Wilsdruffer Tageblatt

Das „Wilsdruffer Tageblatt" erscheint werktags 16 Uhr. Bezugspreis monatl. 2 RM. frei Haus, bei Postbestellung 1,98 RM. zuzügl. Bestellgeld. Einzelnummer 10 Pf. Alle Postanstalten, Postboten, unsere Austräger u. Geschäftsstellen nehmen zu jeder Zeit Bestellungen entgegen. Im Falle höherer Gewalt oder sonstiger Betriebsstörung besteht kein Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Kürzung des Bezugspreises. Rücksendung eingesandter Schriftstücke erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt.

Wochenblatt für Wilsdruff u. Umgegend

Anzeigenpreise laut zurzeit gültiger Preisliste Nr. 8. — Ziffer-Gebühr: 20 Rpf. — Vorgeschriebene Erscheinungstage und Platzwünsche werden nach Möglichkeit berücksichtigt. — Anzeigen-Annahme bis vormittags 10 Uhr. Für die Richtigkeit der durch Fernruf übermittelten Anzeigen übernehmen wir keine Gewähr. — Bei Konkurs und Zwangsvergleich erlischt jeder Anspruch auf Nachlaß.

Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206

Das „Wilsdruffer Tageblatt" ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Landrates zu Meißen und des Bürgermeisters zu Wilsdruff, des Finanzamts Nossen sowie des Forstrentamts Tharandt bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts Wilsdruff

Nr. 21 — 98. Jahrgang | Drahtanschrift: „Tageblatt" | Wilsdruff-Dresden | Postscheck: Dresden 2640 | Mittwoch, den 25. Januar 1939

Vierjahresplanziele werden erreicht

Generalmajor von Hannecken sprach in München

Im Rahmen des großen Lehrgangs der Kommission für Wirtschaftspolitik der NSDAP. in München sprach Generalmajor von Hannecken, der einen Ueberblick über den ihm innerhalb des Vierjahresplans zugewiesenen Frontabschnitt, nämlich die Bewirtschaftung der industriellen Rohstoffe, gab und die gewaltigen Erfolge aufzeigte, die auf diesem Gebiet bis heute zu verzeichnen sind.

Generalmajor von Hannecken schilderte zunächst unsere Versorgungslage in der Eisenwirtschaft und erwähnte die Maßnahmen, die nach Verstraffung der Bewirtschaftungsorganisation und der Konzentration aller Stellen ergriffen werden: Sparmaßnahmen beim Verbrauch, zum Beispiel durch Einführung der eisensparenden Bauweise und durch Einführung deutscher Rohstoffe, planmäßige Lenkung des Ausbaues der Eisenindustrie, Steigerung der inländischen Eisenerzförderung und des Baues neuer Hüttenanlagen und schließlich Sondermaßnahmen zur Schrotterfassung.

1932 hatte die eigene Eisenerzförderung bei einer Belegschaftsstärke von 4000 Mann noch 1,3 Millionen Tonnen betragen. 1937 war sie bereits auf 9,7 Millionen Tonnen und Roherze mit einer Eisenausbeute von 2,8 Millionen Tonnen und einer Belegschaftsstärke von 22 000 Mann gestiegen. Aber auch das reichte nicht aus. Im großen Maßstab mußte auf die mengenmäßig bedeutenden, aber gütemäßig geringen eigenen Vorkommen zurückgegriffen werden. So erfolgte der Aufbau der Reichswerke Hermann Göring bei Salzgitter. Das Ziel ist, hier die gleiche Jahresmenge zu erzeugen, wie sie der gesamte Eisenerzbergbau außerhalb der Reichswerke nach dem Ausbauprogramm aufzubringen hat. Die Erschließung der übrigen eigenen Eisenerzvorkommen bleibt der Initiative der Privatindustrie überlassen. Einen willkommenen Zuwachs an Eisenerzen haben wir durch die Ostmark, insbesondere in Steiermark und Kärnten, erhalten.

15 Millionen Tonnen Eisenerzförderung

Das Jahr 1938 brachte im gesamten Reichsgebiet eine Eisenerzförderung von rund 15 Millionen Tonnen mit über 4 Millionen Tonnen Eisen. Am Jahresschluß lag bereits die Förderung bei nahezu 1,4 Millionen Tonnen Roherzen im Monat. Für das Jahr 1939 ist mit einer weiteren namhaften Steigerung zu rechnen.

Neben dem Erz ist das Schrott von größter Bedeutung für unsere Eisen- und Stahlerzeugung. Das Schrottaufkommen im Inland betrug 1938 etwa 10 Millionen Tonnen, die Einfuhr rund 1 Million Tonnen. Der Steigerung des Schrottaufkommens dient die Schrottsammelaktion der SA. und der DAF.

Die Schilderung der Lage unserer Nichteisenmetallwirtschaft zeigte eine größere Abhängigkeit von der Einfuhr als beim Eisen. Hier wurde das System der Förderprämien und der weitgehenden staatlichen Kredithilfe zum Zwecke der Steigerung der Inlandsförderung aufgewandt.

Baustoffindustrien erhöhen Leistungsfähigkeit

Der Vortragende behandelte dann das Gebiet der Austauschstoffe in der Metallindustrie, also den Einsatz der Leichtmetalle und des Magnesiums, für das Anwendungsgebote erlassen wurden, da es uns als deutscher Rohstoff heute unbeschränkt zur Verfügung steht. Nach einem Ueberblick über Erzeugung und Verbrauch der Kohle und über die Maßnahmen zur Beseitigung der auf dem Kohlegebiet bestehenden Engpässe durch höchst rationelle Verwendung als Brennstoff und als Rohstoff, wandte Generalmajor von Hannecken sich dem Gebiet der sonstigen Baustoffe zu. Die Baustoffindustrien „Steine und Erden" werden 1939 ihre Leistungsfähigkeit möglichst noch weiter erhöhen.

Die Mineralölwirtschaft ist einer der Pfeiler, auf dem die vom Führer angeordnete Motorisierung steht. Der Vierjahresplan verlangt hier eine weitere Intensivierung der Maßnahmen, die bereits vor seiner Verkündung eingeleitet waren. Zu einer wirksamen Steigerung der Erdölförderung waren neben technischen auch rechtliche Voraussetzungen zu schaffen. Die Verarbeitung der steigenden Erdölförderung erfolgt planmäßig in erster Linie auf Schmieröl. Als weiterer Rohstoff kommt die Braun- bzw. Steinkohle in Frage. Auch hier zeigt sich eine gewaltige Steigung der eigenen Produktion an Kraft-, Heiz- und Schmierstoffen, die aber noch immer weit gegenüber der sprunghaften Steigung des Verbrauchs zurückbleibt.

Personenkraftwagen nur noch mit Bunareifen

Von ganz besonderem Interesse war der Bau von Anlagen zur Erzeugung von synthetischem Kautschuk, für den die deutsche Wirtschaft und Industrie jahrzehntelang Vorbereitungen getroffen hat. In zwei großen Werken wird der Ausbau der Erzeugung vorangetrieben. Durch Verbesserung der Verfahren und der Ausbeute ist es gelungen, die Gestehungskosten erheblich zu verbilligen. Die Fahrversuche gestatten es, daß im Laufe des Jahres 1939 der gesamte Personenwagensektor von Naturkautschuk auf Bunareifen umgestellt werden.

Die Ausführungen Generalmajors von Hannecken klangen in eine zuversichtliche Prognose aus. Es steht außer Zweifel, daß die nationalsozialistische Volkswirtschaft das ihr vom Führer im Vierjahresplan gesetzte Ziel erreichen wird.

*

Dr. Dorpmüller:

Große Baupläne im ganzen Reich

Nach Generalmajor von Hannecken sprach Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller, der große Baupläne im ganzen Reich und einen starken Ausbau der Reichsbahn und der Reichswasserstraßen ankündigte. Hauptträger des deutschen Verkehrs, so sagte er, seien die deutschen Eisenbahnen, die beispielsweise über 80 v. H. der gesamten Gütertransportmenge auf der Schiene beförderten. Seit der Machtübernahme sei der Güter- und Reiseverkehr der Reichsbahn unaufhörlich angestiegen. Auch ihr Auslandsverkehr namentlich mit Südosteuropa habe beträchtlich zugenommen. Der Auslandsverkehr der deutschen Seeschiffahrt sei in den letzten sechs Jahren um 62 v. H., ihr Küstenverkehr um 117 v. H. gestiegen. Im Straßenkraftverkehr betrage die Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge im Reich (einschließlich der Ostmark) 3,5 Millionen.

Trotz Ausnutzung aller vorhandenen Betriebsmöglichkeiten und Anlagen habe sich die Gesamtheit der von der Reichsbahn geforderten Leistungen zeitweise als zu groß erwiesen. Besonders litten die in das Altreich zurückgekehrten Gebiete unter starken Verzögerungen, weil ihre Bahnanlagen unzureichend waren. Der riesige Verkehrsanfall konnte nicht befriedigend bedient werden.

Bei dieser Lage mußten Frost- und Schneeverwehungen — im Dezember im ganzen Reichsgebiet plötzlich einsetzend — die Verkehrsstockungen weiter außerordentlich verschärfen. Der Ausfall der Binnenwasserstraßen und teilweise der Landstraßen bedingte nie erwartete Leistungen auf der Reichsbahn. Von einer elftägigen Sperre im Güterverkehr für neun notleidende Reichsbahndirektionsbezirke waren nur Lebensmittel und Kohle ausgenommen. Nur so gelang es, der Schwierigkeiten in der Brennstoffversorgung Herr zu werden.

Der Reichsverkehrsminister betonte hierauf die Notwendigkeit, die Anlagen der Reichsbahn auf größte Leistungsfähigkeit zu bringen. Der begonnene Ausbau der Strecken und Bahnhöfe in den heimgekehrten Gebieten werde beschleunigt.

Vor allen Dingen gelte es, die Engpässe bei Passau, Limburg und Salzburg zu beseitigen. Der Eisenbahnweg über Hof—Regensburg werde wesentlich durch Bahnhofs- und Streckenumbauten verbessert. Ein weiteres wichtiges Bauzentrum sei Mitteldeutschland. Auch das Wasserstraßennetz werde ausgebaut. Als wichtige Etappen des Bauprogramms nannte Dr. Dorpmüller u. a.: Fertigstellung des Masurischen Kanals, Vollendung des Adolf-Hitler-Kanals, Ausbau der Oder, Umbau der Berliner Wasserstraßen, Einführung des Mittellandkanalverkehrs in die Berliner Häfen, Niedrigwasserregulierung der Elbe, Vollendung des Stichkanals vom Mittellandkanal zu den Reichswerken Hermann Göring, Kanalisierung der Werra und der Mittelweser, Regulierung des Oberrheins zwischen Kehl und Basel, die Neckar-Kanalisierung und den Bau des Oder-Donau-Kanals.

Schließlich sprach auf der Tagung der Leiter der Kommission, Bernhard Köhler. Deutschlands geographische Lage als Mittelpunkt Europas stelle ihm besondere wirtschaftliche und verkehrspolitische Aufgaben. Unsere wirtschaftlichen Beziehungen könnten durch den Ausbau des Verkehrswesens wesentlich gefördert werden.

Fünf Jahre Vertrag mit Polen

Die Reise des Reichsaußenministers von Ribbentrop nach Warschau in Erwiderung des seinerzeitigen Besuchs des polnischen Außenministers in Berlin fällt zusammen mit dem fünften Jahrestag des deutsch-polnischen Abkommens. Am 26. Januar 1934 wurde dieses Abkommen unterzeichnet, das sich für beide Staaten so bedeutsam entwickelt hat.

Der deutsch-polnische Vertrag hat die Befriedung des Ostens eingeleitet, wie das Münchener Abkommen und das Abkommen in Paris auf Grund der Initiative des Führers auch im Westen eine wesentliche Beruhigung geschaffen hat. Der fünfjährige Bestand des deutsch-polnischen Abkommens beweist, daß diese Jahre eine Gewähr für den Wert der Nichtangriffserklärung sind. Weiter muß man bei Würdigung dieses Vertrages sich des Zustandes erinnern, der vor Entstehung des Paktes geherrscht hat. Die bis 1933 allgemein übliche Einstellung Deutschlands zu Polen, in dem man den Erzfeind erblickte, ist durch den Vertrag korrigiert worden. Adolf Hitler ist nicht den ausgetretenen Weg der Nachkriegszeit gegangen, sondern er hat neue Wege und Menschen gesucht, mit denen er Fühlung bekam. Und einer von denen, mit denen er sich begegnete in seiner Politik, war der Gründer des jungen polnischen Staates, Marschall Pilsudski. Hitler und Pilsudski haben das Verdienst, Wege beschritten zu haben, die bisher als ungangbar galten oder zum mindesten als unpopulär.

Der deutsch-polnische Vertrag von 1934 schuf Deutschland Rückenfreiheit im Osten für die Durchführung seines großen Aufbauwerkes. Er gab in gleicher Weise auch den Polen die Möglichkeit, ihre Kräfte auf die innerstaatliche Festigung zu konzentrieren. Die Nichtangriffserklärung ist später durch verschiedene Abkommen ergänzt worden, und wenn wir auch nicht leugnen können, daß untergeordnete Instanzen in Polen manchmal nicht im Sinne der Abkommen gewirkt haben, so ist doch kein Zweifel darüber, daß sich die verantwortlichen Staatsmänner des polnischen Staates stets an den Pakt gebunden fühlten.

Dann wollen wir eines nicht vergessen: Wenn sich damals Adolf Hitler und Marschall Pilsudski trafen, so führte sie die Erkenntnis der Gefahr zusammen, die Europa durch den Bolschewismus drohte. Pilsudski hat zu seinen Lebzeiten stets darauf hingewiesen, daß sich die erste Angriffswelle der bolschewistischen Weltrevolution zunächst gegen Warschau richten werde.

Es hat nicht an Versuchen anderer Mächte gefehlt, die deutsch-polnischen Beziehungen zu stören. Aber es hat sich gezeigt, daß der Vertrag allen Störungsmanövern gegenüber standhält. Der kürzliche Besuch des polnischen Außenministers Beck auf dem Obersalzberg und nunmehr der Besuch Ribbentrops in Warschau sind sichtbare Beweise für den Wert der Nichtangriffserklärung von 1934.

Auf Gewehrschußweite vor Barcelona

Der Vorort Hospitalet bereits erreicht

In den Abendstunden des Dienstag erreichten die nationalen Truppen die unmittelbare Umgebung der katalanischen Hauptstadt. Sie stehen nur noch einen Kilometer von der Südgrenze der Stadt entfernt und haben bereits die ersten Häuser der Stadtteiles Sans erreicht. Das Fort Montjuich liegt unmittelbar vor den nationalen Truppen, ihr Infanteriefeuer erreicht bereits die Pferderennbahn sowie den Stadtteil Las Corts. Verschiedene Straßenzüge des Vorortes Hospitalet sind schon im Besitz der Nationalen. Die Stadt ist im Westen und Norden abgeriegelt.

Eine Division des Armeekorps General Yagues nimmt unmittelbar vor Barcelona eine Linksschwenkung vor und umgeht die Stadt im Westen. Der Vorort Sarria liegt bereits im MG.-Feuer dieser Abteilung.

Der Vormarsch der nationalen Truppen hatte bis zum späten Nachmittag eine Tiefe von 24 Kilometer erreicht. Das Marokkokorps des Generals Yague ließ dem Feind keine Zeit, seine Brücken zu sprengen. Es besetzte im Sturm Prat de Llobregat und den dort befindlichen Großflughafen, dann kreuzte es auf den erhalten gebliebenen Brücken den Llobregat. Die Geschwindigkeit des Vormarsches war so groß, daß der Nachschub außer Sicht war, Schritt zu halten. Daher ließ die nationale Heeresleitung Material, Munition und Verpflegung durch Großbomber nachbefördern.

Die 4. Navarra-Brigade unter General Alonso Vego eroberte die Stadt Martorell, ein wichtiger Knotenpunkt an der Hauptstraße Igualada—Barcelona mit 5000 Einwohnern. Die Bevölkerung war von dem Eindringen der Nationalen völlig überrascht. Sie war noch fast vollzählig zurückgeblieben, da das Erscheinen der Nationalen keineswegs so schnell erwartet wurde. Als die Soldaten Francos in die Stadt einrückten, stürzte die Bevölkerung in dichten Mengen auf die Straßen und umarmte ihre Befreier mit unbeschreiblicher Begeisterung.

Nach der Eroberung Martorells rückten die Truppen gleich weiter und kreuzten widerstandslos den Llobregatfluß, genau in östlicher Richtung vorstoßend. Da diese Kolonne dabei ist, Barcelona nördlich zu umgehen, wird die Einkreisung der Stadt in kürzester Zeit vollzogen sein.

Das Feuer der nationalen Artillerie macht jeden Schiffsverkehr im Hafen von Barcelona unmöglich.

Manresa gefallen

Die Listerbrigade und rote Sonderstoßtruppen auf der Flucht

Nunmehr befindet sich auch die wichtige Kreisstadt Manresa, ein bedeutender Mittelpunkt des katalanischen Handels und der Landwirtschaft, im Besitz der nationalen Truppen.

Seit zwei Tagen hatten das Urgellkorps, die Maestrazgo-Armee und Legionärsdivisionen die Einkreisung Manresas vorbereitet. Die Leitung der roten Truppen betrachtete diesen Ort als Zentrum der Verteidigung und hatte dort die Listerbrigade sowie Sonderstoßtrupps konzentriert. Das bergige Gelände nördlich und westlich von Manresa sowie der Fluß Cardoner machten die Stadt zu einem geographisch bevorzugten Stützpunkt. Die meisten Brücken über den Cardoner waren von den Roten gesprengt worden. Der Angriff auf die Stadt setzte von allen Seiten gleichzeitig ein. Bereits nach kurzem Kampf war Manresa im Besitz der nationalen Truppen, die daraufhin sofort den Vormarsch wieder aufnahmen und den Feind in Richtung auf Tarrasa verfolgten. In Manresa wurde eine große Zahl von Gefangenen gemacht.

SLUB Wir führen Wissen. Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF