deren ge-

SLUB Wir führen Wissen. Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF