

Sous les toits de Paris.....

EIN RÜCKBLICK AUF DEN JAHRMARKT AM QUAI D'ORSAY. - von WALD...



Zahlreiche Marktständer, Unter- und Oberhändler gaben sich für- sich an der Seine ein Stelldichein. Viel gab's da zu seh'n! Madame Marianne veranfaltete einen In- venturausverkauf mit Lebkuchen- bergern.



während gleich am nächsten ein- heimischen Stand ein unerhört dehnbarer Sicherheitsgürtel aus- gegeben wurde, bei dessen Kauf man noch einen Sack Geld und ein Duzend kostbare Orden als Draufgabe bekam.



Rumänische Varentreiber hat wohl jedermann schon gesehen, nicht aber die Sensation der Dressurkunst, wo der Bär den Rumänen treibt. Der Rumäne, der nachher ablammen- ging, erntete für seine Nummer einen Sonderapplaus.



Den üblchen großen Zulauf fan- den die Buden bekannter Schau- steller, besonders „Die Schredens- lammer“, deren alte Requisiten sich noch immer der gleichen Anste- lungskraft wie vor 20 Jahren erfreuen.



Die Dame ohne Unterleib leckte. Statt dieser zeigte sich die Dame ohne Kopf, welche in der Rue de la Paix geboren wurde und als Modell für den neuen europäischen Triebensegel dient.

Im vernaunft heraus die Regierenden ent- zehrend der marxistischen Primitivitäts- theorie auch ihrerseits das Automobil als etwas nicht Notwendiges und damit als etwas überflüssiges anlassen und demgemäß besteuern.

Ein kapitaler Denkfehler übrigens, aus dem zu ersehen war, wie sehr auch unsere bürger- liche, wirtschaftliche Einsicht bereits verfallene. Denn die sogenannte Luxusartikel-Be- steuerungstheorie ist überall dort ein In- fann, wo nach aller menschlichen Vor- sicht der Luxus ein Allgemein- gut zu werden vermag. Man soll vor allem nicht jene Produktionen besteuern, die nach in der Entwicklung begriffen sind, sondern solche, deren Entwicklung ersichtlich schon als abgeschlossenen gelten kann.

Dah man dann aus einem so falschen Denken heraus alle jene besonderen Maßnahmen ver- nachlässigt oder überhaupt unterließ, die ge- eignet sein konnten, die Entwicklung dieser so unerhört erfolgversprechenden und ausichts- reichen Industrie zu fördern, braucht kaum noch erwähnt zu werden. Finanzamt und Polizei- prektionen arbeiteten gemeinsam an der mög- lichst gründlichen Erdrosselung und Aus- rottung der deutschen Kraftver- lehrsmittelentwicklung und damit der Kraft- verkehrswirtschaft, und es ist ihnen — dieses Kompliment kann den marxistisch-geprägten Regierungen nicht vorenthalten werden — der gemeinsame Angriff wunderbar gelungen. (Seit- fertigt.)

Während in Amerika rund 23 Millionen Kraftwagen führen, und jährlich drei bis vier Millionen neu fabriziert wurden, gelang es den vereinten Bemühungen dieser Volks- und Staatsführungen, die Zahl der Kraftwagen in Deutschland auf knapp 450 000 zu beschränken und die Fabrikationsstoffer im Jahre 1932 auf 16 000 herabzulassen.

Instrument der Allgemeinheit

Die Wirtschaft selbst. Wenn es schon schlimm war, daß die Volks- und Staatsführun- gen, von solchen Vorstellungen beherrscht, für die Entwicklung der Motorisierung kein Verständnis aufbrachten, dann war es eben mindestens ebenso schlimm, daß die deutsche Wirtschaft, wenn auch vielleicht unbewußt, sich dennoch ganz ähnlichen Gedanken ergab. Sie wurde sich daher auch nicht ganz klar, daß der Kraft- wagen ein Instrument der Allgemein- heit werden muß, oder daß sonst die in ihm schlummernde allgemeine Entwicklungsmög- lichkeit ausbleibt.

Der Kraftwagen ist entweder ein kollekti- ves Luxusobjekt für einzelne Wenige und damit für die gesamte Volkswirtschaft auf die Dauer nicht sehr belangvoll, oder er soll der Volkswirtschaft wirklich den gewal- tigen Auftrieb geben, zu dem er seinem ganzen Wesen nach befähigt ist, und dann muß er von dem Luxusobjekt einzelner Weniger zum Verbrauchsobjekt für alle werden. (Verhärter Beifall.)

Und hier ist sich die deutsche Kraftwirtschaft — und ich behaupte fast, auch heute noch nicht allgemein — nicht ganz im Klaren gewesen dar- über, daß die Gesamtentwicklung der deutschen Kraftwagenfabrikation nur dann eine wirklich erfolgreiche sein kann, wenn sie in ihrer Preisgestaltung gleichläufig mit dem Einkommen der von ihr zu ersassenden Käuferkreise verläuft.

Die Frage nach der Zahl der Kraft- wagen, die Deutschland vertragen kann, ist sehr einfach zu beantworten:

a) Der Wunsch nach dem Kraftwagen ist in unserem Volk zumindest genau so lebendig wie in jedem anderen, ja ich möchte geradezu sagen,

daß die Sehnsucht nach ihm, weil er unserem Volke vorenthalten wird, sich bei uns besonders eindrucksvoll zeigt. Den besten Beweis dafür sehen Sie, meine Herren, in den enormen ein- zigartigen Besuchsergebnissen gerade die-

Die volkliche Bedingung auch bei uns gegeben

Das deutsche Volk hat genau dasselbe Be- dürfnis, sich des Kraftwagens zu bedienen, wie, sagen wir, das amerikanische. Es ist oberfläch- lich, für Amerika die Zahl von drei oder 24 Millionen Kraftwagen als natürlich und ver- ständlich anzusehen und für Deutschland die Zahl von fünf oder 600 000, wobei das deutsche Volk zahlenmäßig etwas mehr als die Hälfte der Bevölkerung der nordamerikanischen Union ausmacht. Nein, die volkliche Bedingung ist auch in Deutschland gegeben.

b) Die Voraussetzung für die Erfüllung die- ses Wunsches kann aber keine andere sein wie in der übrigen Welt: d. h. der Preis des ein- zelnen Wagens muß dem Einkommen seines möglichen Käufers entsprechen.

Die Aufgabe der deutschen Kraftverkehrs- wirtschaft

Ich empfehle der deutschen Kraftverkehrs- wirtschaft, sich einmal von diesen Gesichtspunkten aus ein Bild über das Einkommensverhältnis der vier oder fünf Millionen bestgeheften Deutschen zu verschaffen, und sie werden dann verstehen, weshalb ich mit rückhaltloser Ent- schlossenheit die Vorarbeiten für die Schaffung des deutschen Volkswagens durchzuführen lasse und zum Abschluß bringen will, und zwar, meine Herren, zum erfolgreichen Abschluß. (Stür- mischer Beifall.)

Ich zweifle nicht, daß es der Genialität des damit betrauten Konstrukteurs sowie der späte- ren Produzenten in Verbindung mit höchster national-wirtschaftlicher Einsicht aller der daran Beteiligten gelingen wird, die Anschaf- fungs-, Betriebs- und Erhaltungs- kosten dieses Wagens in ein tragbares Ver- hältnis zum Einkommen dieser breiten Masse unseres Volkes zu bringen, wie wir dies in Amerika in einem glanzvollen Beispiel bereits als gelungenes gelöst haben können.

Es ist dabei ein bedauerlicher Irrtum, wenn irgend jemand meint, daß eine solche Ent- wicklung die Käufer der besseren und teureren Wagen nach unten zum Volkswagen hin ver- schieben wird. Nein, meine Herren, dieser Wa- gen wird eine neue Mobilisierung von Mil- lionen durchzuführen, aus denen Hunderttausende entsprechend der fortschreitenden Hebung ihres Lebensniveaus den Weg zum besseren und schö- neren Wagen nur um so leichter dann finden werden. (Beifall.)

Der Ford-Wagen hat nicht die besseren und teureren Automobile Amerikas verdrängt, son- dern im Gegenteil, er hat die enormen Mas- sen amerikanischer Käufer erst aufge- lockert und mobilisiert, die später gerade auch den teureren Fabrikaten zugute gekommen sind. Zudem wird also für einen neuen deutschen Volkswagen zwei oder drei Millionen Käufer finden werden, wird ein Teil schon im Lauf ihrer Lebensentwicklung ganz natürlich von selbst zum teureren, weil besseren Wagen übergehen. Ein großer Teil wird nie einen teureren Wagen zu kaufen in der Lage sein. Nicht aber, weil er dem Betra Fabrikanten

fer Ausstellungen. Sie sind die schärfste Wider- legung der Auffassung jener, die noch vor weni- gen Jahren glaubten, auf diese Ausstellungen, weil doch belanglos und uninteressant, über- haupt verzichten zu können.

Das heißt also: es wird Menschen geben, die in der Lage sind, 20 000 RM. und mehr für einen Kraftwagen zu opfern, weil ihr Ein- kommen ein entsprechendes ist, aber ihre Zahl wird nicht sehr groß sein. Die Sentung der Kosten auf 10 000 RM. ergibt schon eine viel größere Zahl von entsprechend Kaufwilligen.

Und die Sentung der Wagenkosten auf 5000 RM. mobilisiert wieder eine größere Zahl von dafür geeigneten Einkommensträgern, d. h. also:

Wenn ich in Deutschland auf einen Kraft- wagenbestand von drei oder vier Millionen zu kommen hoffe, dann müssen der Preis und die Erhaltungskosten dieser Kraftwagen eine üb- liche Stellung aufweisen wie die Einkommen der drei oder vier Millionen der dafür geeigneten Einkommens Käufer. (Starker Beifall.)

Soundsio keinen Gefallen erweilen möchte, son- dern weil er seines bescheidenen Einkommens wegen dies nicht kann.

Diese Millionenzahl aber einfach deshalb vom Genuß eines solchen modernen Verkehrs- mittels überhaupt auszuschließen, weil man nicht Gefahr laufen will, daß von den zwei oder drei hunderttausend Bessersituierte sich vielleicht einige dann den billigeren Wagen kaufen könn- ten, würde nicht nur menschlich unanständig, sondern auch wirtschaftlich unvernünftig sein.

Denn dies heißt dann nichts anderes als die gewaltigste Wirtschaftsentwicklung für unser Volk und unser Land aus ebenj eigenmächtigen wie kurzfristigen Erwägungen künstlich ab- zupoppen.

Ich weiß, daß ich der deutschen Wirtschaft das mit eine sehr große Aufgabe stelle, aber ich weiß auch, daß der Deutsche nicht weniger fähig ist als irgend jemand anders auf der Welt. Und Dinge, die an einem Platz der Erde gelöst worden sind, müssen auch in Deutschland ihre Lösung finden können. (Zustimmung.) Im übrigen wird gerade der Export in große Teile unseres so armen Europas überhaupt nur noch möglich sein, wenn wir zu einer ganz neuen Preisgestaltung kommen, die ihrerseits wieder abhängig ist von der Höhe der Produktionsstoffer, die wir im eigenen Lande erreichen.

Auch ein anderer Grund zwingt uns, die Ausgaben unseres deutschen Volkes in eine Richtung zu führen, die nationalwirtschaftlich für uns erträglich ist. Es hat ja früher ein- mal eine Zeit gegeben, in der es als nicht sehr anständig galt, einem Menschen sein beschei- denes Einkommen oder gar die Not vorzuhlalten, die ihn bedrückte.

Sachlich haben natürlich diese Regierungen unserer Not ohne Zweifel recht. Wir sind zu viel Menschen auf einem zu kleinen Lebensraum. Es fehlen uns Kühe und Schweine und Schafe usw., aber nur, weil uns der Grund zu ihrer Erhaltung fehlt.

Mit fortschreitender internationaler Zivi- lisation kennen wir heute Journalisten und Po- litiker anderer Völker, d. h. sie gehören ja meistens einem hierfür besonders erwählten

Sollte an — die uns jaft jeden Tag mit jöhden- froher Eindringlichkeit die leider nur zu bittere Wahrheit vorhalten, daß wir ein „armes Volk von Hungerleidern“ sind, dem der liebe Gott keine besondere und verdiente Züchtigung dadurch zuteil werden läßt, daß er ihm abwechslungsreiche Butter, Margarine, Schmalz, Eier usw. entzieht. (Seiterteil.)

Was der deutsche Bauer und Landwirt aus unserem Boden herausholt, grenzt einfach an das Wunderbare. Allein um so mehr sind wir verpflichtet, die Ausgaben des deutschen Volkes weniger durch Belehrungen zu regulieren als durch die Schaffung eines natürlichen Anreizes.

Eine nationalwirtschaftliche Tat

Ich sehe in der Erzeugung eines der breiten Masse von zwei oder drei oder vier Millionen Menschen erreichbaren Wagens und in der Sicher- stellung einer tragbaren Erhaltung desel- ben eine auch von diesem Gesichtspunkt aus nationalwirtschaftlich schwerwiegende Tat. Und, meine Herren, glauben Sie mir, die Schwierig- keiten, unter denen heute die ganze Welt wirt- schaftlich zu leiden hat, können nur beseitigt werden, wenn an die Stelle einer ebenso oft unvernünftigen wie rückhaltlosen Wahrneh- mung eigener Interessen die größte Rücksicht auf die Gesamtinteressen tritt.

Denn letzten Endes wirkt sich gerade dies, indem der Nutzen ja doch allen zugute kommt, auch für den einzelnen erfreulich aus.

Wohin eine Nationalwirtschaft gerät, wenn dieser größere Bild verloren geht, das haben gerade Sie, meine Herren von der deutschen Automobilindustrie, noch vor vier Jahren am eigenen Leibe gespürt. Wollen wir uns alle gemeinsam dies ein warnendes Beispiel sein lassen und eine Mahnung für die Zukunft?

Der nationalsozialistische Wirtschaftsgebante ist entweder in Deutschland erfolgreich oder die deutsche Wirtschaft als solche würde allmählich erlahmen, so wie wir dies vor wenigen Jahren ja erlebt haben.

Ich glaube aber, meine Herren, daß wir ge- rade angesichts unserer heutigen Jahreschau der deutschen Automobilproduktion mit stol- zer Zuversicht an die uns gestellten Auf- gaben herantreten dürfen. Denn was ist in diesem Jahre nicht wieder in Deutschland ge- leistet worden, und zwar, meine Herren, dank dieser nationalsozialistischen Staats- und Wirt- schaftsführung und vor allem dank der nation- alsozialistischen Gesinnung, die unser Volk trotz der verständlichen Hoffnungen unserer Freunde ergriffen hat. (Begeisterte Zustimmung.)

Berathen Sie die rein wirtschaftlichen Er- scheinungen und ewigen Kämpfe anderer Länder mit dem ruhigen Frieden unserer eigenen nationalen Pro- duktion. Vergessen Sie nicht, meine Herren, das große Verdienst der Genialität unserer Erfinder, Techniker, Chemiker, unserer Be- triebsführungen und unserer Geschäfts- leute, jenem deutschen Arbeiter zu- kommt, der in der Erkenntnis der Lage unseres Volkes und unserer Wirtschaft seine ausge- zeichnete, ja oft einzigartige Kraft und Ge- schicklichkeit finanziell zu bewerten, daß man wirklich von einem nationalsozialisti- schen Idealismus sprechen kann und muß. (Erneuter starker Beifall.)

Diese glanzvolle Automobilschau ist nicht nur ein glanzvolles Dokument unseres motorisier- ten Völkchens, sondern ein ebenso glänzendes Dokument der wi- schaftlichen Vernunft und Ein- sicht der daran Beteiligten, eine Leistung unse- res nationalwirtschaftlichen inneren Friedens.

MOBEL kauf bei HESSE ein auf Bar, Kredit und Darlehenschein DRESDEN Rosenstraße 45, nahe Ammonstraße Gegr. 1875 Haltestelle Linie 26 Tel. 21059

Der Vorposten Mitteilungsblatt des Bauhandwerksamtes. Herausgeber Werner Stübgen. Preis vierteljährlich 1 RM. Unterrichtet dich über alle Fragen der metanichau- lichen Schwingung und die gesamte nationalsozialistische Erwachnenbildung im Bau Gaden Bestellungen nimmt jedes Kreisbauhandwerksamt entgegen

RASCHE HILFE FÜR JHRE KRANKE HAUT Lenden Sie an unreiner Haut, Ausschlag Pickel usw dann versuchen Sie es einmal mit dem DDD Hautmittel Sie werden feststellen daß ihnen dieses Mittel schon bei der ersten Anwendung Erleichterung bringt Die DDD- Lösung erlaßt die unter der Haut liegenden Krankheits- keime und vernichtet sie DDD wird auch bei Ekzemen, Flechten, Schuppenflechten, Hautjucken usw. mit Erfolg angew. Die neue DDD-Spaspickg kostet nur RM 1.50 u ist in allen Apoth. erh. Schreiben Sie um kostenlos Probebrosche an DDD-Laboratorium, Abtlg. 23, Berlin W 42 Kleiststr. 34. DAS D.D.D. HAUTMITTEL BRINGT SOFORTIGE LINDERUNG