

Weiterer Vormarsch der Motorisierung.

Die Eröffnung der Internationalen Automobil-Ausstellung durch Adolf Hitler — Der Führer stellt die nächsten Aufgaben: Eigene Rohstoff-Grundlage und Erzeugung des Volkswagens.

Berlin, 20. Februar. Der Führer, der weitsehende Schöpfer und großzügige Förderer der deutschen Motorisierung, eröffnete am Sonnabend im Rahmen eines feierlichen Staatsaktes auf dem Berliner Messegelände die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1937. In einer grundlegenden Rede stellte er der deutschen Kraftverkehrswirtschaft, die bei der Erfüllung des ersten Vierjahresplanes bereits zusammen mit der deutschen Gesamtwirtschaft einen ungeahnten Aufschwung nahm, die großen Zukunftsaufgaben: Schaffung einer vom Ausland möglichst unabhängigen eigenen Rohstoffgrundlage und Erzeugung des Volkswagens. Dieses für die nahe Zukunft festgelegte Programm, für dessen Durchführung sich der Führer mit seiner ganzen Entschlossenheit verbürgte, wird den weiteren Vormarsch der deutschen Motorisierung in noch vergrößerter Ausdehnung garantieren und den schaffenden deutschen Menschen in die Lage versetzen, nicht nur als Erzeuger, sondern auch als Verbraucher an der vermehrten Produktion Anteil zu nehmen.

Der Führer

hielt folgende Ansprache:

Männer und Frauen!

Einzigartig ist der Aufstieg, den Deutschland seit dem Tag der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus erlebt. In besonders eindringlicher Weise können wir dies aber an dem Wachstum unserer allgemeinen Motorisierung feststellen. Es gibt keinen Zweifel, daß es auch heute noch nicht möglich ist, den endgültigen Umfang der Motorisierung genau erkennen zu können. Nur so viel ist sicher, die Erzeugung der animalischen Kraft 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 Grund 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 an der Richtigkeit der damaligen Auffassung und des seither eingeschlagenen Weges zweifeln.

Bisheriger Aufstieg nur eine Etappe.

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 „Fachzeitschriften“ geschrieben, daß der damals erreichte Absatz wohl nur eine einmalige Erscheinung sein würde und nun wieder ein zwangsläufiger Rücklauf kommen müßte! 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. Denn: Das Verkehrsbedürfnis eines so hoch entwickelten Volkes wie des deutschen ist nicht geringer, sondern genau so groß wie das Verkehrsbedürfnis ähnlicher anderer Nationen. Vor unserer Machtübernahme kam ein Kraftwagen auf 100 Einwohner. Heute kommt ein Kraftwagen auf etwas über 50. Wenn wir aber bedenken, daß z. B. in Nordamerika im Durchschnitt schon auf fünf Einwohner ein Auto kommt, dann muß uns aus dieser Gegenüberstellung erst recht die Größe der noch vor uns liegenden Aufgabe 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 unseren Bedürfnissen in verkehrstechnischer Hinsicht entspricht, wie er ungefähr in seiner Preisgestaltung angemessen sein muß der wirtschaftlichen Lage der in Deutschland dafür in Frage kommenden Millionennische der Käufer.

Ueber die Wege und Maßnahmen, dank denen es uns bisher gelungen ist, die außerordentliche Steigerung unserer Motoren-, Motorrad- 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.

Wirtschaft jene Typenbegrenzung vorzunehmen, die die Rentabilität der Werke ermöglicht, ohne sie zu zwingen, sich gegenständig die einzelnen Typen abzugeben, die von einer Fabrik mit Erfolg produziert, von allen übernommen, aber in kurzer Zeit zu einem allgemeinen Mißerfolg führen werden.

Voraussetzungen für den Volkswagen schaffen.

Ich möchte hier einfügen, daß es ein kapitaler Irrtum ist, zu glauben, daß die Produktion des billigen Volkswagens den Abnehmerkreis teurerer Wagen irgendwie beschränken könnte. Dies ist wie gesagt ein Unsinn. Die Menschen verzichten nicht auf den Kauf teurerer und damit besserer Wagen, weil sie aus Grundbesitz billige haben wollen, sondern weil sie nicht in der Lage sind, sich die teureren zu kaufen! Und in dem Maß, in dem die Gesamtmenge der Produktion wächst, muß zwangsläufig die Verbilligung eine progressive Steigerung erfahren. Dies entspricht der Lagerung unserer Vermögens- und Einkommensverhältnisse! Es ist aber noch stets so gewesen, daß, sowie erst durch das billigere Produkt die Aufmerksamkeit und das Interesse der Käufer und damit späteren Besitzer in einer bestimmten Richtung geweckt und entwickelt wurde, gerade aus diesen Schichten dann später die Käufer für die besseren Produkte kamen.

Meine Herren! Es kann daher in Deutschland nur einen Volkswagen geben und nicht zehn. Wohl aber wird es zwischen dem kommenden Volkswagen und den 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 Verbilligung den Preis des Volkswagens zu erreichen, sondern durch eine sorgfältige Verbesserung der Fabrikate jener Teil der früheren Volkswagenkäufer auf sich zu lenken, der dank seinem eigenen wirtschaftlichen Käufer der höheren Wagenklassen zu werden vermag.

Höchste Aufgabe: Sicherung der Rohstoffbasis.

Wenn ich aber die Motorisierung von einem so großen allgemeinen Gesichtspunkt aus betrachte und in ihrer Bedeutung werte, dann würde es ein höchst verbrecherisches Leichtsinns sein, eine so gewaltige Industrie auf unsicheren wirtschaftlichen Grundlagen aufzubauen. Es ist daher vielmehr 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 Vorkstoff, sondern es sind dies auch die notwendigen Metalle oder neuen Stoffe wie Kunstharz usw. Ich habe diese Arbeiten in dem Vierjahresplan mit einer Reihe weiterer Aufgaben zusammengefaßt und verbunden. Die Lösung wird erfolgen, weil sie erfolgen muß!

Die Phrase: „Das geht nicht!“

Ich möchte mich nicht mit jenen auseinandersetzen, die zu allen großen Entschlüssen nur den bekannten Einwand „es geht nicht“ bestreiten. Seit 18 Jahren bin ich es gewohnt, diese Bemerkung als sinnvolle einfache Begründung des Kampfes gegen jede neue Idee, jeden neuen Entschluß und jede neue Tat zu vernachlässigen. Ich habe diesen Spruch kennengelernt in der Zeit der Novemberrevolution, da ich den Entschluß faßte, 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 faßte, die Reichsautobahn zu errichten. Alles das ging und geht nicht. Ich habe mich darüber bisher nur leicht zu trösten gewohnt, denn diese Phrase: „Das geht nicht“ ist nichts anderes als der Ausdruck jener allgemein menschlichen Trägheit, die sich gegen jede neue Idee, jede neue Vorstellung und jede neue Tat zur Wehr setzt. Und ich brauche Ihnen eines nicht zu versichern, daß ein Mann, der es fertig gebracht hat, vom unbekanntem Soldaten des Weltkrieges

zum Führer einer Nation emporzusteigen, es auch fertig bringen wird, die kommenden Probleme zu lösen. Niemand an meiner Entschlossenheit zweifeln, einmal vor gefasste Pläne so oder so auch zu verwirklichen!

„Es geht nicht?“ — Es muß gehen!

Wenn ich dies vorausschicke, dann will ich aber doch ganz kurz auf die vermeintlichen sachlichen Gegenargumente eingehen, die vielleicht gegen eine solche Aufgabenstellung sprechen könnten. Es sind im tiefsten Grunde fast ausschließlich kapitalistische Erwägungen. Denn folgendes ist mir zu befreiten:

1. Die Frage der Ver wandlung von Kohle in Benzol ist gelöst.

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

3. Die deutschen Eisenlager sind unbegrenzt. Außerdem: über 1000 Jahre hat Deutschland kein Eisen eingeführt, und trotzdem haben wir unsere Bedürfnisse genügen können. Endlich sind unsere deutschen Kohlenvorkommen desgleichen nach menschlichem Ermessen auf längste Zeit ausreichende.

Die deutsche Arbeitskraft ist in genügendem Ausmaß vorhanden, und sie wird es besonders dann sein, wenn durch das Ausklügeln der nationalen Aufrüstung wieder Hunderttausende von Menschen für andere Zwecke freigegeben 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 Momenten:

1. Es ist die Bequemlichkeit, um nicht zu jagen die Trägheit an sich, die sich zu Protest meldet bei allen unwillkürlichen Neuerungen, die neue Anstrengungen in geistiger, körperlicher und willensmäßiger Hinsicht erfordern, und 2. ist es meist der Einwand der zu hohen Preisbildung der Eigenerzeugung solcher Produkte. Man will einem zunächst stets entgegenhalten, daß jagen wir, der Benzolpreis einer eigenen Fabrikation teurer sei als der Preis des eingeführten, oder daß der Eisenpreis etwas höher sein würde als der des importierten Eisens.

Eigenerzeugung zu teuer?

Meine Herren! Sollte man diesen Meinungen folgen, dann hätten wir überhaupt keine Nationalwirtschaft mehr. Jahrzehnte lang hat vor dem Krieg der Marxismus unermüdet gefordert, daß man z. B. ausländisches Fleisch, das damals ohne Zweifel billiger war, nach Deutschland einführen sollte. Das Ergebnis wäre die Vernichtung des deutschen Bauernstandes gewesen. Ebenso forderte man die Einfuhr ausländischen Getreides. Dies hätte ebenfalls zum Ruin des deutschen Bauern geführt. Und wir haben unsere Schatzkammer bereichert, weil wir glauben, billigeren Wollseide aus Australien bekommen zu können. Nach dieser Auffassung würde überhaupt eine Nationalwirtschaft nicht aufzurichten sein, weil naturgemäß durch Weltverflechtung jeder Zeit bestimmte Preisfestsetzungen vorgenommen werden können, die vorübergehend die Preisgestaltung jeder Nationalproduktion zu unterbinden in der Lage sind. Vor allem: Nach dieser Theorie gäbe es heute keine deutsche Automobilindustrie. Nein, meine Herren, so kann man eine nationale Wirtschaftspolitik nicht führen!

Die große ungleiche Kohlenvorkommen ist, wissen wir, wenigstens annähernd. Es genügt für viele hundert Jahre. Die große Erdölvorkommen in der Welt ist, kann nicht abgeschätzt werden. Es ist ohne weiteres denkbar, daß in gewissen Rohstoffen die Anforderungen in kurzer Zeit so groß sein werden, daß eine Befriedigung auf internationalen Märkten entweder nur noch bedingt überhaupt nicht mehr stattfinden kann. Wege der Wirtschaft, die auf so unsichere Faktoren angewiesen ist, kann sich wenigstens in den allerwichtigsten Belangen den eigenen Lebensraum zu fügen.

Es ist daher mein unabänderlicher Entschluß, die deutsche Kraftverkehrswirtschaft, die eine der größten Wirtschaften unseres Volkes ist, von der Unsicherheit internationalen Importe unabhängig zu machen und eine solide, sichere eigene Basis zu stellen.

Wir werden in einem bis zwei Jahren im Treibstoff- und Gummibedarf vom Ausland unabhängig sein und dabei unzähligen deutschen Volksgenossen eine sichere Lebensgrundlage geben, und ebenso wird die deutsche Erschöpfung mit allen Mitteln vorwärtsgetrieben werden.

Und es darf keinen Zweifel geben: Entweder die sogenannte freie Wirtschaft ist fähig, diese Probleme zu lösen, oder sie ist nicht fähig, als freie Wirtschaft weiterzubestehen. Der nationalsozialistische Staat wird unter keinen Umständen weder vor der Bequemlichkeit oder Beschränktheit, noch vor dem bösen Willen des einzelnen Deutschen kapitulieren. Arbeitnehmer und Arbeitgeber sind beide Kontingenten des deutschen Wirtschaftsprozesses, und keiner ist berechtigt, durch eigene Interessenverehrung den Interessen des Volksganzen Schaden zuzufügen!

Wenn wir diese Grundzüge in den letzten Jahren nicht durchgesetzt hätten, dann würde es heute in Deutschland zu zugehen wie in verschiedenen anderen Ländern. Es ist der nationalsozialistische Staats- und Wirtschaftsführung zu verdanken, 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 stets 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.

Vierjahresplan sichert die Zukunft der Kraftverkehrswirtschaft.

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 selbst der Millionen deutscher Arbeiter. Daß wir dabei nicht verfahren werden, um unsere internationalen Beziehungen auszubauen und den Handel zu vertiefen, ist ganz klar. Ich glaube, daß gerade die Entwicklung des deutschen Kraftwagenexports ein Beispiel dafür ist, wie wenig man

Deutscher Automobil- und Straßenbau vorbildlich in der Welt.

1. Es ist uns in diesen vier Jahren gelungen, zunächst das Verständnis des deutschen Volkes als solches für den Gedanken und die Notwendigkeit der Motorisierung aufzuschließen. Dies ist vielleicht der in der Folgezeit die bedeutendste Gewinn, denn solange in einem Volk die Auffassung besteht, daß das Automobil ein Klassenmittel 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 Aenderung 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 Feuerreiter 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 Gesinnung, sondern auch in seiner Gesamteinstellung kraftwagenfreundlich geworden. Und dies hilft mehr, als alle behördlichen Anordnungen es könnten!

4. Unsere Motorteknik steht jetzt in ihren Leistungen mit in der ersten Reihe der Spitzenleistungen der ganzen Welt. Unsere Konstruktionen gehören zu den vorbildlichsten, die es gibt. Die deutsche Arbeit steht an Genauigkeit hinter keiner anderen Arbeit des Auslandes zurück, sondern darf, wie dies unsere großen Rennerfolge beweisen, wirklich als technische Höchstleistung angesehen werden.

5. Es ist gelungen, für eine bestimmte Käuferschicht in Deutschland heute eine große Zahl von Wagen und Motorrädern herzubringen, 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 bewogen hätte! Denn in ihr sind unsere deutschen Automobile zur Zeit von ausländischen nicht mehr zu schlagen! Es müssen mithin dann andere Gründe für eine solche Haltung maßgebend gewesen sein!

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

7. Unsere sportlichen Leistungen sind die besten der Welt.

Aufgabe der Zukunft: der Volkswagen.

Ich möchte diesen erreichten Erfolgen oder auf alle Fälle in der Ausführung begriffenen und geschickten Taten nun gegenüberstellen die Aufgaben, die noch 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 Zweck eine Ueberprüfung aller jener Bedingungen vorzunehmen, die eine Befastigung oder Verankerung der Produktion und Haltung dieses Kraftwagens mit sich bringen. Es ist zum Beispiel auch ein unumgänglicher Zustand, durch ein gewisser bürokratischer Anordnungen die Errichtung von Unterkellerräumen für das Automobil so zu vereinfachen, daß am Ende die Miete für ein möbliertes Zimmer im Monat billiger sein kann als die einer Autobahn!

Typenbegrenzung für die Werke.

3. Es ist weiter notwendig, die deutsche Automobilindustrie selbst zu einem klaren Verstehen der ihr obliegenden Aufgaben zu bringen, das heißt innerhalb dieser

in diese...
Der...
wirtschaf...
gerade d...
von gr...
Grundla...
die Erg...
denke, d...
der Ent...
nommen...
interne...
auch jen...
ausgero...
kraft in...
ich dank...
Lebens...
Se alle...
durch...
auf den...
jugate...
Wir...
wirtschaf...
sitten in...
haben. I...
zu freit...
erreichen...
man erj...
zu einer...
ich die W...
sozialist...
einem Z...
sein, un...
eine be...
zu den...
In jenen...
ermöglic...
Daß es...
immer...
neue in...
sozialist...
nicht un...
wollen u...
National...
richtigen...
nur als...
bauern...
Wir...
heit und...
Ein beg...
nalen de...
Magen...
läre dan...
Ausstellu...

