Wilsdruffer Tageblatt

Das „Wilsdruffer Tageblatt" erscheint werktags 16 Uhr. Bezugspreis monatl. 2 RM. frei Haus, bei Postbestellung 1,80 RM. zuzügl. Bestellgeld. Einzelnummer 10 Rpf. Alle Postanstalten, Postboten, unsere Austräger u. Geschäftsstelle 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 ausliegender 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 Wilsdruff bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts

Nr. 41 — 98. Jahrgang | Drahtanschrift: „Tageblatt" | Wilsdruff-Dresden | Postscheck: Dresden 2640 | Freitag, den 17. Februar 1939

Großdeutsche Kraftfahrt

Der Sieg des nationalsozialistischen Motorisierungsprogramms.

Die Große Internationale Automobilausstellung 1939 in Berlin ist eröffnet. Das Motto dieser Riesenschau lautet: Großdeutsche Kraftfahrt. Es ist das erstemal, daß die Kraftfahrzeugfabriken der Ostmark und des Sudetenlandes mit deutschen Fabrikaten vor die Oeffentlichkeit treten. Ueber den stolzen Sinn dieser Tatsache hinaus ist diese Berliner Autoschau auf diese Weise Sinnbild dafür, daß nun auch die jüngsten Teile des Großdeutschen Reiches den Segnungen der Motorisierung und damit des Wirtschaftsaufschwungs und Lebensgefühls des Gesamtreiches teilhaftig werden.

Motorisierung ist für uns alle seit der Machtübernahme mehr als ein rein technischer oder wirtschaftlicher Begriff. Motorisierung ist sozusagen ein Leistungsbarometer für die Aufwärtsentwicklung unseres Lebens, unserer Wirtschaft und unserer Wehrkraft. Hier setzte der Führer nach der Machtübernahme den Hebel an, hier begann er sein großes Aufbauprogramm, und seitdem stürmte die Motorisierung, stürmten die Erfolge von Kraftfahrt und Kraftfahrwesen der Gesamtentwicklung wie Herolde voran.

Motorisierung schuf Arbeit, kurbelte die übrige Wirtschaft an, vervielfachte den Erfolg unserer Anstrengungen, komprimierte unseren Leistungseinsatz, brachte dabei immer weiteren Kreisen die Möglichkeiten der Erholung und der Urlaubsfreude, die das Kraftfahrzeug in sich birgt. Motorisierung verdichtete das Leben unserer Städte, prägte durch unsere prachtvollen Autobahnen ein neues Gesicht der deutschen Landschaft und stärkte unsere Wehrhaftigkeit.

Der Führer erkannte im 20. Jahrhundert das Jahrhundert des Motors und machte die Technik zur Dienerin der Politik. Die Politik ihrerseits wurde dabei zum kraftvollsten und energischsten Motor der technischen Entwicklung. Der Führer selbst hat sich hier von jeder für jede Entwicklungsphase, für jede Einzelheit interessiert. Er gab die Parolen aus, er zog alljährlich die Bilanz des Erreichten, er steckte immer neue Ziele. So wie die Schaffung der Reichsautobahnen sein ureigenstes Werk ist, so war er es, der durch eisernen Willen die Entwicklung des deutschen Volkswagens weiter trieb, bis er heute, ein Wirklichkeit gewordenes Wundergebilde, fertig vor uns steht.

Die Automobilausstellung war in jedem Jahr für den Führer der Anlaß, das Erreichte zu überblicken und zu weiterer Arbeit anzuspornen. Hier umriß er 1933 erstmals sein Motorisierungsprogramm und verkündete einer damals hoffnungslos am Boden liegenden Wirtschaft, verkündete einer am Rande des Bankrotts stehenden Industrie, daß der nationalsozialistische Staat mit allen Möglichkeiten die Produktion fördern werde, die Haltung von Kraftfahrzeugen erleichtern, die notwendigen Straßen bauen und den Sport fördern wolle. Indem damals der Führer die Steuern aufhob und gleichzeitig die bis dahin bestehenden Schranken beseitigte, die Kraftfahrende und andere in zwei Lager teilte, machte er den Weg für die Motorisierung frei.

In den sechs Jahren nationalsozialistischer Kraftverkehrspolitik, die seither vergangen sind, erlebte die Welt dann den einzigartigen und viel bewunderten Aufstieg unserer Kraftfahrt. 1932 waren 41 000 Personenkraftwagen zugelassen worden, 1937 waren es 216 850 Stück, und im vergangenen Jahr sogar 224 624. Der Absatz hatte sich also hier mehr als verfünffacht. 1932 kamen 7030 Lastkraftwagen und Omnibusse auf den Markt, 1937 waren es 45 219 und 1938 63 576 Stück. Hier hat sich der Absatz also fast verzehnfacht. Insgesamt wurden im Jahre 1932 106 000 Kraftfahrzeuge von den Zulassungsbehörden registriert, im Jahre 1937 dagegen kamen 522 100 und im vergangenen Jahre schließlich 583 145 Stück auf den Markt.

Der Absatz stieg in jedem Jahr auf neue Rekordhöhen. Mit der Kraftfahrzeugindustrie wurde die Zubehörindustrie angekurbelt. Mit der Zubehörindustrie wiederum erlebten weitere Wirtschaftskreise Aufschwung. Direkt oder indirekt wurde mehr oder weniger die ganze Wirtschaft beeinflußt. Dabei ist auch heute die Produktionsspitze noch längst nicht erreicht. Erst der Volkswagen wird die große Masse der deutschen Bevölkerung erfassen. Bei diesem Produktionsanstieg handelt es sich dabei um eine rein deutsche Angelegenheit. Die Weltproduktion an Kraftfahrzeugen sank z. B. von 1937 auf 1938 in starkem Maße ab, und während z. B. in Amerika 1938 ein Produktionsrückgang von fast 48 v. H. festgestellt wurde, wußten unsere Fabriken im gleichen Jahre kaum, wie sie der Nachfrage genügen sollten.

So wie sich aber die Produktion im Innern in steilem Anstieg erhöhte, so setzte auch das deutsche Kraftfahrzeug auf dem Weltmarkt zu einem ungehinderten Siegeszuge an. Die Ausfuhrbilanzen wurden von Jahr zu Jahr positiver. Auf manchen Märkten steigerten sich die Exportziffern von 1935 bis 1938 um das Fünffache. Die Erfolge des deutschen Kraftfahrsports, die Siege unserer Rennwagen und Rennräder waren dabei eine wirksame Tatpropaganda, die dem deutschen Kraftfahrzeugbau manchen neuen Markt erschloß.

Großdeutsche Kraftfahrt — es ist ein imposantes Bild des Aufstieges, das da vor aller Welt steht, und es umschließt das Glück von Millionen, umschließt Lebensfreude, Urlaub, Erholung, Reisemöglichkeiten genau so wie die Einsatzfähigkeit und Schlagkraft unserer Wehrmacht. Räder rollten, Motoren dröhnten als wir in der Ostmark unsere Brüder befreiten. Die Welt spürte die Schlagkraft unserer Motorisierung, als der Führer seine Soldaten an der Sudetengrenze aufmarschieren ließ, als die Autobahnen entlang endlose Reihen motorisierter Transporte rollten und Kampfflugzeuge die Luft durchdröhnten. Da fühlte jeder, wie Motorisierung Stärke bedeutet.

Großdeutsche Kraftfahrt — welch ein gigantisches Bild. Motorisierung dient der gesamten Nation, dient jedem einzelnen. Ein Werk des Führers, das seinen mächtigsten Motor in seinem Willen hat!

Englands gigantische Rüstungen

Ueberraschung im Lande — Steuererhöhungen befürchtet

Schatzkanzler Simons Ankündigung, daß die Höchstgrenze der Rüstungsanleihen von 400 auf 800 Millionen Pfund erhöht werden soll, sowie die erhöhten Ziffern für die Verteidigungsausgaben des kommenden Finanzjahres, wie sie in einem englischen Weißbuch dargelegt werden, haben bei den Abgeordneten des Unterhauses größte Ueberraschung ausgelöst.

Im großen und ganzen seien die Abgeordneten, wie ein englisches Nachrichtenbüro meldet, der Ansicht gewesen, daß diese ungeheuren Ausgaben höchstwahrscheinlich eine „nutzbringende Auswirkung" (!) auf die internationale Lage haben würden, denn aus ihnen gehe deutlich hervor, wie entschlossen England in der Rüstungsfrage sei. Im allgemeinen erwarte man außerdem, daß in Anbetracht der Verdoppelung der Anleihehöchstgrenze das Budget des kommenden Jahres ausgeglichen sein werde. Allerdings rechnet man allgemein mit einer Erhöhung der Steuern.

Die Veröffentlichung des Rüstungs-Weißbuches der britischen Regierung mit der sensationellen Enthüllung, daß England im Finanzjahr 1939 580 Millionen Pfund für Rüstungszwecke ausgeben wolle, hat auch in der Presse ein verständlich starkes Aufsehen ausgelöst. Die Blätter schneiden dabei sämtlich die Frage an, ob diese größere Anleihevollmacht genügen werde, um die riesigen Rüstungskosten zu decken. Der „Daily Telegraph" schreibt, die Kosten seien zwar beunruhigend, die Regierung könne aber dessen sicher sein, daß das Land einstimmig bereit sei, alle Lasten für die nationale Sicherheit zu tragen. „Daily Mail" stellt zu den Veröffentlichungen des Weißbuches über die Fortschritte der Rüstungen fest, wenn diese Berichte auch ermutigend seien, so liege doch deswegen noch kein Anlaß vor, alles für befriedigend zu halten. Man müsse weiter arbeiten, England könne das, denn es sei noch weit davon entfernt, sich den Riemen enger schnallen zu müssen.

60 neue Kriegsschiffe

Das Weißbuch über das Rüstungsprogramm der britischen Regierung führt u. a. aus, daß sich die Ausgaben für die drei Wehrmachtteile im Finanzjahr 1937 auf rund 262 Millionen Pfund und im Finanzjahr 1938 auf rund 338 Millionen Pfund belaufen haben. Für das am 1. April beginnende Finanzjahr 1939 seien insgesamt 523 Millionen Pfund vorgesehen. In den ersten drei Jahren des fünfjährigen Aufrüstungsprogramms der Regierung hätten sich somit die Ausgaben auf fast 1200 Millionen Pfund belaufen. Diese Erhöhung der Ausgaben sei zum großen Teil notwendig geworden durch den Ausbau der Luftabwehr. Im Finanzjahr 1938/39 beliefen sich die Voranschläge für den britischen Luftschutz auf über 9 Millionen Pfund, für 1939/40 seien 42 Millionen Pfund vorgesehen. Die gesamten Verteidigungsausgaben für 1939 einschließlich der zivilen Verteidigungsdienste würden sich auf rund 580 Millionen Pfund belaufen, was die Ausgaben des laufenden Jahres um rund 175 Millionen Pfund übersteige.

Für die Luftwaffe seien Bomber und Jagdflugzeuge in Kanada bestellt worden. Im kommenden Finanzjahr würden in die Flotte 60 neue Kriegsschiffe mit einer Gesamttonnage von rund 120 000 Tonnen eingereiht werden. Man beabsichtige außerdem zwei neue Schlachtschiffe in das Flottenbauprogramm 1939 aufzunehmen, womit dann alles in allem neun Großkampfschiffe auf Kiel gelegt seien. Das Flottenbauprogramm umfasse außerdem zwei Zerstörerflottillen sowie 20 neue schnelle Begleitschiffe eines neuen Modells zum Schutze der Handelsschiffahrt gegen Luft- und Flugzeugangriffe. Außerdem würden Vorkehrungen getroffen für den Bau eines neuen Flugzeugmutterschiffes, womit sich dann insgesamt sechs dieser Schiffe im Bau befänden. Das Programm umfasse außerdem den Bau von sechs großen Kreuzern (6-Zoll-(15,24-Zentimeter-)Bestückung) und einige kleinere Schiffe. Alles in allem würden die Ausgaben für die Verteidigung im Laufe der fünf Jahre (beginnend mit April 1937) die ursprüngliche Ziffer von 1,5 Millionen Pfund wesentlich übersteigen.

110 000 Pfund für britische Kulturpropaganda

Im britischen Unterhaus wiesen sämtliche Abgeordnete auf die Wichtigkeit eines einwandfrei funktionierenden, guten britischen Nachrichtendienstes hin, der das beste Mittel sei, um „einer gegen England gerichteten Propaganda entgegenzutreten". Lord Winterton betonte für die Regierung, daß die finanzielle Unterstützung für den British Council, dem die britische Kulturpropaganda übertragen worden ist, von 5000 Pfund im ersten Jahr seines Bestehens auf 110 000 Pfund (!) im laufenden Finanzjahre angestiegen sei. Lord Winterton sang dann ein Loblied auf den Nachrichtendienst der englischen Presse und behauptete weiter, daß der gesamte Rundfunknachrichtendienst Englands „beispiellos dastehe".

Nur mit Vorbehalt gültig

Die Bestimmungen für friedliche Beilegung von Streitigkeiten
Englisches Weißbuch

Die britische Regierung veröffentlichte ein Weißbuch, wonach die britische Regierung dem Generalsekretär der Genfer Liga mitteilen läßt, daß die britische Regierung zu dem Entschluß gelangt sei, daß sie, falls sie sich künftig in einen Krieg verwickelt finden sollte, sich nicht mehr an die allgemeinen Bestimmungen über die friedliche Beilegung internationaler Streitigkeiten für gebunden erachte (!). Dagegen beabsichtige die britische Regierung, sich an die Bestimmungen in Friedenszeiten voll zu halten.

Eine ähnliche Erklärung hat die französische Regierung in Genf abgegeben.

Warum nicht feste Freundschaft?

Deutschland und Großbritannien nicht politische Widersacher

Die Deutsch-Englische Gesellschaft veranstaltete im Haus der Flieger in Berlin ihr traditionelles Jahresessen. Der Präsident der Gesellschaft, NSKK.-Obergruppenführer, General der Infanterie Herzog von Coburg, konnte u. a. als Ehrengast den Königlich Britischen Botschafter in Berlin, Sir Neville Henderson, begrüßen.

In seiner Ansprache erinnerte der Herzog von Coburg an die richtungweisenden Worte, die der Führer in seiner Reichstagsrede vom 30. Januar für die deutsch-englischen Beziehungen gefunden habe: „Es würde ein Glück sein für die ganze Welt, wenn unsere beiden Völker zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit gelangen könnten."

Alle, denen ein enges freundschaftliches Verhältnis zwischen England und Deutschland am Herzen liege, erhofften von dem persönlichen Kontakt, in den der Ablauf der großen geschichtlichen Ereignisse des vergangenen Jahres den Leiter der englischen Politik mit dem Führer des Reiches gebracht habe, eine weitere Klärung der internationalen Beziehungen und seien überzeugt, daß ein neues feuchtbares Element in die Zusammenarbeit der beiden Völker hineingetragen worden sei.

Der Redner bezeichnete das wechselseitige Verständnis für die Notwendigkeiten und Lebensrechte des anderen als Voraussetzung für das Verstehen zweier großer Nationen. Es sei daher zu begrüßen, daß sich in letzter Zeit auf dem Gebiete der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und England erhebliche Fortschritte hätten erzielen lassen.

Obergruppenführer Herzog von Coburg überreichte dem Botschafter anschließend eine in besonderer Ausführung hergestellte Urkunde über die Ehrenmitgliedschaft der Deutsch-Englischen Gesellschaft.

Henderson: Landmacht und Seemacht nicht unversöhnbar

In seiner Antwort gab Sir Neville Henderson seiner Ueberzeugung von der Notwendigkeit Ausdruck, daß das deutsche und das englische Volk früher oder später, und besser früher als später, in ihrem eigenen Interesse, im Interesse des Weltfriedens im allgemeinen und des europäischen Friedens im besonderen, zu einer Verständigung gelangten und gute Freunde würden. Bezugnehmend auf die feierliche Versicherung des britischen Premierministers, der sagte: „Unser aller Wunsch ist, in Frieden mit unseren Nachbarn zu leben", erklärte der Botschafter, daß trotz aller Mißverständnisse die Grundlagen des Friedens und einer guten Verständigung zwischen Deutschland und Großbritannien in München gelegt worden seien. Auf dieser Grundlage werde das Gebäude letztlich und sicher gebaut werden.

Es widerspreche dem gesunden Menschenverstand, Deutschland und Großbritannien als politische Widersacher zu betrachten. Deutschland als große Landmacht und England als große Seemacht ergänzten sich beide und seien nicht unversöhnbar.

Man sollte nicht fortfahren, über die Dinge zu streiten, die vergänglich seien und den Gang der Entwicklung nicht beeinflussen könnten, die letzten Endes zu einer festen Freundschaft zwischen dem kontinentalen Deutschland und dem maritimen Großbritannien führen müßte.

3000 neue USA.-Kampfflugzeuge

Roosevelts Wehrprogramm vom Repräsentantenhaus angenommen.

Das Repräsentantenhaus in Washington nahm mit 367 gegen 14 republikanische und eine demokratische Stimme Roosevelts Wehrprogramm an, das u. a. den Ausbau der Luftwaffe in den nächsten zwei Jahren um 3032 Flugzeuge auf 5500 vorsieht. Die Wehrvorlage geht nunmehr dem Senat zu.

Der republikanische Abgeordnete Figgord griff bei der Unterhausaussprache über die Wehrvorlage die Flugzeugverkäufe der Regierung an. Er sah darin einen Beweis, daß die amerikanische Regierung entgegen ihren ständigen Behauptungen doch Bündnispolitik betreibe. Der Redner stellte die Frage, ob die für die amerikanische Luftwaffe angeforderten 3032 Flugzeuge nicht etwa in Wirklichkeit für Frankreich und England bestimmt seien.

SLUB Wir führen Wissen. Heimatmuseum der Stadt Wilsdruff WILSDRUFF