

# Pulsnitzer Anzeiger

## Dhorner Anzeiger

Haupt- und Tageszeitung für die Stadt und den Amtsgerichtsbezirk Pulsnitz und die Gemeinde Dhorn

Diese Zeitung erscheint täglich mit Ausnahme der gesetzlichen Sonn- und Feiertage. Der Bezugspreis beträgt bei Abholung wöchentlich 50 Rpf., bei Lieferung frei Haus 55 Rpf. Postbezug monatlich 2,50 RM. Die Behinderung der Lieferung rechtfertigt keinen Anspruch auf Rückzahlung des Bezugspreises. Zeitungsausgabe für Abholer täglich 3-6 Uhr nachmittags. Preise und Nachlässe bei Wiederholungen nach Preisliste Nr. 4 — Für das Erscheinen von Anzeigen in bestimmten Nummern und an



bestimmten Plätzen keine Gewähr. Anzeigen sind an den Erscheinungstagen bis vorm. 10 Uhr aufzugeben. — Verlag: Mohr & Hoffmann. Druck: Karl Hoffmann u. Gebrüder Mohr. Hauptschriftleiter: Walter Mohr, Pulsnitz; Stellv.: Walter Hoffmann, Pulsnitz. Verantwortlich für den Heimattell, Sport u. Anzeigen Walter Hoffmann, Pulsnitz; für Politik, Wälderdienst und den übrigen Teil Walter Mohr, Pulsnitz. — D. N. IV. 2250. Geschäftsstellen: Albertstraße 2 und Adolf-Hitler-Straße 4. Fernruf 518 und 550

Der Pulsnitzer Anzeiger ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft zu Ramenz, des Stadtrates zu Pulsnitz und des Gemeinderates zu Dhorn behördlicherseits bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts Pulsnitz, sowie des Finanzamtes zu Ramenz

Nr. 122

Freitag, den 27. Mai 1938

90. Jahrgang

## Der Staatsakt bei Fallersleben

### Adolf Hitler legt den Grundstein zum Volkswagenwerk

In einem festlichen Akt legte der Führer am Simefahrsstage vor 70 000 Volksgenossen aus allen Teilen des Reiches auf dem Werkplatz bei Fallersleben den Grundstein zum größten Kraftwagenwerk der Erde, dem Volkswagenwerk. In diesem festlichen Akt lag zugleich die Schöpfung einer ganzen Stadt, die hier, ebenso einzigartig wie das Werk, als tatgewordener Ausdruck nationalsozialistischer Baugesinnung erstehen wird. Damit ist eine Planung wahrhaft gigantischen Ausmaßes in die Tat umgesetzt worden, wie sie in der Entwicklungsgeschichte der Menschheit bisher ohne Beispiel ist. Im Rahmen des Staatsaktes gab Reichsamtseiler Dr. Lafferenz, der Geschäftsführer der Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens, dann Einzelheiten über die drei Typen des Volkswagens, die bereits ihre Leistung erprobt haben, bekannt.

Deutschland, dessen Kraftverkehrswirtschaft in den fünf Jahren nationalsozialistischer Staatsführung den zwanzigjährigen Vorsprung anderer Länder aufgeholt und viele von ihnen dabei schon übertrifft, hat nun über die Belebung der Kraftfahrzeugindustrie hinaus den entscheidenden Schritt zur Volksmotorisierung getan. In unmittelbarer Nähe von Fallersleben, einer kleinen Stadt von 2500 Einwohnern, ist nun das größte Kraftwagenwerk der Welt, dessen Trägerin die Deutsche Arbeitsfront ist, in Angriff genommen worden.

### Das modernste Werk der Welt

Das Gelände des Volkswagenwerks, nur wenige Kilometer von Fallersleben entfernt, zieht sich in einer 2 Kilometer langen Front nördlich des Mittellandkanals entlang. Es beginnt im Osten unmittelbar hinter dem Dorf Sandbamp und erstreckt sich fast bis nach Borsfelde, während es im Norden von der Zufahrtsstraße aus Richtung Hamburg zur Reichsautobahn begrenzt wird. Auf diesem gewaltigen Komplex wird nicht nur das größte, sondern auch das modernste Werk der Welt entstehen.

Ein eigener Hafen wird das Werk auf dem Wasserwege mit dem ganzen Reich verbinden. Im Westen werden die eigentlichen Industrieanlagen, die Werk- und Motorenhallen entstehen. Daran schließt sich das Verwaltungsgebäude an und in der Richtung auf das Dorf Sandbamp die Anlagen, die der Betreuung der in diesem Werk schaffenden Volksgenossen dienen, wie das Sportfeld mit den Bootshäusern auf dem Kanal, Sportplätzen mit Schwimmhallen, Sporthallen, einem Freibad, während landeinwärts ein Hotel für die Käufer des Volkswagens, die Wagen-Lagerhallen mit eigenem Versandbahnhof und weiteren Lagern, eine große Einfahrtsbahn und ein werkseigenes Krankenhaus, entstehen. Um dieses Werk herum aber endlich wird die neue Stadt wachsen, in deren Siedlungsgebiet nicht weniger als 28 Gemeinden einbezogen werden. Jenseits des Kanals ist bereits das Vorwerk zum Volkswagenwerk in Angriff genommen. In diesem Werk erhalten die Arbeiter des Volkswagenwerks ihre fachliche Ausbildung, so daß, wenn das Werk fertiggestellt ist, zugleich auch die hochqualifizierten Facharbeiter zur Verfügung stehen. Zugleich wird im Vorwerk die Ausbildung der Lehrlinge vorgenommen. Große Greifkrane künden an, daß alles bereit ist, um das gewaltige Werk in dem Tempo entstehen zu lassen, das für das Bauern im Dritten Reich charakteristisch ist.

### Festtag erster Ordnung

Der Tag der Grundsteinlegung ist für das ganze Land Braunschweig zu einem Festtag erster Ordnung geworden. Von allen Dörfern, aus allen Fenstern flattern die Fahnen des neuen Deutschland. Der Weg von Fallersleben zum Festgelände ist mit Girlanden und Fahnen umfäumt. Am Eingang zu dem Werkgelände ist eine große Triumphpyramide errichtet. Der eigentliche Festplatz ist die Stätte, an der das Verwaltungsgebäude des Volkswagen-

werks errichtet werden wird. Vor der großartigen Stütze des Riesenwaldes ist eine hohe Ehrentribüne aufgebaut, die das Zeichen der Deutschen Arbeitsfront auf frischem Tannengrün trägt. Vor der Mitte der Tribüne liegt der Grundstein und vor diesem wieder sind die drei Typen des Volkswagens aufgestellt.

Vor der großen Tribüne, die die Ehrengäste aus Partei und Staat, Wehrmacht und Wirtschaft füllen, sind die Ehrenformationen der Parteigliederungen angetreten. Ihnen gegenüber haben die bisher bei dem Werk beschäftigten 3000 Arbeiter, die Ehrenzeichenträger aus dem Gau Ost-Hannover und die Landwirte, die Grund und Boden für die Errichtung des Werkes abgetreten haben, einen bevorzugten Platz erhalten. Bei schönstem Frühommerwetter hat sich der Aufmarsch der 50 000 Volksgenossen, die mit Sonderzügen aus allen Teilen des Reiches nach Fallersleben gekommen sind, und der der Bevölkerung des Braunschweiger Landes vollzogen.

Kurz nach 12 Uhr marschieren unter den Klängen des Präsentiermarsches die Fahnen in das Festgelände, von den rund 70 000 Teilnehmern am Staatsakt mit erhabener Rechten begrüßt. Kurz darauf passiert der Sonderzug des Führers mit freudigem Jubel begrüßt das Festgelände. Die Erwartung hat ihren Höhepunkt erreicht.

### Endloser Jubel begrüßt den Führer

Auf dem Bahnhof Fallersleben begrüßten den Führer der Reichsorganisationsleiter Dr. Ley, der Oberpräsident, Stabschef der SA, Luze, der Reichsführer SS Himmler, Reichsminister Kerrl, der Gauleiter des Gau Ost-Hannover Telschow, SS-Obergruppenführer Sepp Dietrich, der Konstrukteur des Volkswagens, Ingenieur Dr. Porsche, und der Geschäftsführer der Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens, Dr. Lafferenz, in dessen Begleitung sich die Reichsleiter Rosenberg, Dr. Dietrich, der langjährige autofachliche Berater des Führers Direktor Berlin befanden.

Wellen der Begeisterung begleiten den Führer durch das gesamte Spaltes auf dem Wege vom Bahnhof bis zum Festplatz. Ganz langsam schreitet der Führer unter dem tosenden Jubel der Zehntausende die Front der angetretenen Ehrenformationen ab. Als der Führer auf der Ehrentribüne sichtbar wird und dort die Ehrengäste, unter ihnen den Reichsleiter Bouhler, den NSDAP-Führer Hühnelin, den Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, General der Artillerie Keitel, Ministerialdirektor Schmeier und zahlreiche Gauleiter aus dem Reich begrüßt, erneuert und verstärkt sich der minutenlange Begrüßungssturm, der den Fanfarenruß der SA, mit dem die Kundgebung eröffnet wird, noch überdönt.

## Der erste Dank gebührt dem Führer

Immer wieder erneuern sich die Huldigungen, und es dauert geraume Zeit, bis der Reichsorganisationsleiter Dr. Ley das Wort ergreifen kann:

Mein Führer! Deutsche Männer und Frauen! Wenn wir Deutschen uns im neuen Deutschland irgendwo und irgendwann versammeln, so begrüßen wir zu Beginn Adolf Hitler, unseren Führer. (Sieg-Heil-Rufe.)

Mein Führer! Was hier begonnen wird, dieses Werk und alles, was daraus werden wird, das ist allein und ursächlich Ihr Werk, mein Führer. Sie haben uns durch Ihre große Idee und Ihren großen Glauben gelehrt, daß der Mensch sich nur durch Arbeit weiterentwickeln kann, daß nicht Morie und Phrasen Sozialismus bedeuten, sondern Taten und daß der Mensch nur das erleben und verbrauchen kann, was er arbeitet worden ist.

Mein Führer! Sie haben uns weiter gelehrt, daß alle großen Werke nur durch die Gemeinschaft gebaut werden können. So ist das alles geworden, was in fünf Jahren Ihrer Macht und Ihrer Führung hinter uns liegt. Dieses Werk des Volkswagens ist eines ihrer Lieblingswerke.

Heute wird nun der Grundstein zu diesem gewaltigen Werk gelegt werden. Alles das ist Ihr Werk, mein Führer, und so danke ich Ihnen zuerst. Und mit diesem Dank, den ich Ihnen bringe, mein Führer, verknüpfe ich den Dank an den Erfinder dieses Volkswagens, Dr. Porsche, und den Dank an alle die Mitarbeiter, die Architekten, die dieses Werk entworfen haben, und die Ingenieure und Organistoren und an all die Arbeiter, die bereits nun schon seit fast einem halben Jahr hieran arbeiten."

### Der Volkswagen bereits produktionsreif

Nach der Ansprache Dr. Leys erstattete Reichsamtseiler Lafferenz den Bericht über die bereits geleisteten Vorarbeiten. Er ging davon aus, daß der Führer im Frühjahr 1937 dem Reichsorganisationsleiter Dr. Ley den Auftrag erteilt habe, die ganze Kraft der Deutschen Arbeitsfront für die Verwirklichung des Volkswagens einzusetzen. Weiter führte er aus:

Zur Durchführung dieser Aufgaben gründete der Reichsorganisationsleiter die Gesellschaft zur Förderung des deutschen Volkswagens und ordnete an, daß dieser Gesellschaft zur Finanzierung der Sofortmaßnahmen ein Betrag von 50 Millionen Mark anzuweisen sei. Ohne Rücksicht auf die ungeheuren Schwierigkeiten haben wir dann sofort die Arbeiten mit dem Ziel angepaßt, Ende 1939 den ersten Wagen rollen zu lassen.

Als erstes haben wir dem Konstrukteur Dr. Porsche die denkbar größten Möglichkeiten gegeben, damit er eine Konstruktion von höchster Qualität vollenden und sie in einem beispiellosen Verfahren erproben konnte.

Um eine vollkommene Gewissheit in der praktischen Gewährung zu erreichen, wurde eine Vorserie von 30 Volkswagen erbaut, die im Laufe des Jahres 1937 in jeder Hinsicht den schwersten Anforderungen unterworfen wurde. Bis zum heutigen Tage haben die Wagen etwa 2 Millionen Kilometer zurückgelegt, darunter einige Wagen über 100 000 Kilometer, die ohne sonderliche Reparaturen vollwertig weiterfahren. Bei allen Fahrten auf schwierigen Strecken des Schwarzwaldes, bei Kraftproben auf der Reichsautobahn, bei der Überwindung schwerster Alpenpässe:

Der Volkswagen hat überall eine überragende Leistungsfähigkeit bewiesen. Fest steht schon jetzt, daß die gegenwärtige Ausführung in jeder Hinsicht produktionsreif ist.

Eine weitere Vorserie von 40 Volkswagen ist im Bau. Als erste Zeugen haben wir heute hier drei Exemplare aufgestellt, und zwar einen offenen, eine Limousine und eine Cabrio-Limousine. Diese drei Modelle des gleichen Typs stellen die endgültige Form dar, in denen künftig produziert werden soll.

### Sensationell niedriger Preis

Der Volkswagen ist mit Vollscharnachsen ausgerüstet und 4,20 Meter lang, 1,55 Meter hoch und breit und fahrbereit 650 Kilogramm schwer. Im übrigen haben 4 bis 5 Personen Platz. Der luftgekühlte Sechsmotor hat eine Stärke von 24 PS, einen Kraftstoffverbrauch von 6 bis 7 Liter und ein Drehmoment von 100 Kilogramm. Der Wagen ist mit 100 Kilometer Dauergeschwindigkeit autobahnfest, mithin alles in allem ein kleines technisches Wunder.

Er ist aber darüber hinaus ein Preiswunder, denn er wird ab Werk nur RM. 990,- kosten. Dieser sensationell niedrige Preis wird es breitesten Schichten unserer Bevölkerung ermöglichen, den Volkswagen zu erwerben.

Um den Kauf darüber hinaus noch zu erleichtern, werden wir zu Beginn der zweiten Jahreshälfte ein neuartige Spar- und Versicherungssystem eröffnen, dessen Einzelheiten noch bekanntgegeben werden. Die Mindestrate wird RM. 5,- wöchentlich betragen. Die Versicherung — und zwar Kasko und Haftpflicht — zirkelt 1,- RM. wöchentlich.

Diese Sicherstellung des Absatzes für die Massenproduktion darf den Wagen nicht verteuern und stellt damit eine der eigenartigsten und schwersten Aufgaben dar, die nur von der Deutschen Arbeitsfront durchgeführt werden kann.

