

# Riesauer Tageblatt

und Anzeiger (Elbeblatt und Anzeiger).

Drahtanschrift:  
Tageblatt Riesa  
Fernruf 1287  
Postfach Nr. 52

Diese Zeitung ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Amtshauptmanns  
an Großenhain befristet bestimmte Blatt und enthält amtliche Bekanntmachungen des Finanzamtes Riesa  
und des Hauptpolizeiamtes Riesa

Postfachkonto:  
Riesa 1580  
Verleger:  
Riesa Nr. 52

Nr. 122

Freitag, 27. Mai 1938, abends

91. Jahrg.

Das Riesaer Tageblatt erscheint jeden Tag abends 7/8 Uhr mit Ausnahme der Sonn- und Festtage. Bezugspreis, bei Vorauszahlung, für einen Monat 2 Mark, ohne Zustellgebühr, durch Postbezug RM. 2,14 einschl. Postgebühr (ohne Zustellgebühr), bei Abholung in der Geschäftsstelle Wochenkarte (6 aufeinanderfolgende Nr.) 55 Pfg., Einzelnummer 15 Pfg. Anzeigen für die Nummer des Ausgabetales sind bis 10 Uhr vormittags aufzugeben; eine Gewähr für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird nicht übernommen. Grundpreis für die gesetzte 46 mm breite mm-Seite oder deren Raum 9 Pfg., die 30 mm breite, 8 gespaltene Abänderung eingetragener Anzeigentexte oder Probeabzüge (schlicht der Verlag die Inanspruchnahme aus Mängeln nicht drucktechnischer Art aus. Preisliste Nr. 4. Bei Konkurs oder Zwangsvergleich wird etwa schon bewilligter Nachlass hinsichtlich der Erfüllung von Zahlungen und Verjährungsfrist in Riesa höhere Gewalt, Betriebsstörungen usw. entbinden den Verlag von allen eingegangenen Verpflichtungen. Geschäftsstelle: Riesa, Goethestraße 58.

## Der Führer legt den Grundstein zum größten Kraftwagenwerk der Welt

70000 erleben den Staatsakt bei Fallersleben

Die Deutsche Arbeitsfront Trägerin des Volkswagenwerkes — Die drei Typen des Volkswagens

Im Fallersleben. In einem feierlichen Akt legte der Führer am Dinstagmorgen vor 70000 Volksgenossen aus allen Teilen des Reiches auf dem Werkplatz bei Fallersleben den Grundstein zum größten Kraftwagenwerk der Erde, dem Volkswagenwerk. 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. Lafferentz, der Geschäftsführer der Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens, dann Einzelheiten über die drei Typen des Volkswagens, die bereits ihre Leistung erprobt haben, bekannt.

In unmittelbarer Nähe von Fallersleben ist nun das größte Kraftwagenwerk der Welt, dessen Trägerin die Deutsche Arbeitsfront ist, in Angriff genommen worden.

Das Gelände des Volkswagenwerkes liegt sich in einer zwei Kilometer langen Front nördlich des Mittelstandskanals entlang. Es beginnt im Osten unmittelbar hinter dem Dorf Sandkamp und erstreckt sich fast bis nach Worsfelde, während es im Norden in etwa 1 Kilometer Tiefe von der Autobahnstraße aus Richtung Hamburg zur Reichsautobahn begrenzt wird.

Ein eigener Hafen wird das Werk auf dem Wasserwege mit dem ganzen Reich verbinden. Im Westen werden die eigentlichen Industrieanlagen, die Werk- und Motorenhallen in einer in der Welt bisher nicht erreichten Größe entstehen. Daran schließt sich das Verwaltungsgebäude mit dem etwa 80 Meter hohen Turmbau an und in der Richtung auf das Dorf Sandkamp die Anlagen, die der Betreuung der in diesem Werk schaffenden Volksgenossen dienen, während landeinwärts ein Hotel für die Käufer des Volkswagens, die Wagenlagerhallen mit eigenem Verladebahnhof und weiteren Anlagen, eine große Einfahrstraße und ein weitläufiges Krankenhaus entstehen.

Um dieses Werk herum aber endlich wird die neue Stadt wachsen, in deren Siedlungsgebiet 28 Gemeinden einbezogen werden. Jenseits des Kanals ist bereits das Dorfwerk zum Volkswagenwerk in Angriff genommen. In diesem Werk erhalten die Arbeiter des Volkswagenwerkes 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. Zwischen dem Dorfwerk und der Fabrik wird aus dem Gut Möricke ein landwirtschaftliches Muttergut für die Volkswagenfabrik geschaffen.

Der Tag der Grundsteinlegung ist für das ganze Land zu einem Festtag erster Ordnung geworden. Am Eingang zu dem Werksgelände ist eine große Triumpfsporte errichtet. Hier stehen die Ehrenmitglieder der Parteialleinungen mit ihren Musik- und Spielmannscharen. Vor der architektonischen Kulisse des Reichswaldes ist eine hohe Ehrentribüne aufgebaut, die das Zeichen der Deutschen Arbeitsfront trägt und von 30 Meter hohen Oakentruzfahnen flankiert ist. Vor 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 Ehrenmitglieder aus dem Gau Ostbavonien 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 50000 Volksgenossen, die mit Sonderzügen aus allen Teilen des Reiches nach Fallersleben gekommen sind, und der Bevölkerung des Braunschweiger Landes vollzogen.

Kurz nach 12 Uhr marschieren unter den Klängen des Präsentiermarsches die Fahnen in das Festgelände. Kurz darauf vollzieht der Sonderzug des Führers, mit freudigem Jubel begrüßt, das Festgelände. Die Erwartung hat ihren Höhepunkt erreicht.

### Der Führer trifft ein

Auf dem Bahnhof Fallersleben begrüßen den Führer der Reichsorganisationsleiter Dr. Ley, der Oberpräsident, Stadthalter der N. L. Lüne, der Reichsführer H. Himmler, Reichsminister Kerrl, der Gauleiter des Gau Ostbavonien Telschow, H. Obergroßgruppenführer Epp Dietrich, der Konstrukteur des Volkswagens Ing. Dr. Porsche und der Geschäftsführer der Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens Dr. Lafferentz. In der Begleitung des Führers befinden sich die Reichsleiter Rosenfeld, Dr. Dietrich, der langjährige autofachliche Berater des Führers, Direktor Berlin, H. Obergroßgruppenführer Schaub und RRR-Ordnungsleiter Vornmann sowie die Adjutanten der Wehrmacht.

Wenige Minuten vor 13 Uhr wird jenseits des Mittelkanals die Wagenkolonne des Sonderzuges gebildet. Zwei

mandoworte ertönen, der Musikzug der H. der Junkerschule Braunschweig intoniert den Präsentiermarsch. Neben dem Grundstein steigt an schlanchem Maß die Führertribüne empor.

Langsam schreitet der Führer die Front der Ehrenformationen ab. Vor der Ehrentribüne überreicht ihm ein junges Mädchen ein Blumenbündel.

Als der Führer auf der Ehrentribüne die Ehrengäste, unter ihnen den Reichsleiter Bausler, Korpsführer Ohnschützlein, den Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, General der Artillerie Keitel, Ministerialdirektor Schmeer und zahlreiche Gauleiter aus dem Reich, begrüßt, verkörpert sich der Begrüßungssturm.

Immer wieder erneuern sich die Ouhörungen, und es dauert geraume Zeit, bis der

### Reichsorganisationsleiter Dr. Ley

das Wort ergreifen kann:

Mein Führer! Was hier begonnen wird, dieses Werk und alles, was daraus werden wird, das ist allein nämlich Ihr Werk, mein Führer. Sie haben uns durch Ihre große Idee und Ihren großen Glauben befehlet, daß der Mensch sich nur durch Arbeit weiter entwickeln kann, daß nicht Worte und Phrasen Sozialismus bedeuten, sondern Taten, und daß der Mensch nur das verdienen und verbrauchen kann, was erarbeitet 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 5 Jahren Ihrer Macht und Ihrer Führung hinter uns liegt. Dieses Werk des Volkswagens ist eines Ihrer Lieblingswerke. Wir wissen es, wie Sie bereits vor der Nachtübernahme sich mit dem Gedanken getragen haben, dem deutschen Volk bereich ein billiges und gutes Fahrzeug zu geben, und Sie haben immer wieder mitgeholfen, mitgeholfen und haben den Erfindern und allen Menschen, die daran gearbeitet haben, immer wieder neue Kraft gegeben.

Heute wird nun der Grundstein in 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 Organisationsleute und an alle die Arbeiter, die bereits nun schon seit fast einem halben Jahr hieran arbeiten.

Und so bitte ich Sie nun, mein Führer, den Bericht meines Amtseilers Lafferentz entgegenzunehmen über das, was bereits getan wurde, damit Sie sehen, wie wir den Auftrag ausführen, und erleben mögen, mit welcher Energie und Fleiß dieses Werk vorwärtsgetragen worden ist.

### Reichsamtseiler Dr. Lafferentz

führte dann aus:

Mein Führer!

Im Frühjahr 1937 haben Sie dem Reichsorganisationsleiter Dr. Ley den Auftrag erteilt, die ganze Kraft der Deutschen Arbeitsfront für die Verwirklichung des Volkswagens einzusetzen.

Zur Durchführung dieser Aufgaben gründete der Reichsorganisationsleiter die Gesellschaft zur Förderung des deutschen Volkswagens und ordnete an, daß dieser Gesellschaft zur Finanzierung der Sofort-Maßnahmen ein Betrag von 50 Mill. RM. anzuweisen sei.



Zur Grundsteinlegung des Volkswagenwerkes Das Festabschneiden für die Fester in Fallersleben. — Das Abschneiden zeigt den Volkswagen und das Zeichen der Deutschen Arbeitsfront. (Weltbild-Bogenberg — M.)

Ohne Rücksicht auf die ungeheuren Schwierigkeiten haben wir dann sofort die Arbeiten mit dem Ziele angepackt, 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 Anwendung zu erreichen, wurde eine Vorserie von 10 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 100000 Kilometer, die ohne sonderliche Reparaturen wertvoll weiterfahren. Wohl noch niemals ist eine Konstruktion einer derartigen Erprobung unterzogen worden.

Bei allen Fahrten auf schwierigen Strecken des Schwarzwaldes, bei Kraftproben auf der Reichsautobahn, bei der Überwindung schwerer Alpenpässe, der Volkswagen hat überall eine überragende Leistungsfähigkeit bewiesen!

Heute steht schon fest, daß die gegenwärtige Ausführung in jeder Hinsicht produktionsreif ist.

Mit dieser Erklärung möchten wir die letzten Reste des Zweifels bei Ihnen zerstreuen, die bislang nicht daran geglaubt haben.

### 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.

Der Volkswagen ist mit Vierzylinderantrieb ausgerüstet und 4,20 Meter lang, 1,55 Meter hoch und breit und wiegt bereit bis 650 Kilogramm schwer. In ihm haben 4 bis 5 Personen Platz. Der luftgekühlte Dieselmotor hat eine Stärke von 24 PS., einen Kraftstoffverbrauch von 6 bis 7 Liter und einem Drehmoment von 100 Kilogramm. Der Wagen ist mit 100 Stundenkilometer Dauerleistungsfähigkeit ausgestattet, mithin alles in allem ein kleines technisches Wunder.

Er ist aber darüber hinaus ein Preiswunder, denn er wird ab Werk

nur 990.— RM. kosten

Dieser sensationell niedrige Preis wird es breiten Schichten unserer Bevölkerung ermöglichen, den Volkswagen zu erwerben.

Um den Kauf darüber hinaus noch zu erleichtern, werden wir zu Beginn der zweiten Jahreshälfte ein neuartiges Spar- und Versicherungssystem eröffnen, dessen Einzelheiten noch bekanntgegeben werden.

Die Mindestrate wird 5 RM. wöchentlich betragen, die Versicherung — und zwar Kasko und Haftpflicht — circa 1.— RM. wöchentlich.

Diese Sicherstellung des Abzuges für die Zielanpassung darf den Wagen nicht verteuern und stellt damit eine der eigenartigsten und schwersten Aufgaben dar, die uns von der Deutschen Arbeitsfront durchgesetzt werden kann.

Das Problem ist durch Einsatz der R.E.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ als gelöst zu betrachten.

### Senkung der Unterhaltungskosten

Wir wissen, daß aber nicht nur der Preis des Volkswagens, sondern besonders die Unterhaltungskosten eine entscheidende Rolle spielen werden für den Umfang des Absatzes.

Es wird eine der wichtigsten Aufgaben sein, auf neuem Wege eine Senkung der Unterhaltungskosten zu ermöglichen. Auf den wichtigsten Gebieten ist bereits — im Projekt ist das genau errechnet — ein ungewöhnlicher Erfolg aufzuweisen, so z. B. auf dem Gebiet des Garagen- und Ersatzteilwesens sowie der Versicherung. Wir werden diesen Weg fortsetzen und ihn bis zum Einsatz der Großproduktion völlig geerdnet haben.

Neben diesen Arbeiten läuft seit dem Frühjahr 1937 die Planung des technischen Produktionsprozesses. Die besten technischen Köpfe haben an diesem Problem mitgearbeitet, bis nach monatelanger Arbeit der genaue Maßnahmenplan fertig kam und in Auftrag gegeben werden konnte. Als nächste Etappe wurde die Bewährten Werkstätten die Aufgabe der räumlichen Ausgestaltung übertragen. Bereits Anfang Dezember lagen die fertigen Modelle vor. Es war daher möglich, schon im Frühjahr die ersten Vorarbeiten zu treffen. Die Arbeiten sind soweit gediehen, daß wir die Überlegung des Werkes, die einzelnen Hallen und den Hofen bereits erziehen können.

Um die Inbetriebnahme des Werkes zu vereinfachen und zu sichern, wird seit diesem Herbst in Zusammenarbeit