

# Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für Landwirtschaft und alle anderen Stände des Wilsdruffer Bezirks



Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint an allen Wochentagen nachmittags 4 Uhr. Bezugspreis monatlich 2,- RM. bei Haus, bei Fernlieferung 1,50 RM. jährlich 18 RM. Einzelnummern 10 Pf. Alle Abonnenten und Zeitungsverkäufer sind gebittet, sich bei den Reichsbahn-Vertriebsstellen zu melden. Im Falle höherer Betriebsstörungen behält sich die Redaktion das Recht vor, den Druck zu verschieben oder ganz einzustellen. Abbestellungen sind jederzeit möglich. Die Redaktion ist für die Richtigkeit der Druckfertigkeit nicht verantwortlich. Die Redaktion ist für die Richtigkeit der Druckfertigkeit nicht verantwortlich.

Abzugspreise laut aufstehendem Tarif Nr. 4. — Nachzahlungs-Zinsfuß: 5% p. a. — Sonstige Bedingungen und Anzeigen-Kosten siehe die Nummer 10. — Fernsprecher: Amt Wilsdruff Nr. 206. — Jeder Abbestellung ist ein Kassenbonnenschein beizufügen. — Die Redaktion ist für die Richtigkeit der Druckfertigkeit nicht verantwortlich.

Das Wilsdruffer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meißen, des Stadtrats zu Wilsdruff, des Forstrentamts Tharandt und des Finanzamts Rostfen behördlicherseits bestimmte Blatt

Nr. 203 — 94. Jahrgang — Telegr.-Adr.: „Tageblatt“ — Wilsdruff-Dresden — Postfach: Dresden 2640 — Sonnabend, den 31. August 1935

## Selbstbehauptung.

Kampf um die Ausfuhr. — 1 1/2 Millionen Menschen weniger in den Ausfuhrindustrien beschäftigt als 1929. — Eisen- und Stahlwarenausfuhr gebessert. — Auch die Kohlenausfuhr steigt. — Deutsche Autos fürs Ausland. — Jeder deutsche Volksgenosse, so erklärte kürzlich Reichsbahnrat Dr. Bernhuber auf der Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, „muß von der Bedeutung der Ausfuhr für das Gedeihen der ganzen Volkswirtschaft überzeugt sein; gegenüber den Bemühungen um die Ausfuhr müssen alle übrigen Interessen zurücktreten“. Dieser neuerliche Hinweis auf die Bedeutung der Ausfuhr ist uns so ernstlich, als tatsächlich die Ausfuhrindustrien der einzige Wirtschaftszweig sind, der an dem uns vom Ausland so vielfach mißgünstigen deutschen Wirtschaftsaufstieg seit 1933 nicht beteiligt ist. Die Ausfuhr ist im Gegenteil in den letzten zwei Jahren ständig zurückgegangen. Im ersten Halbjahr 1935 belief sie sich nur noch auf 28 Prozent des Ausfuhrwertes von 1928. Mit 1,96 Milliarden Mark blieb die Ausfuhr der ersten 6 Monate 1935 noch um 6 Prozent hinter dem Ergebnis der gleichen Zeit des Vorjahres zurück. Die Größe der ausfuhrmäßigen Umsatzzwänge wird noch deutlicher, wenn man sich vergegenwärtigt, daß unsere Ausfuhr 1931 noch 2,6 Milliarden Mark erbrachte, während sie sich 1934 gegenüber 1931 mit 4,1 Milliarden Mark mehr als halbiert hat. Daß diese starke Rückläufigkeit nicht auf das Sinken der deutschen Ausfuhrunternehmen zu setzen ist, ist bekannt. Die handelspolitischen Hemmnisse auf der einen Seite, die Schwierigkeiten, die aus dem Währungschaos herrühren, auf der andern Seite und schließlich die ungünstigen Einwirkungen der gegenwärtigen Formen des zwischenstaatlichen Zahlungsverkehrs, besonders für Deutschland, sind die Hauptursachen der Ausfuhrabnahme. Größtenteils also Umstände, die außerhalb unserer Machtbereichs liegen, Umstände, die von uns nicht geändert werden können. Trotzdem können wir es uns nicht leisten, einfach Zuschauer in diesem Kampf auf den Weltmärkten zu sein. Denn unsere Heimaterde ist einmal rohstoffarm, so daß wir auf die Einfuhr von Rohstoffen angewiesen sind, die wir mangels anderer Einnahmequellen im Ausland nur aus den Erlösen unserer Ausfuhr bezahlen können. Zum andern lebt ein großer Teil unserer arbeitenden Bevölkerung von der Arbeit in den Ausfuhrindustrien. In den letzten Jahren sind mit dem Ausfuhrschwund auch die Beschäftigungsziffern in den Ausfuhrindustrien naturgemäß stark zurückgegangen. Gegenwärtig arbeiten 1 1/2 Millionen deutsche Menschen weniger für die Ausfuhr als 1929, ein Fingerzeig dafür, daß die weitere Herabsetzung der Arbeitslosigkeit wesentlich bedingt ist durch die künftige Stärkung unserer Ausfuhrwirtschaft. Daß diese besonders seit dem Inkrafttreten des „Neuen Planes“ auch von sich aus alle ordentlichen Anstrengungen gemacht hat, um die Ausfuhrumfrage zu heben, beweisen die Ziffern des letzten Jahres für eine ganze Reihe Wirtschaftszweige, beweist weiter die Tatsache, daß es in den letzten Monaten immerhin gelungen ist, unsere Einfuhr und Ausfuhr auszugleichen, trotz des Einfuhrüberschusses der deutschen Wirtschaft, der durch die günstige Binnenmarktkonjunktur entstanden ist.

Während die Eisen- und Stahlwarenindustrie in den Jahren 1933 und 1934 nur dank den Fortschritten des Inlandes stark erhöhte Erzeugungsziffern aufweisen konnte, ist im ersten Halbjahr 1935 erstmalig auch die Eisen- und Stahlausfuhr wieder gestiegen. Damit ist den Bemühungen der Industrie, der deutschen Qualitätsarbeit auf den Weltmärkten wieder bessere Absatzmöglichkeiten zu erkämpfen, ein erster beachtlicher Erfolg beschieden. Im ersten Halbjahr 1935 betrug die Eisen- und Stahlwarenausfuhr insgesamt 189 Millionen Mark, 1934 in der gleichen Zeit 158 Millionen und in der ersten Hälfte 1935 173 Millionen Mark. Diebei ihr allerdings noch aufzuholen bleibt, erbellt aus der Tatsache, daß sich die Gesamtwarenausfuhr 1929 auf 523 Millionen Mark beliefen hatte. Auch sämtliche einzelnen Zweige der Eisen- und Stahlwarenindustrie haben, ausgenommen von Radeln, deren Ausfuhr immer noch rückläufig ist — sicherlich nicht zuletzt unter dem Einfluß der japanischen Konkurrenz —, die Aufwärtsentwicklung der Ausfuhr im ersten Halbjahr 1935 mitgemacht. Und trotzdem ist dieser Aufschwung kein uneingeschränkter Erfolg. Für die Eisen- und Stahlwarenausfuhr gilt daselbe, was für die meisten Ausfuhrindustrien gilt: daß die wertmäßige Steigerung der Ausfuhr beträchtlich hinter dem mengenmäßigen zurückbleibt. Eine Folge des Preisverfalls an den Weltmärkten, der den deutschen Ausfuhrindustrien viel zu schaffen macht. Gerade von diesem Preiskampf weiß auch die deutsche Kohlenindustrie ein erstes Lied zu singen, liegt doch der englische Steinkohlenpreis um 6 Mark je Tonne unter dem Preis der deutschen Steinkohle. Damit wird ohne weiteres der riesige Vorrang ersichtlich, den England als größtes Kohlenausfuhrland der Welt auf den internationalen Märkten hat. Um so

## Minister Lenk auf dem Elbeschiffahrtstag Sachsens Ansprüche als Grenzland.

Auf dem „Elbeschiffahrtstag 1935“ in Hamburg hielt der sächsische Wirtschaftsminister Lenk eine Rede, in der er u. a. folgendes ausführte: Leider hat der Verkehr auf der sächsischen Elbe und damit auch der Umschlagsverkehr in den sächsischen Elbehäfen nach einer andauernden kräftigen, seit 1871 datierenden Aufwärtsbewegung vom Jahre 1931/32 ab einen von Jahr zu Jahr sich verstärkenden Verkehrsrückgang aufzuweisen. Daran ist aber nicht das katastrophale Niedrigwasser des vergangenen Jahres allein schuld, denn der Verkehrsrückgang hat sich auch in der ersten Hälfte des wasserreichen Halbjahres 1935 fortgesetzt. Die Ursachen des Verkehrsrückganges liegen vielmehr außer in dem ungewöhnlichen Niedrigwasserstand, der sich in dem Sommer dieses Jahres wiederholt hat, in dem allgemeinen Export- und Importschwund und in verschiedenen Tarifmaßnahmen der Reichsbahn. Gegenüber allen anderen Häfen haben nun aber die sächsischen Häfen einen ungleich stärkeren Rückgang des Umschlagsverkehrs zu verzeichnen.

Der Umschlagsverkehr in den sächsischen Häfen im Jahre 1934 betrug beispielsweise nur noch 65 Prozent des Verkehrs vom Jahre 1931 und 70 Prozent des Verkehrs vom Jahre 1932.

Der verhältnismäßig stärkere Verkehrsrückgang hat seinen Grund darin, daß die früher nur politische Grenze mit Oesterreich zu einer wirtschaftlichen Grenze mit der Tschechoslowakei geworden ist, daß verschiedene Sechsenausnahmetarife gerade die Hauptumschlagsgüter der sächsischen Häfen betroffen haben, und endlich darin, daß die Elbeschiffahrt vor der Notlage der sächsischen Elbehäfen nicht haltgemacht hat, denn die im Rahmen des Ordnungswertes für die Elbeschiffahrt erfolgte Neufestlegung der Elbefrachten hat eine verhältnismäßig größere Erhöhung der Frachten nach den sächsischen Häfen gebracht als denjenigen nach den übrigen Elbehäfen.

In der Zukunft drohen dem sächsischen Umschlagsverkehr aber noch weitere Gefahren: einmal wird der im Bau begriffene Elber-Saale-Kanal mit dem Leipziger Hafen dem Hafen Riesa einen beträchtlichen Teil seines Umschlagwertes entziehen, und zum anderen wird die Begünstigung der Saale und der Elbe ab Saalemündung durch die Zuschuhwasserlieferung aus den Saaletalesperren die Wettbewerbsfähigkeit der sächsischen Häfen noch weiter einschränken.

Einen Schutz gegen diese Gefahren vermag einigermaßen nur der von der Reichsregierung geplante Bau von Anlagen zur Vierung von Zuschuhwasser für die Elbe schon in Sachsen zu gewähren.

Die dafür erforderlichen Arbeiten müssen aber so zeitig begonnen und so beschleunigt durchgeführt werden, daß sie spätestens mit der Fertigstellung der Saaletalesperre bei Hohenwarthe beendet werden können. Wenn dagegen die Oberelbe bis zur Saalemündung das Maximum ihrer Leistungsfähigkeit erst später erlangt als die Elbtrede unterhalb der Saalemündung, wird sie bei der mit der Fertigstellung des Mittellandkanals und der Verbindung der vier deutschen Stromgebiete neu einsetzenden Güterverteilung außerordentlich benachteiligt und in ihrer Existenz aufs schwerste bedroht sein; denn einmal verlorener Verkehr ist bekanntlich sehr schwer zurückzugewinnen.

Die Forderung baldiger Inangriffnahme der für die Zuschuhwasserlieferung der Elbe in Sachsen nötigen Bauten ist um so mehr berechtigt, als diese Bauten nicht nur in Sachsen und der Mittelelbe sondern der gesamten

deutschen Elbe und zugleich den Seehäfen Hamburg, Lübeck und Sietlin zugute kommen und verhindern werden, daß ein Teil des Elbeverkehrs nur wegen unzulänglicher Elbewasserverhältnisse von der Elbe abwandert und auf den Mittelandsverkehr übergeht.

Sachsen hat die größte Erwerbslosenziffer; es ist leider nicht in der glücklichen Lage, wie andere Länder, daß ein beachtlicher Teil der Reichswasserstraßenbauten innerhalb seiner Grenzen liegt. Im Interesse der Unterbringung eines Teiles dieser Erwerbslosen ist die Inangriffnahme der Bauten ebenfalls besonders dringend. Wie das Reich zur Verhütung von Schäden, die der sächsischen Wirtschaft und der Oberschiffahrt durch den Bau des Mittellandkanals entstehen, den beschleunigten Ausbau der Ober-Regulierung und -Kanalisierung durchführt und zwar so, daß die Bauten zugleich mit der Beendigung des Mittellandkanals fertig sein sollen,

so müssen auch die in Sachsen nötigen Bauten so beschleunigt durchgeführt werden, daß sie möglichst mit der Fertigstellung des Mittellandkanals und der Sperre bei Hohenwarthe beendet sind.

Nach alledem soll die baldige Inangriffnahme und beschleunigte Durchführung dieser Arbeiten der Bekämpfung einer großen Notlage und der Verhütung weiterer Schäden dienen; darüber hinaus wird sie der gesamten Elbeschiffahrt mit ihren Häfen und der gesamten deutschen Wirtschaft zum Vorteile gereichen.

## Neuverteilung der Kolonialmandate?

Wieder eine englische Stimme zu dieser Frage.

Zur Frage der Neuverteilung der Kolonialmandate schreibt die englische „Morning Post“ im Zusammenhang mit der Stellungnahme Englands zum italienisch-afrikanischen Konflikt: Aus dem letzten halben Jahrhundert könnten mehrere Beispiele jener Art Außenpolitik zitiert werden, die durch eine Methode fortschreitender Einschüchterung Vorteile für sich herauszuschlagen versucht. Es war eine Politik milder Angriffe und kleiner Einkreisungen, deren Erfolg von der Voraussetzung abhing, daß das Opfer es vorzog, lieber bei jeder individuellen Gelegenheit nachzugeben, als zu den äußersten Maßnahmen zu greifen. Hoffentlich gibt sich kein Land der Täuschung hin, daß das britische Volk, weil es seit dem Kriege für die Sache des Friedens viele Opfer gebracht hat, bereit ist, auf unbestimmte Zeit diese Taktik zu erdulden.

Besonders in Großbritannien wird die Tatsache gewürdigt, daß die Friedensregelung eine Ordnung der Dinge hinterlassen hat, die in vielerlei Hinsicht nicht dauernd sein kann und sollte. Rückwärts auf dem Status quo bestehen, würde früher oder später zu dieser Katastrophe führen.

Länder, die beschweren vorzubringen haben, können versichert sein, daß vernünftige Abänderungsversuche vom britischen Reich in großzügigem und entgegenkommendem Geiste erwogen werden würden. In dieser Beziehung ist kürzlich in verschiedenen Kreisen angeregt worden, daß die Revision der Völker- und Mandatverträge rechtzeitig erwogen werden sollte. Wenn wir uns mit einem solchen Gedanken beschäftigen, muß verhindert werden, daß hieraus eine falsche Auffassung fließt. Eine Neuverteilung der Mandate würde dem eigentlichen Zweck zuwiderlaufen, wenn sie von dem Eindruck begleitet wäre, daß man unter dem Einfluß der Furcht versuche, einen unbedeutenen Nivalen zu kaufen.

anerkenntnenswerter ist es, daß der deutsche Kohlenbergbau sich im letzten Jahr eine erhöhte Ausfuhrfähigkeit erkämpft hat. Die Ausfuhrsteigerung und die stärkere Beanspruchung am Inlandsmarkt, die auf die tatkräftigen Maßnahmen der Reichsregierung zurückgehen, ermöglichten es umgekehrt dem Bergbau, sich in das Programm der Reichsregierung einzufügen und mit der Neueinstellung von 20 000 Arbeitskräften in 1934 an der Beseitigung der Arbeitslosigkeit mitzuhelfen. Gerade dies Ergebnis ist um so erfreulicher, als in den übrigen Kohlenländern der Welt im letzten Jahr trotz höherer Förderziffern die Gefolgschaften vermindert wurden, in England allein um 23 000, in Frankreich um 12 000 Bergarbeiter. Abgesehen von der deutschen Bergbau mit einer Steigerung der Steinkohlerzeugung von 15,3 Millionen Tonnen an der Spitze aller Kohlenfördernden Länder.

In den Industriezweigen, die sich dank der Hochwertigkeit ihrer Erzeugnisse allen Handelserschwernissen zum Trotz gleichsam auf den Weltmärkten behaupten, ge-

hört auch die deutsche Autoindustrie. Sowohl der Ausfuhranteil an Personen- wie an Lastkraftwagen ist im letzten Jahr und auch im laufenden Jahr nicht unbedeutend gestiegen. Auch der Inlandsabfahrg wächst ständig. In den ersten sechs Monaten 1935 wurden auf dem deutschen Markt insgesamt 105 548 Automobile abgesetzt gegen nur 70 000 in der gleichen Zeit des Vorjahres. Dabei ist besonders interessant, daß der Bedarf an Wagen in Klein- und Mittelstädten sowie auf dem ländlichen Lande erheblich größer, als in den Städten und besonders in den Großstädten ist. Völlig unverfänglich aber ist die Tatsache, daß in dem Augenblick, wo die deutsche Industrie alle Anstrengungen macht, die fremden Märkte zu beliefern, Deutsche ausländische Kraftwagen kaufen, die es bestimmt nicht nötig haben. So zeigt die deutsche Statistik, daß 1932 4595 ausländische Personenvagen in Deutschland zugelassen waren. 1934 waren es 12 881! Auf diese Weise wäre der Ausfuhrkampf, der nichts anderes als Dienst um die Selbstbehauptung ist, unnütz erschwert.

Scholle Graf und Frau