

Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für Landwirtschaft und alle anderen Stände des Wilsdruffer Bezirks

Das Wilsdruffer Tageblatt erscheint wöchentlich nachmittags 4 Uhr. Bezugspreis monatlich 2 RM. frei Haus, bei Postbestellung 2 RM 50 Pf. Einzelnummer 10 Pf. Alle Postnachrichten, Postboten, unsere Anzeigen u. Geschäftsmitteilungen werden nach Möglichkeit berücksichtigt. — Anzeigenannahme nur bis 10 Uhr. — Die Verantwortlichkeit für die Richtigkeit der Angaben über den Inhalt der Anzeigen übernimmt der Anzeigengeber. — Bei Rückfragen und Bestellungen wende man sich an den Verleger. — Druckerei: Wilsdruff. — Druck: Wilsdruff. — Druck: Wilsdruff.



Anzeigenpreise laut anliegender Preisliste Nr. 6. — Ritters-Gebäude: 20. Sept. — Wilsdruff. — Druck: Wilsdruff. — Druck: Wilsdruff. — Druck: Wilsdruff.

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

Nr. 227 — 95. Jahrgang Drahtanschrift: „Tageblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 2640 Montag, den 28. September 1936

1000 Kilometer friedlichen Schaffens Die Straßen des Führers = Zeugen deutscher Unvergänglichkeit

Der Führer eröffnet die Teilstrecke Breslau-Piegnitz, Reichsstatthalter Mutschmann Dresden-Wilsdruff.

Am mehr als zehn Stellen wurden am Sonntag insgesamt 430 Kilometer neue Autobahnstraßen für den Verkehr freigegeben, Autobahnstraßen, die schon in vielen Gauen eine Selbstverständlichkeit des deutschen Alltags wurden und sich nun über 1000 Kilometer des Vaterlandes erstrecken.

Die Welt könnte einen sehr lehrreichen Vergleich ziehen zwischen Aufbau und Vernichtung. 1000 Kilometer friedlichen Schaffens von neuen Werken sehen blutdurchtränkte, verwüstete Provinzen als Werk des Völkerverfalls gegenüber. Nicht Nord, Terror und Hag, nein, Dampfkrammen und Loren, Betonmischer und Vorkompressoren, Spaten und gläubige Häupte sind die symbolischen Zeugnisse unseres heroischen Kampfes auf dem Schlachtfeld der Arbeit des Nationalsozialismus. 1000 Kilometer wurden in 900 Arbeitstagen fertiggestellt, demnach wird es das Doppelte sein. Es wird das feine Landstück mehr geben, den nicht irgendein Reich der Silberbänder berührt; jeder Kilometer führt in die Zukunft.

Zerlegt in deutsche Erde, geschaffen für Jahrhunderte gemäß dem Willen des Führers durch den Geist und das Können deutscher Menschen, übergeben die Autobahnen unser weites Vaterland von Ost nach West, von Süd nach Nord als modernste und schönste Straßen der Welt. Sie sind der sinnfälligste Ausdruck für den gewaltigen, unzerstörbaren Lebenswillen des Volkes. Die Straßen des Führers und die schaffenden Reichsautobahnen sind Kronzeugen deutscher Unvergänglichkeit.

Frohe Begrüßung des Führers in Breslau

Die schlesische Hauptstadt und ganz Schlesiens erlebte am Sonntag einen festlichen Tag. Der Führer war nach Breslau gekommen, um die schlesische Teilstrecke Breslau-Piegnitz-Kreibitz der Reichsautobahn Breslau-Berlin zu eröffnen und damit zugleich den tausendsten Kilometer der Reichsautobahnen dem Verkehr zu übergeben. Allenfalls hieß es in den letzten Tagen, daß anlässlich der Autobahneinweihung der Führer selbst in Schlesiens erscheinen werde. Obwohl es niemand genau wußte, hatte sich die Stadt festlich geschmückt. Um das historische Rathaus herum und in den Hauptstraßen waren hohe Fahnenmasten errichtet, und die meisten Häuser hatten Flagen- und Girlanden-schmuck angelegt.

Sonntag vormittag wurde die Hoffnung zur Bewirkung. Der Führer trat im Flugzeug in der schlesischen Hauptstadt ein. Nach der Begrüßung durch den Gauleiter und Oberpräsidenten Josef Wagner begab sich der Führer, umgeben von den Menschenmassen, die auf den Straßen Spalier bildeten, in das historische Rathaus,

wo er im Rempier durch den Oberbürgermeister der Stadt Breslau begrüßt wurde.

Gauleiter Wagner begrüßt den Führer

Eine Viertelstunde vor 11 Uhr verkündeten Heilrufe aus der Ferne, daß sich der Wagen des Führers nahte. Als der Führer ausstieg und langsam zu seinem Platz ging, brachten ihm die Zehntausende minutenlanges Huldigungen dar. Als erster betrat Gauleiter und Oberpräsident Josef Wagner das Podium und hieß den Führer im Gau Schlesien willkommen.

Ein Bauarbeiter dankt dem Führer für sein Friedenswort

Für die Arbeitskameraden, die beim Bau der schlesischen Strecke tätig waren, richtete der Bauarbeiter Schiffer, der seit zweieinhalb Jahren an der Baustrecke beschäftigt ist, einige Worte an den Führer. Er sprach seinen Dank dafür aus, daß durch den Autobahnbau wieder viele Tausende von Arbeitslosen Lohn und Brot erhalten hätten, was sich besonders in Schlesiens sehr wohlthuend bemerkbar gemacht hätte. Rühmend erwähnte der Arbeiter, daß seine seit Jahren nicht ausgenützte Kraft wieder ganz einfließen konnte, sei die Tätigkeit anfangs sehr schwer gefallen. An der Strecke hätten Männer aus allen Berufen gearbeitet, von denen mancher in seinem ganzen Leben noch keinen Spaten in der Hand gehabt habe. „Unser Leben ist hart und mühsam“, so beschloß der Bauarbeiter seine zu Herzen gehende Ansprache, „aber wir werden in guter Kameradschaft weiterarbeiten, damit unsere Kinder bereits eine schönere Zukunft haben. Ihre Anwesenheit, mein Führer, gibt uns neuen Mut zum Schaffen. Wir wissen, daß Sie allein die deutschen Völker eigentlicher Brotgeber sind. Im Namen aller verspreche ich Ihnen, daß wir Arbeiter Ihnen in guten und schlechten Tagen treu zur Seite stehen werden.“ Zum Zeichen des Dankes für diese Versicherung gab der Führer dem Gefolgsmann die Hand.

Dr. Lohd meldet: 1000 Kilometer fahrbar

Anschließend sprach der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr. Lohd. Einleitend wies Dr. Lohd darauf hin, daß vor genau drei Jahren der Führer in Frankfurt/Main beim ersten Spatenstich den Befehl zum großen Werk seiner Straßen gegeben habe. Das erste Teilstück dieses Befehls sei jetzt erreicht: In weniger als 900 Arbeitstagen seien 1000 Kilometer Reichsautobahn hergestellt worden, das Ergebnis einer Gemeinschaftsarbeit aller am Bau beteiligten Menschen und Kräfte. Die Bedeutung der fertigen Straßen übertrifft bei weitem ihren materiellen Wert. Im Laufe der vergangenen drei Jahre hätte sich

eine bedeutende Aufwärtsentwicklung der Bautechnik und -kultur gezeigt. Aus den 700 Arbeitern, die vor drei Jahren vor dem Führer in Frankfurt angetreten seien, seien jetzt 130 000 Mann geworden, zu denen aber noch 120 000 in dem mit dem Bau der Autobahnen verbundenen Neben- und Lieferbetrieben, wie etwa den Steinbrüchen, kämen.

In drei Jahren seien Schaufel für Schaufel von den deutschen Arbeiter 175 Millionen Kubikmeter Boden bewegt worden. Diese Menge würde einen Kolonnenzug füllen, der viermal um die Erde reichen könnte.

Für jeden einzelnen dieser Rollwagen müßten aber von deutschen Arbeitern 2000 Schaufelwürfe getan werden. Erst an diesem Bild könne man die ungeheure Arbeitsleistung ermessen. „So reich mit diesem gewaltigen Werk der deutsche Arbeiter, und sein Führer hat für ihn gesorgt. Dem persönlichen Eingreifen des Führers verdankt der deutsche Arbeiter seine mühseligen Lager. Eine Reihe von Zulagen, die die stillere Zeit nicht kannte, ergänzen den Lohn im Interesse der Familienversorgung und des Familienlebens. Die Reichsautobahnen haben in ihren Lagern ihr eigenes Reichsautobahntheater zur Unterhaltung am Feierabend. Aus dem kummervollen, unterernährten Arbeitslosen der früheren Zeit ist eine stolze, kraftvolle, leistungsfähige und arbeitstüchtige Arbeiterschaft geworden, die sich mit Stolz „Reichsautobahnler“ nennt.“

Obwohl weiteste Kreise der deutschen Industrie beschäftigt seien, habe der Bau keinen vermehrten Rohstoffbedarf aus dem Ausland gebracht, da ausschließlich heimische Bau- und Rohstoffe verwendet worden seien. Die stärkste Anregung habe aber wohl die Autoindustrie erfahren, garantierte doch erst die Reichsautobahn die konsequente Fortführung der Motorisierung. Gegenüber dem bisherigen Landstraßenverkehr hätten die Reichsautobahnen einen fünf- bis sechsfachen Verkehr gebracht, einen Verkehr ohne jeden Verkehrsregelnden Eingriff. Diese Straßen würden, das könne man schon jetzt erkennen, auch für die künftige Verkehrs-entwicklung ausreichen. Wenn viele Menschen sich fragen, ob wir denn auch genügend Benzin und Gummi für die weitere Motorisierung haben würden, dann müsse das gesagt werden:

„Nach dem Willen des Führers werden in 900 Arbeitstagen 1000 Kilometer Reichsautobahnen gebaut, obwohl viele nicht daran glauben; nach dem Willen des Führers wird für eine weitere große Zahl von Volksgenossen der Volkswagen entstehen, und nach dem Willen des Führers wird der deutsche Kraftfahrer auch das Benzin und den Gummi haben, den er braucht.“



Vorbereitung der am Bau tätigen Arbeitskameraden am Reichsstatthalter Mutschmann in Wilsdruff. Aufn.: Koch Dresden (2).



Die neuen Autobahn-Omnibusse der Reichsbahn nehmen an der ersten Fahrt über die Strecke teil.