

# Dresdner Neueste Nachrichten

**Bezugspreise:** Bei freier Zustellung ins Haus einfl. Trägerlohn monatlich 2,00 RM. (Postbezug monatlich 2,00 RM. einfl. 46 Pf. Postgebühren (ohne Zustellungsgebühr). Kreuzbandentungen: Für die Woche 1,00 RM.

**Einzelnnummer** in Dresden und auswärts 20 Pf.

**Postanschrift:** Dresden-N. 1, Postfach 5 Fernruf: Ortsvertrieb Sammelnummer 24601, Fernvertrieb 27981-27983 • Teleg.: Neueste Dresden • Berliner Schriftleitung: Berlin W. 35, Viktoriapl. 1a; Fernruf: Kurfürst 9361-9366

mit Handels- und Industrie-Zeitung

Schriftleitung, Verlag und Hauptgeschäftsstelle: Dresden-N., Ferdinandstraße 4

**Anzeigenpreise:** Grundpreis: Die 10spaltige mm-Zeile im Anzeigenteil 14 Pf., Stellungsgebühr und private Familienanzeigen 6 Pf., die 20 mm breite mm-Zeile im Textteil 1,10 RM. Nachschlag nach Maßstab I oder Mengensatz B. Briefgebühren für Briefanzeigen 30 Pf., auschl. Porto. Zur Zeit in Anzeigenpreisliste Nr. 5 gültig.

Nr. 44

Samstag, 21. Februar 1937

45. Jahrgang

## Der Führer eröffnet die Auto-Ausstellung

Stolze Schau deutscher Leistung — Deutschland erläßt Freiwilligenverbot — Anschlag auf Bizetkönig Graziani

### Feierlicher Staatsakt

× Berlin, 20. Februar. (Durch Funkbruch)

An der Schwelle zweier großer Zeitabschnitte im neuen Deutschland, nach der Erfüllung des ersten Vierjahresplans, der der deutschen Wirtschaft einen ungeahnten Auftrieb gab, und zu Beginn des zweiten Vierjahresplans, der Deutschlands wirtschaftliche Unabhängigkeit erstrebt wird, eröffnete heute vormittag der Führer und Reichskanzler in feierlichem Staatsakt auf dem Messelände unter dem Funkturm die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1937.

Es ist die 21. Ausstellung ihrer Art und die fünfte im nationalsozialistischen Deutschland. Sie gibt ein Bild der gesamten Kraftverkehrswirtschaft der Welt. Die Automobilindustrien im Dritten Reich sind an einer nationalen Angelegenheit des gesamten deutschen Volkes geworden. So wählten dem Eröffnungsgast die Reichsregierung, zahlreiche Reichs- und Gauleiter, sowie Staatssekretäre, Führer der SA, SS, und des NSKK, und anderer Gliederungen der Partei, viele Offiziere der Wehrmacht sowie Vertreter der Industrie, der Wirtschaft und des Handels bei. Auch das Diplomatische Korps war fast vollständig anwesend.

#### Ehrenpalast des NSKK

Der heutige Tag steht im Zeichen der motorisierten Wiederkehr der Bewegung, des NSKK, das vom Wilhelmplatz bis zum Kaiserdamm ein Ehrenpalast mit über 10000 Männern und 2000 Fahrzeugen der Motorbrigade Berlin stellt.

Die vielen Parkplätze rings um das Ausstellungsgelände sind von Tausenden von Fahrzeugen besetzt, die neben den Kennzeichen aller deutschen Gasse auch die Zeichen vieler Nachbarländer tragen.

Der Festraum bietet etwa 3000 Ehrengästen Platz. Große Podeststufen schmücken die Decke. Richtig zeigen die Schöneheiten der Reichsautostroße. Ueber dem Eingang zur Ehrenhalle ist ein Altar für das Völkerverständnis errichtet worden.

Die Straßenszene von der Reichskanzlei bis zum Kaiserdamm ist bereits seit 7 Uhr früh für den gesamten Kraftverkehr gesperrt. Hier nahmen die Männer des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps mit ihren Wagen Aufstellung. Gegen 10 Uhr marschierte unmittelbar vor der Autohalle die Ehrenkompanie der Leibstandarte Hitler an. Auf dem Messegelände haben die Führer des Motorfahrkorps mit 70 Fahrzeugen Aufstellung genommen.

Ueber den Hallen wehen neben der Fahne des Dritten Reiches die Fahnen der an der Ausstellung teilnehmenden Länder Italiens, Frankreichs, Österreichs, Englands, der Tschechoslowakei und in diesem Jahre zum ersten Male auch der Vereinigten Staaten.

Unmittelbar hinter den Plätzen der Reichsregierung und des Diplomatischen Korps haben 600 Gesellschaftsmitglieder von 50 Firmen der Autoindustrie Platz genommen. Sie nehmen an dem Eröffnungsgast als Gäste des Führers teil und anschließend im Kaiserhof vom Führer an Mittag geladen.

#### Die deutschen Rennfahrer vor der Reichskanzlei

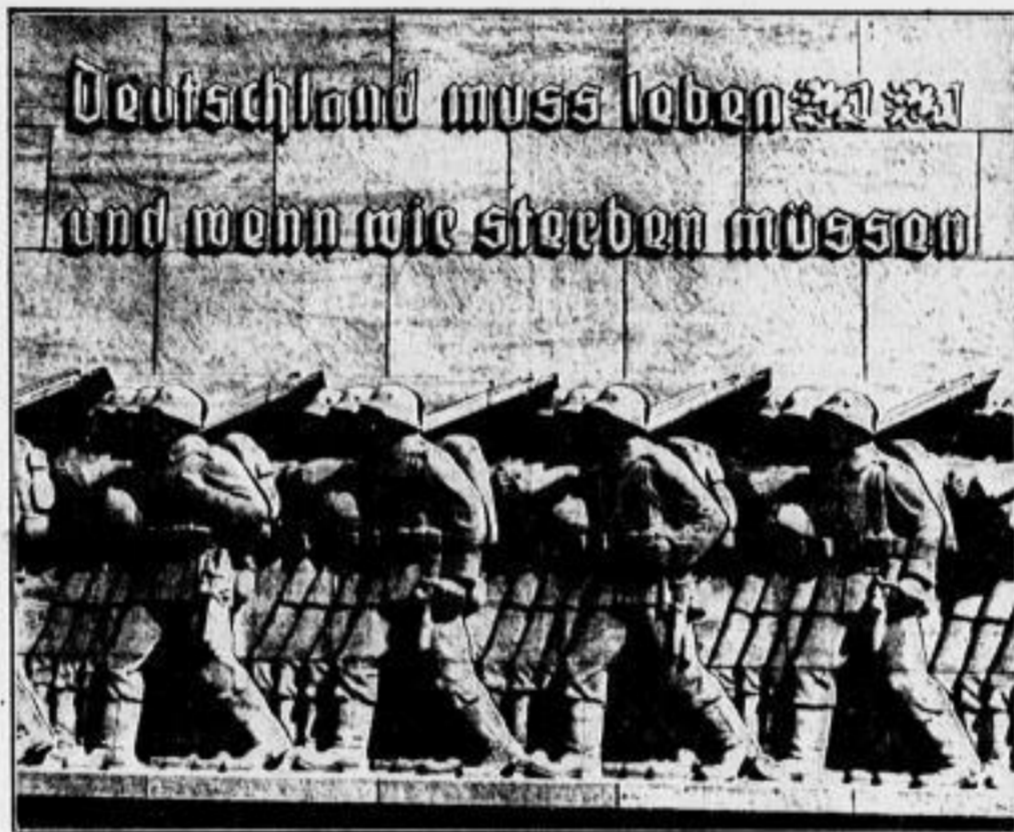
Vor der Reichskanzlei waren Ehrenkürten des NSKK, und der Leibstandarte Adolf Hitler anmarschiert. In Paradeaufstellung standen vor dem Portal die erfolgreichsten deutschen Rennwagen und Rennmotorräder. Die sechs Mercedes-Benz- und Auto-Union-Rennwagen wurden von Rudolf Caracciola, Manfred v. Brauns, Hermann Lang, Bernd Rosemeyer, Hans Stuck und Ernst v. Delius geführt, die Rennräder, die Auto Union, DKW, NSU, und BMW, steuerten, von den Rennfahrern Klinge, S. W. Müller, Braun, Karmann, Fleischmann und Gense.

Der Führer, der die Fronten der Verbände und Wagen abschnitt, begrüßte jeden einzelnen der erfolgreichen deutschen Rennfahrer. Sie paradierten dann zum Kaiserdamm, gleichsam als Vorläufer der Wagenkolonne des Führers. Mit 80 bis 100 Kilometer Geschwindigkeit, fast im Nenntempo, brauschten die 14 Maschinen die Straße entlang, durch das Spalier des NSKK, und dessen Wagen und Motorräder.

Unter dem Jubel der Menschenmassen fuhr der Wagen des Führers langsam aus dem Portal der Reichskanzlei, um dann die Triumpfmarsch über die Feststraße anzutreten.

Die Fahrt des Führers von der Reichskanzlei zum Messegelände am Kaiserdamm am Sonntagvormittag geschah auf einem wahrhaft triumphalen Ereignis des deutschen Motorports.

### Dem Gedenken der gefallenen Helden



Der Fries am Hamburger Kriegerdenkmal

Prof. Georg Meißner (Berlin)

Neuntausend NSKK-Männer bildeten von der Einmündung der Wilhelmstraße in die Linden bis zu dem Ausstellungsplatz der Autoschau ein ununterbrochenes, kilometerlanges Spalier, hinter dem sich Tausende und aber Tausende von Volksgenossen angesammelt hatten.

Vor der Ehrenhalle sind der Musiksaal und eine Ehrenkompanie der Leibstandarte aufmarschiert. Eine Abnahmeabordnung des NSKK, mit Standarten in der Halle vor der Tribüne aufmarschiert. Zur Linken haben die Vertreter der Wehrmacht, zur Rechten die Vertreter des Reichsarbeitsdienstes und der Gliederungen der Bewegung Platz genommen. In der Mitte in der ersten Reihe sitzen die Mitglieder des Reichskabinetts. Marktschläge des Musikregiments der Leibstandarte läuten das Kommen des Führers.

### Reichspropagandaminister Dr. Goebbels

Es kann keinem Zweifel unterliegen, führte Dr. Goebbels aus, daß eine Regierung, die mit der modernen Entwicklung Schritt halten will, auch im Bereich der Technik bahnbrechend voranschreiten muß, die eine wahre Revolution auch im politischen Leben der Völker hervorgerufen hat. Es ist das historische Verdienst des Führers, schon in den Zeiten der Opposition der Partei gegen die Weimarerrepublik mit lehrerlichem Blick kommende große Möglichkeiten vorangesehen und in seinen Maßnahmen mitbestimmt zu haben. Denn im Zeitalter der Technik werden die Völker nicht mehr durch die Massenbewegungen, sondern durch Telefon, Fern- und Schnellschreiber, durch Draht und Funk, durch Flugzeug und Kraftwagen regiert. Das sind die modernen Waffen der Politik, und ohne den Motor wäre der Sieg der nationalsozialistischen Bewegung kaum möglich gewesen.

Der Führer hat in der Oppositionszeit selbst Hunderttausende von Kilometer auf deutschen Landstraßen im Kraftwagen zurückgelegt, und sollte dabei hinreichende Gelegenheiten, den damaligen Zustand der deutschen Straßen kennenzulernen. Schon lange vor der Machtübernahme hat er die Pläne der Neugestaltung des deutschen Straßennetzes gefaßt und entworfen, und er ging bei der Parole „Motorisierung“ von der Erkenntnis aus, daß in Deutschland, dem Geburtslande des Automobils, die Entwicklungsmöglichkeiten für die

Alles erhebt sich, Adolf Hitler begibt sich, von dem Präsidenten des Reichseroberlandes der Deutschen Automobilindustrie, Geheimrat Klümers, geleitet, zu seinem Platz. Der Festakt zur Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1937 beginnt. Panfaren leiten ihn ein.

#### Geheimrat Klümers

übermittelt dann dem Führer Dank und Geldstück der Automobilindustrie. Auch die deutsche Automobilindustrie wurde durch Verfalltes geleitet. Auch sie dankt dem Führer ihre Befreiung und ihren Aufschwung. Ihr Dank ist für sie Verpflichtung, Verpflichtung vor allem dazu, den Volkswagen zu schaffen, mit dem der Führer und das deutsche Volk aufzubrechen können. Der Führer dankt Geheimrat Klümers durch einen Händedruck. Nun spricht

Kraftfahrt besonders günstig sind und ein neuer Aufschwung der Automobilindustrie sich für alle anderen Wirtschaftszweige günstig auswirken würde. Dazu kam die Ueberzeugung, daß Deutschland andern Ländern auf dem Gebiet der Kraftfahrt sehr zurückgefallen war.

Am 11. Februar 1933, also 12 Tage nach der Uebernahme der Macht, kündigten Sie, mein Führer, anlässlich der Automobil-Ausstellung 1933 Ihre Motorisierungsprogramme an. Am 1. Mai 1933 haben Sie das Programm des deutschen Straßenneubaus besannt. Folgende Maßnahmen haben Sie, mein Führer, in Vollzug der allgemeinen Motorisierung auszuführen der deutschen Kraftfahrt getrieben:

Am 10. April 1933 ordnen Sie die Steuerfreiheit für fabrikneue Personalfahrzeuge an.

Am 31. Mai 1933 schufen Sie die Steuererleichterung für ältere Kraftfahrzeuge.

Am 1. Juni 1933 haben Sie Steuerfreiheit für Kraftfahrzeuge.

(Fortsetzung auf Seite 2)

Der Bericht über die Automobil- und Motorrad-Ausstellung findet sich auf den Seiten 21, 22, 23 und 24

### Von Sonntag zu Sonntag

Was im Ausland geschah — Ein Querschnitt durch die Weltpolitik der Woche

Es ist Oktober 1918. In den Tagen, da die Diplomaten die ersten Waffenstillstandsnoten verschieben und die große Betrugsmaschine anlaufen beginnt, die man in Ententezeiten erdacht hatte, um Deutschland zu veranlassen, die Waffen niederzulegen und einen Waffenstillstand einzugehen auf Grund der 14 Punkte Wilsons, von denen dann niemand mehr etwas wissen wollte. Damals tobte rings um Sperr die letzte große Materialschlacht auf jenen Schlachtfeldern, die, seitdem die Kriegsfreiwilligen im Herbst 1914 zum großen klandestinen Totentanz angetreten waren, so viel Blut verschlungen hatten. Ein Meldegänger macht sich auf, um Meldungen zum Stab zu bringen. Die Engländer beginnen mit Weidkreuzgranaten zu schießen. Durch eine unwillkürliche Kameraderlei flucht der Meldegänger von Trichterloch zu Trichterloch, bis das Gas ihn niederzwingt. Als man ihn findet und auf die nächste Verbandstation bringt, sind die Augen schon tief verquollen. Ein herabender Blinder erreicht im Verzweiflung die Heimat und erlebt, schon halb im Reich des Schattens, auf seinem Schmerzenslager die Schande der Novembertage. Während das Frontmeer bis zum letzten tapfer kämpft, endet der Krieg im Grauen und in der Schande einer Meuterei und Revolte. Dieser unbekannte heldtun Meldegänger steht heute an der Spitze des Deutschen Reiches. Und neben ihm sitzen im Kabinett so lauter Frontkämpfer.

#### Friedensoffensive der Frontkämpfer

Adolf Hitler mag an jene Oktoberstunden zurückgedacht haben, als er in dieser Woche die Mitglieder der Ständigen Internationalen Frontkämpfermission empfing. Eine Frontkämpferregierung steht den Krieg mit anderen Augen an als Völker oder Menschen, die ihn nicht kennen. „Alle Frontkämpfer wissen“, sagte der Führer, „daß der Krieg zwar ein großes, aber auch ein grauenhaftes Erlebnis ist“. Und deshalb haben sie nur den einen Wunsch, daß nie wieder etwas Derartiges eintreten möge. „Denn sie haben die Bedeutung des Begriffs Krieg bis ins Letzte an eigenen Leiden erfahren.“ Nicht Schwäche oder Feilschen spricht aus ihrem Friedenswunsch. Sie sind bereit, die Heimat, wenn sie aufgerufen werden, bedingungslos bis zum letzten zu verteidigen. Auf der andern Seite aber lehnen sie es — dies sei an diesem Gedenktage besonders betont — als unehrenhaft ab, das Wohl des eigenen Volkes oder das Leben irgendeines Volksgenossen als Spiel zu setzen, um die Existenz anderer Völker zu bedrohen. Sie haben an der Front gelernt, auch den Gegner zu achten, der, um nochmal Adolf Hitlers Worte zu gebrauchen, dasselbe Leid und dieselben Gefahren auf sich genommen hätte wie die deutschen Soldaten. Diese Haltung kann sie nur in der Ueberzeugung beharren, daß es unrettbar wäre, sich am Lebensrecht der andern Völker zu vergreifen, vorausgesetzt, daß diese nicht das Lebensrecht des deutschen Volkes antasten.

Wir können und nicht vorstellen, daß es jenseits der deutschen Grenzen Menschen gibt, die den großen Krieg an der Front mitemacht haben und heute immer noch von dem Wunsche befehle sind, all diese Leiden und all diese Grauen des Krieges noch einmal über die Völker zu bringen, ohne daß sie selber angegriffen würden. Dieser Frontkämpfergeist, der gleich weit entfernt ist vom verräterischen Pazifismus wie von abenteuerlichem, großrednerischem Chauvinismus (im Schützengraben war man nie chauvinistisch; das überließ man gewissen Heimstrategen am bequemen Schreibtisch), ist der beste Garant des Friedens in der Welt. Dieser Frontkämpfergeist muß aber, will er sich politisch durchsetzen, aktiviert werden. Und dies ist gerade auf der diesjährigen Arbeitstagung der Internationalen Frontkämpfermission geschehen. Diese Aktivierung liegt in der Schlussansprache des Herzogs von Coburg, als er sagte: „Wir Soldaten des Weltkrieges treten zum Angriff an. Die Marschrichtung dieses Angriffs ist die Beseitigung alles dessen, was dem Frieden hindernd im Wege steht. Das Angriffswort ist die Schaffung eines Friedens, der den kommenden Generationen eine Wiederholung des furchtbaren Verschens erspart, das von 1914 bis 1918 die Welt erschütterte.“

#### Der Betrogene von Versailles

In diesem Reichen sollen alle christlichen und gleichberechtigten Völker Europas aufgenommen werden. Der deutsche Kampf gegen Versailles und die Befreiung Deutschlands von den unwürdigsten und verächtlichsten Klauseln dieses Instruments durch die Politik des Führers seit 1933 war die Voraussetzung

ar 1937  
E  
cken  
Wahl  
Nacht  
rehsasse 2  
R  
re  
ridien  
000,  
ia.  
re Meines



# Der Führer über Deutschlands Motorisierung

## Planmäßige Förderung der Motorisierung — Der kommende Volkswagen — Die Aufgaben der Autoindustrie im Vierjahresplan

× Berlin, 20. Februar

Bei der Eröffnung der Automobilmesse hielt der Führer und Reichsführer folgende Rede:

Männer und Frauen!

Einsparig ist der Aufstieg, den Deutschland seit dem Tage der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus erlebt. In besonderer eindringlicher Weise zeigen wir dies aber an dem Wachstum unserer allgemeinen Motorisierung feststellen. Ich spreche von Motorisierung, weil die Entwicklung des Automotors nicht dem Kraftwagen allein zugute kommt, sondern darüber hinaus zu einer wahrhaft umwälzenden Bedeutung gelangt.

Kurz das Flugzeug wäre nicht denkbar ohne den Motor, der durch das Automobil der Welt gegeben und immer mehr vervollständigt wurde.

Es gibt keinen Zweifel, daß es auch heute noch nicht möglich ist, den endgültigen Umfang der Motorisierung genau erkennen zu können. Nur soweit ist sicher: die Erziehung der unmotivierten Masse durch diese neue Maschine führt zu einer der gewaltigsten technischen und damit wirtschaftlichen Veränderungen, die die Welt je erlebt hat. Und ich glaube, daß wir uns erst am Beginn, keinesfalls aber am Höhepunkt dieser Entwicklung befinden. Aus diesem Grunde war ich im Jahre 1933 überzeugt, daß eine

### planmäßige und entschlossene Förderung unserer Motorisierung

von ausschlaggebendem Einfluß auf die allgemeine wirtschaftliche Wiederbelebung werden müßte.

Wenn wir nun nach vier Jahren die Resultate dieser Arbeit überblicken, kann man wohl kaum mehr in der Richtigkeit der damaligen Auffassung und des bisher eingeschlagenen Weges zweifeln. Ich darf dabei aber erwähnen, daß diese meine Auffassung im Jahre 1933 keineswegs eine allgemeine war, ja daß sie

im Gegenteil von vielen entweder als verfehlt überhaupt abgelehnt oder zumindest als zu optimistisch angesehen wurde. Noch am Ende des Jahres 1933 — des ersten Aufstiegsjahres unserer Automobilindustrie — wurde in sogenannten „Fachartikeln“ geschrieben, daß der damals erreichte Absatz wohl nur eine einmalige Erscheinung sein würde und nun wieder ein zwangsläufiger Rückgang kommen müsse. Dieser damalige Jahresabsatz ist 1936 allerdings genau verdreifacht worden! Es kann aber keinen Zweifel darüber geben, daß auch der heute erreichte Stand unserer Jahresproduktion kein Maximum darstellt, sondern daß auch er nur eine Clappe ist und wohl schon in wenigen Jahren weit übertroffen sein wird, denn: das Werk der Erziehung ist nicht geringer, sondern genau so groß wie das Verkehrsbedürfnis ähnlicher anderer Nationen. Wenn die Verkehrserziehung demgegenüber nun nicht die gleiche Höhe erreicht hat, so liegt das nicht am mangelnden Interesse oder am fehlenden Bedürfnis, sondern an der noch nicht gegebenen sachlichen Voraussetzung zur Befriedigung dieses Bedürfnisses.

Vor unserer Machtübernahme kam ein Kraftwagen auf 100 Einwohner. Heute kommt ein Kraftwagen auf etwas über 50.

Wenn wir aber bedenken, daß zum Beispiel in Nordamerika im Durchschnitt schon auf fünf Einwohner ein Auto kommt, dann muß uns aus dieser Haltung erst recht die Größe der noch vor uns liegenden Aufgaben klar werden. Es ist dabei selbstverständlich, daß der Versuch einer Lösung dieser Aufgabe nur dann erfolgreich sein kann, wenn es uns gelingt, jenen Kraftwagen zu erzeugen, der unsere Bedürfnisse in wirtschaftlicher Hinsicht entspricht, wie er ungeteilt in seiner Preisgestaltung angemessen sein muß der wirtschaftlichen Lage der in Deutschland dafür in Frage kommenden Millionenmasse der Käufer.

## Eine stolze Bilanz

Ueber die Wege und Maßnahmen, dank denen es uns bisher gelungen ist, die außerordentliche Steigerung unserer Motoren-, Motorräder- und Kraftwagenfabrikation zu erzielen, wurde bereits gesprochen. Ich möchte jetzt nur noch eine kurze Bilanz aufstellen über das, was in den letzten vier Jahren gelungen ist, und das, was noch zu geschehen hat.

1. Es ist uns in diesen vier Jahren gelungen, zunächst das Verständnis des deutschen Volkes als solcher für den Wert und die Notwendigkeit der Motorisierung aufzuheben. Dies ist vielleicht der in der Gegenwart bedeutendste Gewinn, denn solange in einem Volke die Auffassung besteht, daß das Automobil ein Luxusmittel und deshalb abzulehnen sei, kann von einer erfolgreichen Motorisierung keine Rede sein. Diese Auffassung aber war nicht nur in der breiten Masse unseres Volkes vorhanden, sondern leider auch in unseren sogenannten Oberschichten und nicht zuletzt in den Kreisen der Automobilindustrie selbst.

2. Aus der allmählichen Hebung der Einstellung des deutschen Volkes dem Kraftwagen gegenüber, entstand ein steigendes Interesse an all dem, was mit dem Kraftwagen und der Motorisierung zusammenhängt. Unsere Jugend gibt sich heute mit einem wahren Feuerifer den neuen technischen Aufgaben und Erfindungen hin.

3. Aus dieser sich anbahnenden Neueinstellung resultiert die allgemeine Haltung unseres Volkes dem Kraftwagen gegenüber. Das deutsche Volk ist deshalb heute nicht nur in seiner Weltanschauung, sondern auch in seiner Gesamteinstellung Kraftwagen gegenüber umgedreht geworden. Und dies heißt mehr, als alle behördlichen Anordnungen es könnten.

4. Unsere Motorenindustrie steht jetzt in ihren Leistungen mit in der ersten Reihe der Spitzleistungen

der ganzen Welt. Unsere Konstruktionen gehören zu den vorbildlichsten, die es gibt. Die deutsche Arbeit steht an Gesamtheit hinter keiner anderen Arbeit des Auslandes zurück, sondern das, was uns in der großen Hennesfolge beweisen, wirklich als technische Höchstleistung angesehen werden.

5. Es ist gelungen, für eine bestimmte Käuferkategorie in Deutschland heute eine große Zahl von Wagen und Motorrädern heranzubringen, die den besten ähnlichen Fabrikaten des Auslandes mindestens ebenbürtig sind. Wer sich als durchschnittlicher deutscher Kraftwagenbesitzer heute einen ausländischen Wagen kauft, kann nicht darauf hinweisen, daß ihn dessen besondere Qualität dazu bewegen hätte. Denn in ihr sind unsere deutschen Automobile zur Zeit vom Auslande nicht mehr zu schlagen. Es müßten mithin dann andere Gründe für eine solche Ängstigung maßgebend gewesen sein.

6. Die deutschen Verkehrswege, Autostraßen und allgemeinen Straßen sind zum Teil überhaupt unvergleichlich, zum anderen Teil dem Auslande gegenüber wenigstens nicht mehr zurückstehend. Wir werden aber schon in wenigen Jahren das modernste Autostraßennetz der Welt besitzen. Vom Jahre 1937 an erfolgt im übrigen die Finanzierung der deutschen Reichsautobahn aus den Erträgen des deutschen Kraftverkehrs selbst. Sie ist sichergestellt und wird uns ermöglichen, jährlich rund 1000 Kilometer dieser hervorragenden Straßen dem Verkehr zu übergeben.

7. Unsere sportlichen Leistungen sind die besten der Welt. Ich möchte diese erreichten Erfolge aber auf alle Fälle in der Ausübung begriffenen und achtsamen Taten nun gegenüberstellen den

## Aufgaben, die für die Zukunft zu lösen sind:

1. Es ist nunmehr notwendig, die letzten Voraussetzungen für die Produktion des neuen Volkswagens sicherzustellen und mit dieser dann zu beginnen.

2. Es ist notwendig, zu diesem Zwecke eine Ueberprüfung aller jener Bedingungen vorzunehmen, die eine Verlastung oder Verletzung der Produktion und Haltung des Kraftwagens mit sich bringen. Es ist z. B. auch ein unumgänglicher Zustand, durch ein weiträumiger Anordnung die Erhaltung von Unterhaltungsstellen für die Automobile so zu verteuern, daß am Ende die Preise für ein billigeres Zimmer im Monat billiger sein kann als bei einer Autoboxe.

3. Es ist weiter notwendig, die deutsche Automobilindustrie selbst an einem klaren Verstande der ihr obliegenden Aufgaben zu bringen, d. h. innerhalb dieser Wirtschaft jene Typenbegrenzung vorzunehmen, die die Rentabilität der Werke ermöglicht, ohne sie zu zwingen, sich gegenständig die einzelnen Typen abzuwägen, die von einer Fabrik mit Erfolg produziert von allen übernommen, aber in kurzer Zeit zu einem allgemeinen Mißerfolg führen werden.

Ich möchte hier einfügen, daß es ein kapitaler Irrtum ist, zu glauben, daß die Produktion des billigsten Volkswagens den Abschmelzpreis teurer Wagen irgendwie beschränken könnte. Dies ist, wie gesagt, ein Irrtum. Die Menschen bezahlen nicht auf den Kauf teurer und damit besserer Wagen, weil sie aus Grundbedürfnisse haben wollen, sondern weil sie nicht in der Lage sind, sich die teuren zu kaufen, und in dem Maß, in dem die Gesamtheit der Produktion wächst, muß zwangsläufig die Verbilligung eine progressive Steigerung erfahren. Dies entspricht der Lagerung unserer Vermögens- und Einkommensverhältnisse. Es ist aber noch nicht so gewesen, daß, wie erst durch das billige Produkt die Käuferkraft und das Interesse der Käufer und damit späterer Be-

## nur einen Volkswagen

geben und nicht sein. Wohl aber wird es zwischen dem kommenden Volkswagen und dem höchsten Spitzenwagen eine große Gruppe anderer Wagenklassen geben müssen, die dem wirtschaftlichen Emporsteigen der Käufer entsprechen.

Der Zweck und das Ziel der Produktion dieser in der Mitte liegenden Fabrikate kann es nicht sein, durch eine primitive Erhaltung den Preis des Volkswagens zu erreichen, sondern durch eine sorgfältige Verbesserung der Fabrikate jenen Teil der früheren Volkswagenkäufer auf sich zu lenken, der dank keinem eigenen wirtschaftlichen Emporsteigen der höheren Wagenklasse zu werden vermag.

Wenn ich aber die Motorisierung von einem so großen allgemeinen Gesichtspunkt aus betrachte und in ihrer Bedeutung erkenne, dann würde es ein wahrhaft verbrochenes Verbrechen sein, eine so gewaltige Industrie auf unsichere wirtschaftliche Grundlagen aufzubauen. Es ist daher

4. unsere allerhöchste Aufgabe, Deutschland von der Einfuhr jener Stoffe unabhängig zu machen, die für die Erhaltung und den weiteren Ausbau gerade dieser Produktion erforderlich sind. Es ist dies nicht nur der Brennstoff, sondern es sind dies auch die notwendigen Metalle oder neuen Stoffe, wie Kunstleder usw. Ich habe diese Arbeit in dem Vierjahresplan mit einer Reihe weiterer Aufgaben zusammengefaßt und verbunden.

Die Lösung wird erfolgen, weil sie erfolgen muß!

Ich möchte mich nicht mit jenen auseinandersetzen, die zu allen großen Entschlüssen nur den bekannten Einwand, es geht nicht, beibringen. Seit 18 Jahren bin ich es gewohnt, diese Bemerkung als sinnlos, einfache Begründung des Kampfes gegen jede neue Idee, jeden neuen Entschluß und jede neue Tat zu vernehmen.

Ich habe diesen Spruch kennengelernt in der Zeit der Novemberrevolution, da ich den Entschluß sah, eine neue Bewegung in Deutschland zu gründen, um mit ihr die Macht zu erobern, und ich hörte diese Worte genau so, als ich den Entschluß sah, die Reichsautobahn zu errichten. Alles das ging und geht nicht. Ich habe mich darüber bisher sehr leicht zu trösten gewußt, denn

diese Phrase, „das geht nicht“,

ist nichts anderes als der Ausdruck jener allgemeinen menschlichen Trägheit, die sich gegen jede neue Idee, jede neue Vorstellung und jede neue Tat zur Wehr setzt. Und ich brauche Ihnen nicht zu versichern, daß ein Mann, der es fertig gebracht hat, um unbekanntes Soldaten des Weltkrieges zum Führer

einer Nation emporzuheben, es auch fertig bringen wird, die kommenden Probleme zu lösen. Möge niemand an meiner Entschlossenheit zweifeln, einmal vorgeschaltete Pläne so oder auch so zu verwirklichen. Wenn ich dies vorausschäfe, dann will ich aber doch ganz kurz auf die vermeintlichen sachlichen Gegenargumente eingehen, die vielleicht gegen eine solche Aufgabeneinstellung sprechen könnten. Es sind im tiefsten Grunde fast stets nur kapitalistische Erwägungen.

Denn folgendes ist nicht zu bestreiten:

1. Die Frage der Verwindung von Kohle in Benzol ist gelöst.

2. Die Erzeugung des künstlichen Gummis ist ebenfalls gelungen und wird fabrikatorisch in einem großen Betriebe durchgeführt.

3. Die deutschen Eisenerze sind unbegrenzt. Außerdem, über 1000 Jahre hat Deutschland kein Eisen eingeführt, und trotzdem haben wir unsere Bedürfnisse genügen können.

Endlich sind unsere deutschen Kohlenvorräte, d. h. nach menschlichem Ermessen, auf längste Zeit ausreichend.

## Im Rahmen der Nationalwirtschaft

Die deutsche Arbeitskraft ist in genügendem Ausmaß vorhanden, und sie wird es besonders dann sein, wenn durch das Ausfüllen der nationalen Lücken wieder Hunderttausende von Menschen für andere Zwecke freigesetzt werden. An der Fähigkeit und am Fleiß unseres Volkes aber kann niemand zweifeln. Der scheinbar sachliche Einwand gegen die Durchführung solcher Entschlüsse basiert also im allgemeinen nur auf zwei Wohnheiten:

1. Es ist die Bequemlichkeit, um nicht zu sagen die Trägheit an sich, die sich zum Protest melden bei allen unumstößlichen Neuerungen, die neue Anforderungen an geistige, körperliche und willensmäßige Hinsicht erfordern, und

2. ist es meist der Einwand der zu hohen Preisbildung der Eigenherzeugung solcher Produkte. Man wird einem zunächst nicht entgegenhalten, daß, sagen wir, der Benzolpreis einer Eigenfabrikation teurer sei als der Preis des eingeführten, oder daß der Eisenpreis etwas höher sein würde als der des importierten Eisens.

Wollte man diesen Meinungen folgen, dann hätten wir überhaupt keine Nationalwirtschaft mehr.

Jahresabsatz hat vor dem Arme der Marximus unentwertet erfordert, daß man zum Beispiel ausländisches Weizen, das damals ohne Zweifel billiger war, nach Deutschland einführen sollte. Das Eracoid wäre die Verwirklichung des deutschen Bauernhandes gewesen. Ebenso forderte man die Einfuhr ausländischer Getreides. Dies hätte ebenfalls zum Ruin der deutschen Bauern geführt. Und wir haben unsere Schatzkammer vernichtet, weil wir glauben, billigerer Wolle aus Australien bekommen zu können. Nach

dieser Auffassung würde überhaupt eine Nationalwirtschaft nicht aufzurichten sein, weil naturgemäß durch Weltmärkte jederzeit bestimmte Preisniveaus vorgenommen werden könnten, die vorübergehend die Preisgestaltung jeder Nationalproduktion zu unterbieten in der Lage sind. Vor allem nach dieser Theorie aber es heute keine deutsche Autoindustrie. Rein, meine Herren, so kann man eine nationale Wirtschaftspolitik nicht führen. Wie groß unter dem deutschen Kohlenvorkommen ist, wissen wir wenigstens annähernd. Es genügt für viele Hundert Jahre. Wie groß das Erdölvorkommen in der Welt ist, kann nicht abgeschätzt werden. Es ist ohne weiteres denkbar, daß in gewissen Hochzeiten die Anforderungen in kurzer Zeit so groß sein werden, daß eine Verdrängung aus internationalen Werken entweder nur noch bedingt oder überhaupt nicht mehr stattfinden kann.

Reihe der Wirtschaft, die auf so unsihere Faktoren angewiesen ist,

hat sich wenigstens in den allerwichtigsten Beziehungen auf den eigenen Lebensraum zu stützen. Es ist daher mein unabänderlicher Entschluß, die deutsche Kraftverkehrswirtschaft, die eine der größten Industrien unseres Volkes ist, von der Unsicherheit der internationalen Importe unabhängig zu machen und auf eine solide sichere eigene Basis zu stellen.

Wir werden in ein bis zwei Jahren im Reichs- und Gummibedarf vom Auslande unabhängig sein

und dabei unzähligen deutschen Volksgenossen eine höhere Lebensexistenz geben und ebenso wird die deutsche Erziehung mit allen Mitteln vorwärts getrieben werden.

## Die Kraftverkehrswirtschaft im Vierjahresplan

Und es darf keinen Zweifel geben:

Entweder die sogenannte freie Wirtschaft ist lählig, diese Probleme zu lösen, oder sie ist nicht lählig, als freie Wirtschaft weiter zu bestehen.

Der nationalsozialistische Staat wird unter keinen Umständen weder vor der Bequemlichkeit oder Verschämtheit, noch vor dem bösen Willen des einzelnen Deutschen kapitulieren. Arbeitnehmer und Arbeitgeber sind beide Kontrahenten des deutschen Wirtschaftskampfes, und keiner ist berechtigt, durch eigene Interessenwahrnehmung den Interessen des Volksganges Schaden zuzufügen. Wenn wir diese Grundsätze in den letzten Jahren nicht durchgeführt hätten, dann würde es heute in Deutschland so aussehen wie in verschiedenen anderen Ländern. Es ist der nationalsozialistische Staat- und Wirtschaftspolitik zu danken, daß wir jene geordneten Verhältnisse besitzen, ohne die das wirtschaftliche Leben eines Volkes nicht erfolgreich ablaufen kann. Im übrigen hat die Geschichte bewiesen, daß es der menschlichen Fähigkeit nicht möglich war, neue Produktionsprozesse schon in kurzer Zeit so zu verbessern und zu verbilligen, daß die Produkte nicht nur den früheren im Preise gleich, sondern in den meisten Fällen sogar überlegen waren.

Indem wir diese große Aufgabe der Sicherung unserer Rohstoffbasis übernehmen, handeln wir — möchten dies doch alle deutschen Unternehmer und Arbeiter begreifen — gerade im Interesse nicht nur einer abstrakten deutschen Wirtschaft, sondern im Interesse der Unternehmer sowie der Millionen deutscher Arbeiter. Daß wir dabei nicht verläumt werden, um uns internationale Beziehungen auszubauen und den Handel zu vertiefen, ist ganz klar.

Ich glaube, daß gerade die Entwicklung des deutschen Kraftwagenausports ein Beispiel dafür ist, wie wenig man in diesem Staat von einer wirtschaftlichen Forderung träumt.

Der neue Vierjahresplan wird für die Kraftverkehrswirtschaft von ungeheurer Bedeutung werden.

Er wird gerade dieser Wirtschaft, in der ich eine Schlüsselindustrie von größtem Ausmaß sehe, eine sichere, auf nationaler Grundlage fundierte Entwicklung garantieren. Wenn ich die Ergebnisse der hinter uns liegenden vier Jahre überdenke, dann drängt es mich, Ihnen allen, die Sie an der Entwicklung der Kraftverkehrswirtschaft Anteil bekommen haben, aufrichtig zu danken, Ihnen, meine Herren Unter-

nehmer, Konstrukteure, Kaufleute, genau so wie aber auch jenen Hunderttausenden deutscher Arbeiter, die ihre außerordentliche Geschicklichkeit, ihren Fleiß und ihre ganze Kraft in den Dienst dieser Arbeit gestellt haben.

Und ich danke den todesmutigen Fahrern, die mit Einsatz des Lebens diese Leistung der deutschen Arbeit verraten. Sie alle können durch nichts mehr belohnt werden als durch die vor uns liegenden Erfolge und die Aussicht auf einen Fortschritt, der immer mehr deutschen Menschen anzureichern muß.

Wir erleben gerade in diesen Tagen Weltweite eines wirtschaftlichen Tiefs, das wir deutschen Nationalsozialisten in seiner ganzen Unlosigkeit erkannt und abgelehnt haben. Was hat es für einen Sinn, ein Vierteljahr lang zu streiken, um dann endlich eine Lebensaufbesserung zu erreichen, die nach zwei Jahren das wieder einbringt, was man erst durch den Streik verloren hat, dabei aber noch zu einer allgemeinen Erhöhung der Preise führt.

Wenn ich die Wirtschaftspolitik unserer Umwelt mit der nationalsozialistischen vergleiche, dann kann ich dies in einem Satz ausprechen: Der Marxismus wünscht mehr Lohn und der Nationalsozialismus mehr Produktion. Das eine bedeutet Papier und das andere Ware. In den nunmehr erreichten Milliarden des heutigen deutschen Nationaleinkommens liegt eine unermeßliche Steigerung der deutschen Produktion begründet.

Wo Sie auch heute hinkommen, überall runden wieder die Spornsteine und die menschliche Arbeitskraft schafft neue Werte und sie werden konsumiert von der Millionenmasse unseres Volkes. Daß es uns gelingen möge, diese allgemeine Produktion immer mehr zu steigern und unser gelantes Volk daran Anteil nehmen zu lassen, ist das höchste Ziel nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik.

Vor allem aber, es ist nicht unsere Aufgabe, etwas zu zerstören, sondern wir wollen uns gemeinsam aufbauen eine große und reiche nationale Wirtschaft und sind dabei erfüllt von dem aufrichtigen Willen, den Anteil des einzelnen Deutschen nicht nur als Produzenten, sondern damit auch als Konsumenten dauernd zu erhöhen. Wir wollen ein stolzes, in seiner Freiheit, seiner Arbeit und in seinem Leben glückliches Volk sein.

In diesem Sinne beziehe ich auch die neue große Schau unserer nationalen deutschen Motoren- und Automobilproduktion im Rahmen dieser internationalen Ausstellungen, und ich erkläre damit die internationale Automobil- und Motorabstimmung 1937 in Berlin für eröffnet.

# Das deutsche Freiwilligen-Verbot

## Gesetz zur Verhinderung der Teilnahme am spanischen Bürgerkrieg

× Berlin, 20. Februar. (Durch Funkpruch)  
Die Reichsregierung hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

§ 1  
Deutschen Staatsangehörigen ist die Einreise nach Spanien und den spanischen Besitzungen, einschließlich der Zone des spanischen Protektorats in Marokko, zur Teilnahme am Bürgerkrieg verboten.

§ 2  
Der Reichsminister des Innern wird ermächtigt, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Ausreise und Durchreise von Personen zu verhindern, die sich zur Teilnahme am Bürgerkrieg nach dem in § 1 bezeichneten Gebieten begeben wollen.

§ 3  
Es ist verboten, Personen zur Teilnahme am spanischen Bürgerkrieg anzuwerben oder sie Werbungen auszuführen.

§ 4  
Wer den Vorschriften des § 1 und § 2 dieses Gesetzes oder einem auf Grund des § 3 erlassenen Verbot zuwiderhandelt, wird mit Gefängnis bestraft.

§ 5  
Der Reichsminister des Auswärtigen Amt bestimmt den Zeitpunkt des Inkraftsetzens und des Aufhörtzeitpunktes dieses Gesetzes.

Verabschiedet am 18. Februar 1937.

Der Führer und Reichkanzler Adolf Hitler

Der Reichsminister des Auswärtigen, Freiherr v. Neurath

Der Reichsminister des Innern, Frick

# Mageres Ergebnis der Prager Verhandlungen

## Das jüdisch-deutsche Problem bleibt ungelöst — Nur einige Scheinabstimmungen

Telegramm unseres Korrespondenten

S. Prag, 20. Februar

Offenbar unter dem Druck der Weltmeinung über die Notwendigkeit einer Regelung der Nationalitätenfrage in der Tschechoslowakei, im besonderen aber der Frage der jüdisch-deutschen Volksgruppen, hat die Prager Regierung endlich über die seit drei Wochen überreichte Denkschrift der sogenannten deutschen österreichischen Parteien eine Entscheidung gefällt.

In einer Ministerratssitzung wurden fünf von den sieben in der Denkschrift enthaltenen Punkten behandelt. Der amtliche Bericht über die Sitzung soll zwar erst im Laufe des Sonnabends veröffentlicht werden, doch bringt die tschechische nationaldemokratische „Morobny Politika“ eine aus guter Quelle stammende Meldung über das Ergebnis der zwischen der Prager Regierung und den deutschen Regierungsparteien geführten Verhandlungen.

Der erste Punkt betrifft die Gleichstellung der Deutschen bei der Vergütung von öffentlichen und Staatsarbeiten im demselben Sprachgebiet. Die Regierung hat grundsätzlich beschlossen, daß die heimische Bevölkerung ohne Unterschied der Nationalität beschäftigt werden soll, d. h. also deutsche ebenso wie die sogenannten tschechischen Grenzbevölkerung. Die zweite Forderung besteht in einer erhöhten Verdienstskala bei der Aufnahme von Deutschen in den öffentlichen und Staatsdienst. Auch in diesem Punkt hat die Regierung ihre Zustimmung gegeben, allerdings mit der Einschränkung, daß „loyale“ deutsche Elemente dort herangezogen werden sollten, wo dies noch nicht geschehen ist.

Man glaubt jedoch feststellen zu können, daß in der Schulverwaltung und im Gerichtsdienst das deutsche

Element nicht nur ausreicht, sondern über den entsprechenden Durchschnitt hinaus vertreten ist. Das ist allerdings eine mehr als fähige Behauptung der Regierung. Bezüglich der Einstellung deutscher Staatsbürger bei den Militär- und Polizeibehörden weist die „Morobny Politika“ darauf hin, daß hier nur „die staatliche Zuverlässigkeit“ und eine besondere Eignung entscheidend sein könne, und daß daher auf diesem Gebiete der öffentlichen Verwaltung selbstverständlich nationale Rücksichtnahme walte.

Zu Punkt 3, Sozialfrage, wurde beschlossen, die Summe für die Jugendberufshilfe zu erhöhen. Bei Punkt 4, kulturelle Forderungen, ist die Regierung zur Erkenntnis gekommen, daß kein Grund zu weiteren Zugeständnissen in der Schulverwaltung vorhanden sei, daß man aber die Unterhaltungen für kulturelle Zwecke, für Theater und ähnliche deutsche Kulturanstalten, um 20 Prozent des für diesen Zweck bestimmten Betrages erhöhen möchte.

Bei Punkt 5, der Sprachenfrage, hat die Regierung zugestimmt, daß der amtliche Schriftverkehr mit jenen Gemeinden, die nicht mehr als 3000 Einwohner zählen, zwar auch weiterhin in der Staatsprache erfolgen werde, daß aber eine deutsche Übersetzung beigefügt würde.

Die Ausführungen der „Morobny Politika“ treffen offenbar zu. Die tschechische Partei steht gegenüber diesem Ergebnis auf dem Standpunkt, daß ihr Verhalten gegenüber den Verhandlungen zwischen den deutschen Regierungsparteien und der Regierung durchaus richtig und begründet war. Eine derartige von Einschränkungen und Bedingungen abhängige Erfüllung der tschechischen Forderungen sei keine Lösung des selbst für den Staat so wichtigen Nationalitätenproblems.



# Hilfswert für deutsche Kunst

## Soziale Hilfe und Förderung der künstlerischen Arbeit

Berlin, 20. Februar

Das vom Präsidenten der Reichskulturkammer, Minister Dr. Goebbels, errichtete „Hilfswert für deutsche bildende Kunst“ wird seine erste Ausstellung vom 7. bis zum 20. März im Volkswagen-Museum in Essen veranstalten. Professor Schwabitz, der Reichsbeauftragte für künstlerische Formgebung, wird diese erste Ausstellung eröffnen.

Schweiber, der die künstlerische Leitung des Hilfswerts der Reichskulturkammer hat, ist sehr zufrieden über die künstlerischen Beiträge der Künstler der eingetragenen Kunstwerke, und es ist keine besondere Sorge, daß wirklich gute Kunst in den Ausstellungen des Hilfswerts gezeigt und an das Volk herangebracht wird. Denn nur das vom echten Künstler und aus dem Kreislauf von Blut und Leben heraus geschaffene Kunstwerk wird bei der Bevölkerung auf das Verständnis und Interesse stoßen, das letzten Endes die Voraussetzung zum Verkauf und damit zur praktischen und sozialen Hilfe für den Künstler ist.

Indem es also dem Zweck und dem Namen zur Würdigung seiner Ausstellungen macht, dient das Hilfswert der bildenden Kunst und die Kunst der deutschen Kunst. Es ist daher notwendig, daß tatsächlich auch die wirklichen guten Künstler — ganz gleich ob sie nun bekannt oder unbekannt sind — und besonders auch die begabten strebenden Kräfte der jungen Generation, die zu einer Verwirklichung ihrer Werke aus eigenem Willen nicht in der Lage sind, sich zur Beteiligung am Hilfswert melden. Es handelt sich hier, wie Professor Schweiber einmal sagte, nicht um die Verwirklichung von Kunstwerken, sondern um die Verwirklichung der eigenen Leistung der Künstler. Dadurch wird geschaffen und dadurch wird dem Künstler eine bessere Möglichkeit der Auswertung und Sicherung seines Namens gegeben.

Auch handelt es sich, wie bekannt, nicht etwa um eine einmalige Aktion. Der ersten Ausstellung in Essen werden fortan wieder weitere folgen — die nächsten voraussichtlich in Form und Wuppertal —, und die Wichtigkeit, ständig gleichzeitig in mehreren deutschen Orten Ausstellungen des Hilfswerts von Stadt zu Stadt wandern zu lassen. Ein Kunstwerk hat also

# Attentat auf Graziani

## Der Diktator leicht verletzt

× Rom, 20. Februar. (Durch Funkpruch)  
In amtlichen italienischen Kreisen herrscht größte Erregung über einen feigen Anschlag, der am Freitagmorgen in Udine verübt wurde. Der Diktator Graziani wurde verletzt, aber durch glückliche Umstände nur leicht verletzt wurde.

Eine erste amtliche Verlautbarung besagt: Unmittelbar der Geburt des italienischen Thronerben nahm Diktator Graziani in Udine teil. Ein Agent näherte sich Graziani, versprach ihm Arbeit gegen gute Bezahlung und schickte ihn dann nach Udine, wo er in einem Büro mit der Aufschrift „Arbeitsamt“ die Papiere dann gesammelt wurden. London, so sagt der Bericht der „Daily Mail“ weiter, wird von Agenten des bolschewistischen Spaniens geradezu durchflutet. Das Blatt führt die Namen der Agenten an und die Stellen, wo sie wirken. In Gruppen zu 20 werden die Opfer nach Frankreich geschickt, wo sie in Boulogne von französischen Bolschewisten in Empfang genommen und nach Paris weiterverfrachtet werden. Von hier geht es nach Vervins und schließlich sofort in Krattwagen zur Front. Die meisten erfahren ihr elendiges Schicksal, als sie in Waldruetas Wäldern in die Hand gefaßt werden. Von dort sind sie dann

dann direkt an die Front geschickt worden, die meisten ohne jede Ausbildung.

# Britisches Kanonensfutter für die Roten

× London, 20. Februar

„Daily Mail“ veröffentlicht heute groß aussehende Enthüllungen über die Tätigkeit der Woburner Erzeugnisse für Spanien auf englischem Gebiet. Der Sonderkorrespondent des Blattes an der Madrider Front, W. D. Vandring, schreibt, daß britische Staatsangehörige mit allen Mitteln der Waburner und des Versands nach Spanien geschickt wurden, um dort als Kanonensfutter zu dienen. Der Bericht lautet: In Irland und England wurden in den letzten Jahren viele Menschen, die lange arbeitslos waren, leicht dazu verleitet werden konnten, nach Spanien zu gehen unter dem Versprechen, dort reichlich hinter der Front der Eisenbahnarbeiten usw. beschäftigt zu werden.

Die Anwerbung hat sich immer in der gleichen Weise abgelehnt:

Ein Agent näherte sich jungen Erwerbslosen, versprach ihnen Arbeit gegen gute Bezahlung und schickte sie dann nach Liverpool weiter, wo in einem Büro mit der Aufschrift „Arbeitsamt“ die Papiere dann gesammelt wurden. London, so sagt der Bericht der „Daily Mail“ weiter, wird von Agenten des bolschewistischen Spaniens geradezu durchflutet. Das Blatt führt die Namen der Agenten an und die Stellen, wo sie wirken. In Gruppen zu 20 werden die Opfer nach Frankreich geschickt, wo sie in Boulogne von französischen Bolschewisten in Empfang genommen und nach Paris weiterverfrachtet werden. Von hier geht es nach Vervins und schließlich sofort in Krattwagen zur Front. Die meisten erfahren ihr elendiges Schicksal, als sie in Waldruetas Wäldern in die Hand gefaßt werden. Von dort sind sie dann

dann direkt an die Front geschickt worden, die meisten ohne jede Ausbildung.

Anwesenheit zahlreicher Würdenträger am Freitagmorgen eine Verurteilung von Gefangenen an die Armen von Udine (siehe ab Seite 1) glieber des tschechischen und ungarischen Gemeindegew. Die Anwesenheit einer größeren Menschenmenge machten sich Eingeborene zunutze, um einige Handgranaten gegen den Diktator zu werfen, der aber zum Glück nur leicht verletzt wurde. Schwere Verwundungen trugen dagegen Fliegergeneral Ciotta sowie verschiedene eingetragene Würdenträger, darunter auch Albano Cirillo, das Haupt der tschechischen Kirche, davon.

# Für Moses Rosenberg Leo Jacobsohn

× Moskau, 20. Februar

Der wurde gestern die Absetzung des bisherigen Sowjetbotschafters bei den spanischen Bolschewiken, Moses Rosenberg, mitgeteilt. Die Mitteilung besagt weiter, daß Rosenberg „eine andere Tätigkeit“ ausüben werde, ohne daß diese andere Tätigkeit bekanntgemacht wird. An die Stelle Rosenbergs soll Leo Jacobsohn, ein in der Sowjetunion in der Türkei inhaftierter, als Botschafter der Sowjetunion bei den Valencianer Bolschewiken treten.

Die Absetzung Rosenbergs wird in tschechischen ausländischen Kreisen mit der Unaufrichtigkeit Moskaus über die jüdische Entwicklung des spanischen Bürgerkrieges erklärt.

# Bolschewistische Angriffe abgewiesen

× Salamanca, 20. Februar. (Durch Funkpruch)

Deute früh verurteilte der Feind nach ausgiebiger Feuerbereitschaft einen Angriff auf den linken Flügel der nationalen Armee, wobei er zahlreiche sowjetische Tanks verwendete. Die nationale Kavallerie konnte rechtzeitig den Angriff stoppen, und die nationale Infanterie trieb den Feind im Gegenangriff zurück.

# Léon Blum denkt nicht an Rücktritt

## Verhandlungen mit der Opposition über die Wirtschaftspolitik — Der Gedanke einer „Pause“

Telegramm unseres Korrespondenten

H. Paris, 20. Februar

Da die Lage der französischen Staatsfinanzen derzeit keine ruhige ist, konnten in den letzten Tagen in Paris mancherlei Gerüchte landen. Die von einer Regierungsumbildung oder sogar von einem Regierungssturz wussten; Gerüchte, die immerhin aus den Verhandlungen der Kammer stammten. Von einem Sturz der Regierung allerdings konnte bei der derzeitigen Zusammensetzung der Kammer nicht im Ernst die Rede sein, aber für einen Rücktritt der Regierung hätten sich schon Gründe finden lassen, angesichts des Misserfolgs ihrer Wirtschaftspolitik, die zu den Unzufriedenheiten geführt hat, und des Ausbleibens des verprochenen Aufschwungs der Wirtschaft unter der Volksfrontregierung. Léon Blum hat aber nun ganz eindeutig erklärt, daß er an

keinen Rücktritt denke,

und auch Finanzminister Vincent Auriol hat alle Demissionsgedanken in Abrede gestellt. Die sozialistische Kammer hat eine Sitzung abgehalten, in der Ministerpräsident Blum, Wirtschaftsminister Spinasse und Finanzminister Vincent Auriol sprachen, und nach der Verhandlung der Gruppe ist dem Ministerpräsidenten und den sozialistischen Ministern das einstimmige Vertrauen der gemeinsamen Kammern zur Verwirklichung der gemeinsamen Aufgaben und zur Bekämpfung ungesetzlicher Verordnungen ausgesprochen worden. Léon Blum hat nun mit führenden Männern aus der Finanzwelt, mit Leitern der marxistischen Gewerkschaftsverbände und

Vertretern der anderen Verbände Besprechungen über die Wirtschafts- und Finanzpolitik der Regierung geführt, die nach dem Scheitern abgelehnt, daß zwar die Regierung bleibt, aber ihre Politik eine andere wird. In diesem Sinne scheint das Wort Léon Blums von der „Pause“ abgeleitet zu werden müssen, das er vor kurzem gesprochen hat. Die Regierung scheint bereit zu sein, die vielen noch ausstehenden

Punkte des Volksfrontprogramms nicht oder zumindest erst in fernerer Zukunft zu verwirklichen,

wenn die Opposition ihren Kampf gegen die Regierung einstellt, und zwar auch den Kampf, den sie außerhalb des Parlaments mit dem ganzen Gewicht der Schwerindustrie, der Hochfinanz und des Kapitalmarktes gegen die Regierung führt. Wie der Fall des Nationalfrontbündnisses einer solchen Verständigung scheint Léon Blum aber mit besonnenster Durchsicht eines Volksfrontprogramms gedroht zu haben, das rein sozialistisch gehalten wäre und die Einführung eines „Nationalfonds“ für Arbeitslosenunterstützung und die Schaffung einer Unterstufungskasse für alle Arbeiter durch

„Nationalisierung“ der Beschäftigungsstellen vorsehe. Man würde, wie aus der Kritik herauszukommen, dann einen Weg einschlagen, der die „Nationalisierung“ der Schlüsselindustrien, wie Transportwerke, Elektrizitätsgesellschaften, Kohlengruben und Bergwerke, vorsehe. Am Freitag nächster Woche dürfte es nun über all diese Probleme eine lebendige Aussprache in der Kammer geben.

# Ehrenabend für Hanns Lange

## „Andine“ in der Staatsoper

Hanns Lange, der nunmehr 25 Jahre an der Dresdner Staatsoper wirkt, hatte gestern seinen Ehrenabend. Er trat in einer feineren Rolle als „Andine“ auf. Eine Rolle, die er seit Jahren geschrieben, so wie sie sich der Komponist auf den Leib geschrieben hat. Und etwas von der Vorliebe des Theaterbesetzers, von dem Begründer der Staatsoper, etwas von Vorliebe der Theaterbesucherin steht in diesem Drama mit dem einen und in dem Drama mit dem anderen.

Freudig begrüßt betrat Lange die Bühne, freudiger Betrachter wurde ihm Anteil nach den Kläfflingen und auf der offenen Szene, nach den humorvollen Worten mit dem Regisseur, in denen Ludwig Ermsold alle guten Wünsche seiner süddeutschen Heimat aufblies, und er trat recht natürlich nach seinem wehmütigen Lied, das für viele der Höhepunkte der Oper ist. Und am Schluß mußte sich Hanns Lange viele Male allein und im Kreise der Mitwirkenden zeigen.

Eine schöne Aufführung, die Kurt Striegler musikalisch leitete. Dazu die ausgezeichnete Besetzung mit Angela Reinisch als Andine, Elsa Fiebig als Veronika, Rudolf Ditzsch als Ritter Hugo, Robert Haffel und Jellina Kretsch als Fischer-Gespaar, Willy Wader als Vater, Hermann Greiner als Bauer; dazu die von Karl Maria Fiedler einstudierten Chöre; dazu die farbigen Tänze; dazu als besondere Überraschung ein Gast aus Genua, Karl A. A. in der Rolle des Ruffianen; ein dem Vernehmen nach noch junger Sänger, ein echter Dolmetscher (der fürzlich an der Wiener Staatsoper mit großem Erfolg auftrat), mit einer eben, weichen und doch ungemindert kräftigen Stimme, glänzend gesung, vorzüglich in der Aussprache. Am Ende trat er noch ein wenig in dieses Pathos auf, das heute sich leicht reparieren. Da wünscht eine bedeutende Kraft heran.

Dr. Karl Lauth

# Ehrenabend für Hanns Lange

## „Andine“ in der Staatsoper

Hanns Lange, der nunmehr 25 Jahre an der Dresdner Staatsoper wirkt, hatte gestern seinen Ehrenabend. Er trat in einer feineren Rolle als „Andine“ auf. Eine Rolle, die er seit Jahren geschrieben, so wie sie sich der Komponist auf den Leib geschrieben hat. Und etwas von der Vorliebe des Theaterbesetzers, von dem Begründer der Staatsoper, etwas von Vorliebe der Theaterbesucherin steht in diesem Drama mit dem einen und in dem Drama mit dem anderen.

Freudig begrüßt betrat Lange die Bühne, freudiger Betrachter wurde ihm Anteil nach den Kläfflingen und auf der offenen Szene, nach den humorvollen Worten mit dem Regisseur, in denen Ludwig Ermsold alle guten Wünsche seiner süddeutschen Heimat aufblies, und er trat recht natürlich nach seinem wehmütigen Lied, das für viele der Höhepunkte der Oper ist. Und am Schluß mußte sich Hanns Lange viele Male allein und im Kreise der Mitwirkenden zeigen.

Eine schöne Aufführung, die Kurt Striegler musikalisch leitete. Dazu die ausgezeichnete Besetzung mit Angela Reinisch als Andine, Elsa Fiebig als Veronika, Rudolf Ditzsch als Ritter Hugo, Robert Haffel und Jellina Kretsch als Fischer-Gespaar, Willy Wader als Vater, Hermann Greiner als Bauer; dazu die von Karl Maria Fiedler einstudierten Chöre; dazu die farbigen Tänze; dazu als besondere Überraschung ein Gast aus Genua, Karl A. A. in der Rolle des Ruffianen; ein dem Vernehmen nach noch junger Sänger, ein echter Dolmetscher (der fürzlich an der Wiener Staatsoper mit großem Erfolg auftrat), mit einer eben, weichen und doch ungemindert kräftigen Stimme, glänzend gesung, vorzüglich in der Aussprache. Am Ende trat er noch ein wenig in dieses Pathos auf, das heute sich leicht reparieren. Da wünscht eine bedeutende Kraft heran.

Dr. Karl Lauth

# Am Kreuz und Stacheldraht

Wir denken an sie, unsere toten Kameraden. Mitten im Alltag steht ihr Bild ständig vor unserer Seele. Eine Kleinigkeit genügt, es lebendig zu machen, ein Gegenstand, eine Welle, ein Hauch. Da lächelt einer — wo haben wir diese Jüge schon gesehen? So lächelte unser Kamerad, wenn die Sonne im Abschied die obersten Stufen des Schieferdaches mit Glanz übergoß. Und dieses Lied, von dem ein paar Klänge aus auf der Sanderstraße ertönen, war es nicht eines andern Kameraden Lieblingsweise? Dort die Traube, die der Fuhrmann abläßt, hat sie nicht denselben waltroten Schimmer wie die rotüberdeckte Stachel-drahtrolle, die Paul im Fi-Park mit andern auf dem Spatenstiel steckte, um sie nach vorn zu schleppen, gerade als der Mond einen Augenblick über die Pappein von Wanderscourt flatterte?

Auf der Großstadtstraße streift einer. Menschen rennen zusammen. Ein Auto... Menschen schreien im Sterben so ähnlich. War das nicht Fritz, der Schrie? Fritz Baumann, als er als letzter von 70 Mann des vorgehenden Tages über die Waldlichtung ging, kam, blau im Gesicht, verdreht, verschmertz, wie ein angeschossener Hirsch im letzten Sprung: Kamerad — schau mal — den — Arm — meinen Arm! Welches läßt er sich noch anheilen — vielleicht... Ein Kessel im Rollen, ein zuckendes Leib, ein ewigstilles Häuflein im frohenden, liegenden, plärrenden Gefasel der Einschlüge — Kamerad Baumann.

Und dann ein Kreuz! Rein Wort, wie viele Millarden Kreuze hat die Welt! Aber das eine da am Wege in fremder Deide, am Sonntag, in Frieden, auf der Dienstreise vorbeifahrend, sah es nicht aus wie Wagners Kreuz? Soldat Wagners Kreuz, das ersten, der im Sonnenbrand des ersten Kriegsmoments von untrer Kompanie fiel?

Wir denken an sie, Jahr um Jahr, immer. Ihr Bild lebt in untrer Seele. Es verblaßt nicht, wie andre Bilder. Sie steht vor uns, die Welt der Gräber und Unterhöhlen, der Minen und Trümmern, der zer-würhten Wälder, der einmündigen Straßen, der feuer-gehellten Nächte, die Welt der Kreuze und Drahtver-häule. Und mitten in ihr leben wir sie, unser Kameraden, mit denen wir marschierten, kämpften und bluteten, die baselste lalen und litten wie wir, das- selbe dachten und wollten hoffenden Herzens: Heimat Deutschland!

So denken wir ihrer auch am Reminiszere-Sonntag. Wir nehmen Briefe zur Hand, alte, veraltete Karten und Briefe mit verblühenden Reminiszere- zeiten, mit den Feldpoststempeln und den Abendstern darauf. Reminiszere!...

„Vater, was heißt denn eigentlich Reminiszere?“  
„Erinnert euch! Denkt daran! Sie leben!“  
„Wer denn?“  
„Die Toten, die Kameraden, die für Deutschland gefallen!“  
„Wie war denn das?“  
„Da nahm den Brief und lies ihn!“  
„Wer schrieb ihn denn?“  
„Der Oberleutnant der Reserve Hans Wolf von der 8. Kompanie des schäffischen Jägerbataillons 18. Ein reichliches Jahr später fiel er am Grenz. Lied ihn mir vor, den Brief!“

## Am die Lorettohöhe im Frühjahr 1915

„Liebe Eltern!“  
Wir lagen in Vereitstellung in dem Bergarbeiter- bühnen Zeltlager, an der Straße nach Venz. Ein schöner, sonniger Vorfrühlingsschmuck. Wir hatten Linge und Stühle und Freie gestellt, bestrahlten die durchdringenden Truppen und die von der Front zurück- geführten angehenden Franzosen. Es war gegen 6 Uhr. Eben will ich eine Karte zur Feldpost schreiben, da sehe ich, wie von allen Seiten her untre Veste in großer Hast herbeiläuft zum Stellung. Alarm! Gepäc auf, an die Gewehre! Ungekümmertes Drängen und Toben.

Eine Viertelstunde später ist das Bataillon schon auf dem Vormarsch. Das eigentlich los ist, noch willens wir nicht, abnen nur, daß es was nicht gut werden wird. An großen dunklen Schichten marschieren wir vorbei, durch die Eiltempo vorwärts. Am Ausgang von Venz geht ein Paar abgehärteten Bergarbeiter- framen, die neugierig herbeigekommen sind. Sie bringen mir warmen Kaffee. Rechts von uns, hinter der Höhe, sehen wir unaufer- rechtlich Verhüllungen aufsteigen, unterirdischen auch bereits Gewehrgelächter. Dann sind wir in Souda. Hier hält vorläufig das Bataillon. Keine Einwohnern sind mehr im Dorf, nur Truppen. Hier ist der erste Verbandsplatz. Ein dunkles Hin und Her und hoch nur gedämpfte Laute. Wir hören: Auf der Loretto- höhe können die Äler die lang zuvor genannten Zielstellungen nicht halten. Wir sollen eingeklinkt werden, in der Nacht oder am Morgen zum Sturm vorgehen.

Nun geht's vor. Dies ist also der Walfahrt- berg der nordfranzösischen Bergarbeiter. Napoleon soll die Höhe für unheimlich erklärt haben. Und die Veste hierzulande lassen das Wort umgeben, daß der Krieg zu Ende sei, wenn dieser heilige Berg den Franzosen vom Feinde entrissen sein würde. Sie hatten große Stühle auf ihre heilige Frau von Voreite. Ueber und gurgeln von rechts nach links die Granaten untrer schwerer Artillerie hinüber zum Feind. Dann wieder von drüben die Antwort.

Nach einer Viertelstunde sind wir vorm Dorfe Al- lain. Der Weg wird schmaler, wir können nicht mehr zu vierten laufen. In den Verhangung lüft vom Wege sind Unterhöhlen einsehbar für Mäuser, richtige kleine Wohnhöhlen mit allerhand Behältnissen. In- fanterien liegen darin und fochen. Weiter oben sind ein paar Unterhöhlen aufeinander, die haben einen Vorkreuzer erhalten. Immer schmaler wird der Weg, wir stolpern durch Lehm und Schlamm. Da tönt man einen höhnenden Schwerverwundenen herunter, der Transporter prallt sich an und vorbel.

## Berg der Toten

Und dann geht's über die ersten Toten! Sie liegen mitten im Wege. Die Nacht ist nicht sehr dunkel, wir können die Umrisse der ledigen Körper unterirdischen; wenn wir uns bücken, soar die Gesichtszüge. Der erste war ein Dänimann, selbst- ranes Gesicht, dann ein bäriger Franzose. Und so geht's weiter. Immer tragen Granaten, plärrten Schrapnell.

Wir sind jetzt in den alten deutschen Gräbern, die die Untrer besetzt hatten, bevor sie sich durch Soren- sung und erbitterten Kampf in Besitz der ersten feindlichen Stellungen gesetzt hatten. Verschiedene Stellen sind durch feindliches Feuer nahezu ein- genebelt. In einem Labirinth von Gängen sehen wir vor, und das Wohlgehe ist, daß die Verbindungen nicht abdröh. Da schon ist das Unalid gechehen. Ungefähr der zehnte Mann vor mir hat an einem Kreuzungs- punkt den Anschlag nach vorn verloren. Nun kocht der Weitermarsch fast eine halbe Stunde.

Immer noch die vielen Toten! Einmal rutsche ich aus, solle gerade auf einen leblosen Infanteristen, beinahe Gesicht auf Gesicht. In diesem Unterland hoden ein paar dunkle Gestalten. Wir rufen sie an, sie regen sich nicht, sind tot. Sieben da, wie der Granat- splitter sie traf. Nun müssen wir durch einen noch niedrigen, langen Minentunnel. Tags zuvor erfolgte von hier aus die Sprengung. Auf allen Werten kriechen wir durch. Mann hinter Mann, die Gewehre vor uns herziehend. Es ist todstiller. In der Mitte des Tunnels geht mir fast der Atem aus, so dumpf und stickig ist drin die Luft, wahrscheinlich sind noch Gase von der Sprengung zurückgeblieben.

Endlich am Ausgang! Und ich atme mit langen Äugen die kalte Nachtluft ein. Nun sind wir am ersten

ihn der tödliche Schlag, als er eben zur Brustwehr heranzusteuern wollte, um sich den Angreifern entgegen- zusetzen.

Schon dämmerte. Da heißt's, sich so gut wie möglich Unterhupst zu schaffen, einen kleinen Schutz gegen das Artilleriefeuer, mit dem aus die Franzosen am Tage bedeuten werden.

Am Tageslicht eröffnet sich hinter uns ein Bild des Grauens, wie ich's noch nie sah. Ein Toten- feid in des Wortes wahrstem Sinne! Von den Gra- naten überall, wo man blicken kann, aufgewühlt und zerfurcht wie ein großes erdiges Wellenmeer. Und an ihm, wie sie gefallen sind, die Opfer des Sturms. Deutsche und Franzosen in regellosem Durcheinander. Zerbrochene Gewehre, halb geöffnete Tornister, herum-

die zweite, die fast eine Stunde währte. Wir sind schon manches Mal in diesem Krieg schwerem Artilleriefeuer ausgeleitet gewesen, haben im Walde von Wirtz schlimme Stunden gehabt. Nichts jedoch erleben wir von ähnlicher niederschmetternder Gewalt.

Am Nachmittag des 3. März sah ich am Rande der Offizierskaserne, in die sich alles hineingedrängt hatte, Granaten schlugen in solcher Nähe um uns herum ein, daß wir die Hoffnung auf ein Entrinnen aufgegeben hatten. Ich glaube nicht, daß es einen einzigen gab in diesen Augenblicken, in untrer Mitte, der nicht abge- schossen hätte mit dem, was wir Leben nennen, und an dem wir, trotz allem, doch mit solch zäher Liebe hängen. Man konnte schließlich nicht mehr einzelne Abstände und Einschläge unterscheiden, man hörte nur noch einen einzigen langen, ohrenbetäubenden Ton, von dem sich nur das kurze, helle Knallen beim Ab- schuß untrer eigenen Granaten abhob. Tadel prasselten Erdbeben und Eisenplitter auf untrer schmachtes Dach herab, und der Himmel war verhüllt von einer riesigen Welle von Rauch und Staub.

Vortwährend durch den Graben hindurch die lauten Ante von Mund zu Mund: Sanitäter nach rechts! Sanitäter nach links! Tot? Verwundet? Wer mußte es? Und dann einige Minuten nach 5 Uhr das Nachlassen und das große Anstehen der Befrei- ung. Ich machte einen Gang durch den Graben, um Rande von untrer Front zu erhalten. Ich werde ihn nicht vergessen, diesen Gang. Die Schwärze untrer Veste bis zur Unkenntlichkeit verändert durch die fürchterliche Erregung. Ein paar Schüttern mir die Hände, wir sprechen nichts und wollen doch alles.

Am Abschnitt Bauern's belagertes Gewehrfeuer. Die Franzosen verließen dort den Sturm. Es gibt blutige Kräfte, und es gelang ihnen nicht. Abends geht Regen ein. Ich schlafe wieder nicht in dieser Nacht. Es ist fast, der Erdboden, auf dem wir lauern, ist nach und schlam- mig. Granaten fallen und auch in der Nacht keine Ruhe. Am Morgen erfahren wir, daß in den Abend- stunden die 4. Kompanie gefürht hat. Tadel wurde den Franzosen das Grabenfeld wieder entrissen, das sie uns fast zuvor genommen hatten.

## ... noch einmal ging der Tod vorbei

Die Artillerie schweigt an diesem Vormittag. Ein unnatürliches Schweigen. Man sieht an Felsen oder arbeitet an einem feindlichen Unterstand. Weinat im Gange liegende Tote beiseite. Wartet, wartet auf die fünfte Nachmittagsstunde. Denn das ist jetzt die Zeit, wo's draben rege wird. Naum 1/2 nach 10 Uhr: die dritte fürchterliche Schwärze geht ein; Abdruck auf Abdruck, dann der Einschlag. Rechts, links. Tann kommt's näher. Rauchwolken werden auf, dann ein Sprühregen von Erde und Eisen. Wir hören nicht aneinandergeraten; das Geräusch des Zu- sammenstoßes schwächt die Kanonade. Immer näher schlingen die Granaten bei uns ein. Jetzt ein Einschlag, der im Graben gewellen sein muß, ein Stück links von uns. Und dann: Ich kann den Klara der Stimme nicht vergessen, mit der Kamerad Vecher Jähria mir antwortet: „Näher, jetzt sind wir dran!“ Wie wenn einer einen Abdruck fürs Leben nimmt. Da, lebt auch's heran, einen Augenblick ist's, als schmeite uns etwas den Atem ab, dann dröhnt höchstens ein beäunender Knack, und dann ein Prasseln auf untrer Zeitdach. Cuolim und Rauch. Pulvergeschmack. kaum auszuhalten. Aber wir leben. Und nun hören wir auch wieder hinter uns das helle, schwarze Wellen untrer eigenen Granaten; das dröhert jetzt ein Einschlag, der weiter weg ist von uns, der möchte auch, ebenso der dritte, der vierte. „Die achten weiter!“ Hören wir aufatmend.

Die freischen jetzt die hinteren Gräben ab mit ihrem Feuer; dort vermuten sie untre Retieren. Tann noch weiter rückwärts. Der Berggang wird befohlen, an dem wir heranzutreten, und das Tal. Die armen Herk in ihren Unterhöhlen am Gange! Die 4. Kompanie liegt jetzt dort in Mierere.

Gegen 1/2 Uhr wieder das Nachlassen und das Ein- sehen des Infanteriefeuers. Die Grenadentürnen nach Vöwagebrück! Sie haben einen Wehrreien aus dem Unterirden gezogen, erdrückt. In einen der Mierere- unterhöhlen am Berghang ist ein Vorkreuzer hinet- genommen; vier Mann der 4. Kompanie tot.

Plötzlich geht die Sonne unter an diesem Abend...



Als letzte Nachhut der großen feldgrauen Front hatten stille Schlüfer in aller Welt Wacht für ihr Deutschland: Der schlechte Ehrenfriedhof in Münster (Elsaß).

Franzosengraben, den jetzt die Untrer besitzen. Doch kein Mensch ist zu sehen, der uns Weisungen geben könnte in dieser verwirrenden Flucht von Gängen.

Unter 2. Zug, bei dem ich bin, ist jetzt am weitesten vorn. Da bekommen wir ein einmal mörderisches Infanteriefeuer, im ersten Augenblick nicht gleich fest- stellen, woher. Wir werfen uns an den Grabenrand, pflanzen die Seitengewehre auf, knallen auch los, was wir können, in die Nacht hinaus. Aber da hören wir plötzlich deutlich vor uns französische Worte, es ruit jemand: la bajonette, la bajonette! Und wir unter- scheiden genau das Geräusch des Gewehrklagens. Noch wenige Schritte, und wir wären in den feindlichen Graben hineingekrabbelt; wir sind in einen solchen Verbindungsgang geraten!

Endlich sind wir wieder im richtigen Graben, und die letzten Veste schütten den Eingang des irre- führenden Ganges an. Nun heißt es, die Stellung zu befehen. Es sieht fürchterlich aus, alle Unterhöhlen sind eingestürzt. Die Toten sind gräßlich zugedrückt. Ihre Körper sind verflücht, nur einzelne Gliedmaßen ragen noch aus der Erde heraus. Einer hängt mit dem Oberkörper an der Grabenwand. Wahrscheinlich traf

verkreuzte Bajonette! Ein Bild, das uns mit uner- hörter Eindringlichkeit den Sinn des Wortes: Krieg predigt, wie wir ihn früher, in friedlichen Tagen, nur ahnten, aber nicht ausdenken konnten. Und vor uns, nach rechts hin, ein ganz andres Bild: eine weite französische Landschaft in einer fast märchenhaften Frühlingszeit: Tümpel, ferne Türme, Bergwerke und Häbrillen mit rauhberedeten Schornsteinen. Wald und Feld. Wiesen, große, das Land durchziehende Straßen. Die wundervolle Berglandschaft.

Eine schlimme Verletzung pflanzt sich durch untrer Graben: Die Franzosen haben uns in der Nacht zwei Maschinengewehre weggenommen, die Bedienungsmannschaft verwundet und getötet. Man war, genau wie untrer Zug, führerlos in einen kalten Gang hineingeraten, den Franzosen in die Arme.

## Die Hölle bricht los

Am 11 Uhr beginnt die erste der drei fürchterlichen Kanonaden, durch die die Franzosen untre Stellung kurzweil machen, und unter allen Umständen zum Zurückweichen zwingen wollen. Noch heftiger 16.15 Uhr

## Ein Volk — ein Lied

Wie auch unter den Sängern heute die Kamerad- schaft zum Grundpfeiler der Arbeit am deutschen Lied geworden ist, leute die Sängergaruppe Erich Van ger dar. Der Dreifachchor konnte die über- raschende Zahl ihrer Kameraden, die den Kamerad- schaftstagen miterleben wollen. Sängervorführer Vg. Dr. Richter sprach über die zukünftigen Auf- gaben des deutschen Sängers.

Der deutsche Mann von heute sei stolz darauf, in einer schweren und harten Zeit leben zu dürfen. Er müsse abkommen vom sentimentalischen „deutschen“ Schmausern vergangener Zeiten, um sich dafür die kraftvolle Weiber der Gegenwart zu eigen zu machen. Diese Umstellung solle keiner Mühsal ähneln. Wie die Partei den neuen politischen Weisenden schuf, wolle der Sängerkreis eine Weisenden Kultur neu ansichten. Die alten „Motofolien“, in denen die Sängerväter spezialisiert, müssen abgelegt werden. „Nicht Gerede, nicht Gedächtnis, nur die Tat macht frei!“ sei die Parole der Sängerbewegung.

Einen dreiten Mann widmete Dr. Richter dann dem Helmsitzer Saal, dem der Sängerkreis als korporatives Mitglied angehört. Die Verbindung Deutscher und Sängerkreis sei in jeder Beziehung vranalid, denn kaum ein anderer Verband hätte bisher den Deutscherbebanen so ins Volk getragen, wie der deutsche Sängerkreis mit dem deutschen Lied.

Endlich erinnerte der Redner an das reichsweite Deutscher Sängerkreis 1937 in Breslau, das ein helderndes Bekenntnis zum deutschen Lied werden muß. Dort werden auch die Zahlen bewiesen, daß die Sängerkreis, wie sie unter Vorkriegsbedingungen, um aus Deutschland wieder ein „junges Volk“ zu machen.

Der Sängerkreisführer, Georg Lindner, von dem man ein inniges Bekenntnis an Deutschland hörte, richtete an den Sängerkreisführer heralidie Worte der Begrüßung. Sängerkreisführer Korndörfer dankte ihm für seine Ausführungen.

Gemeinsamer Gesang und Vorträge untrahmten den Abend, der in kameradchaftlicher Harmonie die Sängerkreisführer, Einzelkämpfer zu nennen, hieße hier den Sinn des Kameradenschaftstages ver- kennen. Die Arbeitsgemeinschaft der Männergesang- vereine Dresden und kaufmännische Sängerkreis unter V. Reue's Leitung, der Männergesangverein Hofstraße 1, Wener, der unter E. Wallas' Leitung lang, die Männergesangvereine Vdo, Hans Sachs, Seibel u. Rossmann und Gelmatzlinge unter Otto

Mühlmanns Führung, die Sängervereinigung Probed's Lied mit Frauenchor, an der Spitze Hugo Liebe, der Frauen- und gemischter Chor der Viedertal Gesangs- die Erich Lindner leitet, die Sängerkreis der Dresden Straßenbahn, die Franz Kreis betreut, die Vereine Viedertal Gotta, Eintracht Zwickau, Dresden-Vorwärts mit Frauenchor, die Richard Fischer dirigiert, alle tragen ihren Teil bei, die Gemeinschaft der Sängerkreis leiter und inniger zu schmieden. K.

## Was der Wehrpflichtige d. B. beachten muß

Um die Wehrpflichtigen des Beurbaubtenlandes vor Verhinderung zu schützen, gibt das Wehrfrei- stammes IV bekannt:

I. Alle aus der neuen Wehrmacht entlassenen Soldaten, alle gemunterten Dienstpflichtigen (Geb. Jahrg. 1913-1916), alle angemessenen Freiwilligen, alle sonstigen Wehrpflichtigen des Beurbaubtenlandes, die im Besitz eines Wehrpasses sind, oder die eine Wehrbescheinigung über ihre Verwendung erhalten haben, oder die mündlich oder schriftlich befehrt worden sind, daß sie in der Wehrüberwachung leben, haben die Pflicht, jede Veränderung ihrer Wohnung (An- schrift) dem zuständigen Wehrbeauftragten innerhalb einer Woche schriftlich anzugeben.

II. Die Wehrung muß enthalten: Vorname, Zun- name, Geburtsdatum, Wehrnummer, gebiert wann, bei welchem Truppenteil, bisherige Anschrift (Str. Straße, Hausnummer), neue Anschrift (Str. Straße, Hausnummer).

III. Die Wehrung muß a) an dasjenige Wehr- wehrbeauftragten gerichtet werden, und dessen Bereich der Wehrpflichtige fortzieht, und b) auch an dasjenige Wehrbeauftragten, in dessen Bereich der Wehrpflichtige d. B. zieht. Ist der meldende Wehrpflichtige d. B. im Besitz eines Wehrpasses, so ist er der Wehrung beizugeben.

IV. Eine Ab- und Wiederanmeldung beim zustän- digen Wehrbeauftragten hat auch dann zu erfolgen, wenn ein Wehrpflichtiger d. B. seinen häuslichen Wohnort länger als 90 Tage verläßt (Reise oder Wanderschaft). Während der Dauer seiner Abwesenheit muß er dafür sorgen, daß etwaige Befehle ihn erreichen. Führt die

## Sparbüchsen nachsehen!

Vom 1. April 1937 an gelten Silbermünzen in 1 Mark und 1 Reichsmark sowie 5 Reichsmark aus den Jahren 1924 bis 1932 nicht länger als gültige Zahlungsmittel. Jedermann darf nach dem 1. April diese Münzen also zurückgeben. Nur wenige öffent- liche Stellen nehmen die Umechselung nach diesem Zeitpunkt noch bis zum 30. Juni vor. Von den früher außer Kraft gebliebenen Silbermünzen sind, wie die Stati- stik zeigt, gemaltige Millionenbeträge nicht wieder zu den Reichsbanken zurückgeliefert. Die Besitzer solcher alten Silbermünzen haben fühlbare Verluste erlitten.

## Feiern zum Heldengedenntag

- Christknecht, 8.30 Uhr Straßenmusik: Gedenkreuzen von Dransfelds Regler.
- Hilf, Mt. Grosse, Gedenkreuzfeier am Oberrand im Rothermundpark. Beginn 10.30 Uhr an der Thomaskirche.
- REITH, Carl, Gedenkreuz, 9 Uhr Gedenkreuzfeier am Oberrand in Dornbach.
- REITH, Carl, Gedenkreuzfeier am Oberrand im Rothermundpark, Beginn 10.30 Uhr an der Thomaskirche.
- REITH, Carl, Gedenkreuz, 9 Uhr Gedenkreuzfeier am Oberrand in Dornbach.
- REITH, Carl, Gedenkreuz, 9 Uhr Gedenkreuzfeier am Oberrand in Dornbach.
- REITH, Carl, Gedenkreuz, 9 Uhr Gedenkreuzfeier am Oberrand in Dornbach.
- REITH, Carl, Gedenkreuz, 9 Uhr Gedenkreuzfeier am Oberrand in Dornbach.
- REITH, Carl, Gedenkreuz, 9 Uhr Gedenkreuzfeier am Oberrand in Dornbach.
- REITH, Carl, Gedenkreuz, 9 Uhr Gedenkreuzfeier am Oberrand in Dornbach.



### Bildet planmäßig Lehrlinge aus!

Der Leiter der Metallbetriebsgemeinschaft Eisen und Metall erklärt einen Aufruf, in dem es heißt: Es ist notwendig, mit jeder heranwachsenden Generation einen Facharbeiter auszubilden, der in der Lage ist, noch größere Aufgaben zu erfüllen und noch höhere Ziele zu erreichen. Ich wende mich deshalb an alle Betriebe, an alle Betriebsleiter, an alle Stellen der Industrie. Notwendig ist, daß der Lehrling vom ersten Tage seines Eintritts in den Betrieb systematisch geschult wird. In Großbetrieben ist die Lehrwerkstätte dem Betriebe an einem unentbehrlichen Hilfsmittel für die planmäßige Berufsausbildung geworden. Die Forderung der R.D.G. 6. Eisen und Metall, lautet aus diesem Grunde im Jahre 1937:

#### 100 neue Lehrwerkstätten in der Metallindustrie!

Der neue Vierjahresplan legt gerade den Betrieben der Eisen- und Metallindustrie die Pflicht auf, dafür zu sorgen, daß die notwendigen Fachkräfte rechtzeitig bereitgestellt werden!

**Amiliche Bekanntschaften.** Die Aufnahme in die öffentliche Berufsschule für Knaben und Mädchen, die Lehrzeitkaufmännlicher Lehrlinge und die hauswirtschaftliche Lehrlingsprüfung betreffen die Bekanntschaften im amtlichen Teil dieser Ausgabe.

## Greenhorns bei Old-Charterhand

### Erweiterung des Karl-May-Museums in Radebeul

Ein seltsamer Hauber geht schon vom Garten der „Villa Charterhand“ aus. Verärgert, überankt sind die Wege. Dunkelheit liegt darüber. Wildweibstimmung flutet auf. Vorkämpfer wie nur ein Bestmann — man hat ja schließlich damals aus 64 hundert verdingten Karl-May-Banden gelernt — wirfen wir uns heran. Stimmen dringen aus dem Hochhaus, der Wildweibvilla „Bärenfels“. Eine ganz satte Schär „Greenhorns“ hat sich Patsy Frank da kommen lassen, zur Bekämpfung des neuen Anbaus.

Die Vergrößerung des Blockhauses erfordert die Vergrößerung des Blockhauses erfordert die Vergrößerung des Blockhauses. Unter Anleitung von Patsy Frank wurde ein großer, dreiseitiger offener Raum nach außen hin geschaffen, eine Vogerstätte mit wildromantischer Feuerstelle und einer Tränke für die Pferde. Innen birgt die Trapperhütte jetzt neben dem unverändert gebliebenen Kaminraum, der Wildweibstube und der „Schwarzennerel“, zwei weitere, mit antikem Oberlicht ausgestattete Museumsräume und den Karl-May-Gedenkraum. Das Museum hat sehr gemessen, rein räumlich und besonders in der Uebersichtlichkeit der Ausstellungsgegenstände.

Am Eingang überläßt ein farbenfrohes Diorama dem Besucher der Sioux-Indianer von erfolgreicher Jagd. Die lebendigen Figuren modellierte Vittorio Vittner. Den farbenfrohen Hintergrund und die Bemalung der Krüge, Frauen und Indianerlinder hat der Münchner Hof-Überlackierer, Garantiert original die Kleidung des Stammeshäuptlings American Horse.

Bedeutend bereichert sind die lauen Kaminen und Wandkränke mit den kostbaren Waffen, den kunstvollen Handarbeiten der Frauen aus Stachelschneidwerk, alles sorgfältig und auch dem Valen verständlich nach Art und Gattung geordnet. Der besondere Stolz der Villa „Bärenfels“ bilden natürlich die 19 Statuen. Minneton, die Idealgestalt Karl Mays, hat neben den anderen lebensgroßen Indianergestalten den Ehrenplatz. In Gruppen sind der Westen, Südwesten, Nordwesten und Kalifornien zusammengestellt.

Ein Wandfahnen enthält eine sehr interessante Sammlung von Dakotakreuzen, einem uralten Symbol indianischer Kultur. Und nun der Karl-May-Gedenkraum. In schöner Folge sind hier die Meistererinnerungen Karl Mays, Aufnahmen und wertvolle Kunstgegenstände, zusammengetragen, größten-

teils Erinnerungsbilder der Witwe Karl Mays, handschriftliche Manuskripte und eine Zusammenstellung der in 17 Fremdsprachen erschienenen Karl-May-Ausgaben nennen von dem großen Reich unerschöpflicher Schriftsteller. Die große Rube Patsy Frank und des Leiters des Karl-May-Vereins, Dr. Schmidt, hat einen unendlichen Reichtum anzureichern. I. P.

— Die Erde kühlt. Am Freitagabend 18 Uhr hat das Hochwasser der Elbe mit 800 Zentimeter seinen Höchststand erreicht. Kuffia weidet langflammen Fall.

— Luftschiff auf Reichsmarken. Die Reichspost gibt anlässlich des vierjährigen Bestehens des Reichs Luftschiffbaus Sonderwertzeichen zu 3, 6 und 12 Pf. heraus. Die neuen Marken, die in beschränkter Auflage vom 3. März 1937 an den Postämtern ausgeben werden, zeigen ein nach dem bekannten Werbeausgang in Stahlblech hergestelltes Bild, dessen Entwurf von Prof. Ludwig Dohler (München) stammt.

— Archaisierungsausspiel „Ju spät!“ Sonntag, 21. Februar, 10.30 Uhr, nicht im Volkstheater Schauburg, sondern im Reichsadler.

— Das Oskar-Schuster-Museum ist wochentags von 9 bis 14 Uhr, sonntags von 11 bis 13 Uhr geöffnet.

— 30 Jahre alt. Frau Erichine verw. Schmidt, Gadebuergestraße 5, feiert am 27. Febr. ihren 30. Geburtstag.



OPEL P/4  
Von RM 1450 an ab Werk



OPEL KADETT  
RM 2100 ab Werk



OPEL OLYMPIA  
RM 500 ab Werk



OPEL 6  
Von RM 3100 an ab Werk



OPEL SUPER 6  
Von RM 3850 an ab Werk



OPEL ADMIRAL  
Von RM 6500 an ab Werk

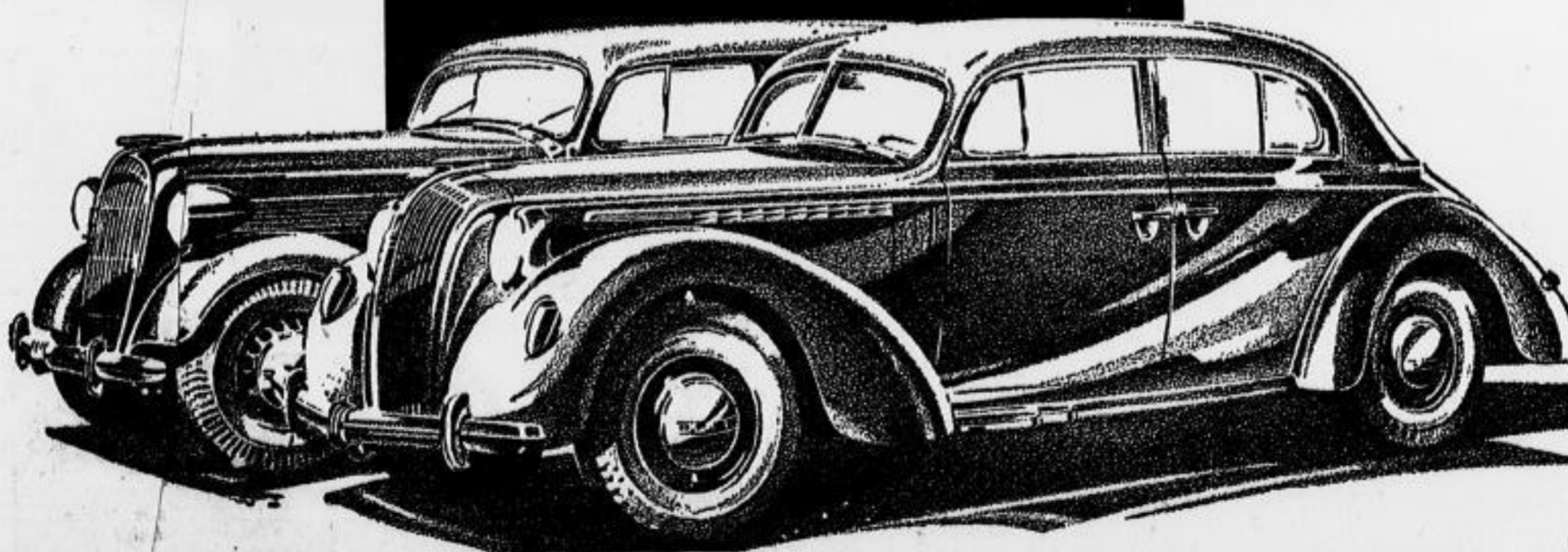
Es gibt keinen Anspruch  
den OPEL nicht erfüllt!

Mit den Neuerscheinungen: Kadett, Super 6 und Admiral hat das OPEL-Programm seine vorbildliche Ausgestaltung gefunden.

Damit ist erreicht worden, daß auch der stark betonte, individuelle Wunsch eines jeden Käufers von OPEL erfüllt wird. Gleichgültig, ob dieser Wunsch gelenkt wird von Preisüberlegungen oder höchsten Ansprüchen, aus Repräsentations- oder anderen Gründen.

Für 1937 gilt daher in gesteigertem Maße: Es gibt keinen Anspruch, den OPEL nicht erfüllt, es gibt keinen Grund, aus dem Sie auf die Vorzüge eines OPEL-Wagens zu verzichten brauchen. Der Hauptvorteil aller OPEL-Wagen ist gekennzeichnet durch den Begriff:

**OPEL**  
Der Zuverlässige



Opel-Großhandelsfirma Automobilhaus Louis Glück - Sammelruf 25441 - Prager Straße 43

Opel-Harlan - Ausstellungsräume König-Johann-Straße 6 - Werk und Büro Tharandter Straße 45 - Sammelruf Nr. 24886, Ferngespräche Nr. 18080

Schmeizer - Opel-Verkauf - Marschallstraße 31 - Kundendienst Pillnitzer Straße 50

Walter Zänker, Opel-Automobil-Verkauf, Ausstellung Dippoldiswader Platz, Ecke Große Plauensche Straße, Ruf 10643; Spezial-Reparaturwerk Große Plauensche Straße 4





# Der „Brennende Berg“ zu Dudweiler

Seit 270 Jahren Feuer im Innern — Was Goethe darüber berichtet

Von unserem Korrespondenten

Sch. Saarbrücken, 19. Februar

Das Saarland weiß eine eigenartige Sehenswürdigkeit auf, den „Brennenden Berg“ bei Dudweiler. Inmitten der reichen Kohlenvorkommen an der Saar, etwa zwischen den Saarstädtchen Dudweiler und Sulzbach, erhebt sich dieser merkwürdige Berg, in dessen Innern seit über zweitausend Jahren ein mächtiger Brand glüht. Vor 200 Jahren noch offen, heute tief im Innern, kriecht sich das unerbittliche Feuer durch die Röhren des Berges.

Überall im Saarland ist er als der „Brennende Berg“ bekannt; der Volksmund umwohlt ihn bald mit Dämonen, bald mit Höllegeistern. Vorbei an längst zugewanderten Stollenanlagen mit verwitterten Holzbohlen aus vergangenen Jahrhunderten führt der Weg zum brennenden Berg über den ältesten Bergmannshofen des Saarlandes. Grünüberwachsene steile Felsen, manchmal fast regelmäßig anmutende Grotten, zeigen heute noch die Spuren erster „bergmännlicher“ Arbeit der Einwohner. Sie schlugen sich einst hier ihren Kohlenbedarf an den frei zu Tage treibenden Flözen und legten damit unermüdet den Grundstock für den heute hoch entwickelten Saar-Kohlenbergbau. Die Kohlegewinnung läßt sich hier bis in das 15. Jahrhundert zurückverfolgen. Sie geschah damals auf denkbar einfache Weise: man grub die Röhre einfach aus dem Berg und verließ bei den ersten auftretenden Hindernissen das „Bergwerk“, um an anderer Stelle wieder neu anzufangen. Erst später wurde die Kohlegewinnung einseitig geregelt, obwohl aus alten Urkunden hervorgeht, daß schon am 12. November 1550 ein reguliertes „Bergwerk“ für die Sulzbacher und Dudweiler Bergleute ausgestellt wurde. Aus der Zeit des regellosen Abbaus mag sich der Anfang des Brandes stammen. Nach anderen

Ueberlieferungen soll der Brand um das Jahr 1683 durch die Unachtsamkeit eines Hirten entstanden sein, der an einem Baum Feuer machte; der Sturm habe das Feuer an den Wurzeln des Baumes hin in die Tiefe geleitet. Aber auch diese Angabe dürfte nicht richtig sein.

Überall liegt man an der Oberfläche des Berges die Spuren des gewaltigen Brandes, der im Laufe der Jahrhunderte tief in den Berg eingedrungen ist. Heute schneit man die Tiefe des Feuers auf 300 bis 400 Meter. Dennoch ist die Hitze so hart, daß man in dem aus vielen Spalten des Berges noch ausströmenden Dampf kaum ein Tier stehen kann. Der brennende Berg war früher nicht nur für Einzelne ein starker Anziehungspunkt. Auch Drembe, darunter Goethe, besichtigten den Berg. Er schreibt darüber sehr anschaulich in seiner Reisebeschreibung „Aus meinem Leben“:

„Wir traten in eine Kamm und fanden uns in der Region des brennenden Berges. Ein scharfer Schwefelgeruch umgab uns. Die eine Seite der Kamm war nahezu glühend, mit rötlich weiß gebranntem Stein bedeckt. Ein dicker Dampf stieg aus den Röhren hervor, und man fühlte die Hitze des Hohlens auch durch die harten Sohlen. Auf dem Wege dampften verschiedene Dampfnagen, andere hatten schon ausgedient, und so floss dieses Feuer durch alte verbrochene Stellen und Schächte, mit denen der Berg unterminiert ist. Es mag sich auch aus Röhren durch feuchte Kohlenlagen durchziehen, denn einige hundert Schritte in den Wald hinein gebrachte man bedeutende Merkmale von erlöschenden Stollenanlagen zu verfolgen. Man war aber nicht weit gelangt, als ein harter Dampf den Arbeitern entgegenströmte und sie vertrieb. Die Dampfnagen wurde wiederabgeworfen, allein wir fanden die Stelle noch rauchend.“

Es dauerte fast hundert Jahre, bis sich das Feuer, das die Umwohner anfangs vergeblich mit Wasser zu löschen versuchten, über den Berg gefressen hatte. Jedem tiefen Verstand, das Feuer einzudämmen, trotz der Gewalt des Brandes, und allmählich fand man sich mit der unabänderlichen Tatsache des brennenden Berges ab.

Bemerkenswert ist, wie es auch hier der Mensch verstanden hat, sich das mächtige Feuer auf andere Weise nutzbar zu machen; der sehr stauchhaltige Schiefer, der die brennenden Kohlenlager bedeckt und in der Mitte des Feuers besser als in einem Kessel erhitzt wurde, gab schnell die Grundstoffe für ein andres aufstrebendes Gewerbe. Man fand durch ihn fast aus dem gerösteten Schiefer entstehende und wirtschaftlich durch Regen ausgetauchte Silice-Klaue. Ohne besondere Klugheit konnten nun auf diese Weise große Mengen von Klaue gewonnen werden, und schon im Jahre 1799 gab es bei Dudweiler zwei Klauenhütten. Sie lieferten bereits nach kurzer Zeit jährlich über sechshundert Tonne Klaue. Während man früher den Brand als ein Unglück angesehen hatte, begann man nun auf die Erhaltung des Feuers Bedacht zu sein und es für die Zwecke des neuen, sehr einträglichem Industriezweiges geschickt zu lenken und zu verwenden. Man trieb sogar Schächte und Stollen in den Berg, um dem Feuer die notwendige Zugluft zu verschaffen.

Danach sah aber im Laufe der Jahre trotz aller Mühen das Feuer in die Tiefe, so daß auch die Klauenindustrie in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts zum Erliegen kam. Heute sieht man nur noch Schwaden weißlichen Dampfes am Bergbau als Zeichen des tief im Innern noch glühenden Brandes.

Die „Berg-Industrie“ ist verschwunden. Statt dessen sah der Brandenerker ein; heute noch bildet der „Brennende Berg“ inmitten der Natur Schönheiten des Saarlandes das Ziel vieler Fremder.

### Freudiges Ereignis im Hause Goebels

× Berlin, 20. Februar

Frau Magda Goebels, die Gattin des Reichsministers Dr. Goebels, wurde gestern nachmittag von einem Töchterchen entbunden.

# Göring als Jagdgast in Polen



Generaloberst Göring und Staatspräsident Moscicki im Jagdschlitten im Forst von Bielowisch. Ministerpräsident Generaloberst Göring hält sich zur Zeit auf Einladung des polnischen Staatspräsidenten Moscicki als Jagdgast in Polen auf.

### „Zollstation“ für das W.S.W.



In Neumünster in Holstein wurde von den Handwerkmeistern ein Zollhaus gebaut und dem Winterhilfswerk zur Verfügung gestellt. Alle Passanten können hier ihren „Zoll“ freiwillig entrichten und so der Not der bedürftigen Volksgenossen steuern. Die „Zollbeamten“ sind in altertümliche Tracht gekleidet und setzen ihre Zollscheine, die mit lustigen Bildern versehen sind, gut ab.

# Geheimgang unter dem Louvre aufgefunden

× Paris, 20. Februar

Eine Entdeckung von großer historischer Bedeutung ist dieser Tage bei Ausgrabungen an der Pariser Untergrundbahn gemacht worden. Als man einen Stollen in die Nähe der berühmten Kirche Saint-Germain-l'Auxerrois vortrieb, jener Kirche, deren Wände die granitene Bartholomäusnacht einstürzten, fand man auf einen noch unterirdischen Gang, der unter der Kirche hindurch zum Louvre führt.

Der Gang hat eine Höhe von zwei Metern; es konnte also auch ein Krieger in voller Rüstung aufrecht in ihm gehen. Das Fundament besteht aus Steinquadern und die Wände des Ganges sind fest gemauert. An der Art der Fundamentierung und der Ausmauerung gelang es den von der Untergrundbahn sofort verständigten Sachverständigen, annähernd das Alter des Ganges zu schätzen. Er ist vermutlich über

700 Jahre alt und dürfte aus der Zeit der Kreuzfahrer stammen.

Da er in seinen alten Urkunden erwähnt wird, liegt die Vermutung nahe, daß es sich bei ihm um einen Geheimgang handelt. Der Louvre war seinerzeit die Hofburg der französischen Könige. Vielleicht ist es der König Philipp August gewesen, der an diesen Gang bauen ließ, um im Falle einer Belagerung seiner Residenz eine geheime Rückzugsmöglichkeit zu besitzen. König Philipp August regierte von 1180 bis 1223 und unternahm 1190 zusammen mit Richard Löwenherz einen Kreuzzug. Er hat viele erfolgreiche Feldzüge durchgeführt und u. a. auch die Normandie erobert.

Die Untersuchung des geheimnisvollen Ganges wird fortgesetzt mit aller erforderlichen Vorsicht. Man hofft dabei noch weitere wertvolle Funde zu machen.

### Abgefeimter Diebestrich

× Budapest, 20. Februar

Einen alten Streich haben mehrere Eindringler einem wohlhabenden älteren Ehepaar in Budapest gespielt. Die Diebe hatten herausgefunden, daß es in der Wohnung der alten Leute mancherlei Wertvolles zu holen gab. Sie muhten aber auch die Wahrnehmung machen, daß eine Einbruchsmöglichkeit kaum gegeben war, da sich das Ehepaar fast ununterbrochen zu Hause aufhielt.

Das Ehepaar fiel auch wirklich auf den Trick herein; es ging zu der Klumpremiere. Als es nach der Premiere wieder in die Wohnung zurückkehrte, da hatten die Eindringler in aller Ruhe sämtliche Wertgegenstände gestohlen.

### Das Wrack der „Welle“ gehoben

× Berlin, 20. Februar

Es kamen die Eindringler auf den Gedanken, dem Ehepaar Preisarten für eine Klumpremiere ins Haus zu schicken. In dem Begleitbrief hieß es: „Sie werden sich sicherlich den Kopf darüber zerbrechen, wer Ihnen diese Preisarten schickt, aber Sie werden es doch nicht herausfinden. Der Film, den Sie sehen werden, ist ganz gewiß eines Belustigend wert. Sie werden später noch von uns hören!“

Das Oberkommando der Kriegsmarine gibt bekannt: Das Wrack des Verdachtsbootes „Welle“ ist so weit gehoben worden, daß es betreten werden konnte. Bei der Durchsuhung der Räume sind die noch vermischten Besatzungsangehörigen nicht gefunden worden. Größere Schäden am Schiffkörper wurden nicht festgestellt. Die Ursache des Unterganges wird zur Zeit noch untersucht.

Schöne Fenster für ein schönes Heim

so heißt die Parole des Frühjahrs!

In einer mit Sorgfalt und Geschmack zusammengestellten

# Gardinen-Schau

zeigen wir Ihnen die vielfache Möglichkeit moderner Fenster- und Raumgestaltung. Versäumen Sie diese Schau nicht, sie gibt reiche Anregung wie Sie Ihr Heim auch mit geringen Mitteln schön und wohnlich gestalten können

Unsere Gardinenschau beginnt Montag, den 22. Februar, im 2. Stock unseres Hauses und in unseren sehenswerten Fenstern

RESIDENZ KAUFHAUS

# REKORD

Vielschichtig ist unsere Auswahl in modernen Gardinen, Teppichen, Dekorationen und Kleinmöbeln

SLUB  
Wir führen Wissen.



Die Abschlüsse der Photopapier-Gruppe

Die drei Gesellschaften der Photopapier-Gruppe legen heute die Berichte für das letzte Geschäftsjahr vor...

Erwerbsgesellschaften

Gebrüdermanns Maschinenbau AG. Dresden. In der ordentlichen Generalversammlung...

Der Aufsichtsrat der Preussischen Landesbank...

Der Aufsichtsrat der Preussischen Landesbank...

Der Aufsichtsrat der Preussischen Landesbank...



in aller Welt

Der unbeugsame Qualitätswille von Heinrich Büssing dem Gründer der Büssing Werke...

Schon vor drei Jahrzehnten hatten Büssing-Lastwagen und Omnibusse Weltfame...

Allein in den letzten drei Jahren stieg die Zahl der Auslandsverkäufe von Büssing-NAG Fahrzeugen...

In Halle II der AUTOSCHAU 1937 das ganze Programm:

BÜSSING-NAG Vereinigte Nutzkraftwagen Aktiengesellschaft Braunschweig

General-Vertretung: Alfred Hauke \* Dresden A Ringstr. 18 \* Ruf 16466

Renten sehr fest

Berliner Börse

Berlin, 20. Februar

Rechnen ist in den letzten Tagen, soweit allerdings am Markt der sogenannten Einzelwerte...

Die ersten variablen Kurse

Table with columns for company names and their corresponding stock prices.

Mitteldeutsche Börse

Deutsa, 20. Februar

Die Tendenz der Sonnabendbörse war nicht ganz einheitlich. Die Kursbewegungen...

Die Warenmärkte

Hamburger Warenmarkt vom 19. Februar

Sonder: Weißbrot Ware heute bei ungewöhlichen Preisen. Die Terminnotierungen...

Der Vortag

Deutsa, 19. Februar

Die Kapitalien liefen heute größtenteils ruhiger als gestern. Die Tendenz...

Devisen wenig verändert

In den Devisenmärkten vom 20. Februar notierte das englische Pfund...

Amfliche Berliner Devisenkurse

Table showing exchange rates for various countries and currencies.

Baumwolle steigt

Bremen, 20. Februar. Widdings universal Randstad Info 16,00 Tollerant per engl. 90/2.

Sächsische Lebensmittelmärkte

Dem Wochenbericht der Landesbauernschaft Sachsen entnehmen wir: Das Weizenangebot war in der Berichtwoche nicht sehr stark, ebenso waren die Weizenlieferungen verhältnismäßig klein. In Weizenmarkt wurden Lieferungen im Rahmen des normalen Bedarfs abgelehnt, Weizenmarkt war lebhaft gefragt.

wurden im Rahmen der Kontingente abgegeben. — Auf den Weizenmärkten war der Nachfrage am stärksten der Bedarf an Roggen. In Weizen und Weizenklein lieferte man, Dinkel, Dinkel und Weizen waren von mittlerer Qualität. — Die Weizenmärkte waren lebhaft gefragt, die Weizenlieferungen im Rahmen des Kontingents abgelehnt, die Weizenlieferungen in der Qualität des mittleren Weizenmarktes abgelehnt. — Die Weizenmärkte waren lebhaft gefragt, die Weizenlieferungen im Rahmen des Kontingents abgelehnt, die Weizenlieferungen in der Qualität des mittleren Weizenmarktes abgelehnt.

überwiegend, während im Gesamtmarkt die Nachfrage am stärksten war. Weizenlieferungen waren nicht ein. — Die Weizenmärkte waren lebhaft gefragt, die Weizenlieferungen im Rahmen des Kontingents abgelehnt, die Weizenlieferungen in der Qualität des mittleren Weizenmarktes abgelehnt.

nicht besonders großen Nachfrage der Verbraucher, die Nachfrage war lebhaft. — Die Weizenmärkte waren lebhaft gefragt, die Weizenlieferungen im Rahmen des Kontingents abgelehnt, die Weizenlieferungen in der Qualität des mittleren Weizenmarktes abgelehnt.

Mitteldeutsche Börse

Table with columns for various stock indices and prices, including 'Festverzinsliche Werte', 'Banken', 'Versicherungen', and 'Kassakurse der Auslandsrenten'.

Berliner Börse

Table with columns for various stock indices and prices, including 'Festverzinsliche Werte', 'Banken', 'Versicherungen', and 'Kassakurse der Auslandsrenten'.

Forlaufende Notierungen

Table with columns for various stock indices and prices, including 'Festverzinsliche Werte', 'Banken', 'Versicherungen', and 'Kassakurse der Auslandsrenten'.

Währungsnotizen

Table with columns for various stock indices and prices, including 'Festverzinsliche Werte', 'Banken', 'Versicherungen', and 'Kassakurse der Auslandsrenten'.

Währungsnotizen

Table with columns for various stock indices and prices, including 'Festverzinsliche Werte', 'Banken', 'Versicherungen', and 'Kassakurse der Auslandsrenten'.

Währungsnotizen

Table with columns for various stock indices and prices, including 'Festverzinsliche Werte', 'Banken', 'Versicherungen', and 'Kassakurse der Auslandsrenten'.

Währungsnotizen

Table with columns for various stock indices and prices, including 'Festverzinsliche Werte', 'Banken', 'Versicherungen', and 'Kassakurse der Auslandsrenten'.

Währungsnotizen

Table with columns for various stock indices and prices, including 'Festverzinsliche Werte', 'Banken', 'Versicherungen', and 'Kassakurse der Auslandsrenten'.

Large advertisement for 'Knoopp' featuring images of women in elegant dresses and text promoting 'Konfirmation' (confirmation dresses) with prices ranging from 9.75 to 22.75. The text includes 'Zur Konfirmation möchte jedes junge Mädchen gut und geschmackvoll gekleidet sein. Unsere Preise und Qualitäten machen Ihnen die Auswahl leicht.'

Advertisement for 'Für jeden etwas!' (For everyone something!) featuring a list of services and products available at the publisher's office.

Advertisement for 'Amtliches' (Official) featuring a list of services and products available at the publisher's office.

Advertisement for 'Kennen Sie Ihre Kunden?' (Do you know your customers?) featuring a list of services and products available at the publisher's office.

Advertisement for 'Kennen Sie Ihre Kunden?' (Do you know your customers?) featuring a list of services and products available at the publisher's office.

Vertical advertisement on the right edge of the page, partially cut off, featuring text and small images.





Amtliches

Die im vergangenen Jahre... Die in der Bekanntmachung vom 1. 1. 1937 über das...

Die neuen nach D. R. G. und V. d. L. G. entwickelten elektrotechnischen Messgeräten...



KEYL Waagen Dresden-R. Marienstr. 24

Bohreneisen... Landhaus mit Schmiede, Zantkeule und Boden...

Zeitung... Dabei gewaschen!

Fabrikneue National-Krupp Kontrollkassen... National-Krupp Registrierkassen G. m. b. H.



Einfarbig stets kleidsam! Zum einfarbigen Hemd die einfarbige Krawatte wirkt geschmackvoll und vornehm...

Billige Sonderzüge zur Leipziger Messe... 60% Fahrpreismäßigung!!

Tanzpalast ODEUM... Großer Damenball

Gneifenau vorm. Kneist... Die Gaststätte der allbekanntesten guten u. preiswerten Küche

Maßschneiderei... H. Pamiczek, Schneidermeister

Körnergarten... Großer Hellener Straße 17

Schusterhaus... Das Parkett der großen Orchester... Heute Sonnabend, 20 Uhr bis 3 Uhr

Maschinenbau... Batterien

Schweizerhaus... Heute Sonnabend: Lange Nacht

Stadtkeller... Täglich Erhard Schöne

mohren-Gate... Heute Sonnabend Lange Nacht

COLOSSEUM Alaunstr. 28... Heute Sonnabend Lange Nacht

Grinzinger... Heute Sonnabend Lange Nacht

Albert-Café... Heute Sonnabend Lange Nacht

Rest. Palmhof... Heute Sonnabend Lange Nacht

Wo spielt man gut und preiswert? Braunschweiger Hof

Table with 8 columns (days of the week) and 5 rows (theater venues: Opernhaus, Schauspielhaus, Theater des Volkes, Komödienhaus, Central-Theater). Each cell contains play titles and ticket prices.

Blumengarten... Heute Sonnabend Lange Nacht

Zenker... Heute Sonnabend Lange Nacht

Wachschänke... Heute Sonnabend Lange Nacht

Aufi „Zur Lindenwirtin“... Heute Sonnabend Lange Nacht

Göbels Gaststätte... Heute Sonnabend Lange Nacht

Zum Deutschen Schützen... Heute Sonnabend Lange Nacht

Wachstube am Ranonenberg... Heute Sonnabend Lange Nacht

Kadeberger Bräuhaus... Heute Sonnabend Lange Nacht

Jeden Sonnabend Lange Nacht

Künstler-Keller... Heute Sonnabend Lange Nacht

Bürgerhof... Heute Sonnabend Lange Nacht

Zur alten Pulvermühle... Heute Sonnabend Lange Nacht

Stadt Löbau... Heute Sonnabend Lange Nacht

Donauwelle... Heute Sonnabend Lange Nacht

Römischer Kaiser... Heute Sonnabend Lange Nacht

Zum Schulgut... Heute Sonnabend Lange Nacht

Neuhäbter Konzert-Kaufe... Heute Sonnabend Lange Nacht

Bürger-Kasino... Heute Sonnabend Lange Nacht

Warburg... Heute Sonnabend Lange Nacht

Hotel Fortkhaus... Heute Sonnabend Lange Nacht

Fischerer Bürenschanke... Heute Sonnabend Lange Nacht

„Alte Kameraden“... Heute Sonnabend Lange Nacht

Sachsen-Palast... Heute 3 Uhr! Neumarkt 9

Hammerschänke... Heute Sonnabend Lange Nacht

Restaurant zur Hütte... Heute Sonnabend Lange Nacht

Zum guten Tropfen... Heute Sonnabend Lange Nacht

Schloß-Café... Heute Sonnabend bis 3 Uhr

Flemming-Klaus... Heute Sonnabend Lange Nacht

Zum Zucker... Heute Sonnabend Lange Nacht

Pälzer Schoppenstube... Heute Sonnabend Lange Nacht

Bismarck-Bräuhaus... Heute Sonnabend Lange Nacht

Thüringer Hof... Heute Sonnabend Lange Nacht

Zum alten Ritter... Heute Sonnabend Lange Nacht

BOLS... Heute Sonnabend bis 3 Uhr

Blaue Maus... Heute Sonnabend Lange Nacht

Legnitzer Hof... Heute Sonnabend Lange Nacht

Policehdänke... Heute Sonnabend Lange Nacht

Schuster's Gaststätten... Heute Sonnabend Lange Nacht

Café Minerva... Heute Sonnabend Lange Nacht

Friesenhof... Heute Sonnabend 3 Uhr

WASSERFALL... Heute Sonnabend LANGE NACHT!

Amtlicher Vorverkauf ohne Aufschlag für alle Dresdner Theater im Verkehrsgebiet...

Ihr Augenglas... Brillen-Roettig 25

Filmgäste in Dresden!

Sonnabend und Sonntag

und der Regisseur

Frank Wysbar

und die Darsteller

Katja Specht

und

Heinz v. Cleve

persönlich beim



Ball im METROPOL

im U.T. Waisenhausstr. 22

Sonnabend 4 6 8 Uhr

Sonntag 3 5 7 9 Uhr

ZENTRUM

LICHTSPIELE Fernruf: 14700 SEESTRASSE

Das „liederliche“ Kleeblatt

Knieriem - Zwirn - Leim

dargestellt von:

Paul Hörbiger

Heinz Rühmann

Hans Holt

in dem lustigen Bavarifilm:

„LUMPACI Vagabundus“

sorgt heute Sonnabend bereits zum 68. Male für glänzende Stimmung!

Kommen Sie daher bald zu den lustigen Vagabunden!

Heute Sonntag - Heldengedenktag

ADOLF WOHLBRÜCK

in dem großen Richard-Eichbergfilm der Europa:

„Der Kurier des Zaren“

nach dem berühmten Roman von Jules Verne

Ab Montag wieder „Lumpaci Vagabundus“

BEGINN: 3 5 7 9 TÄGLICH

HEUTE Sonntag, Heldengedenktag

2.30 4.40 6.50 9.00 Uhr

Stoßtrupp 1917

Die Schlacht an der Aisne - die Schlacht in Flandern - die Tank-Schlacht bei Cambrai. Der große deutsche Frontfilm, nach dem preisgekrönten Kriegsbuch v. Zöberlein

„Der Glaube an Deutschland“

In der Bavaria-Woche

„Heeres- u. Ski-Meisterschaften in Altenberg“

Ab Montag wieder: Der Hund v. Baskerville

UFA-PALAST

Die Dresdner Lichtspielhäuser zeigen:

U.T. Lichtspiele: So. 4. 6.15, 8.30, So. 5. 7. 9: „Ball im Metropol“ mit Heinrich George, Wilma Ullrich, Debra Ullrich, Olga Ullrich, Debra Ullrich, Olga Ullrich, Debra Ullrich, Olga Ullrich...



Ab morgen Montag!

Menschen ohne Vaterland

Ein großer einzigartiger Ufafilm nach dem von Millionen gelesenen Roman in der „Berliner Illustrierten Zeitung“ „Der Mann ohne Vaterland“ mit

Willy Fritsch Willy Birgel als deutscher Oberleutnant ein Spieler mit seinem und anderer kämpfend auf jallischer Erde Menschen Leben

Maria v. Tasnady eine Frau, die durch eine mysteriöse Affäre in den Verdacht einer Geheimagentin gerät

Luis Rainer, Grete Weiser Alex. Golling, Willy Schäfers

„Frauenliebe - Frauenleid“

Ab Montag „Menschen ohne Vaterland“

Wo. 3 5 6 8 So. 2 4 6 9



Capitol

Theater-Spielplan

Opernhaus (Stadttheater) Sonntag, 21. Februar 7 Uhr: Die Schwebelöhler...

Opernhaus (Stadttheater) Sonntag, 21. Februar 7 Uhr: Die Schwebelöhler...

Kaufmannschaft, 21.-25. Febr. tägl. 3, 5, 7, 9 Uhr (Sonntag-Donnerst.)

Die Männer von Aran

Ab heute bis mit Donnerstag

Vorher: „Kajartalk“

Grönland - Wunder und Wirkungen des großen Eises

Preis: 0,50, 1,00, 1,50, 2,00 M. und bekannte Ersatzgegenstände

1859 FOMTER PIANOS

Uns der Dämmerung im Hoppe-Keller

HOPPE-GASTSTÄTTE NEUSTÄDTER-BAHNHOF

33 Jahre Formschöne Brillen

RADIO

Beilmer Schreibeisen

Beilmer Schreibeisen

Beilmer Schreibeisen

Beilmer Schreibeisen

Beilmer Schreibeisen

Beilmer Schreibeisen

Beilmer Schreibeisen

Beilmer Schreibeisen



Die Rennwagenenerfolge

Ein Beitrag zur neuen Weltgeltung des deutschen Kraftfahrwesens

Zum erstenmal werden bei der Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung die bedeutendsten Fahrer Deutschlands in dem letzten Rennen des Jahres...

Im Jahre 1936 beendete Deutschland alle in diesem Jahre anerkannten Großen Preise erfolgreich, und zwar in Deutschland, der Schweiz und Italien...

Im Kammegebiet genug Schnee

Nur in den tieferen Lagen kann man nicht skifahren - oben liegen 10-15 cm Neuschnee

Nach den letzten Wettermeldungen des D. N. N. Sportis vom Sonnabendmittag dauert der Schneefall im Kammegebiet des Erzgebirges an...

4.30 Uhr ab Dresden Ost, an Hohenberg 8.45 Uhr; Rückfahrt ab Hohenberg 10.10 Uhr, an Dresden Ost 10.52 Uhr...

Winterkämpfe der NSDAP

Der erste Tag der im ganzen Reich mit Spannung erwarteten Winterkämpfe der NSDAP...

Bei den Rennen um die Eishockeyweltmeisterschaften in London...

Die Eishockeyweltmeisterschaft

Deutschland in der Zwischenrunde

Bei den Rennen um die Eishockeyweltmeisterschaften in London...

Deutschland gegen Ungarn 2:2 nach Verlängerung

Merkwürdige Boxgeschäfte

Der Schweizerboxermeister James Braddock...

Die Kegler-Klubmeisterschaft

In den Wettbewerben um die Dresdener Kegler-Klubmeisterschaft...

Wie steht Sachsens Pokalelf?

Am Sonntag des 21. Februar hat die Sachsisch-Böhmisches Fußballnationalmannschaft...

Stürmer

Nachwuchs im Spicherring

Die Winterkämpfe am Reichsausschuss in der Berliner Reichsversammlung...

Voraussagen für die Pferderennen

Am Sonntag, 21. Februar

Pinnaer Amateur-Boxkämpfe

Die zweite Gemeindeförderungskampagne der Pinnaer Vereine...









Wie ihn die deutsche Kraftfahrzeugindustrie brauchen könnte. Auch auf dem Weg zur Verbilligung des künstlichen Kraftstoffs sind im letzten Jahr wieder beträchtliche Fortschritte gemacht worden.

**Neuer oder billiger?**

Der Berichterstatter hatte es in den letzten Wochen nicht ganz leicht. Alle Freunde, Verwandten und Bekannten stellten immer wieder dieselbe Frage: Was gibt es Neues auf der Autoschau? Gewiss, auf jeder Automobilschau wird etwas Neues gezeigt, und das Interesse für die Neukonstruktionen ist größer als für die bekannten Modelle. Trotzdem darf nicht vergessen werden, daß das Automobil heute in der ganzen Welt ein verhältnismäßig ausgereiftes technisches Erzeugnis ist. Es gibt Motoren, Fahrgerätekonstruktionen, Schwinggelenke, frei schwingende Räder, Karosserien aus Holz, aus Holzstahl und Ganzstahl. Alles ist schon einmal dagewesen, und die Aufgabe des Konstrukteurs ist es, die in der Grundform bekannten Teile aufs Beste zu verwenden, recht gute und billige Motorräder und Wagen zu bauen. Niemand hat Interesse daran, daß Jahr für Jahr nur neue Modelle herauskommen. Jede Neukonstruktion verlangt eine völlige Umstellung der Fabrikation, die Neuinventur von Kapital, der Verkauf wird erschwert, denn die Händler, die Werkstätten müssen nicht nur die neuen Fahrzeuge, sondern auch neue Ersatzteile bekommen. So schwellen die Ersatzteillager an und das kostet viel Geld.

Die Konstrukteure sind gerade in den letzten Jahren vorhaltiger geworden. Bekannte Modelle werden jahraus, jahrein beachtet und nur weiter verbessert und vereinfacht. Bei Neukonstruktionen wird auf die Normung, auf die Wiederverwendung vorhandener Teile Wert gelegt.

Trotz all dem ist, nicht alle paar Jahre einen neuen Wagen zu bauen, beweist am besten der Opel P 4, der heute noch die gleiche Grundkonstruktion hat wie vor vielen Jahren, der zwar in manchen nicht unwichtigen, aber nur durch die „Konkurrenz“ erzwungen ist, billig gebaut werden kann, daß er der billigste Strohher überhaupt ist. Auch bei den Motorrädern gibt es Modelle, die seit Jahren im

Fabrikationsprogramm stehen und immer noch gern gekauft werden.

Trotz allem muß sich der Kundendienstbericht auf das Neue beschränken, aber es war nötig, einmal darauf hinzuweisen, daß auch das Altbekannte ebenso wichtig und ebenso gut sein kann.

**Die Kleinwagen wurden geräumiger**

Beginnen wir den Rundgang in der Personenwagenhalle, die am meisten interessiert. Was ist bei den Kleinwagen neu? Eigentlich grundsätzlich nichts, denn die kleinen Wagen sind schon im vorigen Jahr so gut gewesen, daß hier keine Änderung erforderlich war. Immerhin sind einige Änderungen wichtig. Mit allen Mitteln wurde versucht, die Kleinwagen noch geräumiger zu gestalten, ohne daß sie dadurch wesentlich schwerer wurden. Beim Kleinwagen ist es in immer nötig, mit der Vergrößerung vorsichtig zu sein, damit ein günstiges Verhältnis zwischen Motorleistung und Wagengewicht besteht. Durch Vergrößerung der Fenster konnte das Sichtfeld erweitert werden, durch Verengung der Rippe wurde der Wagenraum besser ausgenutzt. Durch die einwandige Ausführung des Karosseriedaches (eines dünnen, innen mit Stoff bespannten Stahlbleches) konnte die Kopffreiheit erhöht werden, ohne daß der Wagen selbst höher wurde. Diese einwandige Ausführung wurde in letzter Zeit überhaupt sehr beliebt. Nicht nur beim Kleinwagen, sondern auch bei größeren Wagen konnte man den hinteren Sitzraum dadurch erweitern, daß die Doppelwand über den Rücken „ausgehöhlet“ wurde. Das schafft Platz für die Knie und erhöht den Komfort auf der hinteren Sitzbank.

**Warum immer stärkere Motoren?**

Immer mehr werden Wagen mit stärkeren Motoren gebaut. Fabriken, die bisher bei zwei Liter aufhörten, erscheinen plötzlich zur Kaufstellung mit Wagen von drei Liter Motorinhalt und darüber. Was hat das für eine Bedeutung? Damit kommen wir gleich zu dem viel behandelten Thema der Dauerleistung, der Standhaftigkeit auf der Autobahn. Es hat sich bei einigen Wagen gezeigt, daß die Motoren

die Kundenlange Vollastbeanspruchung auf der Reichsautobahn nicht vertragen. Wollen nun für die Autobahn besondere Fahrzeuge konstruiert werden? Oder können normale Wagen mit neuen Motoren oder neuen einmündigen Veränderungen an den vorhandenen Maschinen?

Untersuchungen zeigten, daß in vielen Fällen eine Vergrößerung des Motorinhalts bei gleichem Wagen-Gewicht besser ist. Die Maschine läuft dann auch bei hoher Drehzahl in einem günstigeren Drehzahlbereich, der Motor bleibt kühler und verbraucht sogar weniger als der kleinere, bis an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit beanspruchte Motor.

Wohl bei jedem Wagen, der heute herauskommt, steht in dem Prospekt: „Der Motor ist autobahnfest.“ Damit soll man keineswegs gefaselt werden, daß allen schon vorhandenen Wagen die Autobahn nicht bekommt. Bei allen Wagen, es sei denn, es sei ein „Pflücker“, muß man sich mit dem Gedanken anfahren, sondern die Geschwindigkeit mindestens um 10 bis 15 Prozent gegenüber dem Höchsttempo zu verringern.

Bei Neukonstruktionen wird selbstverständlich die Autobahn mit berücksichtigt. Durch Verbesserung der Kühlung und Schmierung, durch besondere Ventiltrieb, durch neue Ventile für Kolben, Pleueln und Ventile wird Standhaftigkeit erreicht.

Wenn heute von den verschiedensten Fabriken größere Wagen gebaut werden, so liegt das aber auch daran, daß durch die Verbesserung der Wirtschaftslage in Deutschland der Bedarf an mittleren und großen Wagen sehr gestiegen ist. Das ist wohl der Hauptgrund, daß Adler einen 2,5-Liter-Wagen herausbrachte, daß Opel das Programm nach oben durch einen 2,5- und sogar durch einen 3,5-Liter-Wagen ergänzte, daß Mercedes-Benz einen ganz neuen 3,5-Liter-Motor entwickelte, daß Stöwer zwei neue Wagen in der Klasse 2,5 und 3,5 Liter herausbrachte und auch Bamberger neben dem neuen 1,8-Liter einen größeren 2,7-Liter-Wagen in sein Programm einfügte.

Von diesen neuen Modellen soll nun im einzelnen gesprochen werden. Adler und Opel lassen wir zunächst fort, denn hier handelt es sich noch um etwas Besonderes, um einen Serienwagen in Stromlinienform!

**Neue Modelle**

Neu ist zunächst einmal in der kleineren Klasse der 1100-Rubikzentimeter-DRB-Sonderklasse mit einem V-förmigen Vierzylinder-Zweitakt-Motor. Der Wagen ist aus der „Schwebeklasse“ entstanden, heißt aber nicht mehr eine selbsttragende Holzkarosserie, sondern einen kräftigen Aluminiumrahmen und eine Holz-Stahl-Karosserie, also mit Holzgerippe und Stahlhaut, wie man das sehr viel findet.

Der Mercedes-Benz Typ 220 ist ebenso wie der Typ 230 eine Neukonstruktion. Bei beiden Wagen geht es, durch Verwendung eines ganz modernen Hochleistungsmotors ein besonders schnelles Fahrzeug zu schaffen.

Zum ersten Male baut Opel zwei Wagen mit kopfgelagerten Motoren, bei denen auch auf eine hohe Leistung bei geringem Verbrauch Wert gelegt ist. Der Super 8 ist ein neuer preiswerter Sechszylinderwagen mit viel Platz und sehr guter Ausstattung, bei dem genau so wie bei dem noch größeren 3,0-Liter-Wagen ein luxuriöses Dreiganggetriebe eingebaut ist. Wenn auch das Vierganggetriebe durch keine Kapazitätsmäßigkeitsvorsorge best, so genügt doch gerade bei einem so großartigen Wagen, wie auch beispielsweise bei den bekannt lebendigen großen Fordmodellen, ein Dreiganggetriebe. Besteht ein so günstiges Verhältnis zwischen Motorleistung und Wagen-Gewicht, wie beim Opel Super 8, so braucht man kaum noch zu ängstigen. Der 3,0 Liter Opel „Admiral“ ist schon ein luxuriös ausgestatteter Wagen, der im Aussehen ein in der Ausstattung etwas Besonderes darstellt. In dieser Preisklasse wird ein Wagen mit so großem Motor dem Wert einen ganz neuen Kundentrieb bringen.

Bei der Konstruktion der neuen Wagen von Stöwer mit der Bezeichnung „Edina“ und „Ariona“ handelt es sich nicht wieder um Wagen mit Frontantrieb (wie der Greif V 8), sondern um normale Rahmen mit vordringendem Motor und Antrieb auf eine starke Hinterachse. Neu bei diesen Wagen ist der Rahmen aus Drahtrohren, wie wir sie z. B. auch in dem weiterverbreiteten Mercedes-Benz Typ 170 finden.



**DKW**  
Reichsklasse  
Meisterklasse / Schwebeklasse



**STÖWER**  
Greif-8-Zylinder 2500 ccm Vordurchtrieb  
Greif-Junior 1500 ccm Luftgekühlt

**Unsere große Automobilschau zeigt nur neueste Modelle**

**Ausstellung: AUTO-STROBACH Großreparatur:**  
Sidonienstraße 8 — Ruf 19825 Polierstraße 11 — Ruf 13015

**Ueberragend**  
in Leistung und Wirtschaftlichkeit

Generalvertretung  
**Autohaus Dreßler G. m. b. H.**  
Blumenstraße 56 63551/2 Prager Straße 64

**Ford** ab Lager, teils kurzfristig

5/34 Eifel ca. 8 Liter 100 km  
14/90 V-8 ca. 15 Liter 100 km

Auto-Ausstellung Berlin — Halle 1, Stand 25  
Halle 2, Stand 235

Löbtauer Str. 34/38 **Vorbrücke** G.m. b.H. Tel. 24870  
Ausstellung: Christianstraße 31, Ecke Moszinskystraße

**Bob-ZUG** Klein-Schlepper  
mit Deutz-Dieselmotoren für Antriebslasten von 6,5 To., von 8 To. u. von 10-12 To. Hervorragend bewährtes wirtschaftliches Transportmittel. Treibstoffkosten von ca. 75 Pf. pro Tag ab.

Verlangen Sie Vortführung

**Bob-Schlepp-Diesel-Karren DK8**  
gesetzl. gesch., vollkommenes Transportmittel für den Nahverkehr, unbeschränkter Aktionsradius, größte Wirtschaftlichkeit, geringste Wartung. Verlangen Sie Angebot

Ausgestellt Leipziger Messe vor Halle 11, Stand 60

Generalvertretung für Ostachsen  
**Auto-Heise K.-G.** Plauenischer Platz 2  
Ruf 14932  
Automobil-Ausstellung Berlin-Halle 8, Stand 615

**Gaublhat** Anhänger 1-11 Tonnen Tragfähigkeit

Kipper - Sattelschlepp - Anhänger - Nutzwagen-Aufbauten - Omnibus-Aufbauten - Möbelwagen-Aufbauten - Karosserien f. Werbeszwecke jeder Art

sind führend! Verlangen Sie unverbindlich Angebot

Internationale Automobil-Ausstellung Berlin 1937  
2. Febr. bis 7. März 1937 - Halle VIII, Stand 819  
General-Vertreter **Franz Pape, Dresden A 20** Leutweinstr. 2  
Ruf 48203

**TRIUMPH**

das technisch vollkommene Motorrad, patentierte Querstrom-Umkehrspülung, Fußschaltung, elektrische Leerlaufanzeige von 200 bis 500 ccm

Generalvertretung  
**Herbert Fitzke, Königsbrücker Str. 6, Ruf 30550**  
außerdem bei  
Max Schlichte, Großentauer Str. 4 Franz Till, Ost-Allee 2  
Josef Kokot, Blumenstraße 6 Kurt Böttcher, Oberhäßlich  
Paul Mach, Neumarkt 6 bei Dippoldswalde

**Motorräder**

Ardie Zündapp Tornax Favorit Hercules

Generalvertreter **Glacisstr. 5**  
an d. Albertbrücke  
**Motorrad-Kallich** Ruf 53074  
Großes Ersatzteil-Lager - Sämtliches Zubehör

Die neuen **Victoria-Motorrad-Modelle**  
100 bis 600 ccm

- Günstige Teilzahlungs-Bedingungen -  
**Alfred Grundig, Dresden A 24**  
Sohnrstraße 12 / Telefon 43830  
Ersatzteillager Spezial-Reparatur

**LEUNA**  
*Zündendienst*

Kostenlose Einregulierung Ihres Wagens auf sparsamen Verbrauch

in **DRESDEN**

Montag den 22. Februar LEUNA-Tankdienst, Siebenlechnerstr. 22  
Dienstag den 23. Februar Tankdienst Johannstädter Autobus, Inhaber: Paul Müller, Fürstengäß 3  
Mittwoch den 24. Februar Tankdienst Joh. Hartzsch, Bankstr. 2  
Donnerstag d. 25. Februar Tankdienst Großgörschen Albrechtstr. 6  
Freitag den 26. Februar LEUNA-Tankdienst, Leipziger Straße 41  
Sonntag d. 27. Februar LEUNA-Tankdienst, Königsbrücker Str. 79

DEUTSCHE GASOLIN AKTIENGESELLSCHAFT  
— Verkaufsbüro Dresden —

**NSU** Immer durch die altbekannte **NSU-Motorrad-Vertretung Hugo & Paul Richter** jetzt Hauptstraße 38

Reparaturwerkstatt und Kundendienst  
**Hugo-Albert-Str. 29 - Sammelnummer 88079**  
Fordern Sie unverbindlich unser Angebot u. günstigste Zahlungsbedingungen

Automobile aller Marken neu und gebraucht  
Ruf 18844  
**Kraftwagen-Reparatur Hans Lippold & Co.**  
Dresden A 1, Wiener Platz 5

Karosserieschäden  
**Kühler Friebel & Häußler**  
Dresden, Schulgutstr. 13 — Ruf 17170

Auto-Schrank-Muster-Koffer  
vollendet in Qualität und Ausführung, nur vom Hersteller:  
**Thomaß junior**  
Spezialwerkstätte **Prager Straße 36** Telefon 19816  
Reparaturen / Sonderanfertigungen

Kühler Karosserieschäden sowie alle Auto-Klempner-Arbeiten  
**Schneider & Tefnow G. m. b. H.**  
Große Plauenische Straße 65 - Telefon 21117

**NSU./Fiat Verkauf Wagenknecht Reparatur DKW.**  
Blasewitzer Straße 64/66 — Fernruf 61900



Standard ein Gefährt mit 500-Rubikentimeter-Motor für nur wenig über 1000 Mark ist.

Was heute am meisten gefragt wird, das sind Motorräder der kleinen und mittleren Klasse und das sind außerdem die großen Maschinen, die durch Klappen, Auslastung und Leistung etwas Besonderes darstellen.

Der Motor der Motorräder ist von Jahr zu Jahr gestiegen. Die deutsche Motorradindustrie ist voll beschäftigt, es geht also kein Stück mehr vom Motorrad zurück.

Das Motorrad ist heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Neue Motorräder

Im den Motorradindustrie ist es nicht viel anders als in der Wagenindustrie. Auch hier werden alle bekannten Modelle — bis auf wenige Ausnahmen — weiter gebaut, und daneben gibt es eine Reihe von Neukonstruktionen, bei denen natürlich auch an die Automobilität gedacht wurde.

Was heute am meisten gefragt wird, das sind Motorräder der kleinen und mittleren Klasse und das sind außerdem die großen Maschinen, die durch Klappen, Auslastung und Leistung etwas Besonderes darstellen.

Der Motor der Motorräder ist von Jahr zu Jahr gestiegen. Die deutsche Motorradindustrie ist voll beschäftigt, es geht also kein Stück mehr vom Motorrad zurück.

Das Motorrad ist heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

früher die Karosserie immer über dem Rahmen lag, wird heute eine tiefe Schwanzstütze bei gleicher Höhe über dem Rahmen erreicht.

Was heute am meisten gefragt wird, das sind Motorräder der kleinen und mittleren Klasse und das sind außerdem die großen Maschinen, die durch Klappen, Auslastung und Leistung etwas Besonderes darstellen.

Der Motor der Motorräder ist von Jahr zu Jahr gestiegen. Die deutsche Motorradindustrie ist voll beschäftigt, es geht also kein Stück mehr vom Motorrad zurück.

Das Motorrad ist heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Wahl bestimmt ist. An Stelle des Einzylinder sind zwei Zylinder (mit Ventiltrommel) vorhanden.

Was heute am meisten gefragt wird, das sind Motorräder der kleinen und mittleren Klasse und das sind außerdem die großen Maschinen, die durch Klappen, Auslastung und Leistung etwas Besonderes darstellen.

Der Motor der Motorräder ist von Jahr zu Jahr gestiegen. Die deutsche Motorradindustrie ist voll beschäftigt, es geht also kein Stück mehr vom Motorrad zurück.

Das Motorrad ist heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

Die Motorräder sind heute so bekannt und beliebt, daß hierüber kaum noch gesprochen werden muß. Die Motorräder sind auch im letzten Jahr kaum geändert worden.

OPPEL - Automobile Personenwagen Lieferwagen H. & P. Richter Jetzt Hauptstr. 38 Reparatur-Werkstatt König-Albert-Straße 29 Fernsprecher 15575

BAUTZNER ANHÄNGER General-Vertretung MAX RAMM Dresden A 27, Zwickauer Str. 136 - Ruf 43853

Auto-Federn Spezial-Reparatur und Lager RICHARD GAUNITZ, Dresden N 4, Gölitzstr. 14 Ruf 57729 - Reparaturen sofort!

Mittag-Anhänger auch in Sonderausführung KUPFERTITEL 1074200 PAUL MITTAG NACHF. Fahrzeugfabrik Postfach 10, Dresden Fernruf 87248, 87211

Spezialwerkstätte für Cylinder- u. Kurbelwellenschleiferei EMIL LEPPLE, Dresden A, Ammannstr. 31 Fernsprecher Nr. 1010 Fabrikation neuer Guß-, K. S., Alu- und Nelson-leichtmetallkolben / Lager ausgeleitet

FR. KLEBERG Personen- und Lastwagen jeder Art, neu und gebraucht Wiener Platz 5 - Ruf 29208 Jetzt Ammenstraße 5

Generalreparierte Austausch-Batterien Reparaturen Leih-Batterien Akku-Fabrik Alfred Luscher Dresden A 20 (4 Volt 40 Amp.-Stk.) Fabrik Dehner Straße 7-8 Ullrich Str. 10, Dresden, Anhalter-Str. 11, Leipzig, Kranzberger Straße 25 44206

Garagen Wellblechbauten Fahrstuhl-Jochlütten Siegner Akt.-Ges. Geisweid i. W. Postf. 219 Vert. Halm Hahn, Dresden A, 15, Hauptstr. 22, Tel. 3210

Vogel-Garagen Wellblechbauten jeder Größe Stahl-Tor- und -Fenster Fahrradständer Stahl-Niederdruckringe I. Vogel, Dahlbruch i. W. Postf. 38

Krupp Lastwagen Generalvertretung: GRAUD Dresden A, Ammannstr. 7, Telefon 48091 Auto-Ausstellung Berlin Halle 2 Stand 288

Bereifungen Auto- und Motorrad-Zubehör Spezial-Geschäft H. Rudert Ruf 11043, Kreuzstraße 2, im Neuen Rathaus

Stop-Normal-Allwetter-Profil sowie Riesenluft, Garantiarbeit Rellendienst Fabrik für Autoreifen - Neigungsmessung und -Kontrollen, K. W. Leipzig Str. 78, 80174010 u. 81070

Spezial-Automotorzylinder- u. Kurbelwellen-Schleiferei Anton J. Schmid Dresden A 19, Wormser Straße 11, Ruf 58217

die neuen Modelle im 1. Spezialhaus Dresdens Kurt Beeger Anzapfstraße 49, 49 der Anzenbüsche Postf. 27445

die rasige Sportmaschine mit oder ohne Königswelle Alle neuen Modelle zu besichtigen bei Generalvertretung Herbert Fitzke Königbrücker Straße 8 Telefon 50250

Zugmaschinen-Rep. aller Systeme Alex. Werrmann, Dresden-N., Jordanstr. 16, R. 50732

Vomag Lastkraftwagen - Omnibusse Vomag-Betriebs-A.-G. Generalvertretung DRESDEN Behrens & Behrens Freital-Po. B. Dresden Fernruf 672248, 672171 Auf der Automob.-Ausstellung: Halle II Stand 250

Achenbach-Garagen Japanischen Schnapprad-Radschlager Fernsprecher u. veränderbar G. u. H. Waldau-Post, Postfach 122

Kraftfahrer Zündapp Schmelzer Postfach 31

DKW-Schenk Dresden A 1, am Wettsteinbahnhof Johannstraße 5, Fernsprecher 16374 DKW-Motorräder DKW-Laut- u. Zylinder DKW-Spa. Rennrad u. Fahrgestell

Runderneuerung von Autoreifen mit anliegenderem Ziek-Zack-Profil Emil Biedermann sen. Dresden A, Zieschendorfstraße 5, ganz außer Verlehnstraße, Ruf 27865 Schneeprofil / Lager in 2000, gebrauchten und neuemontierten Reifen

Motorfahrerräder Austria Modell - Express Motorräder DKW u. Puch Arde - Teilzahlung Kundendienst, alle Fabrikate Otto Lehmann Reichardtstraße 25

Kraftfahrer Zündapp Schmelzer Postfach 31

die rasige Sportmaschine mit oder ohne Königswelle Alle neuen Modelle zu besichtigen bei Generalvertretung Herbert Fitzke Königbrücker Straße 8 Telefon 50250

DKW-Schenk Dresden A 1, am Wettsteinbahnhof Johannstraße 5, Fernsprecher 16374 DKW-Motorräder DKW-Laut- u. Zylinder DKW-Spa. Rennrad u. Fahrgestell

Qualitätswagen Auto-Büro Vitthumstraße 3 Ecke Große Plauensche Straße

Autolacklererei Max Kröher Dresden, Platenhauerstraße 49

Autolacklererei Max Kröher Dresden, Platenhauerstraße 49

Autolacklererei Max Kröher Dresden, Platenhauerstraße 49

Autolacklererei Max Kröher Dresden, Platenhauerstraße 49

Auto-Verwertung Ankauf aller Fahrzeuge Ernst Mehncke Dresden A Schandauer Str. 25 Telefon 30270



ANNAHMESTELLEN DER D.N.

Abteilung: Klein-Anzeigen... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

ANNAHMESTELLEN DER D.N.

Abteilung: Klein-Anzeigen... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Klein-Anzeigen sind Helfer in allen Lebenslagen

Stellen-Anzeigen

Vertretungen Sterbekasse sucht fleißige Mitarbeiter... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Wir suchen 2 Herren... Vertreter... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Vertreter... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Elektro-Vertreter... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Tuch-Vertreter... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Generalvertreter... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Wer will... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Neuheit!... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Generalvertretung... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Vertreter... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Stellen-Angebote... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Verkaufs-Ranone... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

General-Agenten... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Wir suchen für unsere Abteilung Schlosserei u. Schweißerei... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Lebensversicherungs-Akt.-Ges. sucht zur Vertretung... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

HOSEN Knickebocker RM. 9.50 12.50 15.- und höher Einfarbige Hosen RM. 12.50 16.50 19.- und höher Gestreifte Hosen RM. 14.- 18.- 22.- und höher LODEN-FREY

Knickebocker... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Einfarbige Hosen... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Gestreifte Hosen... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

LODEN-FREY... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Versicherungs-Fachmann... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Mitarbeiter... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Junger Motorradfahrer... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Wir suchen für unser neuerrichtetes Werk... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Verkaufs-Korrespondenten... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Betriebsfachmann... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Wir suchen für Dresden mit Bezirk... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Jg. Hochfrequenz- oder Wirtschafts-Ingenieur... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Bäckerlehrling... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Junger, tüchtiger Verkäufer... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Elektro-Großhandlung... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Fachdrogist... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Technische Zeichner... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Intellig. Mitarbeiter... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Auto-Fachmann... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Reklamemaler... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Schwerbeschädigter... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.

Schuhmacher gesucht... Dresden A. 24, Zwickerstraße 40/42.





# Automarkt

## Verkaufe

**5/22-Diesel-Spezial**  
 5/22-Diesel-Spezial  
 5/22-Diesel-Spezial  
 5/22-Diesel-Spezial

**6-Zyl. - Hanja**  
 6-Zyl. - Hanja  
 6-Zyl. - Hanja  
 6-Zyl. - Hanja

**8/50-BMW**  
 8/50-BMW  
 8/50-BMW  
 8/50-BMW

**Neuer 8/40 steuerfrei**  
 8/40 steuerfrei  
 8/40 steuerfrei  
 8/40 steuerfrei

**Gelegenheit**  
 Gelegenheit  
 Gelegenheit  
 Gelegenheit

**Lieferwagen**  
 Lieferwagen  
 Lieferwagen  
 Lieferwagen

**Steuerfrei**  
 Steuerfrei  
 Steuerfrei  
 Steuerfrei

**Steuerfrei**  
 Steuerfrei  
 Steuerfrei  
 Steuerfrei

**Steuerfrei**  
 Steuerfrei  
 Steuerfrei  
 Steuerfrei



**Der Motor von Weltrauf!**

## AUTO-DIESEL

SÜDDEUTSCHE BREMSEN A.G. MÜNCHEN 13

Generalvertretung für das Wirtschaftsgebiet Dresden:  
**ALBERT GRUNERT Dresden A 21**  
 Gottliebstraße 1 - Fernsprecher 31113

**9/55-Wanderer-Luxus-Modell**  
 9/55-Wanderer-Luxus-Modell  
 9/55-Wanderer-Luxus-Modell  
 9/55-Wanderer-Luxus-Modell

**11/68-Mercedes-Pullm.-Limousine**  
 11/68-Mercedes-Pullm.-Limousine  
 11/68-Mercedes-Pullm.-Limousine  
 11/68-Mercedes-Pullm.-Limousine

**Lastwagen Kleeberg**  
 Lastwagen Kleeberg  
 Lastwagen Kleeberg  
 Lastwagen Kleeberg

**Kraftfahrerschule Hammer**  
 Kraftfahrerschule Hammer  
 Kraftfahrerschule Hammer  
 Kraftfahrerschule Hammer

**Steuerfrei**  
 Steuerfrei  
 Steuerfrei  
 Steuerfrei

**4/20-Opel**  
 4/20-Opel  
 4/20-Opel  
 4/20-Opel

**DKW-Kabrio**  
 DKW-Kabrio  
 DKW-Kabrio  
 DKW-Kabrio

**6/30-Stiel**  
 6/30-Stiel  
 6/30-Stiel  
 6/30-Stiel

**4/20-Opel-Cabrio**  
 4/20-Opel-Cabrio  
 4/20-Opel-Cabrio  
 4/20-Opel-Cabrio

**4-Rad-Golfanhänger**  
 4-Rad-Golfanhänger  
 4-Rad-Golfanhänger  
 4-Rad-Golfanhänger

**Opel-Vim**  
 Opel-Vim  
 Opel-Vim  
 Opel-Vim

**Opel, 4/20**  
 Opel, 4/20  
 Opel, 4/20  
 Opel, 4/20

**Opel, 1-20**  
 Opel, 1-20  
 Opel, 1-20  
 Opel, 1-20

**Framo**  
 Framo  
 Framo  
 Framo

**8/40-Bandener**  
 8/40-Bandener  
 8/40-Bandener  
 8/40-Bandener

**DKW-Wagen**  
 DKW-Wagen  
 DKW-Wagen  
 DKW-Wagen

**Auto-Verleih**  
 Auto-Verleih  
 Auto-Verleih  
 Auto-Verleih

**Radio, Musikinstrumente**  
 Radio, Musikinstrumente  
 Radio, Musikinstrumente  
 Radio, Musikinstrumente

**Radio vom Fachmann**  
 Radio vom Fachmann  
 Radio vom Fachmann  
 Radio vom Fachmann

**Radio-Reparaturen**  
 Radio-Reparaturen  
 Radio-Reparaturen  
 Radio-Reparaturen

**Radio-Elektro-Zschau**  
 Radio-Elektro-Zschau  
 Radio-Elektro-Zschau  
 Radio-Elektro-Zschau

**RADIO-Spez. Reparatur**  
 RADIO-Spez. Reparatur  
 RADIO-Spez. Reparatur  
 RADIO-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio vom Fachmann**  
 Radio vom Fachmann  
 Radio vom Fachmann  
 Radio vom Fachmann

**Radio-Reparaturen**  
 Radio-Reparaturen  
 Radio-Reparaturen  
 Radio-Reparaturen

**Radio-Elektro-Zschau**  
 Radio-Elektro-Zschau  
 Radio-Elektro-Zschau  
 Radio-Elektro-Zschau

**RADIO-Spez. Reparatur**  
 RADIO-Spez. Reparatur  
 RADIO-Spez. Reparatur  
 RADIO-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio vom Fachmann**  
 Radio vom Fachmann  
 Radio vom Fachmann  
 Radio vom Fachmann

**Radio-Reparaturen**  
 Radio-Reparaturen  
 Radio-Reparaturen  
 Radio-Reparaturen

**Radio-Elektro-Zschau**  
 Radio-Elektro-Zschau  
 Radio-Elektro-Zschau  
 Radio-Elektro-Zschau

**RADIO-Spez. Reparatur**  
 RADIO-Spez. Reparatur  
 RADIO-Spez. Reparatur  
 RADIO-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

**Radio-Spez. Reparatur**  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur  
 Radio-Spez. Reparatur

## DNN-Anzeigen bringen Erfolg!

**LOUIS GLÜCK**

Automobilhaus

Verlag der Dresdner Neuesten Nachrichten

Ferdinandstrasse 4

2. Februar 1937

OSDRESEN-A. L. PLAZER STR. 41

LEIPZIG

Größte Garage u. Groß-Tankstelle Reibbahnstr. 18, Tag und Nacht geöffnet

Hier der Beweis!

Grund...  
 Warum...  
 Elge...  
 Trachan...  
 Wie...  
 der...











Europäische Fürstenhöfe - damals

Ein Stück Zeitgeschichte, einmal von dieser Seite aus betrachtet - Von der Jahrhundertwende bis zum Ausbruch des Weltkrieges - Von PAUL SETHE

18. Fortsetzung
„Als ich, während auf so geschwollenen daherkommenden, nicht unterbricht der Kaiser den Ministerpräsidenten, nicht ohne Äußerung...“

Die gekleckerte Pille

Aber dem Ministerpräsidenten hat es doch die Rede verschlagen. Er ist auf allen Partetten Europas erfahren, er spielt mit Situationen und Menschen wie mit Würfeln...“

(Nachdruck verboten)
wehrt, kommt ihm ein neuer Gedanke. „Aber jetzt rufst du Franzosi...“

Franzerl

Die Erzherzogin klingelt dem Kaiser und befehlt, ihren Sohn zu holen. Nach fünf Minuten kommt er herein, staubbeudekt, gerade von einemritt zurückgekehrt.

Europa kennt in dieser Zeit wenig Jünglinge, die schöner sind als Erzherzog Franz Joseph. Stolz und edel ist sein Gesicht, dem auch die Dobsburger-Unterlippe nur noch den besonderen Zauber des alten Geschlechts zu leihen scheint...“

Schwarzenberg hat sich erhoben und teilt dem Erzherzog in schwungvollen Worten, mit dem Ausdruck tiefen Dankes an den Kaiser, mit, was soeben beschlossen worden ist...“

Das Opfer / Von Hermann Gerstner

Das Vaterland verlangte deinen Sohn, und unerbittlich zwang ihn das Schicksal. Man forderte von ihm den Mut zum Tod, und keiner rebete von seinem Lohn.

Nun ist er in den Friedhof eingestuft. Du aber, Mutter, beteß um das Reich, für das er starb. Dem Heimgegangnen gleich haßst du dich an das weite Land verstoßst.

Du ließt die Säume und das alte Dach der Heimat, ließt den Abendgang zum Wald. Und lange bleibst du in den Nächten wach.

Da siehst du ihn, den Mantel umgeschwifft. Er winkt, du aber segnest lautenstimmig den Pferden, und neigst dich der Gestalt.

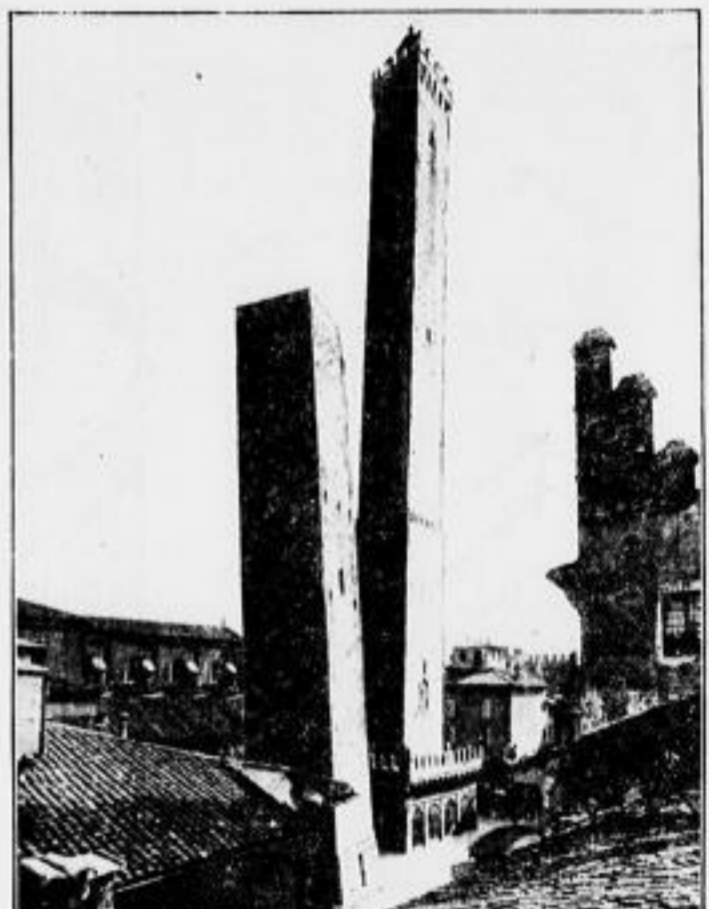
Das Andenken an die Toten des Weltkrieges und an die Toten der nationalsozialistischen Bewegung ist der neuen deutschen Jugend ein heiliges Verbandsband, das sie mit Ehrfurcht pflegen...“

„Bologna, die Fette“

Die Stadt der Feinschmecker - Heimat der Mortadella-Wurst

„Bologna la Grassa - Bologna, die Fette“, wird die Hauptstadt der Emilia im Volksmund genannt. „Die Fette“ - kein schöner Beinamen, wenn man vergleichsweise an die schmucklosen Weinorte denkt...“

Bologna ist die Feinschmeckerstadt Italiens. Ihr Ruhm ist in dieser Beziehung unangefochten. Nirgendwo in ganz Italien gibt es eine solche Anzahl von Feinschmeckerrestaurants...“



Der schiefe Turm von Bologna

würde aber Bologna Unrecht tun, wenn man seine Eigenart auf das Gebiet der Gastronomie beschränkte. Denn einen wohlhabenden, wuppigen Eindruck macht die Stadt ganz allgemein...“

Dr. Heinz Hollack

Geschichten um Graf Zeppelin

Graf Ferdinand Zeppelin hat sich wie ein echter deutscher Junge seiner Zeit die Hörner in Amerika abgestochen, und zwar in Mexiko. Als 18-jähriger Leutnant fuhr er über den „großen Teich“, ließ sich vom Präsidenten Lincoln empfangen und trug seine Bitte vor...“

Weniger bekannt dürfte sein, daß Graf Zeppelin neben seiner berühmten „Zerliefen-Patrouille“ im Jahre 1870 schon vier Jahre früher, im Jahr 1866, ein ziemlich tolles Reiterstück im preussisch-sächsischen Krieg zu bestehen hatte...“

Als Zeppelin mit seinem „Z“ bei Osterdingen gescheitert war und vor dem größten Trümmerteil seines Lebens stand, trat plötzlich eine Gruppe von Menschen auf den Grafen zu, tröstete ihn und sog die Besten, um den Grundstock zu einer Volkssammlung zu legen...“

Altersrekord eines Storchs

In der Nähe von Sopron in Ungarn fand ein Bauer auf seinem Felde einen toten Storch, der einen Fußring trug. Aus der Datierung des Fußringes ging hervor, daß der Storch vor 80 1/2 Jahren angelegt worden ist...“



Die österreichische Kaiserfamilie

Stehend von links: Kaiser Franz Joseph, sein Bruder Max, später Kaiser von Mexiko, Charlotte von Mexiko, Erzherzog Ludwig Viktor, Erzherzog Karl Ludwig; sitzend von links: Kaiserin Elisabeth mit dem Kronprinzen Rudolf (auf dem Schoß) und der älteren Tochter Sophie, Erzherzogin Sophie und Erzherzog Franz Karl, die Eltern des Kaisers.

ergreift, die durch feinerliche Versprechungen und Verpflichtungen belastet ist. Eure Majestät hatten an Wien, aber die erste Stunde des Staates ändert es nicht, das nun verlässlicher Weisheit wollen die Wahrheit unterdrückt wird...“

„Also meinetwegen...“

Der Kaiser hört sie nicht ohne ein leises Gefächeln des Reides. Wie strahlte sie da nicht, denkt er, und wie gut sie spricht...“

Der Kaiser ist mit gutmütigen Räuseln, dann frönt er Windischgrätz: „Und Sie, lieber Fürst? Was wird die Antwort sein?“

Zehn alle Möglichkeiten besprochen, und gemäß ist er nicht unvorbereitet. Aber wie jetzt die Erhebung so unvorbereitet an ihn herantritt, wird er doch belangen, sein Gesicht glüht vor Verwirrung...“

Ein vergnügter Privatmann

Ferdinand ist nicht ohne Mühsal - sein gutes Wiener Herz ist immer leicht gerührt - der Szene gefolgt, und mit beifälligen Blick folgt er dem Jüngling, als der jetzt wieder das Zimmer verläßt...“

Wie alt ist der Zylinderhut?

Der Entdecker des Zylinderhutes war der Engländer Peter Hahn, der, seines Reichens Vortzenwirt, zum erstenmal am 18. Januar 1767 bei seinen Mitbürgern Kergerns damit erregte, daß er in den Straßen Londons mit diesem „Mouvement auf dem Kopf“ erschien...“

Advertisement for Pörschel clothing, featuring 'Frühjahrs-Neuheiten' and 'Herren-Damen-Stoffe'.

# Schönheit der Arbeit im schönen Heim

## Der Neubau der Zeiss Ikon A. G. Dresden-Striesen

Während die Zeiss-Ikon-Werke sich anbahnen, ihre 75jährige Bestehen zu feiern, konnten sie vor kurzer Zeit einen neuen Fabrikweiterungsbau in Betrieb nehmen, der ein schätzbares Zeichen für den Aufschwung des großen Werkes ist. Mit weiteren Bauplänen steht das Werk in das kommende Vierteljahrhundert hinein.

Das Aufsteigen der Zeiss-Ikon-Werke bedeutet aber zugleich einen Ehrentag der gesamten deutschen Photoindustrie und ebenso des ganzen Dresdner Wirtschaftslebens, dem die Photoindustrie und damit die Zeiss-Ikon-Werke einen seiner markantesten Blitze verleihen. Die Industrie Dresdens ist in überwiegendem Maße Fein-, Fertig- und Luxusindustrie. In Dresden fehlen die großen Hüttenwerke und die Hiesenerbetriebe der Montanindustrie, die den Industrievieren Ober-Sachsen, des Rheinlandes und der Ruhr ihr Antlitz verleihen.

Nimmer mehr sind hochgebaute Fabriken mit großen, hellen Sälen zum Typus des Dresdner Industriebaus geworden, die ihren Charakter als Säulen des

Gewerbestandes nicht verleugnen und wohl das Bild mancher Stadtstelle bestimmen, ohne doch ihr Gesamtbild störend zu beeinflussen.

Das gilt für die Werkstätten an dieser typisch Dresdner Industrieanlage, sei es die Herstellung von Schokoladen und andre Süßwaren, von kosmetischen Mitteln oder Haarseifen. Es gilt ebenso für das Gebiet der feinmechanischen Herstellung von Schreibmaschinen und andern leichteren Spezialmaschinen und gilt besonders für die Photoindustrie.

Dresden besaß durch schon bestehende mechanische Werkstätten ähnlicher Art einen guten Stamm von feinmechanischen Arbeitern für die junge Photoindustrie. Als die Erfindung der Trockenplatte im Jahre 1871 das Photographieren bequemere und billigere machte, fand es schnell als Vordruckerphotographie Eingang in weitesten Kreisen. Damit aber war der Boden für die Entwicklung einer bedeutenden Kameraindustrie in Dresden gegeben.

Eine ganze Reihe von Kamerafabrikanten ging ihre eigenen Wege, die Entwicklungsfahrten in ein

unbekanntes Land glichen. Jede dieser Fabriken erwarb sich ihre Sonderverdienste um die Entwicklung brauchbarer Kameras. Mehrere davon sind in die Zeiss Ikon A.G. aufgegangen und damit auch ihre Sondererfahrungen.

Das Stammhaus der Zeiss Ikon A.G. reicht bis in das Jahr 1862 zurück, wo der Tischlermeister Richard Hättig in Berlin den Bau von Kameras begann, der schnell Ruf und Bedeutung erlangte. Gegen die Jahrhundertwende bezog Hättig, nachdem er nach Dresden übergesiedelt war, ein neues Fabrikgebäude, das auf dem Gelände der Ikonwerke noch heute erhalten ist. Im Jahre 1901 waren schon 500 Arbeiter, besonders mit der Herstellung von Kletterkameras beschäftigt. Rhythmisch wie die Hättig'sche Fabrik entwickelten sich dann auch die Unternehmungen von Heinrich Ernemann sowie Emil Wünsche in Dresden.

Dr. M. Krügerer in Frankfurt a. M. wurde gleichzeitig zum Vater der Handkamerasfabrikation in Deutschland. Keltene Amateure erinnern sich noch,

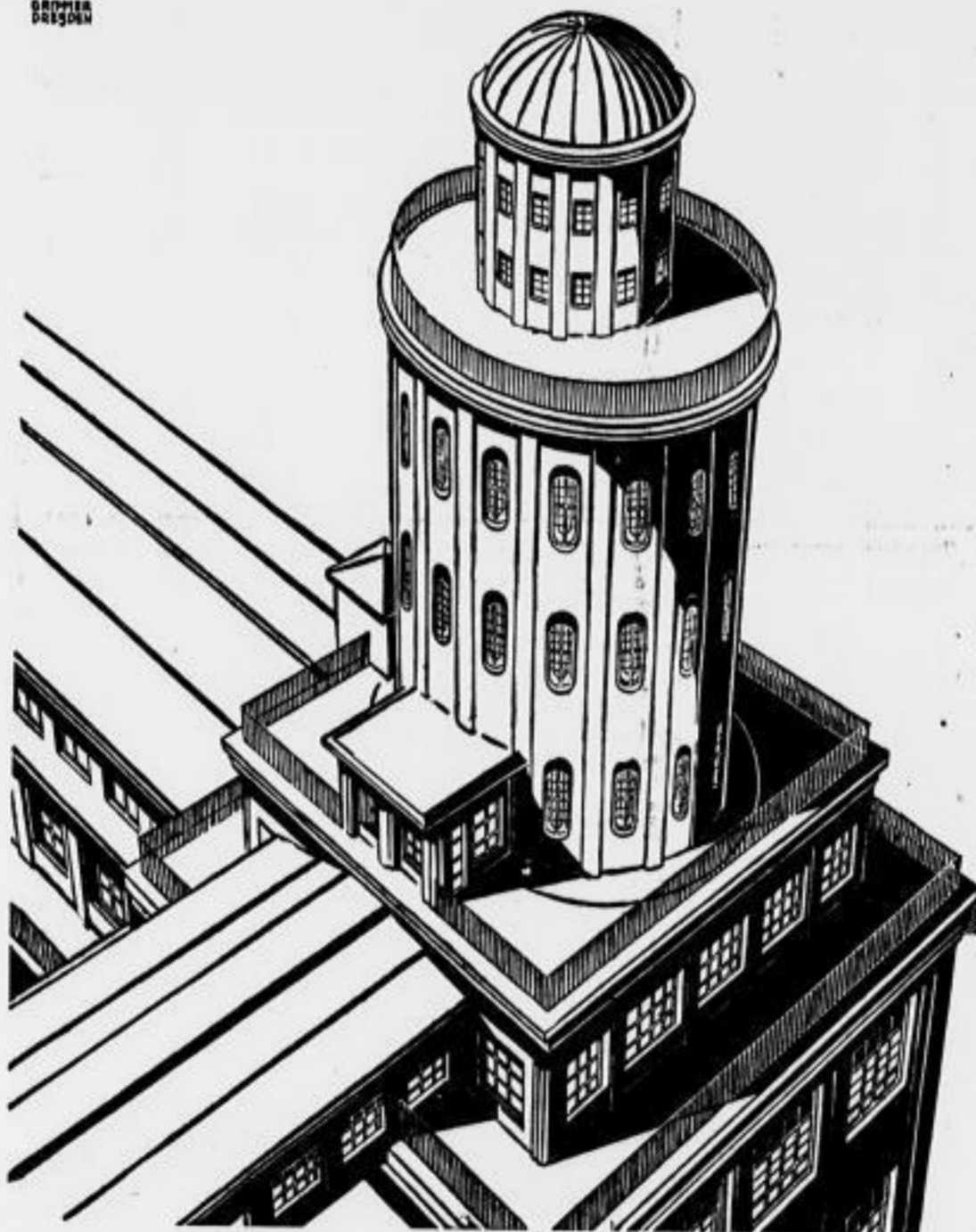
wie diese ersten Handkameras mit einzigem Objektiv aufgenommen wurden, dann aber sehr bald viele Liebhaber fanden. Die Firma Goerz, Berlin, erzielte im Jahre 1900 einen großen Erfolg mit einer „Geheimpkamera“ und mit dem Goerz-Anschluß-Apparat, durch den die viel beachteten Aufnahmen von Bewegungsfolgen möglich wurden.

Besondere Beiträge zur Entwicklung der Handkameras lieferten auch zwei sächsische Firmen, das Kettler-Kameras-Werk und das Contessa-Industrie-Werk.

Für die Ausbesserung aller dieser Kameras aber mit guten Objekten schufen die Jenauer Glaswerke von Schott und Genossen die wichtigste Voraussetzung mit einem in der ganzen Welt unvergleichlichen Spezialglas.

In einem großen Zusammenschluß führender deutscher Kamerawerke kam es, veranlaßt durch die immer zunehmende Ueberproduktion, im Jahre 1909, der für Dresdens Stellung in der photographischen Industrie richtunggebend wurde. Zu der Zeiss Ikon A.G. schlossen sich

BREMEN  
DRESDEN



Die Keimzelle der Zeiss Ikon A.G., die Camerawerkstatt von R. Hättig, beschäftigte im Gründungsjahr 1862 nur 4 Arbeiter. Heute — nach 75 Jahren — setzt sich die Gefolgschaft der 7 großen Zeiss Ikon Werke in Dresden, Berlin und Stuttgart aus rund 7000 Personen zusammen.

**Zeiss Ikon Cameras**  
**Zeiss Objektive**  
**Zeiss Ikon Film**

kennt und gebraucht die ganze Welt.

# XYLOLITH

Fußboden - Platten - Stufen - Beläge - Kanal - Abdeckplatten  
für Bauten der Industrie und Wehrmacht

DEUTSCHE XYLOLITH-PLATTEN-FABRIK OTTO SENING u. Co. G.M.B.H., FREITAL-DRESDEN

denals kolumnen die Fabriken Müllig und Wänke in Dresden, Dr. Krüger in Frankfurt und Zschalows in Gena. Doch umfangreicher aber war der weitere Zusammenfluss des Jahres 1936: unter Führung der Firma Carl Zeiss, Jena, entstand die Zeiss-Ikon AG, und zwar aus den Firmen Ico, Dresden, Ernemann, Dresden, Goetz, Berlin, und Gontscho-Kellner-Werke, Stuttgart. So wurde Dresden noch mehr als vorher zum Hauptort der deutschen Kameraindustrie.

Zu einem Wahrzeichen dieser langen Geschichte des Dresdner Kamerabaues ist ja schon seit Jahren der ragende Turm der Ernemannwerke an der Schönbauer Straße geworden. Als ein neues Wahrzeichen tritt ihm nun der Erweiterungsbau auf dem alten Ico-Grundstück an der Glasbläser Straße zur Seite. Auch in diesem, wie in allen Industriebauten, findet ja die Entwicklung der Industrie einen ständigen Ausdruck. Wie die Entwicklung der Kamera von ihren Anfängen bis zu ihrer heutigen Gestalt ein langsamer und mühsamer Weg war, so langsam und bedeutungsvoll ist auch der Weg von der kleinen Tischlerwerkstatt Müllig bis zu dem neuen Bau in der Glasbläser Straße.

Auch der Fabrikbau ist endlich zu einer wichtigen Aufgabe des neuzeitlich schaffenden Architekten geworden. Wenn die Arbeit der Kunst des Menschen ist, kann darf und soll man für diese Arbeit auch Arbeitsplätze erkunden, deren zweckmäßige Schönheit sich gleichberechtigt an die Seite der Kirchen, der Rathäuser oder Schönerer stellt. Immer mehr wird jede neue Industriefabrik, jeder Werkraum für den ent-

worfenen Lösung des neuen Baugesankens „Schönheit der Arbeit“ und des Arbeitsplatzes nähern. Die Kunst im neuen Fabrikbau der Zeiss Ikon hat Tageslicht von allen Seiten durch die zu großen Fenstern aufgestellten Wände. Die hohen und zweckmäßig sind die Raumverhältnisse der weitgespannten, von kräftigen Säulen getragenen Räume und Säle! Die vollkommene Auswertung des Eisensbetons ermöglicht es, das oberste Geschoss in seiner ganzen Fläche als freigelegte Rahmenbinderdecke auszuführen. Die Betondecken wurden zur Schalldämpfung mit Korkplatten belegt, durch den elektrischen Einstrahltrieb, dessen Zuleitungen im Fußboden verlegt sind, wird die Wirkung der heißen und freundlichen Wände und Decken nicht beeinträchtigt.

Die neuen Räume werden vor allem nur der Herstellung von Einzelteilen für das Gesamtwerk dienen. Sie erhalten weiter einen großen Raumklang und neue Versuchslaboratorien. Die formschönste, schön ausführende Schaufellei an der Glasbläser Straße bringt den inneren Zweck und das Wesen des Neubaus zu wirkungsvollem Ausdruck. Die Architekten Professor Dr. Goetz und Dr.-Ing. Rütische schufen in diesem Bau ein schönes Zeugnis von dem Geist und Gestaltungswillen, der unsere Zeit erfüllt. Eine große Zahl Dresdner und auswärtiger Firmen leisteten ihr Bestes und halfen zur Verwirklichung des Baugesankens, und viele Volksgenossen fanden lohnende Arbeit.

Der den Neubau krönende Turm gewährt einen eindrucksvollen Überblick über das bestehende Werk. Stg.

Am Neubau der ZEISS IKON waren beteiligt:

Elektrische Anlagen aller Art
Röbler & Wentzel
Inhaber Max Röbler
DRESDEN A 24
Bismarckplatz 11, Ruf 40523/47723

Gustav Kunze
Inhaber: Johannes Kunze, Schmiedemeister.
Seit 48 Jahren Bauschmelde
Spezialität: Geländerbau
Dresden N 16, Gabelbergerstraße 10, Ruf 63 685

Licht-, Kraft- und Schwachstromanlagen
C. Nestler & Co.
(Alarm-Nestler)
Kreuzstraße 4 Fernspr. 20314 Neues Rathaus

Paul Kaczmarek
Dresden A, Kaufbachstraße 17
Fernsprecher 19530
Spezialität: Schweißerei für sämtl. Metalle
Sonderabtl.: Autoteile, Metallspritzverfahren
Prakt. Leiter von Schweißkurse

Malereien
Oskar Güber
Ausführung sämtl. Malerarbeiten
Willy Feldmann
Dresden A 21
Dornblüthstraße 30 / Fernspr. 38248

Bitte beziehen Sie sich bei Ihren Anfragen stets auf die
Dresdner Neuesten Nachrichten

Elektro-Licht-Bau
DACHSELT
Inhaber M. Dachsel
Dr. R. Bürgerwiese 2, Ruf 16750

F S
Fritz Sturzebecher
Tischlermeister
Bau- u. Möbel-Tischlerei mit Kraftbetrieb
Dresden A 5, Peterstraße 38
Fernruf 11415

Ernst Körner
Klempnermstr.
Dresden A 19
Augsburgerstraße 46
Fernsprecher 31496

Verkäufe
Verschiedenes
Fischerei-Masch.
Beltonschnellmischer
Werkzeuge
Jeder Art
in bekannter Präzision
Liefern ab Lager
Rich. Heinrich & Co.

Was bietet
Möbel-machts
Schlafzimmer
Schreibtisch
Küche
Speisezimmer
Schreibtisch
Couchen
Kaufbachstr. 31 u. 28
Ecke Pillnitzer Straße

Achtung!
Krautzbürsten - eiserner Beisen
Drahtbürsten - techn. Bürsten
Adler-Drahtbürsten-Fab.
Patarstr. 45
Ruf 27 705
Kinderwagen
Wochenwagen
Kraft-Berlärter
12 Watt
Krankenträger
Krankenträger
Krankenträger

Küche
Speisezimmer
Schlafzimmer
Schreibtisch
Couchen
Kaufbachstr. 31 u. 28
Ecke Pillnitzer Straße

Gouches
Speisezimmer
Schlafzimmer
Schreibtisch
Couchen
Kaufbachstr. 31 u. 28
Ecke Pillnitzer Straße

Gott grüß die Kunst!
Leistungsfähige Dresdner Buchdruckereien, Buchbindereien
Papierhandlungen
Dresdner Druckerei
Albert Gille
Dresden A 6, Kautzstraße 3
Telefon 55 274

Wandziegel
Möbel-Zenssch
Dresden B Hauptstr. 6-10
Fernsprecher 1. Buchhändler

Kind's Möbel
Küchen, Schlafzimmer
Möbel-Zenssch
Dresden B Hauptstr. 6-10
Fernsprecher 1. Buchhändler

Schreibmaschinen
Küchen, Schlafzimmer
Möbel-Zenssch
Dresden B Hauptstr. 6-10
Fernsprecher 1. Buchhändler

Rüchle
Schlafzimmer
Schreibtisch
Couchen
Kaufbachstr. 31 u. 28
Ecke Pillnitzer Straße

Zoicher
Buchdruckerei
Jahn & Siegel
Walgäßchen 3 - Ruf 53 153

Einschlagpapiere
in reicher Auswahl
in Formaten u. Rollen
liefern preiswert sofort vom Lager
Streich & Co., K.-G.
Ferdinandstraße 13
Ruf: 10613, 10213

Erstklassige Herren- u. Damen-Stoffe
Möbel-Zenssch
Dresden B Hauptstr. 6-10
Fernsprecher 1. Buchhändler

Runde Tische
Schreibtische
Möbel-Zenssch
Dresden B Hauptstr. 6-10
Fernsprecher 1. Buchhändler

1 1/2 Bett
Schlafzimmer
Schreibtisch
Couchen
Kaufbachstr. 31 u. 28
Ecke Pillnitzer Straße

1 1/2 Bett
Schlafzimmer
Schreibtisch
Couchen
Kaufbachstr. 31 u. 28
Ecke Pillnitzer Straße

1 1/2 Bett
Schlafzimmer
Schreibtisch
Couchen
Kaufbachstr. 31 u. 28
Ecke Pillnitzer Straße

1 1/2 Bett
Schlafzimmer
Schreibtisch
Couchen
Kaufbachstr. 31 u. 28
Ecke Pillnitzer Straße





