

Wilsdruffer Tageblatt

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint wochentlich 16 Uhr. Bezugspreis monatlich 2 RM, frei Haus, bei Bestellungen
 1. RM, zugleich Postfach Einzelnummer 10 RM. 1025. Bestellungen, Postboten, andere Zusteller u. Geschäftsleute
 können zu jeder Zeit Bestellungen entgegennehmen. Im Falle höherer Gewalt oder unvorhergesehener Hindernisse besteht kein Anspruch auf Lieferung oder Rückgabe des Bezugspreises. Rückzahlung eingekaufter Geschäftsbriefe erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt.



Angelagerungsfrei laut ausweislicher Beschlüsse Nr. 2. — Riffer-Gebäude: 20 RM. — Geschäfts-
 lage Erdgeschoss und Hausnummer werden nach Möglichkeit berücksichtigt. — Anzeigen-Annahme
 bis zum 10. Uhr durch Fernruf übermitten. Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206. — Bei Konten- und
 Streifenvergleich erhebt jeder Anspruch auf Nachteil.

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ ist das zur Veröffentlichung der amtlichen
 Wilsdruff bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts

Bekanntmachungen des Landrates zu Meissen und des Bürgermeisters zu
 Wilsdruff, des Finanzamts Rössen sowie des Forstrentamts Tharandt

Nr. 97 — 98. Jahrgang Drahtanschrift: „Tageblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 2640 Donnerstag, den 27. April 1939

Deutschlands neueste Automobil-Rennstrecke:

Großdeutschland-Ring bei Dresden

Der Führer des deutschen Kraftfahrportes, Reichsführer Korpsführer Kühnlein, beabsichtigt am Mittwoch die in nächster Nähe von Dresden im Elbgebirge im Ban des Elbgebirges neue moderne Rennstrecke des deutschen Kraftfahrportes bei Hohnstein.

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

Diese Bahn, die im Herzen Großdeutschlands liegt, wird künftig den Hauptanziehungspunkt Hunderttausender von Kraftsportbegeisterten bilden, zumal die große räumliche Entfernung des Rübzigringes vielen die Teilnahme an den großen motorisierten Ereignissen unmöglich machte. 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 kraftfahrportbegeistert 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 Lein überbracht.

Die neue Rennstrecke wurde in der Zeit der Entstehung des Großdeutschen Reiches geschaffen. Sie wird deshalb den Namen „Großdeutschland-Ring“

und Maschine, so daß selbst auf diesem Abschnitt ohne unterantwortliches Risiko überholt werden kann.

Eine große Prüfung für die Zukunft

Der weitere Verlauf der insgesamt sehr übersichtlichen Strecke zeigt einen stetigen Wechsel von Geraden und meist nur schwachen Kurven, so daß die Kunst des Fahrens wie die Fahreigenschaften und Leistungen des Wagens gleichermaßen voll unter Beweis gestellt werden können. Gelegentlich härteres Gelände bedingt auch für die Brems- einrichtungen hohe Beanspruchungen. Damit ist allen Anforderungen, die menschlich an den Fahrer und technisch an das Fahrzeug zukünftig in Rennen zu stellen sind, weitestgehend Rechnung getragen. Es reht zu erwarten, daß der Erfolg hier ausgetragener großer Rennen sowohl ideell wie auch materiell in jeder Richtung gezeichnet ist. Schließlich ist der hohe Wert der Strecke auch für Erprobungsfahrten Wettbewerbsfähiger Gebrauchsfahrzeuge gegeben.

Die Baugeschichte

Der Plan, die Hohnsteiner Strecke in eine Rundstrecke umzuwandeln, wurde bereits 1933 gefaßt, nachdem der Sportleiter der Obersten Nationalen Sportbehörde, NSKK-Standardenführer Kühnlein, die Aufmerksamkeit besonders darauf gelenkt hatte. Es zeugt von dem Verständnis der führenden Männer Sachsens für den Kraftfahrport, daß sie diesem großen Plan von Anfang an ihre Unterstützung und Förderung zuteil werden ließen. Allen voran Reichsstatthalter und Gauleiter Martin Mutschmann, Innenminister Dr. Frick und Finanzminister Kampos, zu denen sich als unabhängiger Bearbeiter Ministerialrat Speck gesellte. So konnte bereits Anfang 1933 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Derzeitige in den Händen des Straßen- und Wasserbauamtes Dresden liegt Straßenbaudirektor Voigt arbeitet mit allem Eifer an dem großen Projekt, das nun seiner Vollendung entgegengeht.

tragen. In der Beschäftigung der Strecke nahmen mit dem Korpsführer der Stabführer der ONS, NSKK-Brigadenführer von Gener. Ehrenberg, NSKK-Gruppenführer Krenzlin, der Führer der Motorobergruppe Ost, Obergruppenführer Olfertmann, und der Führer der NSKK-Gruppe Sachsen, Obergruppenführer Lein teil.

Sachsen, Mittelpunkt des Kraftfahrportes

Sachsen, das bereits mit dem Sachsentum über die ideale Rennstrecke für Motorräder verfügt, rückt durch die Erstellung des Großdeutschland-Ringes, der sich an den besten Stellen des Reiches für Kraftwagen, immer mehr in den Mittelpunkt des gesamten deutschen Kraftfahrportes, ein. Er wird, der in einem Bau wie Sachsen mit seinen Hunderttausenden von motorsportbegeisterten Volksgenossen und seiner einschlägigen Industrie nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

In einem Kurs Lang- und Gebirgsstrecke

Bisher wurden Kraftwagenrennen entweder auf ebenen bzw. gebirgigen Rundstrecken über lange Entfernung oder als ausgetragene Bergrennen über kurze Entfernung ausgetragen. Weder im In- noch im Ausland boten die jeweils örtlichen Verhältnisse Gelegenheit, in einem Rennkurs beide Streckenarten zu vereinen. Das ist bei der Rennstrecke im Elbgebirge erstmalig der Fall.

Im Zuge des genau zehn Kilometer langen und sehr breit angelegten Kurzes liegt eine Bergstrecke von etwa drei Kilometer Länge, die über fast zehn zum Teil sehr scharfe Kurven wechelt. In diesem Teil haben jeweils Fahrer und Fahrzeuge die schwerste Prüfung zu bestehen.

Die hier besonders weitgehende Fahrbahn — in den Kurven bis über 20 Meter — gestattet jeden Einfluß für Mensch



Der Großdeutschland-Ring in Dresden.

Die in den Tälern des Elbgebirges rund um Hohnstein gebaute Rennstrecke ist Lang- und Bergstrecke in einem Kurs. Sie erfordert in zahlreichen Kurven höchste Fahrkunst, gestaltet durch breite Fahrbahnen riskantes Überholen. Sie ist durch ihre Länge und ihre Steigungen Prüfstein des Motors und verlangt auf den absallenden Strecken gute Bremswirkung. Bei ihrer Länge von genau zehn Kilometer macht sie Rechenempfehlungen überflüssig. Eine Million Zuschauer hat die besten Möglichkeiten, das Rennen von guten Plätzen zu verfolgen. 350.000 Kraftwagen können auf den vorhandenen Parkplätzen abgestellt werden. Sachsen hat mit dem Bau dieser Rennstrecke seinen Ruf als motorsportfreundlicher Bau erneut gestiftet.

Bild: Casper-D.W. (M.)

Sommer 1939 fertiggestellt

Noch im Sommer dieses Jahres, spätestens Ende Juli, Anfang August, wird der Großdeutschland-Ring, der mit seiner Länge von genau zehn Kilometern künftig keinerlei Rechenempfehlungen mehr nötig macht, fertig sein. Zwölf Meter breit wird die Fahrbahn sein. Sie erhält den besten Belag und wird auch sonst in der Ausführung mit aller Sorgfalt hergestellt, um den höchsten Ansprüchen zu genügen.

Ganz besonders bedeutungsvoll ist, daß die Strecke eine sehr gute Anfahrten aus allen Richtungen hat. Über Bad Schandau, über Neuhardt, über Stolpen, über Riesa wird sich künftig der Strom der Besucher heranziehen, und besonders günstig ist, daß von Norden her die Besucher über die Reichsautobahn herangeführt werden können, die künftig einmal vom Norden Dresdens nach Wilsdruff führen wird.

Blag für eine Million Zuschauer

Die Lage der schönen Strecke bietet Gewähr dafür, daß eine Million Zuschauer die Rennen verfolgen kann, während eine gigantische Zahl von Menschen! Und noch eine Zahl muß genannt werden, die das Geschick in das rechte Licht rückt: Es sind Parkplätze für 350.000 Kraftwagen und Motorräder vorgesehen! Nichts ist mehr geeignet, die Bedeutung der Bahn und den Vorteil der zentralen Lage zu unterstreichen, als gerade die Anfahrten dieser Zahlen, die wohl alles bisher Dagewesene in den Schatten stellen.

24 Meter breite Startbahn

In Hohnsteinerdorf ist eine zwei Kilometer lange Gerade als Startbahn vorgesehen. Die Startbahn wird eine Breite von 24 Meter haben. Hier ist eine Haupttribüne vorgesehen, ebenso am Ausgang des Ortes Hohnsteinerdorf, wo man drei Kilometer der Strecke übersehen kann. Talental und Hohnsteinerhöhen bieten weiterhin Möglichkeiten, die Rennen vorzüglich zu verfolgen. In Hohnsteinerdorf wird eine große Tribüne errichtet, die nicht nur die sich im Tal hingießende Straße, sondern den ganzen Ort überbrückt wird.

Der Großdeutschland-Ring ist, das kann schon jetzt gesagt werden, ein Projekt, das die Kraftfahrportbegeisterung in Sachsen gewaltig steigert und darüber hinaus Tausende und aber Tausende aus allen Ecken des Reiches in das herrliche Elbgebirge bringen wird, dessen Reize überall bei vielen von bleibender Anziehungskraft sein werden. Und damit wird der Fremdenverkehr und die Wirtschaft überhaupt in erheblichem Maße gefördert werden.

Beschränkte Wehrpflicht

Chamberlains Beste gegenüber Frankreich

Das englische Kabinett hat sich trotz der großen Widerstände im eigenen Lande für die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht entschlossen. Unter dem starken Druck Frankreichs, das ein Zeichen der Stärke Großbritanniens sehen will, wurde die in der englischen Geschichte ungewöhnliche und sensationelle Entscheidung getroffen. Allerdings darf man die Beste des Chamberlain-Halifax-Kabinetts gegenüber Frankreich nicht überschätzen, da infolge der vorgeschlagenen Reformierungen die Einberufungen der heranzuziehenden Altersklassen nicht sehr stark ausfallen dürften. Außerdem müssen erst noch die Unterbringungsbedingungen, Waffen und Munition geschaffen werden.

Widerstand der englischen Opposition

Daß die englische Regierung sich auf einen neuen Kurs eingelassen hat, der für England völlig neu und in seinen Folgen nicht zu übersehen ist, wird von allen englischen Zeitungen betont. Die Zeitungen geben sich die redlichste Mühe, dieses in England viel umstrittene Problem zu einer „Sensation ersten Ranges“ zu machen. Allerdings merkt man ihnen nur zu deutlich die

Absicht an, mit ihren Meldungen vor allem im Ausland Eindruck zu machen. Hervorgehoben wird außerdem, daß die britische Regierung sich zu diesem „schweren Entschluß“ durchgerungen habe auf den Druck Frankreichs hin. Völlig offen sei noch die Frage, welche Haltung die Opposition, d. h. die Labour-Partei und die Gewerkschaften, einnehmen wird. Auf der einen Seite weist alles darauf hin, daß die Vorstufen dieser Gruppen mit der Einführung der Wehrpflicht sich nicht einverstanden erklären werden, was aus der Entschlieung des Volkswirtschaftsausschusses der Labour-Partei, der Unterhausklärung des Abgeordneten Mander (Liberal) usw. deutlich hervorgeht. Auf der anderen Seite scheint die Regierung trotz allem zu hoffen, Mittel und Wege zu finden, um der Opposition den „Vertragsbruch“ schmachvoller zu machen.

Wehrpflicht glatter Vertrauensbruch

Das Unterhaus hat sämtliche Entschlieungen über die neuen im Budget vorgesehenen Steuererhöhungen angenommen.

Bevor sich das Haus vertrat, ergriff der Oppositionsliberal Mander das Wort und erklärte, er könne nicht daran glauben, daß der Bericht der Wahrheit entspreche, die britische Regierung beabsichtige eine Art von Wehrpflicht einzuführen, denn das würde ein glatter Vertrauensbruch sein.

GroÙe Bedenken der französischen Presse

Die französische Presse sucht aus den englischen Wehrpflichtplänen nach Kräften agitatorisches Kapital zu schlagen. Dagegen kommen in den Blättern jedoch erhebliche Bedenken darüber zum Ausdruck, ob die vorgesehene militärischen Maßnahmen Englands auch tatsächlich den französischen „Sicherheits“-Wünschen voll entsprechen werden.

Das „Coeuvre“ fragt besorgt, ob die Franzosen, die für die gemeinsame französisch-englische Rechnung arbeiteten, in entscheidenden Stunden auch wirklich von englischen Soldaten gestützt und nötigenfalls wiederaufgerichtet werden würden.

Im Gewerkschaftsblatt „Le Peuple“ heißt es, die französischen Vorankündigungen Sir John Simons, die bereits einen wahrhaftigen Kriegsbauhaushalt darstellten, ließen keinen Zweifel über die Absicht der britischen Regierung übrig, eine massive Rüstungspolitik weiter fortzusetzen. Allerdings könne man sich fragen, ob eine so gewaltige Anstrengung selbst in Großbritannien mit den Grundfragen einer liberalen Wirtschaft vereinbar werden könne. Dieses Problem gehe Frankreich sogar noch in sehr viel stärkerem Maße an.