Verlagspostanstalt: Dresden

Illustriertes Tageblatt

SÄCHSISCHE HEIMATZEITUNG DES STOLLE-VERLAGS

Bezugspreis
Erscheint tägl. mit Ausnahme der Sonn- u. Feiertage. Der Bezugspreis beträgt monatl. M. 2.–, einschl. 25 bis 35 Pfg. Trägerl. je nach Bezirk; durch die Post bezog. mon. M. 2.— ohne Zustellgeb., einschl. 30 Pfg. Postgeb. Preis der Einzelnummer 10, Sonnabd.-Sonnt.-Nr. 15 Pfg. Für unverlangt eingesandte Beiträge und Bilder wird keine Gewähr übernommen. — Für Fälle höherer Gewalt, Betriebsstörung usw. besteht kein Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder Rückerstattung des Lesegeldes. — Verlag: Clemens Landgraf Nachfolger, W. Stolle (Stolle-Verlag), Freital, Gutenbergstraße 2-6, Fernspr.-Sammelnummer 67 28 85. – Niederlassung Dresden, Marienstr. 26, Fernsprecher Nr. 28790
Drahtanschrift: Stolle-Verlag

Ausgabe E mit:

Elbtal-Abendpost
Sächsische Dorfzeitung und Elbgaupresse
Sächsischer Kurier

Dresden-A., Marienstraße 26, Fernspr. 28790 / Dresden-Blasewitz, Tolkewitzer Str. 4 Fernspr. 31307

Anzeigenpreis
Die sechsmal gespaltene Millimeterzeile (46 mm br.) oder deren Raum kostet 16 Pfg., einschließlich „Dresdner Neue Presse" (wöchentlich einmalig) 20 Pfg.; die viermal gespaltene Millimeterzeile im Textteil (72 mm breit) oder deren Raum 30 Pfg., einschließlich „Dresdner Neue Presse" (wöchentlich einmalig) 40 Pfg. — Für Erscheinen der Anzeigen an bestimmten Tagen und Plätzen, ebenso für Anzeigen, welche durch Fernsprecher aufgenommen werden, wird keine Gewähr übernommen. Nachlaßanspruch erlischt bei Konkurs oder Zwangsvergleich des Auftraggebers. — Erfüllungsort für Lieferung und Zahlung ist Dresden.
Verlagsort: Freital

Nr. 42 — Mittwoch, den 19. Februar — 1936

Der Autokauf stellt die kleinere Belastung dar

der entscheidende – und kaufhemmende – Faktor liegt in den Kosten für Betrieb und Unterhaltung des Wagens

Einer alten Gepflogenheiten folgend, veranstaltete der Reichsverband der Automobil-Industrie während der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1936 am Dienstagabend im Zoo einen Abendempfang für seine Mitglieder, an dem zahlreiche Vertreter der Behörden, der Gliederungen der Partei, der Wehrmacht, der Polizei, der Reichsbahn, der Reichspost sowie der Wirtschaft und des Handels teilnahmen.

Der Leiter der Wirtschaftsgruppe Fahrzeug-Industrie, Hagemeier, hob in seiner Eröffnungsansprache die Notwendigkeit engster Zusammenarbeit zwischen der Automobil-Industrie und allen Gliederungen der deutschen Volksgemeinschaft hervor, besonders den verschiedenen Industriezweigen, der Reichsbahn und der Reichspost und des NSKK. Nach einem Hinweis auf die Aufwärtsentwicklung der Kraftfahrindustrie während des vergangenen Jahres bezeichnete Hagemeier als

Ziel der Automobil-Industrie, die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten eines Kraftwagens dem Einkommen breitester Volksschichten anzugleichen.

Er gab dabei das Versprechen ab, die Aufgabe, die der Führer und Reichskanzler in der Eröffnungsansprache der Automobil-Industrie gestellt habe, ihrer Lösung nach besten Kräften näherzubringen. Dieses Ziel sei nur in engster Gemeinschaftsarbeit mit der Rohstoff- und Zubehörindustrie, den Erzeugern von Treibstoffen und den Trägern der Versicherung zu verwirklichen.

*

Dann nahm Reichsminister v. Eltz-Rübenach das Wort.

Der Minister erinnerte an seine Rede bei dem Begrüßungsabend vor zwei Jahren. Er habe damals gesagt, daß er im wesentlichen nur zwei Möglichkeiten hätte, die Motorisierung finanziell zu fördern, daß aber die weitaus größeren Möglichkeiten der Förderung auf dem Gebiet der Gesetzgebung und Verwaltung lägen.

Die beiden finanziell förderbaren Zweige seien der Sport und die wissenschaftliche Forschung.

Was das Reich der Entwicklung der Rennwagen und Rennmotorräder habe angedeihen lassen können, das reiche nicht entfernt an die Aufwendungen heran, welche die beteiligte Industrie selbst gemacht habe. Immerhin dürfte man mit dem Erfolg recht zufrieden sein.

Was die Forschung anbetreffe, so liege es in der Natur dieser Arbeit, daß man ihre Früchte nicht mit derselben Pünktlichkeit ernten könne wie Aepfel und Birnen. Es müsse unausgesetzt auf vielen Gebieten und an vielen Stellen geforscht werden, damit hier und da einmal eine wirkliche Erkenntnis aufleuchte, die uns einen kräftigen Schritt vorwärtsträge.

Im vergangenen Jahre habe Dr. Schacht die Förderung des Exports als eine vordringliche Aufgabe der auf dem inneren Markt so ungeheuer erstarkten Automobil-Industrie ans Herz gelegt. Er glaube, daß auf diesem Gebiet trotz der verworrenen und uns Deutschen nicht günstigen Währungsverhältnisse der Welt Namhaftes geleistet worden sei.

Der Minister wies dann weiter auf die Worte des Führers am Sonnabend hin, es sollen noch Millionen deutscher Volksgenossen Kraftfahrzeughalter werden und sagte u. a.: Sie selbst wünschen, daß dieses Ziel erreicht wird und Sie selbst werden die notwendigen Anstrengungen machen, um mit den Preisen ihrer Erzeugnisse so billig zu werden, daß Ihnen eine neue große Käuferschicht zur Verfügung steht, die sich Kraftwagen halten kann, ohne etwa auf Familie verzichten zu müssen. Aber,

der entscheidende Faktor liegt mehr noch als im Wagenpreis in den Kosten für Betrieb und Unterhaltung.

Die Beaufsichtigung und wenn irgend möglich, die Verminderung dieser Kosten, betrachte ich als meine Aufgabe. Ich werde alles tun, was in meinen Kräften steht, um das Anwachsen dieser Kosten zu verhüten und wenn irgend möglich, eine Senkung herbeizuführen. Dazu wird es notwendig sein, daß ich mit der Industrie, mit den Reisenleuten, mit der Mineralölproduktion, mit dem Verkehr, mit dem Handel, mit den Garagenbesitzern und nicht zu vergessen mit den Versicherungsgesellschaften in Verbindung trete.

Zum Schluß dankte der Minister allen, die an dem Motorisierungserfolge der letzten drei Jahre mitgearbeitet hätten, insbesondere Dr. Schacht für die Sicherung des deutschen Treibstoffbedarfs, Generalinspektor Dr. Todt für seine großen Leistungen im Straßenbau und Korpsführer Hühnlein für den ungeheuren Schwung, welchen er in den Sport und die motorbegeisterte Jugend gebracht habe.

Bedauerliche Benachteiligung der Deutschen

bei der polnischen Agrarreform

Im amtlichen polnischen Gesetzblatt ist soeben die im Verlauf der Durchführung der polnischen Agrarreform für das Jahr 1936 veröffentlichte Namensliste der enteigneten Personen erschienen. Wieder ist in Posen und Pommerellen mehr deutscher Besitz als polnischer enteignet worden. Deutsche Siedler werden für die Parzellierungsaktion allgemein nicht zugelassen, so daß die Agrarreform nur den polnischen Kleinbesitz stärkt.

Die „Deutsche Rundschau in Polen" berechnet den Gesamtverlust, den der deutsche Boden erlitten hat mit 68 443 Hektar gegenüber nur 32 636 Hektar bei der polnischen Mehrheit.

Der Unterschied wird noch größer, fährt das Blatt fort, wenn man bedenkt, daß auf deutscher Seite zu den Enteignungen durch die Agrarreform noch die Massenenteignungen durch Liquidation, Annullation und andere Formen der Entfernung unerwünschter Eigentümer gekommen sind.

Gemeinschaftsarbeit auch im Rechtsleben

Reichsjuristenführer Reichsminister Dr. Frank empfing am Dienstag in den Räumen der Akademie für deutsches Recht in Berlin die zurzeit mehrere Tage in Berlin weilenden 80 Mitglieder des Verbandes der Jungjuristen Polens. In einer Ansprache grüßte er die polnischen Gäste als Juristen Polens im Namen des deutschen Rechtswahrertums und des deutschen Rechtslebens in dem geschichtlichen Bewußtsein, daß auch im Recht die Gemeinschaftsarbeit die einzig denkbare Form der Entwicklung darstelle. Die junge Generation des Rechtsdienstes wolle sich die Hand reichen in der Aufnahmefreudigkeit und Fähigkeit, große europäische Ideen überall da zu verwirklichen, wo die Belange des eigenen Volkes es erfordern.

Der Minister sprach die Hoffnung aus, daß aus dem Gleichklang der geschichtlichen Erlebnisse, des polnischen Kampfes um die Freiheit des polnischen Volkes, und des deutschen Ringens um die friedliche Durchsetzung des Lebensrechtes unseres Volkes, eine immer stärker werdende gleichklingende Grundmelodie des Rechtsgedankens entstehen möge. Was Marschall Pilsudski und Adolf Hitler durch ihre weltgeschichtliche Leistung des Aufbaues einer Gemeinschaftshaltung unserer Völker im Lebensraum Europa begründet haben, wollen wir als Juristen auf unserem Gebiet gleichfalls verwirklichen.

Die Antwort auf das Warum? steht noch aus

Am Montagvormittag wurde der deutsche Pressevertreter Richard in seiner Pariser Wohnung von der französischen Polizei verhaftet. Nach dreistündiger Haft wurde er durch Vermittlung der amtlichen deutschen Vertretung wieder freigelassen und aufgefordert, Frankreich alsbald zu verlassen.

Der Vorsitzende des Verbandes der deutschen Pressevertreter in Paris hat in einem Schreiben an den Präsidenten des Syndikats der Auslandspresse in Paris zum Ausdruck gebracht, daß die Frage des Grundes der Ausweisung noch keineswegs geklärt sei und daß man sich mit Nachdruck dieser Frage annehmen möge.

So soll der neue Pariser Flughafen Le Bourget aussehen

Aus einem Wettbewerb zur Umgestaltung des Pariser Flughafens Le Bourget ist dieses Modell angenommen worden. — Unser Bild zeigt eine Uebersicht der neuen Flughafengestaltung, die zur Ausstellung im Jahre 1937 fertiggestellt sein soll.