

Der Bote vom Geising

Erscheint wöchentlich dreimal:
Dienstags, Donnerstags und Sonnabends mittags
Wöchentliche Beilage: „Bilderbote vom Geising“
Monatsbeilage: „Rund um den Geisingberg“

Müglitztal-Zeitung

Bezugspreis für den Monat 1,15 RM, einschließlich Zustagen
Anzeigen: Die sechsgepaltene 46 mm breite Millimeterzeile oder
deren Raum 4 Pfg., die 12gepalt. Text- und Bildzeile oder deren
Raum 12 Pfg. — Nachlaß nach Preisl. Nr. 3. — Nachlaßklasse A
Bei Konkurs u. Zwangsvergl. erlischt Anspruch auf Nachlaß.

Bezirksanzeiger für Altenberg, Geising, Lauenstein, Bärenstein und die umliegenden Ortschaften

Dieses Blatt ist für die Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Stadtbehörden
Altenberg, Geising, Lauenstein und Bärenstein behördlicherseits bestimmt

Druck und Verlag: F. A. Kunzsch, Altenberg, Poststraße 3. — Fernruf Lauenstein Nr. 427 — Postcheckkonto Dresden Nr. 11811 — Girokonto Altenberg Nr. 11 — Postfach Nr. 15

Nr. 111

Sonnabend, den 21. September 1935

70. Jahrgang

Volk und Bauer

Wohl kein Gesetz des Dritten Reiches ist anfangs auf soviel Unverständnis, ja Widerstand gestoßen wie das Reichserbhofgesetz. Die Kritik, die daran oft von zumeist auch geistig unzuständiger Seite geübt wird, hat gleichwohl etwas Gutes in ihrem Gefolge gehabt: Sie hat dazu gezwungen, aus der Geschichte selbst die Zeugnisse klar herauszuschälen, die die Richtigkeit der nationalsozialistischen Bauernpolitik hundertfach unter Beweis stellen. Wer die Geschichte, nach des Führers Zielsetzung, als „Lehrmeisterin für die Gegenwart“ durchforscht, wird dabei auch auf ein Gebiet stoßen, das bislang nur ganz selten als schweres Geschütz gegen die Erbhofkritik aufgeföhren worden ist. Und doch ist es wie kein anderes geeignet, durch seine traurige Deutlichkeit klärend zu wirken: Die Geschichte der Auswanderung.

Eine Gegend unseres Vaterlandes hat zu den 6 Millionen deutscher Auswanderer, die seit dem Jahre 1833 über den Ozean gezogen sind, ein besonders großes Aufgebot gestellt. Es ist der Südwesten des Reiches, zu dem die Pfalz, Baden und Württemberg gehören. Der Südwesten des Reiches ist das typische Gebiet der Kleinbäuerlichen Parzellenwirtschaft. Bei der in jenen Gegenden herrschenden Sitte der freien Teilbarkeit des Grund und Bodens wurde das Land immer parzelliert, so daß die zahllosen Kleinbetriebe kaum noch in guten Jahren eine Familie ernähren konnten. Darum ist es begreiflich, daß die Bewohner jener Gegenden in besonderem Maße geneigt waren, der von ausländischen Agenten usw. an sie gebrachten Aufforderung zur Auswanderung in Neuländer mit Bodenüberfluß zu folgen.

Der Realteilung und Güterzerpflünderung hat nun das Reichserbhofgesetz einen festen Damm entgegen gestellt und damit auch das Uebel der Auswanderung an der Wurzel gepackt. Es verhindert, daß ein vernünftig wirtschaftender Bauer gezwungen wird, von seinem Hof zu weichen, indem es die Erbhöfe neben ihrer Unteilbarkeit vor allem für unbelastbar erklärt. Es gibt dem Bauer so nicht nur eine größere Krisenfestigkeit, sondern die geachtete Stellung im deutschen Volke wieder, die ihm gebührt.

Das Reichserbhofgesetz bildet in der nationalsozialistischen Bauernpolitik einen Eckstein. Das Ziel dieser ganzen Politik ist, dem Bauern die Scholle zu erhalten und damit der Nation in seinem Bauern den Ernährer und den Blutsquell. Durch das Werk des Führers hat der deutsche Bauer endlich eine feste Grundlage und die Freiheit erlangt, so daß er nun fortan alle seine Kraft widmen kann dem Volk und dem Reich. Dem Führer aufs tiefste verpflichtet, wird darum der deutsche Bauer am Erntedanktag 1935 hinausziehen nach dem Bückberg und seinen Willen zur Mitarbeit an dem gewaltigen Werk der deutschen Erneuerung eindrucksvoll bekunden. Unter dem Banner des Hakenkreuzes haben Volk und Bauer den Weg zueinander gefunden, um nimmer voneinander zu lassen.

Die Flottenschau bei Helgoland abge-
sagt. Der ungewöhnlich starke, verheerende Sturm in der Nordsee hat leider das gestern bei Helgoland beabsichtigte Zusammentreffen der Flotte mit den zehn RdtF-Urtauberdampfern unmöglich gemacht. Die Flottenschau mußte abgesagt werden.

Geschenk des Führers an den Kaiser
von Japan. Der japanische Botschafter in Berlin, Graf Mushiatoji, hat das vom Führer und Reichszankler dem Kaiser von Japan geschenkte berühmte Kaiser-Saga-Bild in feierlicher Audienz in Tokio dem Kaiser überreicht. Das Bild wird an seinen früheren Standort, im Tempel in Kyoto, untergebracht. Die japanische Presse hebt die hochherzige Schenkung des Führers hervor.

Mussolini läßt sich keine Vorschriften von Genf machen

London sieht Schwarz

Clond George spricht von einer bevorstehenden Katastrophe

Die Londoner Abendblätter veröffentlichen in großer Aufmachung eine Reuter-Meldung aus Genf, in der es heißt, daß Mussolini seinem Vertreter Baron Moisi, der auf Empfehlung der Mächte die Vorschläge des Fünferausschusses dem italienischen Regierungschef in Rom überreichen und erläutern sollte, mitgeteilt habe, daß er von Genf keine Ratsschläge wünsche. Wie weiter berichtet wird, hat der Sprecher des italienischen Auswärtigen Amtes in Rom die Vorschläge in ihrer jetzigen Form für unannehmbar erklärt. Immerhin habe der Sprecher seine Befriedigung über die Erkenntnis des Ausschusses ausgedrückt, daß Abessinien in jeder Hinsicht unfähig sei, sich selbst zu regieren. In Addis Abeba verlautet, einer weiteren Reuter-Meldung zufolge, daß Abessinien die Vorschläge höchstwahrscheinlich annehmen werde.

Die schwache Hoffnung, daß es dem Völkerbund doch noch gelingen werde, einen friedlichen Ausweg zu finden, macht am Donnerstagabend in London einer ausgesprochenen Hoffnungslosigkeit Platz. Niemals zuvor, so schreibt der liberale „Star“, ging ein Land mit weniger Vernunft und weniger Tauglichkeit in den Krieg. — Die konservative „Evening News“ stellt unter der Überschrift „Die Pflicht der Nation“ fest, daß es die kluge Angelegenheit des englischen Volkes sei, sich wie ein Mann hinter die Regierung zu stellen, wenn eine außenpolitische Krise das Land bedrohe.

Clond George prophezeite in einer Versammlung des Aktionsrates für Frieden und Wiederaufbau in Bradford, daß es in ein zwei Wochen zu einem Angriffskrieg kommen werde, und fragte, was England zu tun beabsichtige. Er sei sehr beunruhigt, denn er stände unter dem Eindruck, daß die Welt auf eine sehr große Katastrophe zusteure. In den vergangenen Wochen sei er der erste gewesen, der die Rede des englischen Außenministers in Genf begrüßt habe. Nichtsdestoweniger stehe er auf dem Standpunkt, daß die englische Haltung schon früher hätte bekanntgegeben werden sollen. Im vorliegenden Falle wäre ein promptes Vorgehen eine wesentliche Voraussetzung für eine Regelung gewesen. Jetzt hätten die Dinge einen Stand erreicht, von dem abzuweichen für die Beteiligten außerordentlich schwierig sei.

Die verwickelte außenpolitische Lage und die Wirtschaftslage erforderten nicht nur Klugheit sondern auch Mut. Trotz der Vorbereitungen, die Stalien in Erytrea und Somaliland treffe, um in der Lage zu sein, den Krieg nicht nur einiaa Monate sondern mehrere Jahre zu führen, werde in

dieser Stunde in Genf niemand imstande sein, zu sagen, welche nächsten Schritte der Völkerbund tun werde.

Was die Sühnemaßnahmen anlange, so trete England jetzt in vorsichtiger Form an die Mächte heran, und dennoch habe niemand eine Vorstellung, was irgend jemand zu tun gedenke. Keine wirtschaftliche Sühnemaßnahmen, die vielleicht vor Monaten nützlich gewesen wären, seien jetzt zu spät, nachdem Mussolini eine Million Mann unter den Waffen habe, von denen 200 000 Mann an der abessinischen Grenze entlang marschierten, an der Geschütze, Flugzeuge, Giftgase und Granaten aufgestapelt werden.

Vorsorge in Gibraltar

In Gibraltar wurde nach einer Reuter-Meldung am Donnerstag folgende amtliche Bekanntmachung angeschlagen: Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß es sich im Fall gewisser Notstände unter Umständen als notwendig erweisen wird, in ganz Gibraltar die Lichter auszuschließen; dies wird möglicherweise durch die Abperrung der Hauptkraftanlage geschehen. Der Bevölkerung wird daher empfohlen, sich Vorräte an Kerzen und anderem hinzulegen. Es wird aber darauf aufmerksam gemacht, daß auch solche Lichtquellen abgedichtet sein müssen. Zuwiderhandlungen werden geahndet.

Auf welcher Seite steht Frankreich?

Stimmung gegen England

Die Frage, ob Frankreich sich bereits endgültig für eine Beteiligung an etwaigen Sühnemaßnahmen gegen den Angreifer im italienisch-abessinischen Streitfall ausgesprochen habe oder ob es eine Beteiligung ablehne, scheint, nach der französischen Presse zu urteilen, noch nicht endgültig entschieden zu sein. Trotzdem ist festzustellen, daß eine Reihe von französischen Rechtsblättern fortfährt, eine Beteiligung Frankreichs an Sühnemaßnahmen entschieden abzulehnen.

Das „Journal des Debats“ wendet sich in diesem Zusammenhang auch gegen England. Es sei unerhört, so schreibt das Blatt, daß das Mittelmeer Gefahr laufe, ein geschlossener Raum zu werden, in dem England bereits den größten Teil seiner Streitkräfte zusammengezogen habe und dabei gleichzeitig ein Seegebiet ungeschützt lasse, das es verabredungsgemäß bewachen sollte. — Der rechtsgerichtete Abgeordnete Ferry erklärt in der „Liberté“, Frankreich hätte allen Grund, diejenigen Leute anzuprangern, die Frankreich gegen seine lateinische Schwester aufheizen wollten und die nicht zögerten, sich auf den internationalen Kapitalismus und den britischen Imperialismus zu stützen.

450000 Reichsautobahnarbeiter

Vortrag des Generalinspektors Dr. Todt in Warschau

Der Generalinspektor des deutschen Straßenbauwesens, Dr. Ing. Fritz Todt, hielt vor der Polnischen Wegebauliga in Warschau einen Vortrag über den Straßenbau. Dem Vortrag wohnten außer zahlreichen Vertretern der polnischen Verkehrsbehörden auch die Teilnehmer einer Tagung der polnischen Wegebau-Ingenieure bei; auch der deutsche Botschafter von Moltke war anwesend.

Dr. Todt erklärte u. a., daß in Deutschland in den Jahren 1930 bis 1932 jährlich rund 40 000 Personenkraftwagen neu angemeldet worden seien, im Jahre 1935 erwarte man die Neuanmeldung von 170 000. Noch stärker sei die Entwicklung bei den Lastkraftwagen, bei denen sich die Neuanmeldungen in den letzten drei Jahren verfünffacht haben.

Während man überall in der Welt in der Eisenbahn, im Flugverkehr und in der Schifffahrt stets alle Fortschritte der Technik ausnütze, habe man es auf dem Gebiet des Straßenwesens jahrzehntelang stillschweigend hingenommen, daß der Kraftwagen eine Straße benutzen mußte, die seiner technischen Entwicklung nicht entsprach. Deshalb habe man in Deutschland vorgesehen, daß ein Teil der Ausgaben für Straßenbau, die im Laufe der nächsten fünfzig Jahre für Unterhaltungsmaßnahmen und ohne großen Erfolg ausgegeben werden müßten, vorausgegriffen werde und daß damit über die bestehenden Straßen hinaus das Netz der Reichsautobahn gebaut wird. Zwischen den Autobahnen, die dem Kernverkehr dienen, wurden die bestehenden Land-

straßen so ausgebaut, daß auch der kürzere Straßenverkehr gut ablaufen könne. Dieser Gedanke, im Kopf unseres Reichszanklers entstanden, habe sich in Verbindung mit der Bekämpfung der Arbeitslosigkeit verwirklichen lassen. Von rund sieben Millionen Arbeitslosen im Januar 1933 hätten wir heute nur noch eindreiviertel Millionen.

An den Reichsautobahnen seien heute 120 000 Arbeiter auf den Baustellen, 160 000 in den Lieferwerken beschäftigt und 170 000 arbeiteten im Ausbau der Landstraßen; insgesamt also seien 450 000 Mann beim Straßenbau beschäftigt. Den Aufwand für diese Arbeit dürfe man nicht der tatsächlichen Bauumme gleichsetzen; denn 30 bis 40 v. H. der auswendigten Beträge würden an der Arbeitslosenunterstützung gespart und 30 v. H. kämen in kurzer Zeit über Sozialversicherungen und Steuern zum Reich zurück. Wenn man daher für die Straßenbauten 100 Millionen RM ausgeben, so habe das Reich von diesen 100 Millionen RM nur 30 Millionen RM mehr aufzuwenden, als wenn nicht gearbeitet würde, und diese 30 Millionen RM hole man beim Betrieb dieser Straßen um ein Vielfaches wieder herein, da die Betriebskosten des Kraftwagens auf der Autobahn wesentlich geringer seien als auf den bisherigen Landstraßen.

Nach Fertigstellung von rund 7000 Kilometer Autobahn würde man, selbst wenn der Kraftverkehr nicht zunimmt und wenn man die Betriebskostensparnis ganz beiseite ansehe, doch auf den Autobahnen täglich 800 000 Reichsmark, d. h. 300 Millionen RM im Jahr einsparen. Ein Teil des Betrages werde der Kraftwagen abgeben, ein Teil werde zur Verbilligung der Transportkosten beitragen.