

# Erzgebirgischer Volksfreund

**Tageblatt** • enthaltend die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft und des Bezirksverbands Schwarzenberg, der Stadträte in Aue, Grünhain, Böhla, Neustädtel und Schneeberg, der Finanzämter in Aue und Schwarzenberg.

Es werden außerdem veröffentlicht: Bekanntmachungen der Amtsgerichte in Aue, Schneeberg, Schwarzenberg, Johannegeorgenstadt und des Stadtrates zu Schwarzenberg.

Verlag C. M. Gärner, Aue, Sachsen.

Hauptgeschäftsstelle: Aue, Fernruf Sammel-Nr. 2541. Drahtanschrift: Volksfreund Aue/Sachsen.  
Geschäftsstellen: Böhla (Amt Aue) 2940, Schneeberg 310 und Schwarzenberg 3124.

Der „Erzgebirgische Volksfreund“ erscheint täglich außer Sonn- und Festtagen.  
Der Bezugspreis beträgt frei Haus 1,20 RM im Monat, durch die Post 1,10 RM.  
Unterbrechungen des Geschäftsbetriebes begründen keine Ansprüche.  
Für Rückgabe unersucht eingehender Schriftstücke usw. übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung.

Kostenlos-Kostenlos für die am Samstag erscheinende Nummer bis vorwärts 9 Uhr in den Geschäftsstellen.

Der Preis für die 22 mm breite Weltmeterzeile Nr. 4 A, für den 20 mm breiten Text-Millimeter 20 A, gemäß 12 A, Allgemeine Bedingungen laut Tarif & Nachschlageliste B.

Postfach-Nr. 12224, Leipzig Nr. 12224, Gemeinde-Bez.-Nr. Aue, Sachsen, Nr. 28.

Nr. 206.

Dienstag, den 4. September 1934.

Jahrg. 87.

## Die Reichsautobahnen als Werke des Friedens.

### VII. internationaler Straßenkongress in München.

München, 3. Sept. Der VII. internationale Straßenkongress begann mit einer Sitzung der ständigen internationalen Kommission. Der Präsident Manieu-Paris erklärte unter allgemeiner Zustimmung, man sehe schon in der ganzen Art der Vorbereitung des Kongresses, daß man es wieder einmal mit einer sehr guten Organisation zu tun habe. Er dankte Deutschland dafür herzlich. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr. Lohd begrüßte den Kongress für die Reichsregierung. Er überreichte unter stärkstem Beifall eine Gruppe „Kofferbänder“ aus Nymphenburger Porzellan, die Professor Waderle, München, geschaffen hat. Das Geschenk soll im Verwaltungsgebäude des ständigen internationalen Verbandes in Paris seinen Platz finden.

### Die Rede von Rudolf Heß.

Der Stellvertreter des Führers, Rudolf Heß, hielt eine Rede, in der er zunächst im Namen des Führers und der Reichsregierung und damit im Namen des deutschen Volkes die Teilnehmer des Kongresses begrüßte. „Da die Entscheidung über den Termin und den Ort dieses Kongresses, so fuhr Rudolf Heß fort, lange vor der Machtergreifung durch den Nationalsozialismus in Deutschland getroffen wurde, ist es ein Zufall, daß dieser Kongress jetzt zu einem Zeitpunkt abgehalten wird, der Ihnen, meine Herren, schon

ein Bild über das Straßenwesen und über den Gesamtzustand Deutschlands im zweiten Jahre der nationalsozialistischen Revolution geben kann.

Es ist ein glücklicher Zufall für uns, weil wir es begrüßen, daß eine so große Zahl aus Ihrem Fachgebiete bedeutender Männer, die gewohnt sind, klar und

genommen sind und in Augenzeugen nehmen, was dieses neue Deutschland schafft. Sie werden feststellen können, daß alle Klassenengemischt gewachsen sind dem Zusammengehörigkeitsgefühl. Die Welt mag dem nationalsozialistischen System symbolisch gegenüberstehen oder nicht — eins muß sie anerkennen: Die Ergebnisse dieses Regierungssystems sind bei uns auf alle Fälle derart, daß es im Hinblick auf die große Krise, welche die Welt augenblicklich durchmacht, und im Hinblick auf die Gebote und Erfordernisse in anderen Ländern für diese zumindest geboten erscheint, unsere Regierungsart und -form nicht ohne weiteres abzulehnen, sondern sie auf alle Fälle zu studieren. Es sollte immerhin zu denken geben, daß in einem anderen Lande, welches in der großen Linie nach den gleichen Prinzipien regiert wird, die Ergebnisse ähnliche sind: Italien hat bekanntlich gleich uns in kürzester Zeit unter dem Faschismus bedeutende Werke und vor allem auch ein großartiges Straßensystem geschaffen.

Sie wissen es ja, und die Welt weiß es, daß wir neue Wege besonders in politischer Hinsicht gegangen sind, daß wir die Demokratie unseres Landes ersetzt haben durch ein System schnell entscheidender und zugleich voll verantwortlicher Männer, denen Fachleute für die Einzelgebiete beratend zur Seite stehen: ein System, das schnelle Entscheidungen unabhängig von lange sich hinziehenden und verwässernden Verhandlungen jeweiliger Parlamentismehrheiten ermöglicht, ein System, das das einmal als richtig Erkannte auch mit Entschiedenheit und auf kürzestem Wege praktisch durchführt.

Nur diesem System ist es zu verdanken, daß gerade die Autobahnen in so überraschend kurzer Zeit nach dem Regierungsantritt Hitlers praktisch in Angriff genommen werden konnten.

Dank seiner Initiative nur sind die Autobahnen Deutschlands — die eigene Idee des Führers — in raschem Tempo, in großem Stil in Angriff genommen worden.

Die Planungen sind eng verbunden mit dem Streben nach Jahrhundert überdauernder Festigung der vom Nationalsozialismus errungenen politischen Einheit des Reiches.

Das im Aufbau begriffene Verkehrsnetz erfüllt die Forderung nach Reichseinheit auch auf verkehrstechnischem Gebiete. Für uns hat die Straße auch nicht nur einen zeitlichen praktischen Wert, für uns ist sie darüber hinaus wieder geworden politisch-historisches Dokument der Zeit, nach dem die Nachwelt uns beurteilen wird. Die Gestaltung der Straßen nach künstlerischen Gesichtspunkten entspricht der Kulturstufe des deutschen Volkes. Wir halten die schlichte Monumentalität der Zweckmäßigkeit für jene künstlerische Form, die dem Geist unserer Epoche entspricht.

Es ist uns vom Ausland der Vorwurf gemacht worden, wir legten unser Geld in Reichsautobahnen an, anstatt unseren Schuldverpflichtungen nachzukommen.

Das Problem der deutschen Arbeitsbeschaffung kann aber mit dem der Schuldverpflichtung nicht in Zusammenhang gebracht werden.

Mobilisieren wir die Millionen unserer Arbeitslosen nicht zu praktischer Arbeit, geben wir ihnen nicht Lohn und Brot, so legen die Arbeitskräfte brach, die — volkswirtschaftliche gesehen — vergehen, ohne schaffen zu können. Millionen Menschen sahen wir, als wir an die Macht kamen, zur Untätigkeit verdammt. Wir sahen auf der anderen Seite, daß alle Materialien, die wir zum Straßenbau benötigen, innerhalb unserer Grenzen

erreichbar sind. Was war näherlegend, als daß wir die Frage der Mobilisierung von Menschkraft und Materialien — eine Frage der Organisation also — auf organisatorischem Wege lösten? Damit veränderten wir vorhandene Arbeitskräfte und vorhandenes Material in Werte, die weiterhin geeignet sind, im Laufe der Zeit neue Werte hervorzubringen. Die Autobahnen bestreiten sowohl ein augenblickliches Bedürfnis, sie werden aber auch neuen Bedarf, dessen Befriedigung wiederum neuen Arbeitsprozeß bedeutet. Es ist ein Irrtum, zu glauben, man könnte etwa ebensogut mittels dieser Arbeitskräfte und dem im Inland vorhandenen Material Schulden bezahlen.

Schulden bezahlen, heißt exportieren: sei es direkt in Form von Geld, sei es in Form von Waren.

Geld ausführen können wir nur in Form eines Geldes, das zwischenstaatlich Geltung hat, und das sind Devisen! Diese erhalten wir nur auf dem Wege des Warenabfuges im Ausland. Bekanntlich ist jedoch die Möglichkeit des deutschen Warenabfuges im Ausland erheblich eingeschränkt worden. Nicht durch unsere Schuld, sondern sogar gegen unseren Willen. Politische Gesichtspunkte, Antipathien gegen unser Regierungssystem haben teilweise — wir hoffen, nur vorübergehend — den Sieg davongetragen über wirtschaftliche Vernunft. Die Zahlung von Schulden in Form von Waren direkt haben die Gläubigerländer ohnehin seit längerem abgelehnt, und zwar um nicht ein weiteres Ansteigen der Arbeitslosigkeit bei ihnen herbeizuführen. Den größten Teil unseres überhaupt ins Ausland übertragbaren Volksvermögens haben wir bereits ausgeliefert.

Die übrige Welt hat den Güterausstoß mit uns eingegemeinert.

Sie kann nicht erwarten, daß wir deshalb etwa darauf verzichten, die vorhandenen Arbeitskräfte und Materialien im eigenen Lande nutzbringend zu verwerten. Unsere Ware will man vielerorts in der Welt nicht haben; die Menschkraft, die früher zu ihrer Herstellung verwandt wurde, müssen wir also anders ansetzen.

Der Bau der Autobahnen ist Sozialismus im besten Sinne. Ueber die materielle Seite hinaus darf nicht vergessen werden, daß die Wiederbeschäftigung einer entsprechend großen Zahl von bis dahin Arbeitslosen von kaum abschätzbarer psychologischer Wirkung für die beteiligten Volksgenossen ist.

Das Problem Straße oder Schiene besteht praktisch für uns nicht mehr. Von einer Konkurrenz beider Verkehrswege kann in Deutschland nicht gesprochen werden, da beide in das Verhältnis organischer Ergänzung zueinander gebracht worden sind. Neuerdings ist sogar eine Kombination der beiden Transportmöglichkeiten im Ausbau, und zwar in der Form, daß einerseits beladene Motorfahrzeuge bzw. deren Ladetaum behälter auf der Bahn transportiert werden und umgekehrt beladene Eilenbahnwaggons auf motorischen Schleppzügen zum endgültigen Bestimmungsort gelangen.

Wir Deutschen hoffen, daß auf den großen Reichsautobahnen auch ausländische Gäste jeder Nationalität fahren werden, um die Kenntnis unseres Landes, seiner Menschen und ihres Willens mit in die Heimatländer zu tragen.

Je mehr die großen Durchgangsstraßen der Nachbarländer zueinander in Einklang gebracht werden, um so mehr wird sich über die großen Straßen der Nationen im Reiseverkehr des Alltags bei wachsendem internationalen Verkehr auch eine wachsende Anerkennung der Völker untereinander ergeben. Wir wissen, daß dann ein ehrliches Urteil über unser Volk entstehen wird,

daß dann dessen friedfertiges Streben und selbstbewußter Drang nach Anerkennung seiner Ehre und Gleichberechtigung in demselben Maß verstanden werden wird, indem die Gäste aus fremden Ländern sehen, wie wir Deutsche die Eigenart und das eigene Wollen fremder Völker achten.

Auf der Basis gegenseitiger Achtung der Völker wird dann ehestens eine Konsolidierung der politischen und wirtschaftlichen Beziehungen eintreten. Auch in diesem Gedanken ließ der Führer die deutschen Reichsautobahnen Gestalt werden. Erkennen Sie, meine Herren Delegierten des Auslandes, auch darin seinen Willen zum Frieden und zu friedlicher, schaffender Arbeit, den er und seine Mitarbeiter öfter als einmal zum Ausdruck brachten. Möge auch dieser internationale Kongress einen Beitrag darstellen zur Förderung des Friedenswillens aller Völker, und möge insbesondere die Tatsache, daß der Internationale Ständige Verband der Straßenkongresse in Paris sein 25jähriges Jubiläum in Frankreich, dem geographischen Land des Straßenbaues, sondern in Deutschland feiert, als gutes Omen zu werten sein für die Verständigung der beiden Völker, für deren beiderseitige Wohlfahrt ein gesicherter Frieden die Voraussetzung gibt.

Der Generalinspektor des Straßenwesens Dr. Lohd hielt dann eine Rede, in deren Mittelpunkt er die Geschichte des Straßenbaues stellte. Er wies dann darauf hin, daß Deutschland ein geschlossenes Netz reiner Autobahnen für den Überlandverkehr auf weiten Strecken schafft, das ganz

## Feierlicher Diplomatene Empfang beim Führer

Berlin, 3. Sept. Nachdem das Amt des Reichspräsidenten mit dem des Reichsanzlers vereinigt und der Führer und Reichsanzler Adolf Hitler in der Volksabstimmung vom 19. August mit neun Fünftel Mehrheit als Staatspräsident bestätigt worden ist, werden die in Berlin akkreditierten Botschafter, Gesandten und Geschäftsträger der fremden Mächte vom Führer und Reichsanzler zur Entgegennahme ihrer offiziellen Antrittsbesuche und der Glückwünsche der fremden Staatsoberhäupter und Regierungen am Mittwoch, dem 12. September im Reichspräsidentenpalais feierlich empfangen werden.

Berlin, 4. Sept. Am 30. September, findet auf dem Büchelberg bei Hameln ein großer Staatsakt statt, bei dem u. a. der Führer sprechen wird.

## Die deutschen Kirchenführer hinter dem Reichsbischof.

Sie beantragen die Einführung des Reichsbischofs.

Berlin, 4. Sept. Die am 3. Sept. in Berlin versammelten deutschen evangelischen Kirchenführer faßten folgende Entschliebung:

„Wir können als Kirchenführer nicht zum ersten Mal nach dem großen Tag des 19. August 1934 zusammenkommen, ohne in tiefer Dankbarkeit vor Gott hinzutreten, der den Führer ein solches Werk der Einigung gesungen ließ. Wir erkennen gerade bei dem gefunden Charakter unseres Volkes in diesem Einigungswort eine väterliche Fügung und ein gnädiges Geschenk Gottes. Wir vertrauen in fester Glaubenszuversicht dem Herrn Christus, dem Haupt der Kirche, daß er unsere evangelische Kirche geübt hat. Wir bitten Gott, den Herrn, daß er dem Reichsbischof als den erwählten Führer der deutschen evangelischen Kirche die Kraft geben möge, den großen Dienst an der Kirche zu vollbringen, der ihm verantwortungsvoll anvertraut ist. Darum haben die Kirchenführer als Sprecher der Landeskirchen und des Kirchenvolkes den herzlichsten Wunsch, sich mit dem Reichsbischof erneut in herzlicher Treue und verantwortungsvoller Kameradschaft und Gemeinschaft zusammenzuschließen, diesen Zusammenschluß vor unserem Volk und vor aller Welt zu bekunden und in gemeinsamen Gebet um die Vollendung der ihrer Gemeinschaft gegebenen Aufgaben zu bitten. Die Kirchenführer bitten daher den Reichsbischof, bald einen Tag zu bestimmen, an dem in einem feierlichen Einführungsgottesdienst diesem festen Willen Ausdruck gegeben werden kann.“

Berlin, 4. Sept. Die Einführung des Reichsbischofs findet am Sonntag, dem 23. September, im Dom statt.

## Das Fronkämpferehrenkreuz Hindenburgs

Berlin, 3. Sept. Nach der Durchführungsverordnung zur Ehrenkreuzstiftung sind auf Anordnung des Reichspräsidenten von Hindenburg die mit dem Ehrenkreuz Beliehenen in Namensverzeichnis einzutragen und die Verzeichnisse im Reichsarchiv dauernd zu verwahren.

Der Reichsminister d. J. hat angeordnet, daß folgende von ihm vollzogene Urkunde an vorderster Stelle der Verzeichnisse niedergelegt wird: Nachdem der am 2. August 1934 berufene Reichspräsident Generalfeldmarschall von Hindenburg durch Verordnung vom 13. Juli 1934 das Ehrenkreuz für die Teilnehmer am Weltkrieg 1914—18 gestiftet hatte, war vom Führer und Reichsanzler Adolf Hitler in Aussicht genommen, den Generalfeldmarschall als den obersten Führer im Weltkrieg zu bitten, als Erster das Ehrenkreuz anzulegen. Das Hinscheiden des Generalfeldmarschalls hat die Ausführung dieser Absicht verhindert. Entsprechend dem Wunsch des Führers und Reichsanzlers befand sich auf dem Ordensstifen, das bei der Befestigung des Generalfeldmarschalls dem Sarge vorangetragen wurde, neben den übrigen Kriegsgenossen des Weltkrieges auch das Fronkämpferkreuz.

Regio, 4. Sept. Die deutsche Fliegerin Ely Weinhorn wird heute ihren Mittelamerikaflug von Costarica nach Guatemala fortsetzen.

Deutschland weltmächtig überspanne und die entferntesten Wirtschaftsgebiete eng miteinander verknüpfte. Der tägliche Aktionsradius des Personen- und Kraftstoffwagens werde auf diesem reinen Kraftwagenstraßennetz mindestens doppelt so groß sein als er bisher auf unserem bestehenden Straßennetz gewesen sei. Dr. Lohd schloß mit den Worten:

„Straßen sind ein Werk des Friedens, selbst wenn sie ursprünglich zu anderen Zwecken gebaut wurden. Sie sind überzeugend, daß, ähnlich wie internationale Eisenbahnlinien entstanden sind, internationale Autobahnlinien entstehen werden. Ich würde es begrüßen, wenn dieser 7. Internationale Straßenkongress den Anlaß gibt, die Schaffung von internationalen Autobahnverbindungen allerorts mit Energie zu fördern.“

Wichtigste Nachrichten aus Hindenburg im 1. Weltblatt.