

Gründungspreis 8 mal wöchentlich.  
Monatlicher Bezugspreis durch Träger einjährig 30 Pfg. bzw.  
40 Pfg. Trägerlohn 1.70; durch die Post 1.70 einschließlich  
Vollberufungsgebühr, zuzüglich 80 Pfg. Post-Bezugslohn.  
Einzel-Nr. 10 Pfg. Sonntags- u. Feiertags-Nr. 20 Pfg.  
Abbestellungen müssen spätestens eine Woche vor Ablauf der  
Bezugsfrist schriftlich beim Verlag eingegangen sein. Unfreie  
Träger dürfen keine Abbestellungen entgegennehmen.

Verlagsgesellschaft Dresden,  
Verlagspreis: Die 12spaltige 22 mm breite Zeile 6 Pfg. 1  
für Familienanzeigen 5 Pfg.  
Für Platzwünsche können wir keine Gewähr leisten.

# Sächsische Volkszeitung

Schriftleitung: Dresden-N., Kellerstr. 17, Fernruf 20711 u. 21012  
Geschäftsstelle, Druck und Verlag: Germania-Druckerei u.  
Verlag G. M. W. W. Kellerstr. 17, Fernruf 21012,  
Postfach: Nr. 1026, Bank: Geschäftsbank Dresden Nr. 94787

Sonnabend/Sonntag, 26./27. Juni 1937

Im Falle von höherer Gewalt, Verbot, einseitigen Betriebs-  
änderungen hat der Bezugsnehmer oder Werbungsstellende keine  
Ansprüche, falls die Zeitung in beschränktem Umfang, ver-  
fügt über nicht erschienen, Schriftleitungsort ist Dresden

## Die Gefahren der Volksfronttheorien

### 40-Stundenwoche ruiniert die Wirtschaft

Mahnungen an das Unterhaus

Journal: „Französische Kultur auf dem Rückzug“

Paris, 26. Juni.

In Frankreich mehren sich die Stimmen derer, die die Gefahren der marxistischen Lebens- und Wirtschaftstheorien für die Nationen zu erkennen beginnen und zurückschrecken vor den Abgründen, die sich jetzt mehr und mehr zeigen. Insbesondere die Stiefkinder der regierenden Volksfront, wie z. B. die 40-Stunden-Woche, öffnen mit ihren nationalen und damit auch sozialen Folgen die Augen vieler.

Kunmehr befaßt sich das „Journal“ mit dieser von ihm als nationale Gefahr erkannten Entwicklung, insbesondere mit den katastrophalen Schäden, die durch die Einführung des Gesetzes über die 40-Stunden-Woche in der französischen Handelschiffahrt angedeutet werden. Das Blatt stellt in diesem Zusammenhang u. a. fest, die französische Kultur trete in der ganzen Welt ihren Rückzug an, und sie mache anderen Kulturen Platz. Der französische Außenhandel liege im Todeskampf, und die französische Handelsmarine sei schwerer als je durch die 40-Stunden-Woche betroffen. Die Steigerung der Herstellungskosten, die Verringerung der Einnahmen bei Verfrachtung, Transport und die vielen Streiks und sozialen Unruhen breiteten sich immer weiter aus.

Das Blatt bringt folgende Vergleiche: Es stellt z. B. die Arbeitszeit in der französischen Handelsmarine den Arbeitszeiten in anderen Handelsflotten gegenüber. Die Arbeitszeit auf englischen Schiffen z. B. betrage 84 Stunden, auf den meisten anderen Flotten sogar noch mehr, bis zu 84 Stunden. Ein 8000-Tonner habe in Frankreich 43 Mann an Bord, in Italien 85 und in Dänemark 31 Mann. Die Unterhaltung der Besat-

zung koste entsprechend für Frankreich monatlich 67 000 Franken, für Italien 37 000 und für Dänemark 29 000 Franken. Man dürfe sich unter diesen Umständen, so stellt das Blatt fest, nicht wundern, daß es die französischen Schiffseigner vorzögen, ihre Schiffe unter ausländischer Flagge fahren zu lassen oder viel einfacher, daß sie ihre Schiffe abwrackten und ihre Aufträge ausländischen Schiffahrtsgesellschaften in Kommission gäben. Ebenso wie Frankreich das Land der alten Reute sei, so sei es das Land der alten Schiffe. Ein Drittel der französischen Schiffe verhefe seinen Dienst länger als 10 Jahre, und die Fahrgeschwindigkeit überschreite 10 Knoten im Durchschnitt.

In einer Tabelle zeigt das Blatt dann weiter, wie der französische Schiffneubau ständig in Rückgang begriffen sei. Die Vorkriegsjahre hätten ein Jahresmittel von 250 000 Tonnen an Neubauten aufgewiesen. Die Zahlen ab 1930 lauten:

1930: 174 000 Tonnen, 1932: 110 000 Tonnen, 1934: 120 000 Tonnen (Normandie), 1935: 58 000 Tonnen, 1936: 68 000 Tonnen.

Dagegen habe England heute gegenüber 1932 eine 50 000 Tonnen größere Schiffstonnenmenge. Deutschland habe 1935 154 000 Tonnen an neuen Schiffen gebaut und im Jahre 1936 sogar 390 000 Tonnen, von den letzteren seien Deutschland über die Hälfte vom Ausland in Auftrag gegeben worden.

Entweder, so schließt das Blatt, müssen wir schnell und kraftvoll handeln, um das Prestige auf dem Meere wieder zu finden, oder Frankreich wird noch vor 20 Jahren in der Welt das verloren haben, was es bisher zustande gebracht hat.

Man durfte gespannt sein, in welcher Weise Englands neuer Ministerpräsident vor dem Unterhaus die britische Haltung in der spanischen Frage zu rechtfertigen suchen würde. Die britische Politik hat in den Viermächteverhandlungen über die deutschen Forderungen ein bedauerliches Maß von Verständnislosigkeit gezeigt, und die Londoner Presse sekundierte in so scharfer Form, daß man um die Weiterführung des deutsch-englischen Gesprächs in erster Sorge kein mußte. Chamberlain hat versucht, diesen sehr ungünstigen Eindruck zu verwischen, ohne freilich damit an der neu entstandenen Lage praktisch etwas zu ändern. Insbesondere können wir mit Befriedigung feststellen, daß der englische Ministerpräsident den ungewöhnlichen Grad von Mäßigung zu würdigen weiß, den das Reich nach dem schweren Verlust an Menschenleben und der Verstärkung von Mannschaften auf der „Deutschland“ an den Tag gelegt hat. Er hätte diese Anerkennung dahin ergänzen können, daß Deutschland wahrlich keine geringere Mäßigung bewiesen hat, als es nach der Weigerung der Kontrollmächte, England und Frankreich, an einer Flottendemonstration mitzuwirken, sich entgegen weitergehenden Gerüchten und Prophezeiungen darauf beschränkte, den Kontrollausgang gemeinsam mit Italien zu verlassen. Die Beibehaltung von Amerika als Antwort auf das von den roten Landiten angeregte Blutbad und das Ausschließen aus der Kontrollfront als Antwort auf ihr Verlangen sind mit fast mathematischer Genauigkeit dem zu treffenden Zwischenfall angepaßt, und selbst überwollende Kritiker haben es nicht fertiggebracht, aus diesen Vorfällen eine deutsche Angriffsabstufung zu konstruieren. Wenn freilich gewisse internationale Feinde in der Enttäuschung darüber, daß das Reich nicht schärfer vorgegangen ist, höhnisch feststellten, daß Deutschland mehr zu tun nicht „gewagt“ habe, so dürfen wir wohl erwidern, daß nicht Freigebigkeit oder Unentschlossenheit, sondern der Wille zur Aufrechterhaltung des Friedens selbst um einen hohen Preis die deutsche Reichsführung zu ihrem maßvollen Handeln bewogen hat.

Chamberlain hat gesagt, daß die Lage zwar ernst, aber nicht hoffnungslos sei, und er hat dies vor allem damit begründet, daß trotz geteilter Sympathien kein Land oder keine Regierung einen europäischen Krieg wünsche. Wir können Herrn Chamberlain, was Deutschland betrifft, nur aus vollem Herzen zustimmen, denn das Reich hat in den vergangenen elf Monaten alles getan und nichts unterlassen, um die spanische Kriegsgefahr zu bannen. Aber wir kennen mindestens einen Staat und eine internationale Organisation, die heute bewußt und systematisch auf einen europäischen Konflikt hinarbeitet, das sind die roten Machthaber des Kreml im Verein mit den Herrschern des roten Spanien und mit der Komintern. Von dieser Seite wird ständig zur offenen Intervention aufgemuntert, von hier aus sind immer wieder alle ausschließlichen Entspannungsvorläufe sabotiert worden, und die iberische Piratenflotte war es, welche die den Leuten von Valencia höchst unbequeme Kontrollfront buchstäblich torpediert hat. Insofern sind also diese Leute die einzigen Gewinner des Konfliktes, der durch die englische und französische Weigerung geschaffen worden ist. Sie haben es erreicht, daß der Kontrollring um Spanien eine Lücke erhielt, die gerade auf der roten Seite klafft, und zwar marinetechnisch, aber niemals kontrollpolitisch zuverlässig geschlossen werden kann, solange Freunde der „spanischen Demokratie“ in diesem Sektor ihren Wirkungsbereich suchen. Noch bedauerlicher ist es, daß durch die mangelnde Solidarität der Kontrollmächte, die sich in London erwiesen hat, die roten Flottenpiraten geradezu einen Anreiz erhalten haben, ihr dunkles Treiben fortzusetzen. Wir sind also keineswegs der Meinung, daß durch die Zurückziehung der deutschen und italienischen Schiffe aus der gemeinsamen Kontrollfront die Gefahr weiterer Zwischenfälle gebannt worden wäre. Britische Staatsmänner werden am wenigsten glauben können, daß europäische Großmächte in einem der belebtesten Gewässer der Welt, wo es um große wirtschaftliche Werte geht, sich plötzlich unsichtbar machen und anderen Nationen den Schutz ihrer Interessen überantworten könnten. Wir dürfen im übrigen gespannt sein, welche Schritte man in London und Paris unternehmen wird, um die „Lücke“ zu schließen und die Fiktion einer wirksam kontrollierten Nichtmischung weiter aufrechtzuerhalten. Deutschland, das dem Nichtmischungsausschuss noch angehört, hat nicht die Absicht, seinen Nichtmischungsstandpunkt aufzugeben, den es als eine der ersten Großmächte eingenommen hat, aber es beobachtet mit begrifflichem Mißtrauen die Innehaltung einer Nichtmischungsverpflichtung, die sich ohne wirksame Kontrolle nun einmal als ein ziemlich theoretisches Papier entpuppt hat.

Hat das deutsche Vertrauen in die Wirksamkeit des Nichtmischungspolitiks schwerste Einbuße erlitten, so nicht minder unsere berechnete Erwartung in die Unparteilichkeit der heute noch maßgebenden Kontrollmächte. Die bisherigen Unterhauserklärungen und der Inhalt der Londoner und auch vieler französischen Zeitungsaufsätze

## Der Reichskriegsminister besucht Budapest

Berlin, 26. Juni. Der Reichskriegsminister und Oberbefehlshaber der Wehrmacht, Generalfeldmarschall v. Blomberg, begibt sich am 28. Juni zu einem mehrtägigen Besuch im Flugzeug nach Budapest, wo er als Gast der Kgl. ungarischen Honved-Ministers, General der Infanterie Róder, Einrichtungen und Formationen der Kgl. ungarischen Honved besichtigen wird.

sendung englischer Nahrungsmittelschiffe und deren Schutz durch englische Kriegsschiffe die Eroberung Wilbaos um mindestens zwei Monate verzögert zu haben.

### Rundgebungsverbot für Trinidad

London, 26. Juni. Angesichts der schweren Streikunruhen auf den Ostseebän von Trinidad haben die britischen Behörden ein Rundgebungsverbot für die ganze Insel erlassen. Am Freitag überflogen mehrere Flugzeuge von den englischen Kriegsschiffen „Max“ und „Exeter“ die Insel und warfen Flugblätter ab, in denen die streikenden Eingeborenen zur Wiederaufnahme der Arbeit aufgefordert werden. Die Flugblätter enthielten auch eine Verlesung, daß die Regierung eine Lösung der Lohnstreitigkeiten anstreben werde.

### Blitzschläge, Wolkenbrüche und Überschwemmungen in Mainfranken und Franken

Wienberg, 26. Juni. Nach dem heißen Donnerstag entluden sich in der Nacht zum Freitag über Franken und Mainfranken äußerst heftige Gewitter. Der Blitz schlug in insgesamt acht Scheunen ein, die in Flammen aufgingen. In manchen Gebieten verursachten Wolkenbrüche Ueberschwemmungen oder verwüstete der Hagel die Felder. Ein schweres Gewitter entlud sich über Würzburg und Umgebung. Zahlreich waren die Blitzeinschläge, glücklicherweise ohne zu zünden. Ein wolkenbruchartiger Regen setzte mehrere Straßen unter Wasser, das in die Keller eindrang, so daß die Feuerwehren eingreifen und die Keller leerpumpen mußte.

Schwere Gewitter wütheten auch über der Rothenburger Gegend. Verschiedentlich schlug der Blitz in elektrische Leitungen ein, ohne zu zünden. — Auch an der Rhön werden schwere Gewitterniederschläge mit wolkenbruchartigem Regen und Hagel gemeldet. Die Wälder traten in kurzer Zeit über die Äcker und überschwemmten die anliegenden Wiesen. Der Hagel richtete an den Bäumen und den Feldern schweren Schaden an.

### Triumphfahrt des Führers durch Sachsen

Erste Fahrt über die Reichsautobahn Dresden—Meerane

Dresden, 26. Juni. Der Wagen des Führers ist am Freitag als erster über die 100 Kilometer lange Reichsautobahn Dresden—Meerane gefahren, nachdem diese Strecke durch eine Feier an der Anschlussstelle Dresden-N. feierlich dem Verkehr übergeben worden war. In seiner Rede bei der Eröffnungssfeier sprach der Führer insbesondere den sächsischen Arbeitern, die an diesem großen Werk mitgewirkt haben, Dank und Anerkennung aus. Auf der ganzen Strecke, von Dresden bis Meerane, wurde der Führer von begeisterten Volksgenossen, die die Autobahn wie eine Mauer umgeben, begrüßt. Nach polizeilichen Schätzungen sind es weit über anderthalb Millionen Menschen gewesen, die dem Führer auf diese Weise ihren Dank und ihre Anhänglichkeit bekundet haben. (Einen ausführlichen Bericht bringen wir im Innenblatt auf Seite 41)

### Indische Regierung unterstützt die Deutsche Himalaya-Stiftung

London, 26. Juni. „Daily Telegraph“ meldet aus Simla, daß die drei Mitglieder der deutschen Himalaya-Stiftung, Paul Bauer, Fritz Wechsold und Dr. von Kraus, die zur Bergung der am Nanga-Parbat umgekommenen deutschen Bergsteiger nach Indien abfliegen, am kommenden Dienstag in Karachi erwartet werden. Die indische Regierung werde den Deutschen für die Weiterbeförderung nach Sikkim ein britisches Transportflugzeug, das vorübergehend aus Waziristan zurückgezogen werde, zur Verfügung stellen, um dadurch ihre Sympathie für ein tapferes Unternehmen an den Tag zu legen, an das sich Angehörige einer befreundeten Macht gewagt hätten. Auch die Rückbeförderung von Sikkim werde, wenn es das Wetter zulasse, mit dem Transportflugzeug erfolgen.

### Polnischer Schritt beim St. Stuhl

Wie von offizieller Seite bekanntgegeben wird, ist der polnische Geschäftsträger beim Heiligen Stuhl wegen des Verhaltens des Erzbischofs von Krakau im Staatssekretariat des Papstes vorzeitig geworden.

### Die polnische Presse begrüßt König Carol

Die gesamte polnische Presse widmet ihre heutigen Ausgaben der Begrüßung des Königs von Rumänien und des Kronprinzen Michael, die heute nachmittags in Warschau eintrifften. Die meisten Zeitungen veröffentlichen auf der ersten Seite Bilder des Königs Carol. Das Militärblatt „Poliska Zbrojnia“ bringt eine Sondernummer über Rumänien heraus, in der König Carol in rumänischer Sprache begrüßt wird. König Carol von Rumänien ist am Freitagnachmittag in Begleitung des Großfürsten Michael, des Außenministers Antonescu und des Unterstaatssekretärs im Kriegsministerium, General Glat, nach Warschau abgereist.

### England will sein Konsulat in Bilbao wieder eröffnen

London, 26. Juni. Wie „Daily Telegraph“ aus Bilbao meldet, trägt sich die englische Regierung mit dem Wunsch, das britische Konsulat in Bilbao wieder zu eröffnen. Der französische und der deutsche Konsul seien wieder zurückgekehrt, und es wäre für die zahlreichen englischen Geschäftsteile schwer, ihre Büros ohne eine Konsularvertretung wieder in Betrieb zu nehmen. Von den nationalspanischen Behörden werde jedoch erklärt, daß die Franco-Regierung von England nicht anerkannt sei und auch demgemäß nicht die Erlaubnis habe, Konsulate in England zu eröffnen. Es bestehe daher kein Grund, warum die nationalspanischen Behörden eine Konsularvertretung Englands im nationalen Spanien annehmen sollten. Außerdem werde England von den Nationalen angeklagt, durch die Ent-