

Wilsdruffer Tageblatt

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint wöchentlich 16 Mal. Bezugspreis monatlich 2 RM frei Haus, bei Vorbestellung 1,50 RM. Einzelhefte Einzelnummer 10 Pf. Alle Anzeigen werden nach Maßgabe der in den Anzeigenverträgen enthaltenen Bestimmungen angenommen. Im Falle der Nichtannahme wird die Rückzahlung des bezugspreislichen Betrages erfolgt. Die Redaktion ist nicht verantwortlich für die Meinungen der Mitarbeiter. Die Redaktion ist nicht verantwortlich für die Meinungen der Mitarbeiter.



Angelausgabe laut aufliegender Preisliste Nr. 2. - Briefkasten: 20 101. - Verlagsort: Wilsdruff. - Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206. - Druck: Wilsdruff. - Abdruck: Wilsdruff. - Abdruck: Wilsdruff.

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Wilsdruff bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts

Bekanntmachungen des Landrates zu Meißen und des Bürgermeisters zu Wilsdruff, des Finanzamts Rostock sowie des Forstrentamts Tharandt

Nr. 288 — 98. Jahrgang Diablanchrift: „Tageblatt“ Wilsdruff-Dresden Postfach: Dresden 3640 Sonnabend, den 9. Dezember 1939

Kanäle erschließen Wirtschaftsräume

Zur Eröffnung des Adolf-Hitler-Kanals und zum ersten Spatenstich für den Ober-Donau-Kanal

Am heutigen Freitag eröffnet Reichsminister Rudolf Heß den Adolf-Hitler-Kanal und vollführt anschließend den ersten Spatenstich für den Ober-Donau-Kanal. Der Großdeutsche Rundfunk überträgt diese Ereignisse in der Zeit von 18 bis 19 Uhr als Aufnahme.

Während bei den Bestmächten infolge des Krieges die Wirtschaft zum Teil in heillosen Durcheinander geraten ist, vollzieht sich der Arbeitsprozeß an der inneren Front in Deutschland weiter vollkommen normal. Hier zeigt sich die innere Kraft des neuen Deutschland. Gewiß hat der Krieg und alles, was für ihn bereitgestellt werden muß, Vorrang in dieser Zeit, aber dennoch bleiben die großen innerwirtschaftlichen Aufgaben nicht liegen. Die deutsche Heimat arbeitet weiter. Denn sie arbeitet für die Zukunft, und Stillstand gibt es nicht im nationalsozialistischen Großdeutschen Reich.

Der Adolf-Hitler-Kanal kommt dem Aufbau des oberdeutschen Industriegebietes weitgehend zugute. Was nicht schon der Große Kurfürst und Friedrich der Große erkannt hatten, nämlich die Notwendigkeit eines zusammenhängenden Wasserstraßennetzes zwischen Elbe, Oder und Weichsel, und was in den folgenden Zeiten in Beratungen oder Geseßentwürfen stecken blieb, wurde im Jahr der großen Wende, 1933, der Verwirklichung nahegebracht. Jetzt, da eine parlamentarische Zerredung großzügiger Pläne ausgeschaltet und der Blick frei wurde für die Erfordernisse einer großen Zukunft, wurde sofort der Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes in Angriff genommen. Dieses war nachzuziehen. So entstand der Mittellandkanal, der der Vinnenschiffahrt die kürzeste Verbindung vom Rhein bis Ostpreußen und nach Schlesiens, und nun ist der Adolf-Hitler-Kanal fertiggestellt, zu dessen Bau der Führer im Herbst 1933 den Befehl gab.

Der Adolf-Hitler-Kanal liegt zwischen den Endpunkten Cosel und Gleiwitz. Er verbindet das oberdeutsche Kohlenrevier mit der Oder. Die Kohle, die früher in erster Linie nach Polen, Österreich-Ungarn und Rußland ging, kann nun nach Berlin und nach Stettin geschafft werden. Bisher stand nur der Kladnitzer Kanal für den Wassertransport zur Verfügung. Die Kladnitzer wurde von Friedrich dem Großen als Wasserstraße ausgebaut, kanalisiert und im Jahre 1822 in Betrieb genommen. Es konnten aber nur Schiffe bis zu 140 Tonnen diesen Kanal befahren und zudem behinderte eine große Anzahl von Schleusen den Verkehr. Durch den neuen Kanal sind alle Schwierigkeiten beseitigt. Der Kanal reicht für die größten auf der Oder verkehrenden 750-Tonnen-Schiffe aus, und an Stelle der früheren 19 Schleusen sind jetzt sechs Doppelschleusen entstanden, die das 44 Meter betragende Gefälle zwischen Gleiwitz und Cosel überwinden.

Mit dem Bau des Adolf-Hitler-Kanals erfolgte ein großzügiger Ausbau des Gleiwitzer Hafens, der zwei Becken von 600 Meter Länge und ein besonderes Brennstoffbecken für Tanker erhalten hat. Es sind alle Vorkehrungen getroffen, um das Verladen von Kohle und Eisen auf dem schnellsten Wege vorzunehmen. Die jährliche Transportleistung des Adolf-Hitler-Kanals wird allein in einer Richtung auf mehrere Millionen Tonnen berechnet.

Wenn gleichzeitig mit der Eröffnung des Adolf-Hitler-Kanals der Stellvertreter des Führers den ersten Spatenstich zu dem Ober-Donau-Kanal tut, so ist damit gleichsam die enge Verknüpfung dieses großen Projekts mit dem neuen Kanal gekennzeichnet. Denn, um es vorweg zu nehmen, dieser Ober-Donau-Kanal wird einmal die Wasserstraße zwischen dem deutschen Osten und den Balkanstaaten bilden, und er wird damit einen Gedanken, der sich bis in das 14. Jahrhundert zurückverfolgen läßt, verwirklichen. Die Niederlegung der politischen Grenzen, die Eingliederung des Subotenlandes und der Ostmark und die Schaffung des Protektorats Böhmen und Mähren gaben erst die Möglichkeit, den alten Plan in die Tat werden zu lassen. Eine Schiffsverbindung zwischen der 800 Kilometer langen Oder und der etwa 3000 Kilometer langen Donau vollzieht den Anschluß des mitteleuropäischen Wirtschaftsgebietes an den südoberdeutschen Wirtschaftsraum.

Der Ober-Donau-Kanal wird 10 Kilometer oberhalb Cosel bei Neudorf abzweigen. Er wird insgesamt 320 Kilometer lang sein. Bis Deutsch-Jasank im Oberital folgt er dem Oberlauf aufwärts, erhält an der Mährischen Pforte seinen Scheitelpunkt und steigt dann bei Mährisch-Weißkirchen nach Süden ab. Der Kanal verfolgt das Tal der Weizna und der March bis Wien. Die Bauzeit ist auf sechs Jahre berechnet. Ein Plan, der als Entwurf in den Archiven des alten Österreich lag, dann von der Tschechoslowakei übernommen wurde und weiter seinen Wirksamkeit hieß, wird nunmehr Wirklichkeit und Symbol nationalsozialistischer Schaffenskraft, die auch durch Krieg nicht gelähmt werden kann.

An der Front wird täglich und stündlich das höchste Opfer freudig gebracht. Lasse Dich von diesem Opfergeist nicht beschämen, wenn Dein Wehrvolk Dich zum Opfersonntag aufsucht!

Erster Spatenstich zum Ober-Donau-Kanal

Am frühen Nachmittag begaben sich Rudolf Heß und Dr. Dörpmüller zur Schloße Ehrenfort am Neuen Adolf-Hitler-Kanal, wo der Kreisleiter von Cosel und der Landrat die Minister begrüßten. Nach der Meldung der Betriebsleiter und des ältesten Postiers und dem Absprechen der Front der Gesellschaft wurden die maßstablichen Einrichtungen der Schleuse zum ersten Male betätigt. Von Ehrenfort führte die Fahrt durch die festlich geschmückten Städte und Dörfer nach Weichhammer. In Weichhammer, an der Stelle, wo der projektierte Ober-Donau-Kanal vom Adolf-Hitler-Kanal abzweigen wird, hatten eine Abordnung der SA und die Gesellschaft der Baufirma Aufstellung genommen. Nachdem Wasserstraßendirektor Franziskus die Veranstaltung der vorbereitenden Planungsarbeiten gemeldet hatte, nahm

Reichsverkehrsminister Dr. Dörpmüller das Wort. Vor wenigen Stunden haben wir in Gleiwitz, so führte der Minister aus, den soeben vollendeten Adolf-Hitler-Kanal eröffnet. Unmittelbar anschließend soll nun mit dem Bau des Ober-Donau-Kanals begonnen werden. Die Auswirkungen dieses Werkes auf Schlesiens und seine Bedeutung für das gesamte Deutschland, ja für Europa, habe ich schon heute morgen besprochen. Der Gedanke, Oder und Donau durch eine Wasserstraße zu verbinden, geht bis auf Kaiser Karl IV. im 14. Jahrhundert zurück. Die politischen Grenzen der zu durchziehenden Länder waren aber das Haupthindernis, weshalb dieses Verkehrsprojekt niemals zur Ausführung kam. Der Lauffast des Führers blieb es vorbehalten, mit der Heimkehr der Ostmark und des Subotenlandes und durch die Schaffung des Protektorats Böhmen und Mähren alle politischen Hindernisse zu beseitigen, die der Verwirklichung dieses unbedeutenden bawürdigen Planes im Wege standen. Die Zurückgewinnung des vorübergehend polnisch-gemeinen österrösch-schlesischen Verkehrs- und Industriegebietes und des Karwiner Kohlenreviers erhöhte den Wert der Wasserstraße noch mehr. Dadurch, daß der Kanal auch eine Einmündung in die Donau bei Wien erhalten wird, ist seine Bedeutung weiter gesteigert. Sowohl im Norden wie im Süden soll mit dem Bau

begonnen werden. Im Norden ist die sofortige Ausführung besonders vordringlich. Das große Werk wird seine Auswirkungen auch auf den Adolf-Hitler-Kanal und die Oder ausüben, wo der Verkehr wachsen wird. Es ist deshalb nötig, daß die Engpässe in der Oder zwischen Cosel und Weichhammer schleunigst beseitigt werden und durch neue Staubecken die Fahrwasserlinie der Oder für das ganze Jahr gesichert wird.

Denn die Oder wird für den deutschen Ostraum das werden, was der Rhein für Westdeutschland ist: die Hauptverkehrsader und der Lebensnerv!

Und wenn wir wissen, daß Rhein und Oder durch leistungs-fähige Kanäle miteinander verbunden werden, die bis nach Ostpreußen hinein führen, so eröffnet sich uns für die Zukunft eine unbegrenzte Freizügigkeit für die gesamte Vinnenschiffahrt.

So beginnen wir nun dieses große Werk trotz der gewaltigen Anstrengungen, die uns der uns aufgezwungene Krieg auferlegt. Wir wissen, daß andere Arbeiten auf dem Gebiet der Rüstung und des Vierjahresplanes den Vorrang haben. Wir sind aber dennoch sicher, daß Werk noch während des Krieges vorwärtstreiben zu können. Die Hülle der Arbeiten, die Deutschland in der Zukunft noch zu bewältigen hat, ist ja so groß, daß unsere siegeskräftigen Soldaten nicht zu fürchten brauchen, daß sie bei ihrer Rückkehr aus dem Felde wie 1919 vor der Arbeitslosigkeit stehen.

Wäge über unserer neuen großen Arbeit weiter ein glücklicher Stern leuchten!

Nach der Rede des Reichsverkehrsministers trat ein Voller vor den Stellvertreter des Führers und ersuchte ihn, den ersten Spatenstich zu tun und damit das Zeichen zum Beginn der Arbeiten zu geben.

Rudolf Heß drückte dem Mann herzlich die Hand und wandte sich dann mit folgenden Worten an die Teilnehmer dieses historischen Aktes:

Sechs Jahre nach dem Spatenstich zu einem kleinen Kanal von 41 Kilometer Länge wird jetzt der Spatenstich getan zu einem solchen von 320 Kilometer Länge. Das ist wie ein Symbol für die Entwicklung des neuen Reiches. Wenn im Krieg wird der Spatenstich getan für ein gewaltiges Werk des Friedens. Die anderen führen diesen Krieg nicht zuletzt deshalb, weil sie es nicht können, daß wir tätig sind zu solchen weltlichen Leistungen, weil sie uns unsere politische Entwicklung, unseren wirtschaftlichen und sozialen Aufstieg nicht gönnen, den dieses neue Reich angenommen hat.

Für uns geht der Krieg darum, daß wir uns nun einen wirklichen Frieden erkämpfen, einen Frieden, der nicht nach wenigen Jahren von den anderen gebrochen werden kann, einen Frieden, der uns davon sichert, daß wir nicht wieder durch andere eingeheult und überfallen werden können, weil es ihnen nicht paßt, daß wir eine solche Entwicklung nach aufwärts nahmen, weil es ihnen nicht paßt, daß wir schaffen, und daß wir unsere Schaffensarbeiten behandeln und betreiben.

Sie haben Angst, daß eines Tages ihre eigenen Schaffenden sie zwingen würden, sie auch so zu behandeln und zu betreiben, wie wir. Wir werden diesen wahren Frieden erkämpfen, der unsere Kinder davor bewahrt, wieder einmal anzukommen zu müssen und einen solchen Krieg zu führen, wie wir es heute tun müssen. Wir werden den Frieden erkämpfen durch den Sieg! Wir grüßen den Führer Adolf Hitler! Sieg Heil!

Freudig klangen das Sieg-Heil und die Helder der Nation über den Was, Rudolf Heß begab sich dann von der Ehrentribüne auf das Gelände, wo die Arbeiten begonnen werden sollen und tat dort unter dem Jubel der Versammelten zwei fröhliche Spatenstiche.

Wie im Gleiwitzer Hafen begannen auch hier die Maschinen zu kumpfen. Die Kräne hoben und senkten sich; die Arbeiter boannten mit den Ausbaurbeiten. Gleichzeitig wurden auf dem rückwärtigen Teil des Geländes eine Anzahl von Bäumen, die dem Straßenzug des neuen Kanals im Wege standen, durch Sprengung beseitigt. Der Stellvertreter des Führers und der Reichsverkehrsminister vermaßen noch eine Parzelle bei den Arbeitern, bis der erste Zug mit dem ausgetriebenen Erdbreich pfelend und dampfend seine Last davontrug.



Neue Kanäle erschließen den Osten. Unsere Karte veranschaulicht den Verlauf des Adolf-Hitler-Kanals und des geplanten Ober-Donau-Kanals. (Eißner-Wagenborg-W.)

Lüge und Wahrheit

Die Londoner Kriegsverbrecher können sich nicht von ihrer Kriegsschuld reinwaschen

Sie mögen sich in London in ihrer Angst winden und drehen. Es wird den Londoner Kriegsverbrechern niemals gelingen, sich von ihrer verbrecherischen Kriegsschuld vor der Weltöffentlichkeit reinzuwaschen. Wir Deutschen können es gut verstehen, daß die deutsche Verurteilung vom 28. November über die Kriegsschuld Englands bei den Londoner Kriegsschuldigen peinliche Nebenbetrachtung hervorgerufen hat, weil der Beweis für die englische Kriegsschuld aus den von der Londoner Regierung veröffentlichten Dokumenten sogar nachgewiesen werden konnte.

Sie haben dann in London tendenziöse Versuche gemacht, sich von der Kriegsschuld zu entlasten, sie haben sogar geglaubt, daß Beschimpfungen helfen könnten. Es ist ihnen nicht gelungen. Die Schuld der englischen Finanzkräften und Kapitalisten an diesem Krieg steht vor aller Welt

unwandelbar fest, und wenn die führende englische Zeitung „Times“ der britischen Regierung Hilfeleistung zu leisten versucht, so ist auch dies verlorene Liebesmüh am unangenehmsten Objekt. Im folgenden sei nun der englischen Lüge immer gleich die Wahrheit gegenübergestellt:

Lüge: Nach der „Times“ soll das Telegramm des britischen Vorkontrollers in Warschau, Kennard, an den britischen Außenminister Halifax vom 27. August die deutsche Behauptung widerlegen, daß Lord Halifax die deutsche Regierung darin gelächelt habe, daß er eine „definitive Zusicherung“ der polnischen Regierung über die polnische Verhandlungsbereitschaft erhalten habe.

Wahrheit: Das Telegramm Kennards bezog sich in keiner Weise auf die damals im Vordergrund stehende Hauptfrage: Danzig und der Korridor. Es bezog sich nur auf zwei kleine Anträge der britischen Regierung, ob Polen