

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Bezugspreise bei täglich zweimaliger Belieferung für Haus monatlich RM. 2.30, durch Postzusatz RM. 2.20 einschließlich 21 Rpt. Postgebühren (ohne Postumschlaggebühren) bei Jahresabonnement: RM. 24.00, einschließlich 21 Rpt. Postgebühren 24 Rpt. wöchentlich 60 Rpt.

Druck u. Verlag: Leipzig & Reichardt, Dresden-St. 1, Marienstraße 38/42, Fernruf 25241. Postfachkonto 1068 Dresden. Das Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Dresden und des Schiedsamtes beim Oberverwaltungsamt Dresden.

Verlagspreis 12. Beilagen Nr. 4: 2000 Stück (23 mm breit) 11,5 Rpt. Nachträge nach Artikel 10. Druckveränderungen u. Stellenänderungen 20 Rpt. — Nachdruck nur mit Genehmigung Dresdner Nachrichten. Unverlangte Abdrucke werden nicht aufbewahrt.

Einzigste Tageszeitung Sachsens mit Morgen- und Abendausgabe

Der Führer fordert den Volkswagen

Die Autoausstellung Berlin eröffnet

Berlin, 15. Februar.

Mit einer großangelegten, für die ganze Industrie richtungweisenden Rede eröffnete heute mittag der Führer und Reichkanzler in der Halle I des Ausstellungsgeländes am Kaiserdamm die Internationale Automobil- und Motorradausstellung Berlin 1936. Der Feier wohnten die Reichsregierung, das gesamte diplomatische Korps, die Reichs- und Gauleiter, zahlreiche Staatssekretäre, namhafte Vertreter der SA, der SS und des NSKK, sowie anderer Gliederungen der Partei, viele Offiziere der Wehrmacht und Vertreter der Industrie, der Wirtschaft und des Handels bei.

Die ganze Umgebung des Ausstellungsgeländes steht seit den frühen Morgenstunden im Zeichen dieses großen wirtschaftlichen Ereignisses. Tausende von Kraftwagen haben die Hallen am Kaiserdamm zum Ziel. Zeitweilig sind die Zufahrtsstraßen verstopft, bis endlich die Parkplätze die Fahrzeuge, die nach ihren Nummernschildern nicht nur aus ganz Deutschland, sondern auch aus verschiedenen ausländischen Staaten kommen, aufnehmen.

Der Führer erscheint

Während sich der Ehrenraum immer mehr mit den Gästen füllt, hat ein Kraftschützenzug vor der Halle I mit fanatischer Anfeuerung begonnen. Lange vor der angelegten Zeit kündigen die Heulrufe vom Kaiserdamm aus die Ankunft des Führers. Vor der Halle wird der Führer vom Korpsführer Güntherlein und dem Präsidenten des

Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie, Altmeyer, begrüßt.

In der Vorkhalle waren Werkangehörige zahlreicher an der Ausstellung beteiligter Firmen in ihren blauen Arbeitskleidern angetreten. Jeden einzelnen in der ersten Reihe begrüßt der Führer mit Handschlag und geht dann mitten in die blaue Schaar der Werkangehörigen hinein, um sich kurz mit diesem und jenem zu unterhalten. Dann wendet er sich nach der anderen Seite der Halle und begrüßt hier ebenfalls die angetretenen Werkangehörigen. Ein draulobendes Beil folgt ihm nach, als der Ehrenraum betritt, und nochmals donnert ein Beil, als der persönliche Adjutant des Führers, Obergruppenführer Brückner,

sämtlichen angetretenen Werkangehörigen die Einladung des Führers zu einem Besuch in der Reichskanzlei übermitteln.

Auto und Wirtschaft

Über zwei Wochen lang wird nun die Reichshauptstadt im Zeichen der Großen Internationalen Automobil- und Motorradausstellung und im Zeichen des Beginnes des vierten Jahres der deutschen Motorisierung stehen. Was in den drei zurückliegenden Jahren geleistet wurde, ist gewaltig. Es übersteigt alles, was bisher auf diesem Gebiete in irgendeinem anderen Staat der Welt getan wurde. Die großen und reichen Staaten der Erde, die Deutschland in der Motorisierung voran sind, sind es ja nur relativ, nur deshalb, weil kein Friedensvertrag ihnen das Anlagekapital nahm, und weil keine unfähige Regierung 14 Jahre lang eine der allerwichtigsten Schlüsselindustrien kräftlich vernachlässigte. Denn diese große Bedeutung kommt der Automobilindustrie zu. Sie ist ein Zentrum, das nach allen Seiten hin Leben ausstrahlt, eine Sonne, die ringsum die belebenden Strahlen der Arbeitsmöglichkeiten verbreitet. Man halte sich nur einmal vor Augen, was alles in einem Automobil vereint ist, wie alle Berufswege tätig sein müssen, um ein solches Wunderwerk technischen Konstruktionswissens betriebsfertig zu machen. Mehr als das Dreifache dessen, was sie vor der Machtübergreifung durch den Nationalsozialismus beschäftigten, weisen heute die deutschen Automobilfabriken an Menschen auf, die in ihnen ihr Brot und ihre Arbeit finden. Es sind rund 300 000, die mittelbar und unmittelbar im zurückliegenden Jahre 1935 durch den Kraftfahrzeugbau beschäftigt wurden. Hinzu kommen die Hunderttausende, die im Kraftfahrzeughandwerk, im Handel mit Kraftfahrzeugen, in der Treibstoffwirtschaft und dann auch beim Bau von Autobahnen und Straßen ihre Beschäftigung fanden.

Lange vor der Machtübernahme hatte der Führer klar erkannt, daß es gerade die Motorisierung ist, mit der sich zahlreiche Arbeitslose wieder in den Produktionsprozess einschalten ließen. Vor ihm hatte man von der Bedeutung der Bautätigkeit gesprochen — wie es so üblich war, kam man niemals wesentlich über theoretische Erörterungen hinaus — und hatte angenommen, daß es so möglich sein würde, der Arbeitslosigkeit Herr zu werden. Mit seinem Verständnis für die nüchternen Wirklichkeiten des Lebens, die sich nicht nach Wünschen und schönen Plänen zurechtbiegen lassen, erkannte der Führer, daß die Bautätigkeit zwar auch einer bedeutenden Schlüsselindustrie Leben und Arbeit gibt, daß die Möglichkeiten aber auf dem bis dahin so vernachlässigten Gebiet der Motorisierung mindestens ebenso große, wenn nicht sogar noch größere sind. Wenn seit dem Ende des Jahres 1932 ungefähr 4 Millionen unserer arbeitslosen Volksgenossen wieder auf einen Arbeitsplatz gestellt werden konnten, so hat das Motorisierungsprogramm der nationalsozialistischen Regierung daran einen sehr bedeutenden Anteil. Man kann, um eine runde Zahl zu nennen, damit rechnen, daß rund 750 000 Volksgenossen allein durch die Maßnahmen auf dem Gebiet der Motorisierung aus dem Elend der Arbeitslosigkeit befreit wurden.

Die große Rede des Führers, die er bei der Eröffnung der Ausstellung hielt, läßt erkennen, was in den zurückliegenden Jahren geleistet wurde. Sieht man dann noch die Rede heran, die der Präsident des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Dr. Altmeyer hielt, so hat man eine plastische Vorstellung von der Größe dieses Wertes. Und doch ist das, was hier geschaffen wurde, so gewaltig, daß man es immer noch ergänzen kann. So sei darauf hingewiesen, daß die Zulassungen von Personenkraftwagen 1932 nur 41 000 betragen, während sie 1935 180 000, also weit über das Vierfache, ausmachten. Die Zulassungen von Lastkraftwagen, die 1932 7000 Stück betragen, erreichten 1935 die Zahl von 37 000, also mehr als das Fünffache. Man muß sich auch die Auswirkungen auf die deutsche Volkswirtschaft ansehen, um erkennen und beurteilen zu können, was in rastloser Arbeit erreicht wurde. Vor dem Jahre 1933 war der Bestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland zum Teil überaltert. Allein in der Zeit von 1931 bis 1932 war der Bestand an Personenkraftwagen um 25 000, der an Lastkraftwagen um 9000 zurückgegangen. Von 1932 bis 1935 dagegen ist die Zahl der Personenkraftwagen von 561 000 auf 810 000, die der Lastkraft-

Die Leistungssteigerung der Kraftfahrindustrie

Geheimrat Dr. Altmeyer,

der Präsident des Reichsverbandes der Automobilindustrie, erinnerte in seiner Ansprache an die Rede des Führers bei der Eröffnung der Automobil- und Motorradausstellung 1935, jene wundervolle, oft gitterte Rede, die uns endlich, endlich wieder Mut, Vertrauen und Aufrichtigkeit gegeben habe. Dank, mein Führer, so sagte Dr. Altmeyer, für alles, was Sie für uns und für die deutsche Wirtschaft getan, Dank auch den Mitgliedern der Regierung! Dank allen, die diese unsere Ausstellung gefördert, ganz besonders dem Reichsminister für Volkswirtschaft und Propaganda, Dank endlich meinen braven Mitarbeitern, die es in den letzten Monaten wahrlich nicht leicht gehabt haben. Den würdigen Dank aber, mein Führer, kann ich Ihnen durch die Vorlegung einer wahrhaft stolzen Erfolgsrechnung erlassen.

Der Jahresabsatz an Kraftwagen betrug:

1932	44 000
1933	98 000
1934	187 000
1935	215 000

Der Absatz der Kraftfahrzeuge im gleichen Zeitraum von 46 000 auf 116 000. Die Gesamtzahl der abgesetzten Kraftwagen und Kraftfahrzeuge ist für 1935 231 000.

Indessen sind das nur die Zahlen des Inlands, a) b) c) und zwar ohne die Lieferungen an Reichswehr, Reichsbahn und Reichspost. Wertmäßig ist der Gesamtinlandsabsatz der Automobil- und Außerordnungsindustrie im Jahre 1935 mit 1,2 Milliarden anzunehmen. Das, mein Führer, ist unsere Gegenleistung!

Ein Arbeiter dankt dem Führer

Gebannt hielt der Werkangehörige der Automobilindustrie, Genosse B., die folgende Ansprache:

Motorisierung ist nationale Pflicht

Adolf Hitler spricht:

Von draußendem Volk empfangen ergriff nun der Führer das Wort. Er führte aus:

Das Tempo des Verkehrs und damit des menschlichen Lebens ist schneller geworden. Kontinente werden in Tagen miteinander verbunden, Wälder haben ihre Schreden verloren. Die tote Welt qualvoller Reisen wird abgekürzt und damit einer nützlichen Bewertung freigemacht.

Ungeheure neue Industrien sind entstanden.

Physik und Chemie arbeiten Hand in Hand, technische Forderungen aufzuleisten und ihrer Erfüllung die materialmäßige Voraussetzung zu geben. Der Motor erfordert nicht nur neue Metalle und Legierungen infolge der besonderen Bedingungen seiner Konstruktion, sondern neue Kraftquellen für seinen Betrieb und, wie immer, beginnt sich damit die Sorge der Menschheit mit den Fragen der notwendigen Arbeitskräfte zu beschäftigen. Wenn einst in grämlicher Verzweiflung

Mein Führer! Ich bin glücklich darüber, Ihnen Gruß und Dank meiner vielen tausend Arbeitskameraden überbringen zu dürfen. Es ist nicht unsere Art, viele Worte zu machen. Dafür kommt unser Dank aus vollem Herzen.

Wenn der Absatz der deutschen Automobilindustrie seit Ihrer Machtübergreifung von Jahr zu Jahr steigt, wenn unsere Erzeugnisse mit die besten der Welt geworden sind, und wenn wir durch den wachsenden Export dem deutschen Volk Wohlstand, Arbeit und Brot schaffen können, so erfüllt uns das mit jener einzigartigen Genugtuung, die nur die dem Volk gegenüber erfüllte Pflicht geben kann. Darum danken wir Ihnen, mein Führer. Die Arbeiterschaft der deutschen Automobilindustrie wird freudig das tun, was Adolf Hitler von ihr erwartet.

Dann sprach der Rennfahrer v. Brauchitsch

Er führte aus: Als Vertreter der deutschen Rennfahrer danke ich Ihnen, mein Führer, für alles das, was Sie uns gegeben haben. Wenn in den letzten Jahren die deutschen Rennwagen von Sieg zu Sieg geeilt sind, wenn wir im Kraftfahrtsport heute an der Spitze aller Nationen stehen, so ist das nicht so sehr unser Verdienst oder das Verdienst der Industrie, sondern in erster Linie Ihr Werk!

Sie haben uns den Glauben an die deutsche Zukunft, an uns selbst wiedergegeben, und Sie haben uns so mit dem leidenschaftlichen Ehrgeiz befeuert, unserem Vaterland Ehre zu machen. Dieser Ehrgeiz aber und dieser Glaube an den Sieg sind wie überall auch in unserem harten Handwerk Voraussetzung für den Erfolg.

oder Salzquellen bestimmend wurden für den Lebensweg und damit das Schicksal einzelner Stämme, und später Eisen- oder Metallvorkommen das politische Handeln der Völker beherrschten, dann sind es heute Kohlen und Öl, die als unerschöpfbare Lebensgüter die Richtung unseres politischen und wirtschaftlichen Denkens bestimmend beeinflussen. Wie lächerlich war es daher für uns alle, daß das deutsche Volk, das seinem ganzen Wesen, seiner Entwicklung und seinen Lebensnotwendigkeiten nach zu den ersten wirtschaftlichen Faktoren der Welt gerechnet werden muß, gerade auf dem so ausbleibenden Gebiet der Motorisierung gegenüber der anderen Welt in einem großen, ja geradezu schmachvollen Rückstand gekommen war. Es lag in der Atmosphäre der hinter uns liegenden traurigen Zeit des korrupten Zerfalls, ein solches Geschehen als etwas Gottgegebenes und Natürliches hinzunehmen oder womöglich mit dem Hinweis auf eine eben gerade auf diesem Gebiet vorhandene mindere Veranlagung und Befähigung des deutschen Volkes zu rechtfertigen. Es

Fortsetzung auf Seite 2

Heute Beilage:

Die Frau und ihre Welt