

Illustriertes Tageblatt

SACHSISCHE HEIMATZEITUNG DES STOLLE-VERLAGS

Ausgabe E mit:

Elbtal-Abendpost Sächsische Vorzeitung und Elbgaupresse

Dresden-K., Marienstraße 26, Fernspr. 28790 / Dresden-Blasewitz, Tolkewitzer Str. 4, Fernspr. 31307

Bezugspreis
Erscheint täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage. Der Bezugspreis beträgt monatlich M. 2.— einschließlich 36 Pfg. Trägerlohn; durch die Post bezogen monatlich M. 2.— ohne Zustellgebühr, einschließlich 30 Pfg. Postgebühr. — Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder wird keine Garantie übernommen. — Für Fälle höherer Gewalt, Streik, Krieg usw. besteht kein Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder Rückerstattung des Vorkaufes. — Verlag: Clemens Landgraf Nachf., W. Stolle, Dresden, Marienstr. 26, Fernsprecher Dresden Nr. 28790 u. Freital l. Sa., Gutenbergstraße 2-4, Sammelnummer Freital 2885. — Telegr.-Adr.: Stolle-Verlag

Anzeigenpreis
Die sechsmal gespaltene Millimeterzeile (46 mm br.) oder deren Raum kostet 18 Pfg., einschließlich „Dresdner Neue Presse“ 30 Pfg.; die viermal gespaltene Reklame-Millimeterzeile (72 mm breit) oder deren Raum 30 Pfg., einschließlich „Dresdner Neue Presse“ 40 Pfg. — Gemessen wird die Höhe des Satzspiegels. Für Erscheinen der Anzeigen an bestimmten Tagen und Plätzen, ebenso für Anzeigen, welche durch Fernsprecher aufgenommen werden, wird keine Garantie übernommen. Insertionsbeträge sind sofort bei Erscheinen der Anzeige fällig. Rabattpflicht erlischt bei Klage, Zahlungsanweisung oder Konkurs des Auftraggebers. Erfüllungsort für Lieferung u. Zahlung: Dresden. — Verlagort: Dresden.

Nr. 205

Montag, den 3. September

1934

„Straßen sind Werke des Friedens“

Dr. Lohd bei der Eröffnung des Internationalen Straßenbau-Kongresses in München

Zeugnis ablegen wollen wir vor aller Welt

von der hohen Leistungsfähigkeit deutscher Ingenieure und von dem unerschütterlichen Lebenswillen des deutschen Volkes

Im Auftrag des Führers
eröffnet Rudolf Heß den
Internationalen Straßenbau-
Kongress

Reichsminister Rudolf Heß hielt heute anlässlich der Eröffnung des VII. internationalen Straßenkongresses in München — der zum ersten Male auf deutschem Boden stattfindet — eine Rede, die über alle deutschen Sender übertragen wurde. Der Reichsminister führte u. a. aus:

Wir glauben, daß es für die Kongreßteilnehmer wertvoll und anregend ist, daß dieser Kongress jetzt in Deutschland stattfindet, weil Deutschland, das als eines der ersten Länder der Technik und des technischen Fortschrittes gilt, Ihnen die Bauten Ihres eigensten Arbeitsgebietes aus jüngster Schöpfungsperiode zeigen kann, welche sicherlich zum Modernsten gehören, was auf diesem Gebiet augenblicklich geleistet wird.

Sehen Sie sich unsere Arbeitsdienstlager, sehen Sie sich die Landjahrheime der Jugend, die Veranstellungen „Kraft durch Freude“, die Landgewinnungsmassnahmen, die Flußregulierungs- und Urbarmachungsarbeiten, sehen Sie sich überhaupt alle sichtbaren Beweise unserer Anstrengungen zur Wirtschaftsbelebung und Bekämpfung der Arbeitslosigkeit an. Nicht etwa deswegen schlage ich Ihnen vor, den Rahmen Ihrer Betrachtungen in Deutschland weit zu spannen, damit Sie unsere Arbeit loben sollen, sondern deswegen,

weil wir die Überzeugung haben, mit all dem, was wir schaffen, nicht nur unserem eigenen Volke große Dienste zu erweisen — teilweise in die weite Zukunft hinaus —, sondern weil wir glauben, auch beispielgebend wirken zu können für die übrige Welt, soweit sie sich wirtschaftlich in einer ähnlichen Lage befindet wie Deutschland, das heißt, vor allem an Arbeitslosigkeit und deren Begleiterscheinungen leidet.

Allerdings muß ich dabei betonen, daß nicht jeder Staat ohne weiteres unsere Reichtümer kopieren kann, weil für ihn meist die politischen Voraussetzungen andere sind.

Die Welt mag dem nationalsozialistischen System sympathisch gegenüberstehen oder nicht — eines 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 zum mindesten geboten erscheint, unsere Regierungsmethoden 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 Krise nach den gleichen Prinzipien regiert wird, die Ergebnisse ähnliche sind: Italien hat bekanntlich gleich und in kürzester Zeit unter dem Faschismus bedeutende Werke und vor allem auch ein großartiges Straßensystem geschaffen.

Dank der Initiative Adolf Hitlers sind die Autobahnen Deutschlands — die eigenste Idee

des Führers — in raschem Tempo, in großem Stil in Angriff genommen worden!

Der deutsche Straßenbau erfolgt im großen unter zwei Gesichtspunkten.

Einmal ist es ein Erfordernis des modernen Verkehrslebens, die Straßen in jenen bestmöglichen Zustand zu versetzen, den der Stand der Technik ermöglicht, und zum anderen ist es der Gedanke der Arbeitsbeschaffung zur Überwindung der Arbeitslosigkeit, der im deutschen Straßenbauprogramm seinen Niederschlag findet.

Die Planungen für unseren modernen deutschen Straßenbau sind eng verbunden mit dem Streben nach jahrhundertelänger dauernder Festigung der vom Nationalsozialismus errungenen politischen Einheit des Reiches. Das im Aufbau begriffene Verkehrsnetz, welches in Deutschland entstehen wird, erfüllt die Forderung nach Reichseinheit auch auf verkehrstechnischem Gebiete.

Für uns hat die Straße nicht nur einen zeitlichen praktischen Wert, für uns ist sie nicht allein Sinnbild des Reichtums deutscher Technik, Wissenschaft und Wirtschaft, für uns ist sie darüber hinaus wieder geworden politisch-historisches Dokument der Zeit, nach dem die Nachwelt uns beurteilen wird.

Noch heute sind uns die Römerstraßen in so fernem Lande Zeugen der schöpferischen Kraft

eines großen Volkes unter der Führung kraftvoller Persönlichkeiten.

Bis Ende 1934 wird die Gesamtzahl der direkt und indirekt Beschäftigten allein auf den Reichsautobahnen 250 000 erreichen. Etwa 150 000 finden Arbeit in dem ergänzenden Ausbau der Reichs- und Landstraßen. Die Beschäftigung wird nach sachmännischer Schätzung sechs bis sieben Jahr in gleichem Maße anhalten. Der deutschen Wirtschaft stehen aus den Arbeiten für die Reichsautobahnen und für das vorhandene Straßennetz jährlich Aufträge in Höhe von 700 bis 900 Millionen Reichsmark zu. Das Ausmaß der technischen Leistung ist an folgenden Ziffern zu erkennen:

Es werden für den Bau der Reichsautobahnen 200 Millionen Kubikmeter Erde bewegt, 4,5 Millionen Kubikmeter Beton werden hergestellt und 500 000 Tonnen Stahl für Brückenbauwerke müssen geliefert werden.

Nach meiner Anschauung kann das Problem der deutschen Arbeitsbeschaffung mit dem der Schuldverpflichtung nicht in Zusammenhang gebracht werden.

So wenig wie ein anderes Volk der Erde könnten und wollten wir die arbeitslosen Volksgenossen zugrunde gehen lassen, wir müßten sie erhalten, wir müßten ihr Leben finanzieren, auch dann, wenn ihre Arbeitskraft sich nicht betätigen kann, zur Schaffung von Berufen, von denen die Arbeitenden selbst und andere ihrer Volksgenossen leben.

Die Autobahnen befriedigen sowohl ein augenblickliches Bedürfnis, sie werden aber auch neuen Bedarf, dessen Befriedigung wiederum neuen Arbeitsposten bedeutet.

Es ist ein grundlegender 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 Warenabfahes im Ausland. Bekanntlich ist jedoch die Möglichkeit des deutschen Warenabfahes 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 überflüssigen im Ausland übertragbaren Volkvermögens haben wir bereits ausgeliefert.

Die übrige Welt hat den Güterauskauf mit ihr eingeschränkt und damit die Möglichkeit des Schuldensatzes genommen. 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 Menschenkraft, die früher zu ihrer Herstellung verwandt wurde, müssen wir also anders ansetzen.

Ueber die materielle Seite hinaus darf nicht vergessen werden, daß die Wiederbeschaffung einer entsprechend großen Zahl von bis dahin arbeitslosen von kaum abschätzbarer psychologisch x Wirkung für die beteiligten Volksgenossen ist.

Der Bau der Autobahnen ist daher Sozialismus im besten Sinne.

Mit dem Einsatz von Hunderttausenden schaffender Hände für die Straße erkennen wir zugleich deren wieder wachsende Bedeutung an, nachdem bis in unsere Tage hinein der Glaube herrschte, die Straße verlore gegenüber der Schiene weiter an Bedeutung. Das Problem Straße oder Schiene besteht praktisch für uns



Jungvolktreffen in Frankfurt am Main

Der große Aufmarsch der Hitler-Jugend Hessen-Rassau, der am 1. und 2. September in Frankfurt am Main stattfand, erreichte am Sonnabendabend seinen Höhepunkt mit der Kundgebung der 50 000 im Stadion. Unser Bild zeigt Baldur von Schirach beim Rundgang um die Kampfbohn, lebhaft begrüßt von der Hitler-Jugend.

Deutsche Jugend, eine heilige Gemeinschaft, die anzutasten niemand wagen soll

Bei dem großen Aufmarsch der Hitlerjugend Hessen-Rassau (vergl. das nebenstehende Bild) hielt der Reichsjugendführer eine Ansprache, in der er u. a. ausführte: Das deutsche Volk hat eine neue Hoffnung bekommen. Ihr seid diese Hoffnung. Es ist ein langer und schwerer Weg gewesen von jenem 9. November 1923 bis zu diesen Tagen. Ihr habt die Ehre, diesen Weg gegangen zu sein und ohne euch und eure Opfer, eure Pflichterfüllung, eure harte Arbeit wäre heute nicht das, was unterdessen erreicht worden ist. Ihr steht hier in gewaltiger Zahl. Dieses Schulter-an-Schulter-Stehen ist das Symbol einer besseren Zukunft. Es gibt in dieser Jugend weder arm noch reich, weder Gebildete noch Ungebildete, es gibt nur deutsche Jugend. Mögen sie von uns sagen, ihr seid wahrhaftige Idealisten, was ihr wollt, kann man in dieser Welt nicht verwirklichen. Darauf geben wir nur die Antwort und sie wird vor der Geschichte bestehen bleiben: Seht auf unsere Hitlerjugend, hier ist unser Ideal verwirklicht worden. Nicht mit Verprechungen ist diese Jugend zusammengeleitet worden, wir sind einander verbunden durch gemeinsame Opfer, gemeinsame Entschlossenungen und gemeinsame Pflicht. An unserer Treue soll wachsen das ewige Reich.

109