

Dresdner Nachrichten

Gegründet 1856

Bezugshilfe bei Nichterhalten der Zeitung...
Preis 1,20 monatlich...
Verlag: Kiepsch & Reichardt, Dresden-21, I, Marienstraße 35/32, Fernruf 25291.

Verlag: Kiepsch & Reichardt, Dresden-21, I, Marienstraße 35/32, Fernruf 25291.
Dieses Blatt enthält die amtlichen Bekanntmachungen des Amtsgerichtes Dresden und des Polizeiamtes beim Oberverwaltungsamt Dresden.

Abbestellung...
Kriegspropaganda...
Verlangte Schriftstücke werden nicht erstattet.

Table with 2 columns: Item, Price. Includes items like '100,0', '100,0', '100,0'.

Table with 2 columns: Item, Price. Includes items like '100,0', '100,0', '100,0'.

Table with 2 columns: Item, Price. Includes items like '100,0', '100,0', '100,0'.

Table with 2 columns: Item, Price. Includes items like '100,0', '100,0', '100,0'.

Table with 2 columns: Item, Price. Includes items like '100,0', '100,0', '100,0'.

Table with 2 columns: Item, Price. Includes items like '100,0', '100,0', '100,0'.

Table with 2 columns: Item, Price. Includes items like '100,0', '100,0', '100,0'.

Table with 2 columns: Item, Price. Includes items like '100,0', '100,0', '100,0'.

Table with 2 columns: Item, Price. Includes items like '100,0', '100,0', '100,0'.

Unterhaus-Enttäuschung über das spanische Flasko

Moses Rosenberg aus Valencia abberufen

Planmäßiger Vormarsch der Nationalen im Süden

Moskau, 19. Februar.

Künftig wird die Abberufung des bisherigen Sowjetbotschafters bei den spanischen Bolschewisten, Moses Rosenberg, mitgeteilt. Die Mitteilung besagt weiter, daß Rosenberg „eine andere Tätigkeit“ ausüben werde, ohne daß diese andere Tätigkeit bekanntgegeben wird.

Ferner wird mitgeteilt, daß an die Stelle Rosenbergs Leo Jakobowitsch-Galkis, der bisher ein Sowjetkonsul in der Türkei innehatte, Botschafter der Sowjetunion bei den Valencia-Bolschewisten werden solle.

Die Abberufung Rosenbergs wird in vielfachen ausländischen Kreisen mit der Ungläubigkeit über die jüngste Entwicklung des spanischen Bürgerkrieges erklärt.

Nach 80 Kilometer bis Almeria

Salamanca, 19. Februar.

Wie der hiesige nationale Sender mitteilt, haben nationale Truppen im Laufe des Freitagvormittags die Distanz Albuñol, 80 Kilometer westlich von Almeria, erobert.

Die am Donnerstag eingeleitete nationale Offensive an der Guadalupefront, nördlich von Madrid, wurde am Freitag mit gutem Erfolg fortgesetzt. Ebenfalls die neue Offensive im Jarama-Bezirk südlich von Madrid gänzlich fort.

Im Laufe des Freitags nahmen auch die Säuberungsaktionen der nationalen Abteilungen im Berggebiet an der Malagafront ihren Fortgang. Es konnten wieder zahlreiche Gefangene, darunter mehrere Anführer, gemacht und den Bolschewisten größere Verluste beigebracht werden. Das nationale Oberkommando hofft, in wenigen Tagen die gesamte Gegend von den bolschewistischen Räuberbanden gereinigt zu haben. Die Lebensmittelversorgung Malagas bietet nach Mitteilung des Zivilgouverneurs der Stadt keine Schwierigkeiten mehr. Größere Geldüberweisungen aus dem besetzten Spanien tragen in großem Umfang zur Verringerung der Notlage der Bevölkerung Malagas bei. Die Aufräumungsarbeiten in der Stadt werden mit Energie weiter fortgesetzt, ebenso die Säuberung der Stadt von verstreuten Bolschewisten, die sich zum Teil noch in den Vorstädten versteckt halten. Zwei bolschewistische Flugzeuge, die versuchten, Malaga anzugreifen, wurden von den nationalen Jagdflugzeugen verfolgt und beschossen, so daß sie ins Meer stürzten.

Aus Almeria verläutet, daß die bolschewistischen Horden dort verbannt und plündern und die Zivilbevölkerung terrorisieren, ohne daß die sogenannten „Behörden“ einschreiten.

Das Freiwilligenverbot soll am Sonntag in Kraft treten

Beschluß des Nichteinmischungsausschusses - Die portugiesische Frage noch nicht geklärt

London, 19. Februar.

In der Sitzung des Hauptauschusses des Nichteinmischungsausschusses am Freitag wurde beschlossen, daß das Freiwilligenverbot am Sonntag, dem 21. Februar, um 0 Uhr, allgemein in Kraft treten soll. Hierzu gaben die im Hauptauschuss vertretenen Mächte ihre Zustimmung. Die Regelung der portugiesischen Frage konnte am Freitag noch nicht abgeschlossen werden. Ebenso wird die endgültige Regelung der Seezölle erst in den nächsten Tagen erfolgen.

gehörigen des Roten Kreuzes schon lange überwacht hatte, bekannt geworden war, daß mit diesem Flugzeug Beweismaterial und Photos über die unmenschliche Behandlung und Ermordung von Gefangenen durch die bolschewistischen Machthaber ins Ausland gebracht werden sollte. Beschloß sie, den Überbringer zu beseitigen und das Material sicherzustellen.

Da alle möglichen Vorwände, den Angehörigen des Roten Kreuzes von seinem Flug abzuhalten, mißlingen, und der Versuch, ihm auf dem Flughafen das Material zu entziehen, fehlgeschlagen wurde, beschloß, den Apparat zum Abflug zu bringen, um so den Transport der belastenden Dokumente in das Ausland zu verhindern.

Nur nach dem Start des Flugzeuges flogen zwei weitere Maschinen auf, von denen der Pilot glaubte, daß sie feiner Maschine das Geleit geben sollten. Nach etwa halbkreisförmigem Flug überholte eine der Begleitmaschinen die erste Maschine und eröffnete heftiges Maschinengewehrfeuer, so daß der Flugzeugführer zu einer Notlandung ansetzen mußte, bei der keine Maschine gerettet wurde. Einer der Fluggäste wurde durch eine Kugel getötet, eine Dame schwer verletzt worden. Der Pilot wurde nach Madrid zurückgebracht. Die Kasse mit den Photographien und den übrigen Dokumenten ist seitdem spurlos verschwunden.

Französisches Botschaftsflugzeug von den Bolschewisten abgeschossen

London, 19. Februar.

„Evening Standard“ berichtet, daß der französische Regierung ein Botschaftsflugzeug, das sich mit einem Bord des kommunistischen Geheimdienstes in Spanien befand, der Botschaft der „Evening Standard“ schreibt in einem Artikel nähere Einzelheiten über den Anfang Januar erfolgten Abschuss des Flugzeuges der französischen Botschaft, das in Madrid mit einem Angehörigen des Roten Kreuzes zu einem Flug nach Frankreich aufgestiegen war. Da der kommunistischen Geheimorganisation, die den An-

Das Braut der „Welle“ gehoben

Berlin, 19. Februar.

Das Oberkommando der Kriegsmarine gibt bekannt: Das Braut der Reichsbooten „Welle“ ist heute gehoben worden, daß es betreten werden konnte. Bei der Durchführung der Hebung sind die noch verbleibenden Besatzungsmitglieder glücklich gerettet worden. Größere Schäden am Schiffkörper wurden nicht festgestellt. Die Ursache des Unterganges wird zur Zeit noch untersucht.

Sammlung für die deutsche Winterhilfe einer Beihilfe für die verbotene Rotes Kreuz gleichkomme, zu 200 Schilling Geldstrafe verurteilt. — In diesem Zusammenhang muß darauf hingewiesen werden, daß die österreichische Rundfunkgesellschaft Navag ebenfalls eine Winterhilfeaktion durchführt, bei der gegen Zahlung von mindestens 5 Schilling der Name des Spenders genannt und daß von ihm gewünschte Stück gespielt wird. Dabei ist immer wieder, daß dieses oder jenes Lied auf Wunsch einer im Deutschen Reich ansässigen Person zum Vortrag kommt.

Frau Goebbels von einer Tochter entbunden

Berlin, 19. Februar.

Frau Magda Goebbels, die Gattin des Reichsministers Dr. Goebbels, wurde am Freitagnachmittag von einem Tochterchen entbunden.

Der Krönungszeit Georg VI.

London, 19. Februar.

Am Freitagabend wurde der Wortlaut des Krönungszeit, den König Georg VI. im Mai ablegen wird, veröffentlicht. Wegen der gleichberechtigten Stellung der britischen Dominien weist die neue Eidesformel gewisse Änderungen gegenüber dem Eid auf, den König Georg V. im Jahre 1911 ablegte. Die neue Formel, die nach vorherigen Besprechungen mit den Dominien gebilligt wurde, trägt der verfassungsmäßigen Stellung der Dominien gemäß dem Statut von Westminster Rechnung. Demzufolge wird der Erzbischof von Canterbury bei der feierlichen Krönungszeremonie in der Westminsterabtei die Frage an den König richten, ob er schwören wolle, die Briten Großbritanniens, Irlands, Kanadas, Australiens, Neuseelands, der Südafrikanischen Union, der übrigen Besitzungen, sowie des Kaiserreiches Indien entsprechend den Gesetzen und Bräuten dieser Länder zu regieren. Der Unterfeld gegenüber der alten Eidesformel besteht darin, daß diesmal die Dominien sämtlich namentlich genannt sind.

Mit 100000 PS

100000 PS — das ist der echt volkstümliche, die runden Zahlen liebende, lateinische Ausdruck jenes Kraftgefäßes, das der Deutsche empfindet, wenn er durch die acht mächtigen Oaken der jedes Jahr wiederkehrenden Internationalen Automobil- und Motorradausstellung schreitet, die nun heute zum fünften Male seit der nationalsozialistischen Revolution in Berlin eröffnet werden wird. 100000 PS — so heißt auch eine großartige, in der riesigen Deutschlandhalle durchgeführte Revue, die im vorigen Jahre erstmalig die Besucher der Automobilausstellung in ihren Bann zog. Hundert Tausender wirbeln über die Bühne, Wagen aller Gattungen, angefangen von seiner Urform, dem bloßen Rad, bis hin zum vollkommenen, hochwertigen deutschen Rennautomobil rollen vorüber, tadellos geschuldet, jederzeit einsatzbereite NSKK-Männer zeigen, das neue Deutschland verkörpernd, ihr wagemutiges, beherrschtes Können. Aber diese Schau ist natürlich nicht die Hauptsache. Hauptsache ist die Ausstellung selbst, in der dieses gesunde deutsche Kraftgefühl zusammengebrängt Urkräfte und Beherrschung findet, und ist nicht weniger die Rede des Führers, die seit 1933 regelmäßig am Anfang der Autoausstellung steht und — wie immer, so auch hier — das deutsche Lebensgefühl klärt und vertieft, zu neuen Leistungen reizt, und den Willen in die Zukunft lenkt.

Daß der Führer, seit er an der Spitze des Reiches steht, kein Jahr hat vergehen lassen, ohne selbst die Berliner Autoausstellung zu eröffnen, ist in der Tat höchst bemerkenswert. Wo in aller Welt gibt es ein zweites Land, in dem das Staatsoberhaupt ein solches, anderswo nur vom gesellschaftlichen und kapitalistischen Standpunkt angesehenes Ereignis zum Staatsakt erhebt? Ein englischer Journalist, der Zeuge der Eröffnung der vorjährigen Berliner Autoausstellung war, sagte seine Eindrücke so zusammen: „Wenn ich mich in London die Automobilausstellung eröffnen wird, so findet dies kaum Beachtung. Anders in Berlin! Da sind Hunderttausende unterwegs, die von der Innenstadt bis hinaus zum Kaiserdamm ein dichtgedichtetes Spaltes bilden, denn man erwartet den Führer...“ Etwas Neues tritt in diesem Jahre hinzu: zum ersten Male liegt die Durchführung der Ausstellung nicht in privater Hand, sondern bei einer Reichsbehörde, nämlich dem Ministerium für Volkswirtschaft und Propaganda, das mit der Veranstaltung der Schau beauftragt wurde. Die nationale politische Bedeutung, die der Ausstellung trotz ihres internationalen Umfangs zukommt, gelangt darin überzeugend zum Ausdruck. Der Führer selbst hat dem bei seiner vorjährigen Eröffnungssprache Ausdruck gegeben, als er sagte, daß die Autoausstellung nicht nur ein glanzvolles Zeugnis des deutschen motorischen Könnens, sondern ein ebenso glänzender Beweis der wirtschaftlichen Vernunft und Einsicht der daran Beteiligten, kurz, eine Leistung deutschen nationalwirtschaftlichen, inneren Friedens sei. Er hätte hinzufügen können, daß sie vor allem auch ein Erfolg der nationalsozialistischen Wirtschaftspolitik und des entscheidenden Antells ist, den der Führer selbst jederzeit an der Entwicklung der deutschen Automobilindustrie genommen hat. Der Führer, dessen unerhörte Beherrschung auf allen Wissensgebieten und in allen Wirkungsbereichen menschlicher Tätigkeit wir so oft in seinen Reden bewundern, ist auch auf technischem Gebiete Meister. Wer Gelegenheit hatte, mit ihm über solche Fragen, die manchem Nichtfachmann trotz beständigem Bemühen ewig ein Buch mit sieben Siegeln bleiben, einen Gedankenaustausch zu pflegen, der ist immer wieder aufs tiefste betroffen von seinen gründlichen, bis ins einzelne gehenden Kenntnissen auch auf diesem Gebiete. Konstruktion wie technische Entwicklungsrichtungen des Kraftwagens sind ihm ebenso bekannt, wie die Wesensmerkmale wichtiger Neuerungen. Daß Adolf Hitler, noch aus der Kampfszeit her, über eine gewaltige,

Die Postberichte der Dresdner Nachrichten

werden gebeten ihre Bestellung für Monat März bis spätestens

25. Februar

vorzunehmen. Nur dann haben Sie die sichere Gewähr, die Dresdner Nachrichten jederzeit und pünktlich ohne Unterbrechung auch im neuen Monat zu erhalten

Dresdner Nachrichten - Vertriebsabteilung

bigene Bandtrahenerfahrung verfügt, ist verhältnißmäßig aus Wirtschaftskrisen der Kraftfahrzeugherstellung und der Kraftverkehrs, Voraussetzungen und Möglichkeiten der Motorisierung, die Kenntnis der wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhänge — das alles ist ihm in ungewöhnlicher Lebendigkeit vertraut. So war es mehr als ein Zufall, daß der erste öffentliche Staatsakt, den Adolf Hitler in seiner Eigenschaft als Reichskanzler überhaupt vornahm, die Eröffnung der Berliner Automobilausstellung 1936 war. Mit der Eröffnungssprache, die der Führer damals, vor nunmehr vier Jahren, hielt, gab er gleichzeitig das Charakteristische für die Motorisierung Deutschlands an.

Was seitdem entstanden ist, ist allen bekannt. Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie, die sich nach dem jah unterbrochenen verheerenden ersten Aufschwung in der Vorkriegszeit nie wieder von den Folgen des Weltkrieges und der Inflation erholte hatte, trat in einer völlig neuen Abschnitte ihrer Entwicklung. Von 1922 bis 1936 lag der Wert der deutschen Kraftfahrzeugproduktion um 900 Millionen Reichsmark auf 1,2 Milliarden. Der Inlandsabsatz von Personenkraftwagen konnte verdreifacht, der von Lastkraftwagen verdreifacht werden. Von 48.000 Kraftwagen im Jahre 1922 stiegen die Zulassungen im Jahre 1936 auf 258.848 Wagen empor; insgesamt wurden über 430.000 Kraftfahrzeuge im vergangenen Jahre in Deutschland zugelassen. Diese Zahlen bezeugen aber nur den Inlandsverbrauch, und zwar ohne die an Reichsbehörden gelieferten Fahrzeuge. Nicht enthalten sind darin die ausgeführten Kraftfahrzeuge, deren Ausfuhrwert sich gegenüber 1935 um genau die Hälfte gehoben hat — ein Erfolg, der nicht zuletzt der ununterbrochenen Reihe glänzender Siege zu danken ist, mit denen unsere Rennfahrer auf Geheiß des Führers die deutsche Weltgeltung im Automobilsport zurückverordneten. Nicht weniger bedeutsam aber wie für die Kraftfahrzeugindustrie selbst, war der stürmische Aufstieg, den sie nahm, für das gesamte deutsche Wirtschaftsleben überhaupt. Dachte man früher allein die Bautätigkeit als ausschlaggebende Schickselsfaktoren angesehen, so erkannte der Führer mit dem ihm eigenen, unerbittlich sicheren Blick, daß eine solche, die Gesamtwirtschaft belebende Wirkung noch mehr von der Automobilindustrie ausgehen kann — wenn der Staat die nötigen und berechtigten Voraussetzungen schafft. Die Kraftfahrzeughersteller sind der Kraftwagen, den die marxistische Primordialtheorie kurzzeitig zum Luxusgegenstand erklärt hatte, wurde zu einer Lebensnotwendigkeit des deutschen Volkes. Der unerschütterliche Streit zwischen Auto und Eisenbahn wurde mit faustem Zwang zu dem einig möglichen logischen Ende geführt: es erschien das Geleit über den gewerblichen Güterfernverkehr, und die Deutsche Reichsbahn entschloß sich, künftig „zweispännig zu fußtieren“ — Söhne und Töchter heißt die neue Parole! Die Reichsautobahnen, die Straßen Adolf Hitlers, entstanden, und wuchsen immer weiter hinein in deutsches Land, alle seine Gänge eng miteinander verbindend. Die gewaltigsten für den Kraftfahrer wie für den Fußgänger Siderbelt, und mehr denn je Wirtschaftlichkeit. Dem Volkserwerb, bleiben durch Ersparnisse im Verbrauch von Reifen und Kraftstoff, durch Beseitigung der gefährlichsten und häufigsten Unfallursachen sehr große Werte erhalten, dem Fremdenverkehr werden neue Wege erschlossen. Der höchste Erfolg aber wurde in der Arbeitsbeschäftigung errungen: Waren in der deutschen Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1932 nur etwa 34.000 Arbeiter und Angestellte tätig, so werden heute rund 120.000 beschäftigt.

Rechnet man nun die Personenwagen, die durch die Mehrbeschäftigung in den Automobilbetrieben wieder Brot und Arbeit fanden, so ergibt sich, daß durch die Herstellung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeugen und Zubehör im Jahre 1936 rund eine Million Deutschen Beschäftigung fanden. Unter solchen Umständen vermag man getrost in die Zukunft zu blicken. Aus der Rohstoffmangel, unter dem Deutschland auf gewissem Wirtschaftsebenen infolge der Wirtschaftskrisen oder des bösen Willens der Mächte zu leiden hat, die uns unsere Kolonien genommen haben, obwohl sie leicht im Überflusse leben, wird dem Siegeszug der deutschen Motorisierung keinesfalls anzuhaften vermögen. Neue, kostengünstige, im Inland hergestellte Werkstoffe, wie der synthetische Gummi und der deutsche Benzolöl, werden vollkommen die bisher angewandten Stoffe, und die Verwendung des Bierjahresplans wird in kürzester Zeit weitere Mittel zur Hand geben. Der Wunsch, einen billigen Kraftwagen zu besitzen, der auch für die nicht erhaltene Arbeiterkategorie erschwinglich ist, hat bereits greifbare Gestalt angenommen, wenn auch die volle Verwirklichung dieses hochbedeutenden Planes noch einige Zeit dauern wird. Wer aber wollte nach den unerhörten Leistungen der vergangenen vier Jahre zweifeln, daß auch dieses Ziel erreicht wird? Wer wäre nicht fest davon überzeugt, daß der Aufstieg der auf Befehl des Führers und mit der ganzen Kraft des gesamten deutschen Volkes begonnen wurde, eben mit der Kraft ist? Der Nationalsozialismus und seine Führer können dafür, daß das verhängnisvolle, tragische Schicksal der kaiserlichen Regierung, die vor zwei Menschen Jahren die Monarchie eines Kaisers und Königs so gering schätzte, daß die beiden Erfinder zunächst im Ausland die Welt versuchen wollten, sich nicht wiederholt. Der Führer kann nicht nur die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen Kraftfahrzeugindustrie. Er empfindet auch ihren unerschütterlichen, stillen und erzieherischen Wert des Kraftwagens, wenn es heißt: „Ich liebe den Kraftwagen über alles, denn es hat mit Deutschland erschaffen!“ Die Liebe zu Deutschland, und der Wille, dem Wohle des Vaterlandes zu dienen, wird dem Kraftwagen auch den Weg in die Zukunft offenhalten.

Die Motorisierung Deutschlands in Zahlen

Glänzender Aufschwung seit 1933 - Zahl der Personenkraftwagen fast verdoppelt

Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung

Berlin, 19. Februar.

Unter dem Titel „Zwischen den Vierjahresplänen“ veröffentlicht im Auftrag des Reichsverkehrsministers das Institut für Konjunkturforschung eine kleine Schrift, die einen Überblick über die Leistungen der deutschen Motorisierung in den zurückliegenden Jahren nationalsozialistischer Aufbauarbeit gibt. Die schnelle und gewaltige Befähigung der Kraftfahrzeugmärkte in den letzten vier Jahren ist, wie in dieser Schrift dargestellt wird, ein überzeugendes Beispiel nationalsozialistischer Verbrauchslenkung und Verbrauchsförderung durch staatliche Initiative unter gemeinschaftlichen und staatspolitischen Gesichtspunkten. Im Weltvergleich wurde sie vornehmlich durch steuerliche Maßnahmen, die härtesten Auswertungen hatte das Gesetz vom April 1933, das alle neu in den Verkehr gestellten Personenkraftwagen undäder von der Kraftfahrzeugsteuer befreite. Damit wurden die Sachunterkosten kleinerer und mittlerer Wagen um 10 bis 15 Prozent, starke Anreize gingen aus von dem neuen Einkommensteuergesetz des Jahres 1934 aus. Waren fiskalische Maßnahmen aller Art der Hebel, mit dem die Motorisierung wieder in Gang gebracht wurde, so unterstützte eine durchschlagende Propaganda und sorgfältige Pflege des Kraftfahrwesens die Entwicklung in jeder Weise. Die Motorisierung, das heißt die Ausbreitung unserer Kraftfahrzeuge, hat in dieser Hinsicht die Entwicklung eines großen Teils der neuangelegten Automobile und Kraftfahrzeuge jenseit dem Ertrag überalterter ausgedienter Fahrzeuge biete.

Von Mitte 1932 bis Mitte 1936 stiegen beispielsweise die Personenkraftwagen von 561.000 auf 971.000 Stück,

also um mehr als 70 Prozent. 1933 kam in Deutschland auf 100 Einwohner erst ein Kraftwagen, 1936 kam ein Kraftwagen bereits auf 54 Einwohner.

Auch in technisch konstruktiver Hinsicht wurden beachtenswerte Erfolge erzielt. Es wird hier an die Entwicklung der Personenkraftwagen, die Ausbreitung der Dieselfahrzeuge usw. erinnert. Das Kraftfahrzeug wurde aber nicht nur verbessert, sondern auch weiter verbreitet. Die Automobilproduktion ging von Mitte 1932 bis Mitte 1936 noch einmal um 10 Prozent zurück, womit sie schon um 25 Prozent unter dem Preisstand des Jahres 1928 lagen. Im Herbst des Vorjahres wurden die Preise der gängigsten Typen noch einmal um 6 bis 14 Prozent herabgesetzt. So wurde die Nachfrage auf allen Kraftfahrzeugmärkten bei den Verleuten, wie bei den Kraftfahrzeugen in einem noch nie gekannten Ausmaß. Der Bericht des Instituts für Konjunkturforschung erinnert daran, wie die Motorisierung der deutschen Kraftfahrzeugproduktion nach dem Abgang der Umstellung auf liegende Fertigung, Handproduktion usw. Jahre hindurch ohne Erfolg blieb, weil der Absatz fehlte. Erst seit 1933 hat sich dies grundlegend geändert. Der Wert der Gesamtproduktion betrug im Jahre 1936 schon schätzungsweise 1,2 Milliarden RM, was gegenüber 1932 eine Verdoppelung darstellt. Entsprechend ist auch der Wert der von der Kraftfahrzeugindustrie an die übrigen Wirtschaftskreise erzielten Beiträge gestiegen. Er wird für 1936 auf 900 Millionen RM geschätzt, während er im Jahre 1932 nur auf 140 Millionen RM zu veranschlagen war. Es ist selbstverständlich, daß der Bericht des Konjunkturforschungsinstituts auch an dem Straßen- und Autobahnbau nicht vorbeigeht. Der trug ja am augenfälligsten in Erscheinung, wie der Nationalsozialismus in der kaiserlichen Forderung der volkswirtschaftlichen Anlagen die Führung und Initiative ergriffen hat. Für den Autobahn- und Straßenbau wurden seit der Machtübernahme fast vier Milliarden RM verausgabt, 1048 Kilometer Autobahn sind bereits dem Verkehr übergeben, und Hunderttausende von Arbeitern haben hierbei Arbeit gefunden.

Die Auslichten der Kraftverkehrslenkung führt die Schrift des Instituts für Konjunkturforschung folgendermaßen zusammen:

Unter den gegebenen Umständen erscheint es nicht unwahrscheinlich, daß der deutsche Markt 1937 schon eine Viertel Million Personenkraftwagen mehr aufnehmen können und daß auch der schnelle Anstieg des Kraftwagenab Absatzes seinen Fortgang nimmt.

Dabei ist nicht außer acht gelassen, daß die Motorisierung, wie das Schicksal der deutschen Wirtschaft überhaupt, heute auf das höchste von der Beschaffung der Rohstoffe abhängt. Aber die nationalsozialistische Regierung ist entschlossen, die Motorisierung weiterzuführen. Dabei ist gerade die Erzielung von Gummirückgang aus deutschen Rohstoffen einer der wichtigsten Bestandteile des neuen Vierjahresplans. Ist es in den ersten vier Jahren nach dem nationalsozialistischen Umbruch gelungen, der deutschen Motorisierung die Wege zu bahnen, so wird der neue Vierjahresplan ihre weitere Entwicklung für immer sichern. (Siehe auch den Artikel über die Internationale Automobil-Ausstellung auf Seite 7)

Weitere Jagdeinleitung Görings in Polen

Berlin, 19. Februar.

Ministerpräsident Generaloberst Göring wird im Anschluß an die Jagd beim polnischen Staatspräsidenten in Białowieża noch einer Jagdeinleitung des Grafen Pottock in Polesien folgen.

Rücktrittsgesuch Tschiangkai-schek abgelehnt

Beijing, 19. Februar.

Der Vollzugsausschuß der Kuomintang erteilte in seinem Sitzung am Freitag Marschall Tschiangkai-schek das Vertrauen vom Tschiangkai-schek erstattete Bericht über den Aufstand von Sian und erklärte, daß er den acht Überlebenden der Rebellen, die unter Beteiligung der Kommunisten eine „Einheitsfront“ anstrebten, niemals zugestimmt habe. Im übrigen nehme er die Schuld an dem Aufstand auf sich. Tschiangkai-schek reichte dann sein Rücktrittsgesuch ein und erbat sich zu dessen Gewährung längeren Urlaub. Die Verammlung lehnte seinen Rücktritt ab und befandete dem Marschall ihr unumkehrbares Vertrauen.

Der dritte Jahrestag der Gründung der nationalen Bewegung „Neues Leben“ wurde in allen Städten Chinas feierlich begangen. Marschall Tschiangkai-schek hielt in Nanjing eine Rundfunkansprache, in der er zum chinesischen Volk Ernst, Geduld, Fleiß und Zusammenhalt aller Kräfte forderte als Voraussetzung für den Wiederaufbau. Tschiangkai-schek stellte der chinesischen Jugend das Beispiel der Jugend Deutschlands vor Augen. Er verwies auf deren Fleiß und Eifer und hat hervorgehoben, daß die deutsche Jugend ihre Freiheit erkämpft, um volkswirtschaftlich noch verwertbare Gegenstände zu sammeln.

Wolffsohn von Ribbentrop hatte am Donnerstag Abend 8 Uhr auf dessen Landhof in Anklam einen Privatbesuch ab und nahm an einem Essen teil, das ihm zu Ehren von Lord Derby in Manchester gegeben wurde.

Stabschef Luge kam am 21. Februar auf eine 15jährige Zugehörigkeit zur NSDAP zurück.

Der sowjetische Generalkonsul in Riga. Der Generalabschnitt der Roten Armee, Marschall Gogorow, traf am Freitagvormittag in Riga ein, um den Besuch des letzten Generalabschnitts Osttimars in Rostau vom Mai 1936 zu erwidern. Gogorow wird bis Montagabend in Riga bleiben.

Verleumdungsgesuch gegen den Reichsaussenminister. Ein australisches Verleumdungsgesuch, das in der Nacht zum Freitag mit sieben Personen an Bord von Brisbane nach Sydney gestartet war, wird seitdem vermisst.

Die Feier des Heldengedenktages in der Reichshauptstadt

Berlin, 19. Februar.

Am Heldengedenktage, der in diesem Jahre am kommenden Sonntag, dem 21. Februar, begangen wird, werden im ganzen deutschen Reichsgebiet wie in den Vorjahren Gedenkstunden veranstaltet. In den Standorten der Wehrmacht ist der Träger der Ehrenkompanien, die Truppenführer des Ortes, ferner der Heiligtümer der Partei. Diese Feiern werden mit Aufmärschen verbunden, an denen sich die Partei, ihre Gliederungen, die angeschlossenen Verbände, die Soldatenbünde und die Hinterbliebenenverbände beteiligen.

In Berlin findet in hergebrachter Weise unter Beteiligung des Führers in der Staatsoper Unter den Linden ein Staatsakt statt, der um 12 Uhr beginnt. Zunächst bringt die Staatskapelle unter Leitung von Professor Seger den Kranzgesang aus der 3. Sinfonie von Beethoven, der „Credo“, von Schöber. Es folgt dann die Gedenksprache des Reichskriegsministers Dr. Winter. Danach wird das Lied „Ich halt' einen Kameraden“ und der gemeinsame Gesang der Nationalhymnen.

Der Staatsakt wird auf alle deutschen Sender übertragen. Außerdem ist eine Lautsprecheranlage auf der Straße zwischen der Friedrichstraße und der Schlossbrücke vorgesehen.

An der Feier in der Staatsoper werden teilnehmen: Der Führer, Generalfeldmarschall von Wadenstein, die Reichsregierung, das Diplomatische Korps, Reichsleiter und hohe Offiziere der alten und der neuen Armee, sowie Vertreter der Soldatenbünde und der Kriegerhinterbliebenenverbände, außerdem 36 Fahnen der alten Armee und drei Fahnen der Wehrmacht.

Gegen 13 Uhr wird sich der Führer zum Zeughaus begeben und die Fronten der Ehrenkompanien sowie der Verbände abschreiten. In seiner Begleitung werden sich der Reichskriegsminister, Generalfeldmarschall von Blomberg

und der Generalfeldmarschall von Wadenstein befinden. Anschließend erfolgt die Kranzüberlegung am Ehrenmal. Wenn der Führer das Ehrenmal verlassen hat, beginnt der Vorabendmarsch der vier Ehrenkompanien. Anschließend wird der Führer die Kriegerhinterbliebenen und Schwerkrankenbesuchern begrüßen. Damit hat der Staatsakt für Berlin sein Ende erreicht. — An dem Heldengedenktage in Berlin wird übrigens auch General Kraus von der österr. Reichsarmee teilnehmen.

Delcours dankt dem Führer

Berlin, 19. Februar.

Der Führer der italienischen Frontkämpferabteilung, Carlo Delcours, hat an den Führer und Reichskanzler folgendes Danktelegramm geschickt: „Im Augenblick, in dem die Frontkämpfer noch Billigung des Status und nach Vereinbarung des Programms des Ständigen Internationalen Ausschusses sich trennen, erneuern sie Ihnen, der Regierung und dem deutschen Volke den Ausdruck ihrer tiefen Dankes. Jeder von uns wird eine besondere und unauflösbare Erinnerung an die Stunden bewahren, die wir in Ihrem Hause verbracht haben, wo wir den Führer als Menschen kennenlernten, und wo jede Distanz aufgehoben schien in jenem Kameradschaftsgefühl, das die Soldaten auf die Völker auszuweiten sich vornehmen.“

Der Leiter der französischen Frontkämpferabteilung, die an dem Treffen in Berlin teilnahmen, Henry Pichot, brachte dem Berliner Vertreter des „Paris Abts“ zum Ausdruck, daß der Aufenthalt in Deutschland und der Empfang der Frontkämpfer auf dem Oberwaldberg einen aussergewöhnlichen Eindruck hinterlassen habe. Der Führer habe sich mit den französischen Frontkämpfern über 20 Minuten als wirklicher Frontsoldat unterhalten. Überhaupt sei es, Pichot, von der ganzen Atmosphäre, in der sich die Tagung der ausländischen Frontkämpfer abspielte, sehr beeindruckt.

Italienische Stimme zum Wettstreit zur See

Die Aufrüstung der „pazifistisch-demokratischen“ Staaten

Rom, 19. Februar.

Der neue englische Flottenaufrüstungsplan und die Aufrüstungsbeschlüsse verschiedener anderer Großmächte veranlassen den Direktor des halbmonatlichen „Giornale d'Italia“ diesen Weltlauf zur See als einer neuerlichen Beherrschung des Aufrüstungswillens der „pazifistisch-demokratischen Staaten“ besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Die Vereinigten Staaten, so führte er an, beschäftigen offensichtlich nicht, hinter England zurückzulassen, das nach der Erklärung des Lords der Admiralität an der Spitze des Wettlaufes stehen wolle. Die bereits in Bau befindlichen Einheiten der amerikanischen Flotte seien, wie jetzt bekannt werde, auch nur ein erster Schritt der geplanten Aufrüstung, denn gegenüber den von England für 1937 vorgesehenen drei Linienkreuzern fünftägige Amerika für die nächste Zukunft den Bau von weiteren zehn Linienkreuzern an. Angesichts dieser Tatsachen, so stellt „Giornale d'Italia“ fest, werde es für den, der das internationale Wettrennen objektiv betrachte, immer schwieriger, die Behauptung Roosevelt's, daß die Schuld an der Wiederaufnahme der Rüstungen bei den „sozialistischen Staaten“ liege, widerspruchlos hinzunehmen.

Neben England und den Vereinigten Staaten müsse man heute auch Frankreich nennen, das zur Zeit vier Schlachtschiffe, fünf leichte Kreuzer, dreizehn Torpedobögel und elf U-Boote in Bau habe und bereits im Juni 1936 einen weiteren Ausbau seiner Flotte angekündigt habe. Durch diese Entwicklung in den demokratischen Ländern, die sich pazifistisch nennen, in Wirklichkeit jedoch ganz im Zeichen einer ungeheuren Wiederaufrüstung stehen, werde die Frage der W-

rüstung und der großen internationalen Verständigung abermals zu den aus der Mode gekommenen Dingen in die Kuppelkammer geworfen.

Stoßzeit will sich nicht festlegen

Zurückhaltende Erklärung zur britischen Aufrüstung

Washington, 19. Februar.

Präsident Roosevelt erklärte bei dem Empfang der Pressevertreter am Freitag, daß er die Frage der Rückwirkung der britischen Aufrüstungspläne auf die amerikanische Wappolitik noch nicht geprüft habe. Als er um eine genauere Darlegung einer grundsätzlichen Einstellung gebeten wurde, betonte er lediglich, daß für ihn allein eine „angemessene nationale Verteidigung“ maßgebend sei. In dieser Hinsicht werde der Präsidenten will man ein Angelegenheit dafür sehen, daß die amerikanische Regierung zunächst nicht beschließen, die britischen Flottenpläne mit einer Erhöhung der eigenen Tonnage zu beantworten. Die amerikanische Regierung hat übrigens, wie der Präsident weiter sagte, erste Schwierigkeiten, Stahl für den Bau des im Februar bei der Marinewerft in Auftrag gegebenen Linienkreuzers zu erhalten. Diese Schwierigkeiten ergeben sich aus der Beigabe der Stahlfabriken, die Marinewerften in vergangenen Jahre weitgehende sozialpolitische Werke erteilt haben, deren Durchführung die Stahlfabriken aus wirtschaftlichen Gründen ablehnen.

Der

In der Innenministerkonferenz wurde am Freitag über die Frage der Einberufung der Reichsversammlung diskutiert. Die Reichsversammlung soll im nächsten Jahr einberufen werden. Die Reichsversammlung soll im nächsten Jahr einberufen werden. Die Reichsversammlung soll im nächsten Jahr einberufen werden.

Frankreichs Arbeit

Den Kommunisten ist es gelungen, die Reichsversammlung zu verhindern. Die Reichsversammlung soll im nächsten Jahr einberufen werden. Die Reichsversammlung soll im nächsten Jahr einberufen werden. Die Reichsversammlung soll im nächsten Jahr einberufen werden.

Die Lohnerhöhung

Nach der Schlichtung des Streiks in der Textilindustrie sind die Löhne in der Textilindustrie um 10 Prozent erhöht worden. Die Löhne in der Textilindustrie sind um 10 Prozent erhöht worden. Die Löhne in der Textilindustrie sind um 10 Prozent erhöht worden.

Weg zum

Sir Hubert B... Ein großer Erfolg... Die Löhne in der Textilindustrie sind um 10 Prozent erhöht worden. Die Löhne in der Textilindustrie sind um 10 Prozent erhöht worden. Die Löhne in der Textilindustrie sind um 10 Prozent erhöht worden.

Sir Hubert B...

Ein großer Erfolg... Die Löhne in der Textilindustrie sind um 10 Prozent erhöht worden. Die Löhne in der Textilindustrie sind um 10 Prozent erhöht worden. Die Löhne in der Textilindustrie sind um 10 Prozent erhöht worden.

Das deutsche Kraftfahrzeug-Wesen in der Welt Was bringt die neue Automobilausstellung?

Drahtmeldung unserer Berliner Schriftleitung

Berlin, 19. Februar.

Am Freitagvormittag hat die diesjährige Große Internationale Automobilausstellung, die bis zum 7. März Hauptpunkt für ungezählte Tausende sein wird, zum erstenmal der Öffentlichkeit ihre Pforten erschlossen. Den Vertretern der Tages- und der Nachpresse wurde die Gelegenheit gegeben, die imponierende Schau, die man mit vollem Recht als eine Weltmotorenschau bezeichnen kann, noch bevor der Führer sie feierlich eröffnet hat, im Augenschein zu nehmen. Diese Ausstellung ist wieder zu einem gewaltigen Zeugnis deutscher Leistungsfähigkeit geworden, denn maß die deutsche Automobilindustrie und ihre nicht minder wichtigen Nebenindustrien in den

neun großen Hallen,

die sich um den Berliner Funkturm hinziehen, zeigt, daß die Erzeugnisse eines so hohen technischen Niveaus, daß sie in der Welt kaum überboten werden können. Das größte Interesse ausländischer Besucher, das sich schon jetzt zeigt, ist ein guter Beweis dafür. Es gibt in der Halle der Wagen, die die deutschen Firmen ausstellen, nicht einen einzigen, den man den Vorwurf machen könnte, er wäre nur der Versuch einer Sensation. Die deutschen Wagen, angefangen vom kleinsten und billigsten bis hinauf zu den schweren und großen Wagen, die leider für viele Automobilfreunde eine ewige Sehnsucht bleiben müssen, sind gediegene Werkstücke. Das gilt sowohl vom formidablen Neuhäuser ebenso wie von den leistungsfähigen Motoren. Es gibt auf der ganzen Ausstellung nichts, was sich nur für die Zeit hätte eignen könnte. Unausgereifte technische Konstruktionen sind dabei nicht zu sehen. Was sich an Verbesserungen und Weiterentwicklungen findet, ist organisch aus dem bisherigen geschaffen worden. Deutschland hat das Automobil einst geschaffen, und Deutschland führt es, wie diese Ausstellung zeigt, in stetiger Arbeit weiter. Neben der großen Sensation, die für den praktischen Gebrauch meist ohne Wert sind, so zeigen doch die vielen Stände, daß sich unsere Industrie seit der letzten Ausstellung keineswegs auf ihren Berberien ausgerührt hat. Ganz im Gegenteil: fast alle Firmen erscheinen mit

Neuerungen und Verbesserungen.

Beitritt man durch die große Ehrenhalle die Schau, so stellt man sich zunächst den Ständen der Auto-Union und Mercedes-Benz gegenüber. Die beiden großen Unternehmen sind wieder mit familiären von ihnen gefertigten Agententypen erschienen, und es fällt schwer, sich von diesen Ständen, die in den schweren Massen solche Wunderwerke der Technik aufzuweisen, zu trennen. Vom kleinsten DAB-Wagen bis zum schweren DAB zeigt die Auto-Union, was der schärfste Zweig unserer deutschen Automobilindustrie leistet. Dahinter folgen die Stände der Ausstellungsstände der übrigen deutschen und ausländischen Firmen, denn, wie es schon ihr Name ankündigt, ist auf dieser Ausstellung auch das Ausland vertreten. Eine ganze Reihe führender Automobilfirmen aus europäischen Staaten, wie Italien, England, Frankreich und den Vereinigten Staaten zeigen ihre Wagen. Um die Aufmerksamkeit der Besucher auf ihre Stände zu lenken, haben manche Firmen originelle Gedanken verwirklicht. So zeigt Opel den

„Alufernen Olympwagen“

ein Automobil, bei dem alle die Teile, die sonst den Blick in das Wageninnere vermehren, aus Hartem Cellulosepapier sind. So kann man nicht nur das ganze Gerippe des Wagens, sondern auch den Motor sehen, und erhält eine Vorstellung davon, wie ein Automobil in seinem Innern beschaffen ist. Ein anderes Werk wieder, und zwar die Hispano DAB-Werke, zeigen auf dem Stand ihrer Motorräder einen riesigen Zweitaktmotor, der in den Werkstätten des Deutschen Olymp-Museums in Dresden angefertigt wurde, und der die Arbeit des Kraftmotors sehr eindrucksvoll veranschaulicht. Bei aufmerksamem Betrachten der verschiedenen Wagenmodelle merkt man unversehens, daß die Arbeit der Industrie sehr stark von der Rücksichtnahme auf die Autobahn letzten ließ. Durch die Motorisierung Deutschlands ist der Automobilindustrie eine neue Aufgabe gestellt worden. Selbst bei den kleinen Fahrzeugen erkennt man die Tendenz, sie

„Autobahnfest“

und gleichzeitig im Treibstoffverbrauch sparsam zu machen. Der Motor des Wagens, der oft über das Band der Autobahn zu schreien hat, darf nicht schon nach kurzer Zeit Ermüdungserscheinungen zeigen, er soll auch nicht mehr Treibstoff verbrauchen, als seinem Besitzer lieb ist. Selbstverständlich hand die Arbeit der Industrie hier unter dem Problem der Erderzeugung der Geschwindigkeiten, wie sie durch die Autobahn ohne weiteres bedingt wird. Dabei haben die Konstrukteure auch wieder der Stromlinie und

damit dem Fragen der sogenannten Windwiderstand ihre Aufmerksamkeit geschenkt. Der Vale erkennt das an der Konstruktion der Windschutzscheibe. Hier werden neue Konstruktionen gezeigt, die in der Lösung der Scheibe und in ihrer Verlegung in Facetten bestehen. Der aufmerksame Betrachter der Wagen erkennt auch unversehens den

Einfluß des Vierjahresplanes

auf die Arbeit unserer Werke. Gerade für die zahlreichen ausländischen Gäste, die jetzt nach Deutschland kommen werden, wird der Einfluß des Vierjahresplanes auf die Automobilindustrie ein Thema von besonderem Interesse sein. Zunächst ist es auch so, daß die Ausländer, die schon in der Reichshauptstadt wollen, die erste Frage danach stellen, wie sich der Vierjahresplan auf die Kraftfahrzeugindustrie auswirkt. Das im vergangenen Jahr zum erstenmal gesetzte Wunder des fünfstelligen Aufschwungs hat die Erwartungen darauf, was deutscher Erfindergeist nun weiter leisten wird, erheblich höher gespannt.

Es zeigt sich, daß man hier nicht von „Erfolglosen“ sprechen kann. Der Hochlauf Eisen hat allgemein eine Beschränkung gefunden. An seine Stelle sind weitgehend die Leichtmetalle getreten. Nebenbei auf dem Vormarsch begriffen sind auch die Kunststoffe, die namentlich im Rahmen der Zubehörteile die Metalle aus dem Felde gedrängt haben. Daß die deutsche Industrie den Zielen, die der Vierjahresplan gesetzt hat, überall gefolgt ist, und man einen beispiellosen Höhen zur wirtschaftlichen Einordnung bewiesen hat, wird ohne weiteres klar. Ihr Beitrag dazu war dabei, das Erzeugnis gleich gut, möglichst billig und defizient freier herauszubringen. Davon, daß etwa der Mangel an Rohstoffen die Fabrikate verschlechtert, kann nicht im geringsten die Rede sein. Die deutsche Technik liefert für ihr Können einen Beweis, der einfach schlagend ist.

Motorräder leichter und billiger

Die Fortschritte, die im abgelaufenen Jahre erzielt wurden, sind auch bei den Motorrädern zu bemerken. Auch hier ist die Richtung nach dem leichteren und billigeren Fahrzeug zu erkennen. Vermehrt alle Firmen stellen Räder aus, die im Preise bis etwa 250 RM liegen und die sich mit einem der kleinen, aber sehr leistungsfähigen 100-Rubikentimeter-Motoren begnügen. Ganze Hallen sind den Giganten der Landstraße, den Kraftkraftwagen und Omnibussen, eingeräumt. Auch bei den Omnibussen erkennt man sofort den Einfluß der Reichsautobahnen. Er äußert sich selbst bis auf die Anordnung der Sitze. So wird ein Omnibus gezeigt, dessen Sitze nicht hintereinander, sondern mehr in seitlicher Richtung, zum Benutzer gewandt, angeordnet sind, so daß der Fahrgast nicht nur bequem sitzt, sondern auch immer einen guten Ausblick auf die Landstraße hat. Obwohl insgesamt 48 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche zur Ver-

fügung stehen, war bei dem kurzen Anhang der Firmen des Platz nicht ausreichend. Reichspost und Reichsbahn haben daher, ebenso wie unsere Wehrmacht, davon ab, die Wagen auszustellen, die sie demnach. Dennoch sind in der Schau der Kraftkraftwagen auch einige, die unserem Heer dienen, zu sehen. So wird eine riesige Zugmaschine gezeigt, die auf zwei Rädern und einer langen Raupenkette läuft. Es fehlt auch nicht der Ueberblick über die Konstruktionen in Anhängern und Schleppern. Besonders Interesse bei den Besuchern werden sicherlich die

„Wochenendanhänger“

finden, die dem Autobesitzer die Möglichkeit geben wollen, gewissermaßen in verkleinertem Format das eigene Heim mit sich über die Landstraße zu führen. Schon ab 750 RM kann man einen solchen Wohnanhänger erwerben, in dem drei bis vier Personen schlafen können. Die Raumausnutzung ist geradezu verblüffend. So wird ein Anhänger gezeigt, der zwei Wasserbehälter mit 40 Liter Inhalt, Waschbecken, Kochgelegenheit, Kleiderständer und noch vieles andere enthält, was der erwähnte Mensch nicht gern vermisst. Anhängerbauer können einen solchen Wagen als ein sehr bares Jagdhaus verwenden. Der Versuch, unter den die die Wohnanhänger herstellende Firma ihre Arbeit gezeigt hat, lautet: „Motorisierte Tisch und Bett, und sei zu Hause, wo's gerade nett.“ Will man dann auch in Augenschein nehmen, was die auf zahlreichen Ständen vertretene Zugbehörindustrie zeigt, so braucht man viele Stunden, um durch die gewaltige Ausstellung hindurchzukommen, auf der selbst die Spezialliteratur nicht fehlt, die sich das Kraftfahrzeugen geschaffen hat. Eine Überschau von über 400 Büchern gewährt einen Einblick in das Gebiet der Automobil-literatur.

Die Berliner Ausstellung unerreicht

Wer einmal die Automobilausstellungen in anderen Hauptstädten, in London, Paris, oder die amerikanischen Ausstellungen kennenlernt, wird zugeben müssen, daß die Berliner Ausstellung an Größe, Umfang und Auswirkung keine Parallele in der ganzen Welt unerreicht hat. Es gibt keine zweite Schau, die sich so in den Mittelpunkt des internationalen Interesses gestellt hat. Dazu hat nicht zuletzt die Tatsache beigetragen, daß der Nationalsozialismus geordnete politische Verhältnisse schuf und der Industrie durch seine großen Unternehmungen, wie etwa die Autobahn, immer neue Anregungen gab. Die Fülle der Bekanntschaften und Kongresse, die sich um die Berliner Ausstellung rankt, beweist, welche Bedeutung ihr beigemessen wird. 840 000 Besucher waren es, die die vorläufige Ausstellung sahen, und alle Anzeichen sprechen dafür, daß die diesjährige Schau, deren Dauer gegenüber dem Vorjahre länger ist, einen noch stärkeren Besuchserfolg zu verzeichnen wird.

Vermischtes

Österreich fährt rechts!

Wien, 19. Februar.

Österreich steht vor der Lösung eines großen und wichtigen Verkehrsproblems. Die Behörden haben sich entschlossen, im gesamten österreichischen Bundesgebiet die Rechtsfahrordnung einzuführen. Zwei Jahre wird es dauern, bis die Verkehrsbedingungen so umgestaltet sind, daß man auch in Wien vom Linksverkehr auf den Rechtsverkehr übergehen kann.

Der ausländische Kraftfahrer, der eine Reise durch Österreich gemacht hat, kann ein Bildnis zeigen von der Länge der Verkehrsordnung. Während man in einzelnen Gebieten des Landes rechts fahren muß, gilt im größten Teil Österreichs, auch in Wien, noch immer die Linksfahrordnung, die dem fremden Automobilisten naturgemäß große Schwierigkeiten macht, da man in fast allen europäischen Staaten rechts fährt. Zahllose Unfälle waren auf Kosten dieser unheimlichen Vorschriften zurückzuführen. Aber eine Lösung dieses Problems scheiterte trotz aller Bemühungen bislang an den hohen Kosten, die sich einer allgemeinen Rechtsfahrordnung entgegenstellten.

Die österreichische Regierung, die im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprogramms auch die Erweiterung des Straßennetzes vorgesehen hat, ist nun gewillt, dieses jahreslange Problem zu lösen. Österreich wird nun in Zukunft ebenso wie in Deutschland

Rechtsfahrrecht fahren.

Natürlich wird es nicht leicht sein, dieses Reformwerk durch-

zuführen, muß man noch berücksichtigen, daß sich in einer so großen Stadt wie Wien der Umstellung auf den Rechtsverkehr große und kostspielige Schwierigkeiten entgegenstellen. Die Verkehrsbehörden erklären, daß die Umstellung Wien auf den Rechtsverkehr — Wien hat ein über 600 Kilometer langes Straßennetz — volle zwei Jahre dauern wird.

Ursprünglich wollte man, da die Kosten für die Umstellung der Straßenbahn allein 15 Millionen Schilling betragen, Wien von der neuen Fahrordnung ausnehmen. Das hätte aber an den Ausfallstrahlen der Stadt einen gefährlichen Wirtswart mit sich gebracht. Nun müssen sämtliche Neben- und Straßenbahnstrecken geändert werden, teilweise müssen sogar

die Schienenstränge auf die entgegengesetzte Seite

werden. Alle Schienenstränge werden entleert und an anderer Stelle wieder neu errichtet. In jeder der Straßenbahnwagen selbst müssen umgebaut werden, damit sie sich für den Einstieg von der rechten Seite her eignen. Dabei darf während der gesamten Umbauzeit der Verkehr keine Beeinträchtigung erfahren. Und da bis zum Tage der allgemeinen Umstellung weiter links gefahren wird, müssen die Reueinlagen, besonders die Gleiswechsel, so eingerichtet werden, daß sie vorläufig nach beiden Richtungen hin befahrbar sind. Schließlich ist es sogar notwendig,

die Straßenkehrmaschinen umzubauen,

da sie die Straßenreinigung jetzt nach der linken Seite ausführen, während sie später „nach rechts fahren“ müssen.

Der Hornist von Gravelotte 90 Jahre alt

In Schönau bei Bernau feierte Ferdinand Wrislow, der am 8. August 1870 als Hornist eines Bataillons des 7. Brandenburgischen Infanterieregiments Nr. 80 in der Schlacht bei Gravelotte mitten im Augenblick das Signal zum Vorrücken gab und dadurch das Bataillon zum siegreichen Endsturm anführte, am Donnerstag, dem 18. Februar, seinen 90. Geburtstag. Vier Generationen seiner Familie wohnen unter seinem Dach. Im Jahre 1881 gründete er in Schönau die Arbeiterkameradschaft und sammelte einen Fonds für das Arbeiterdenkmal. Der alte Soldat ist noch sehr kräftig, nur sein Augenlicht ist geschwächt. Die ganze Gemeinde nahm am Geburtstag des alten Veteranen lebhaften Anteil.

Der letzte Kaiser der Reichsautobahnerei gestorben

Wohl der letzte Kaiser einer ausgehenden Amtsinstitution, der ehemals so beliebten Reichsautobahnerei, Franz Wölfl, ist in Wien im 81. Lebensjahr gestorben. Seine Reichsautobahnerei fanden namentlich für Vorkämpfer des Weg in die weiße Welt und hatten besonders auf der Pariser Weltausstellung im Jahre 1878 großes Aufsehen hervorgerufen.

„Gustaf nagel fest.“ Im „Kronleuchter-Wochenblatt“

besteht folgende Aussage: „Als, mit gut in sein triftig namem, ferichte grühen: eismore tschmann, krankendweher — gustaf nagel, tempelwächter, dichter und komponist des Herrn von gottes gnaden. Berlin, 18. 2. 37. arendie L. alimart.“

Schneelawine verhängt über Elektrizitätswerk

Von dem 2800 Meter hohen Regnier-Berg in den französischen Alpen ist eine Schneelawine niedergelassen, die das in 700 Metern Höhe gelegene Elektrizitätswerk von Berger völlig zerstört und erst am Eingang eines niedriger gelegenen Dorfes zum Stehen kam. Man schätzt den Inhalt der Lawine auf 80 000 Kubikmeter Schnee. Der angerichtete Sachschaden ist bedeutend.

Der Regus will in die Elbmündung

Der Regus hat, wie Wagner Wölfl berichtet, die Absicht, sein Egel in der Elbmündung zu suchen. Ein Vertreter des Regus ist mit dem Fröhenburger Reichsautobahn in Verbindung getreten, um durch ihn wegen Ankaufes eines stromführenden Gutes zu verhandeln. Der Reichsautobahn hat den Regus Namen, den einem Reichsautobahn gehört, an. Der Vertreter Galla Selaffes ist dorthin abgereist, um das Gut zu beschaffen.

Athen will seine Pläne wieder

Breslau, 19. Februar.

Die griechische Regierung hat sich wieder an das Breslauer Archäologische Museum mit der Bitte gewandt, ihr im Zusammenhang mit der griechischen Bauabbaupläne von Athen zu überlassen, die vor 100 Jahren der Breslauer Bildhauer Eduard Schaubert geschaffen hat.

Die Welt verlangt so manche Menschen, die in ihrem Leben einmal Großes und Gewaltiges geschaffen haben und die es um ihrer Werke willen wirklich verdient hätten, daß ihre Namen auch nach der Nachwelt erklingen blieben. Galt die griechische Staatsregierung dieser Tage nicht an das Archäologische Museum in Breslau mit der Bitte gewandt, ihr im Zusammenhang mit der griechischen Bauabbaupläne von Athen zu überlassen, die vor 100 Jahren die Grundlage für den großartigen Ausbau der klassischen Hauptstadt bildeten, wer weiß, ob man jemals von dem

„Königlichen Bürgersohn und „Königlich-griechischen Ministerial-Bau-Rath Eduard Schaubert“

noch erfahren hätte, dessen Großstein auf einem alten Breslauer Friedhof schon längst verwittert und vergessen ist.

Wichtig ist die Behauptung, daß dieser, im Jahre 1860 verstorbenen Breslauer Architekt die große Stadt Athen erbaut hätte, etwas zu früh. Immerhin zeigen die von Breslau wohnverwahrten Dokumente, um die sich jetzt Griechenland bemüht, davon, daß Eduard Schaubert zum mindesten

die Pläne geschaffen hat, auf der die griechische Metropole erbaut werden konnte.

Diese Pläne und Zeichnungen sind für die griechische Regierung deshalb von großem Wert, weil man an Hand dieser Dokumente die städtebauliche Entwicklung Athens genau zu

verfolgen vermag. Für Breslau dagegen bilden sie die einzige Erinnerung an seinen großen Sohn, der als junger Mann schon nach Griechenland gezogen kam, das zu dieser Zeit von einem ungeduldeten Begeisterungssturm über das eben abgeschlossene türkische Joch erlitten war, und dessen Widerstand der junge Schaubert nun seine ganze Kraft widmen wollte.

Er möchte gern aus Athen ein süßliches, großes Dorf machen, wie er danach übernahm seinen Eltern, als ihm häusliche und private Aufträge aus so ins Haus gelagerten kamen. Ein Landhaus und Kunstgebäude nach dem anderen entstanden nach seinen Plänen. Als dann im Jahre 1859 der Bogenprinz Otto zum König des neuen Griechenlands erhoben wurde, verließ Eduard Schaubert sein beschriebenes Arbeitsbürochen unterhalb der Akropolis, um

einer glänzenden Karriere entgegenzugehen.

Er wurde Leiter der Hofbaudirektion Athen und später sogar Ministerialrat im königlichen Ministerium des Innern, ein Amt, das er neun Jahre lang bekleidete. In dieser Zeit mußten unter seiner Leitung viele Prachtgebäude aus dem Boden, er leitete ein großartiges Bauabbauprojekt, in dem das alte akropolische Athen in seiner unveränderten Schönheit erhalten bleiben, während um die antiken Zeugnisse eines stolzen Vergangenseits die neue Stadt erbaut sollte, mit repräsentativen Häusern und breiten Straßen, großen Grünanlagen und hübschen Villenbauten.

Als seine gewaltigen Pläne jedoch in die Praxis umgesetzt werden sollten, riefen sie auf den Widerstand der Athener Bürger, und die Regierung sah sich schließlich gezwungen, den Schiedspruch des Münchner Bauverwalters Leo v. Rienz anzuwenden. Mit Annahme einiger Veränderungen trat dieser für das Projekt seines deutschen Vorgesetzten ein, und nun endlich konnte jenes Werk entstehen, an dessen Grundrissen Eduard Schaubert jahrelang gearbeitet hatte.

Heute ab 17.30 Uhr

1. Sächsisches Hallenfaustballturnier

Wieder steht Dresden vor einem großen Ereignis. Der TH Dresden rief sämtliche sächsischen Faustball treibenden Vereine zu einem 1. Sächsischen Hallenfaustballturnier...

Die versterbenden Mannschaften erhalten ein Trophäenspiel zugesichert. Die Spielzeit beträgt zweimal 12 Minuten. Bei Punktgleichheit wird das Spiel um zweimal 2 Minuten verlängert.

Die Spielzeitung
Männer über 40 Jahre, Staffel A: 17.30 Uhr: TH Dresden gegen Turnverein...

In der Deutschlandhalle Handball-Weltturnier 1938 geplant

Mit unermüdlicher Tapferkeit hat Reichsfaustballleiter Dr. Bräutigam immer neue Ziele. Die Folge ist, daß der Handballsport eine stetig aufwärts führende Entwicklung nimmt...

TH Dresden gegen Staatsbauschule Dresden

Die Handballmannschaft der Dresdner Hoch- und Realschulen, die in diesem Jahre zum ersten Male durchgelaufen wurde, steht vor ihrem ersten Spiel...

Universität Berlin Hockeymeister

Nachdem die Universität Heidelberg am Sonntagvormittag in München 1:2 das Wiederholungsspiel gegen die Universität München mit 2:1 (1:1) gewonnen hatte...

Rennen vom 19. Februar

Eigene Drahtmeldung
Gesamt: 1. Rennen: 1. Nara (H. G. Gant), 2. Gung Bol, 3. Nubama...

Voraussagen für Sonntag, 20. Februar

1. Rennen: Fregg, Harro. 2. Rennen: Diefel, Empfeiler. 3. Rennen: Raga Blum, Harro...

Städte-Borwettkämpfe

Der Kreis Dresden, Hochamt Boger, im Jahre 1937 hat zwei Städte-Borwettkämpfe mit den Kreisstädtern Chemnitz und Görlitz abgeschlossen...

Gegen Chemnitz

Für den Chemnitz zur Durchführung kommenden Wettkampf am 8. März steht die Dresdner Vertretung bereit. Es kämpfen vom Vizepräsidenten an: Kottke (Sportfreunde 01), Holzemier (DSC), Geibe (DSC), Dittfeldt (Sportfreunde 01), Jähning (Dresdner), Franke (DSC 14), Goffa (Sportfreunde 01), Garbe (Dresdner).

Gegen Görlitz

Der Städte-Borwettkampf gegen Görlitz findet am Sonntag, dem 8. März, in Dresden statt. Die Vertreter der Dresdner Stadt sind: Kottke, Holzemier, Geibe, Dittfeldt, Jähning, Franke, Goffa, Garbe.

Boxkämpfe in Riesa

Deute (Sonntag) 20 Uhr findet in Riesa im Hotel „Etern“ eine Boxeremulation des Deutschen Boxklubs Riesa statt. Als Gegner ist der durch einige Chemnitzer Boxer verstärkte Boxklub 1913 Pankow verpflichtet worden.

Aus den Vereinen

Turnverein Jahngemeinde Dresden hielt unter zahlreicher Beteiligung seiner Mitglieder die diesjährige Jahreshauptversammlung ab. Der Vereinsführer O. B. F. v. n., der auch für die kommenden zwei Jahre wieder einstimmig gewählt wurde...

Kirchennachrichten

Am Sonntag, den 21. Februar 1937, um die folgenden Wochentage:

Evangel. luth. Landeskirche
Kath.
Evangel. luth. Landeskirche
Kath.
Evangel. luth. Landeskirche
Kath.

Evangel. luth. Landeskirche
Kath.
Evangel. luth. Landeskirche
Kath.

Evangel. luth. Landeskirche
Kath.
Evangel. luth. Landeskirche
Kath.

Heute Sonntag frische Plannkuchen

- Apfelkuchen, mit Streusel... RM. 0.25
Quarkkuchen, mit frischem Quark... RM. 0.20
Apfelkuchen, gut belegt... RM. 0.25
Mohnkuchen, gut glasiert... RM. 0.25
Streuselkuchen, mit Milchcreme... RM. 0.25
Bauernkuchen... RM. 0.25
Apfelkuchen, rund... RM. 0.25
Streichkuchen, rund... RM. 0.25
Quarkkuchen, rund... RM. 0.25
Mohnkuchen, rund... RM. 0.25
Bauernkuchen, rund... RM. 0.25
Streuselkuchen, gefüllt, rund... RM. 0.25
Streuselkuchen, rund... RM. 0.25
Mandelkuchen, rund... RM. 0.25
Pflaumen-Gebäck... RM. 0.25
Kranz, glasiert... RM. 0.25
Berliner Streusel... RM. 0.25
Kranz... 4 Riesen... RM. 0.25
Kranzlingen, gut glasiert... RM. 0.25

Kuchen - Krahmer

Hans Krahmer, Konditormeister

