

# Sächsisches Elbzeitung

Tageblatt für die

Sächsische Schweiz

Die Sächsische Elbzeitung enthält die amtlichen Bekanntmachungen des Stadtrats zu Bad Schandau, des Hauptzollamts Bad Schandau und des Finanzamts Sebnitz. Sie ist eine Zeitung für Bad Schandau mit seinen Ortsteilen Strau und Postelwitz und die Landgemeinden Altendorf, Gohsdorf mit Rohlmühle, Kleingiechhöl, Krippen, Lichtenhain, Mittelndorf, Porzdorf, Proffen, Rathmannsdorf mit Plan, Reinhardtisdorf, Schmiffa, Schöna, Waltersdorf, Wendischfähre.

Druck und Verlag: Sächsische Elbzeitung, Alma Hiele, Inh. Walter Hiele, Bad Schandau, Zantenstr. 134. Fernsprecher 22. Postfachkonto: Dresden Nr. 33 327. Gemeindegeldkonto: Bad Schandau Nr. 12. Geschäftszeit: wochentags 8-18 Uhr.



Die Sächsische Elbzeitung erscheint an jedem Wochentag nachmittags 4 Uhr. Bezugspreis: monatlich frei Haus 1,85 RM. (einschl. Botengeld), für Selbstabholer monatlich 1,65 RM., durch die Post 2,00 RM. zuzügl. Postgebühren. Einzelnummer 10 Pf., mit illustrierter 15 Pf. Nichterscheinen einzelner Nummern und Beilagen infolge höherer Gewalt, Betriebsstörung usw. berechtigt die Bezugsnehmer nicht zur Kürzung des Bezugspreises oder zum Anspruch auf Lieferung der Zeitung. Anzeigenpreise: Der Raum von 1 mm Höhe und 46 mm Breite kostet 7 Pf., im Textteil 1 mm Höhe und 90 mm Breite 22,5 Pf. Ermäßigte Grundpreise, Nachlässe und Beilagengebühren lt. Anzeigenpreislifte. Erfüllungsort: Bad Schandau.

Ständige Wochenbeilagen: „Unterhaltung und Wissen“ — „Das Unterhaltungsblatt“ — „Das Leben im Bild“  
„Zum Wochenende“ — Illustrierte Sonntagsbeilage: „Das Leben im Bild“

Nr. 39

Bad Schandau, Sonnabend den 15. Februar 1936

80. Jahrgang

## Was die 25. Automobil- und Motorrad-Ausstellung zeigt

600 Fahrzeuge ausgestellt

Wirtschaftlich in der Anschaffung und im Betrieb, zuverlässig im Gebrauch, frei von jedem Experiment, vielfach eingestuft auf heimische Treibstoffe, ausgerüstet mit neuen Zubehörsätzen, dabei nicht teuer, sondern im Preis herabgesetzt, äußerlich geformt nach der erprobten Stromlinie, verbesserte Fahreigenschaften, teilweise schon in der Schnelligkeit eingerichtet auf die Ausnutzung der Verkehrsverbesserungen auf den Reichsautobahnen und schließlich einfach in der Wartung, das sind die hervorsteckenden Eigenschaften der 600 Fahrzeuge, die in der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1936 vom heutigen Sonnabend ab bis zum 29. Februar zur allgemeinen Begutachtung und zum Kauf bereitstehen.

Diese 25. Autoschau in Deutschland ist zugleich die zehnte in Berlin; sie steht außerdem im Zeichen eines zweiten Jubiläums, des goldenen, der durch die deutschen Erfinder Daimler und Benz zur Wirklichkeit gewordenen Kraftfahrt. In über tausend Ständen auf einer Fläche von 50 000 Quadratmeter zeigen hier die Aussteller, was im vergangenen Jahr Konstrukteure und Zeichner, Arbeiter und Ingenieure an den alten erprobten Modellen Neues und Besseres herausgeholt haben. Ein gewissenhafter Besuch aller Stände ergäbe einen „kleinen“ Spaziergang von zwanzig Kilometer. Das ist die diesjährige Schau der Autos, Anhänger, Motorräder, Zugmaschinen und Zubehörsätze, die der Reichsverband der deutschen Automobilindustrie unter Vermeidung einer Ueberladung außerordentlich übersichtlich gestaltet hat.

Die Halle 5 ist von den Behörden belegt. Die Reichspost, der größte deutsche Kraftfahrzeughalter, beteiligt sich wieder an der Schau, um zu zeigen, welche Sonderfahrzeuge bei ihr unter Anpassung an die heutigen Anforderungen des Dienstbetriebes während der letzten Jahre in engem Einvernehmen mit der Kraftfahrzeugindustrie entwickelt worden sind. Auch die Reichsbahngehilfenschaft zeigt in Bildern und Fahrzeugen, daß sie nicht nur mit der Lokomotive sondern auch auf der Landstraße schnell und sicher arbeitet und allen Wünschen gerecht zu werden versucht. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen zeigt mit Großfotos, Sondertafeln und Diagrammen seine bisher geleistete und die geplante Arbeit. Der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband beschließt in dieser Halle das Programm mit dem Modell eines Autohofes, das die Ueberleitung des Kraftwagenverkehrs von der Reichsautobahn auf die Anschlußstraßen zeigt und alle Einrichtungen enthält, die der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband für die Unterbringung und Betreuung sowohl der Fahrer wie der Fernlastzüge vorsieht; auch geländegängige Kraftfahrzeuge der Wehrmacht sind hier zu sehen.

Der Reichsinnungsverband des Kraftfahrzeug-Handwerks hat mit seiner „Schau des Kraftfahrzeug-Handwerks“ die Halle 6 belegt. Dieser Handwerkszweig bildet hier einen Gesamtüberblick über vorbildliche Werkstätten der in seinem Verband zusammengeschlossenen Berufskategorien.

Auch in diesem Jahr sind über 600 Fahrzeuge in den Hallen und auf dem Freigelände aufgeführt worden. Limousinen, viele Sportwagen, Cabriolets, Luxuswagen in der besten und bequemsten Ausführung, Omnibusse für 100 Personen, Schnellomnibusse, die auf den Autobahnen mit hundert Kilometer Schnelligkeit dahinbrausen können, Dreiradwagen, Zugmaschinen, Sattelschlepper, Feuerspritzen und Feuerleitern, Lieferwagen, Lastwagen, Elektrokarren, Rehrmaschinen, Sprengwagen, Geländewagen, Krankenwagen, Raupen- und Eilschlepper, Ackerzugmaschinen, vom leichten Motorrad bis zu den schwersten Rennmaschinen, eine große Anzahl von Anhängern und Beimagen bieten sich hier dem Beschauer dar.

Eine ganze Halle für sich hat die Zubehörsatzindustrie mit mehreren hundert Ständen belegt und auch hier sind viele Neuerungen zu sehen; auch die Werkzeugfabriken warten mit sehr gutem Material auf. Nicht zuletzt seien auch die Treibstoff- und Delfirmen erwähnt, die in lehrreichem Material von den Vorzügen ihrer Erzeugnisse sprechen. Den Abschluß bilden Automobilorganisationen und die Fachzeitschriften, die dem Automobilbesitzer bei der Unterhaltung seines Fahrzeuges jede mögliche Erleichterung schaffen wollen. Im Wettstreit mit der deutschen Industrie stehen auch zahlreiche führende Firmen des Auslandes, so daß man in den nächsten vierzehn Tagen einen Gesamtüberblick über die Autoindustrie der Welt erhalten wird.

### Die große Autoschau in Berlin

Technische Neuerungen.

Soweit sich bei einem ersten schnellen Rundgang durch die Berliner Automobil-Ausstellung ein Ueberblick gewinnen

läßt, hält die deutsche Automobilindustrie an den Konstruktionen fest, die sich in den letzten Jahren bewährt haben. Hanja-Lloyd stellt einen ganz neuen 3,5-Liter-Wagen mit hoher Spitzengeschwindigkeit aus. Auch BMW hat einen stärkeren Wagen in sein Programm aufgenommen. In diese Klasse gehört ferner der 2-Liter-Wanderer-Sport mit Kompressor, den die Auto-Union herausbringt, und der Adler-Autobahnwagen mit einem 1,7-Liter-Trumpf-Motor. Hanomag überrascht durch eine außerordentlich einfache automatische Kupplung. Neu sind auf diesem Stand wie auch bei Mercedes-Benz die kleinen Dieselmotoren für Personenwagen, bei Hanomag sogar auf 3500 Umdrehungen bei 32 PS. Leistung herausgezüchtet.

Zahlenmäßig wird aber zweifellos nach wie vor der Kleinwagen das Feld beherrschen. Er ist, wie die Ausstellung beweist, in Deutschland, auch was die Preiswürdigkeit angeht, auf eine Höhe gebracht worden, die wohl nirgends in der Welt übertroffen wird. Dabei ist alles Behelfsmäßige ausgeschlossen, der solide Standardtyp herrscht allein.

In der Klasse der mittleren Wagen erregt der 1,7 Liter Mercedes-Hedmotor lebhaftes Interesse. Die Motorräder haben sich in ihrer Leistung und im Aussehen verbessert und sich den Anforderungen der Geländegängigkeit angepaßt.

In der Halle der Lastwagen, der Spezialfahrzeuge und Autobusse herrscht der Diesel. Ungeheure Maschinen sind darunter, wie der 300 PS. Henschel in einem Fahrgestell mit Sechsradantrieb. In dieser Halle sieht man auch die neuen Antriebsmittel verwendet, die uns von der Deleinfuhr aus dem Ausland stärker befreien sollen: Holzgas, Leuchtgas, Propan und nicht zu vergessen die Elektrizität, die wieder mehr in den Vordergrund rückt.

Besonders gern werden die Besucher in der Ehrenhalle verweilen, in der diesmal eine große historische Schau über die Entwicklung des Autos in den letzten 50 Jahren gezeigt wird.

### Synthetischer Kautschuk auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1936

Berlin. Die F. G. Farbenindustrie benutzt die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1936, um die Öffentlichkeit darüber zu unterrichten, was auf dem Gebiet der synthetischen Kautschukherstellung bisher von ihr erreicht worden ist. Schon während des Weltkrieges konnte in dem heutigen Werk Leverkusen der F. G. Farbenindustrie der sogenannte Methylnaturschul hergestellt werden. Wenn auch in der Folge die Arbeiten über synthetischen Kautschuk nie vollständig ruhten, so wurden sie doch erst wieder seit dem Jahre 1926 in den Werken der F. G. Farbenindustrie breiter aufgenommen, nachdem man neue Wege

### Für eilige Leser

\* Aus Aix-en-Provence wird gemeldet, daß die drei wegen Mittäterschaft an der Ermordung König Alexanders und des Außenministers Barthou verurteilten Kroaten nach Beratung mit ihren Verteidigern beschloffen haben, keine Berufung gegen das Urteil des Schwurgerichts einzulegen.

\* Der sowjetrussische Marschall Tuchatschewski hat sich am Freitag in Begleitung mehrerer Sowjetoffiziere nach Le Havre begaben, um die dortigen Eisenwerke zu besichtigen. Am Sonntagabendvormittag wird Tuchatschewski Marschall Pétain einen Besuch abstatten. Am Sonntagvormittag tritt Tuchatschewski die Rückreise nach Moskau an.

\* Das estländische Ministerkabinett verlängerte den am 15. Februar ablaufenden Ausnahmezustand um weitere sechs Monate bis zum 15. August ds. Jrs. Der Ausnahmezustand war beinahe in der Nacht vom 15. zum 16. Mai 1934 verhängt worden und dauert seitdem ununterbrochen an.

\* „Evening News“ berichtet über den angeblich aufsehenerregenden Erfolg einer Bombenmaschine „Britain First“, die auf Veranlassung von Lord Rothermere gebaut worden sei. Die Maschine entwickelte 400 Kilometer Stundengeschwindigkeit bei voller Belastung und sei auf Grund der letzten Erfahrungen für den Kontinent gebaut. Der Erfolg der Maschine sei so groß, daß das Luftfahrtministerium 200 Stück des Flugzeuges bestellt habe.

\* Der amerikanische Außenminister Hull bestätigte die Londoner Meldungen, daß die amerikanische Abordnung für die Flottenkonferenz es strikt ablehne, Fragen europäischer Politik in die Beratungen über Flottenfragen hineinbringen zu lassen. Anlaß zu dieser Ablehnung war nach Presseberichten ein französischer Versuch, mit rein politischer Beweisführung eine Art Handelsobjekt für weitgehende Zugeständnisse zugunsten Frankreichs zu schaffen.

zur Herstellung des chemisch einfachsten Bausteines für die Kautschuksynthese, das Butadien — ein Gas, das sich leicht zu einer Flüssigkeit verdichten läßt — sah.

Der synthetische Kautschuk ist heute aus einem anderen Baustein als der Methylnaturschul des Krieges aufgebaut. Seit dem Jahre 1926 ist unter Einsatz von ganz erheblichen Mitteln an der technischen Lösung der Kautschuksynthese (Ausgangsmaterial Kalk und Kohle) aus Butadien gearbeitet worden. Je nach der Zusammenlagerungsmethode entstehen Kautschukarten von unterschiedlichen technischen Eigenschaften, die allgemein den Namen „Buna“ tragen. Mit dem Absinken des Naturkautschukpreises war man bemüht, Bunaarten zu entwickeln, die bessere Eigenschaften als Naturkautschuk besitzen. So besitzt z. B. Weichgummi aus Buna eine höhere Alterungsbeständigkeit als Naturgummi und ist ferner viel temperaturbeständiger als Naturgummi. Diese Eigenschaft ist gerade beim Kraftfahrzeugreifen von erheblicher Bedeutung, da bei der heutigen Entwicklung des Kraftfahrzeuges und Straßenbaues die Fahrgeschwindigkeit sich immer mehr steigert und damit die Reifen sich stärker erhitzen.

Die Gummiindustrie, früher ausschließlich an die Verarbeitung von Naturkautschuk gewöhnt, hat im Laufe des letzten Jahres, wie die Ausstellung zeigt, auch das neue Buna-Material zu verarbeiten gelernt.

In gemeinsamer Verucharbeit mit der F. G. Farbenindustrie sind hier sehr wertvolle Fortschritte gemacht worden. Reichspost, Reichsbahn und Reichswehr haben durch Vergabung von Aufträgen die Arbeit vorwärts getrieben.

Über eine Million Fahrkilometer wurden mit Buna-Reifen zurückgelegt, weit über 1000 Reifen befinden sich zur Zeit in Prüfung.

### Drei Jahre Motorisierung

Aufbauleistungen des nationalsozialistischen Deutschland.

Die am heutigen Sonnabend eröffnete Autoschau Berlin 1936 ist der äußere Anlaß zu einem Rechenschaftsbericht über die Leistungen und Erfolge im Bereich des Kraftverkehrs seit dem nationalsozialistischen Umbruch. „Drei Jahre Motorisierung“ ist der Titel einer Broschüre, die das Institut für Konjunkturforschung im Auftrage des Reichsverkehrsministers herausgibt.

Zunächst wird darin über die Arbeit am deutschen Kraftverkehr berichtet: Sie zeitigte in nur drei Jahren eine kaum zu übersehende Fülle gezielte, organisatorischer und propagandistischer Maßnahmen. Das Jahr 1933 brachte die wichtigsten Eingriffe zur Ankurbelung des Kraftverkehrs und den Auftakt zu dem großen Werk der Reichsautobahnen, während im Jahre 1934 die organisatorischen Maßnahmen in den Vordergrund traten; überall wurden die Voraussetzungen für ein gleichgerichtetes und reibungsloses Arbeiten geschaffen. Vor allem ging die Verkehrshoheit an das Reich über, wurde die Reichsstraßenverkehrs-Ordnung erlassen, wurden Straßenbau und Straßenverwaltung unter dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen straff zusammengefaßt.

Eine besonders schwierige Aufgabe stellte die Eingliederung des gewerblichen Kraftverkehrs in die Verkehrswirtschaft dar. Das Personenbeförderungsgeleze und das Geleze über den Güterfernverkehr schufen hier eine systematische Ordnung und brachten — zunächst in grundsätzlicher Hinsicht — auch die Lösung des Problems Eisenbahn-Kraftwagen.

Der planmäßigen, umfassenden Arbeit des Reichsverkehrsministeriums und der deutschen Kraftfahrzeugindustrie am deutschen Kraftverkehr „gelang es“, nach einem Wort des Führers und Reichkanzlers, „den fortlaufenden Verfall der Kraftfahrzeugwirtschaft abzustoppen und in einen Aufstieg zu verwandeln“.

Schon im Jahre 1933 konnte die deutsche Automobil-erzeugung schlagartig verdoppelt werden. Ueber 100 000 Wagen verließen die Fabriken. 1934 wurden dann dreimal, 1935 fast fünfmal soviel Personen- und Lastkraftwagen hergestellt wie 1932. 1935 fast eine Viertelmillion! Mit der gleichen unaufhaltbaren Stoffkraft wurden aber auch die Reichsautobahnen in Arbeit genommen. 7000 Kilometer waren geplant. Ende 1933 waren 1125 Kilometer, Ende 1935 3450 Kilometer, das ist die Hälfte des Programms, zum Bau freigegeben.

Wenn seit 1932 etwa vier Millionen Menschen in Deutschland wieder einen Arbeitsplatz fanden, so hat an diesem Erfolg das Motorisierungsprogramm des Dritten Reiches, das den Straßenbau und die Treibstofflieferung mit umfaßt, einen sehr bedeutenden Anteil.

Was bedeutet nicht zuletzt die Motorisierung für die deutsche Verkehrswirtschaft? Von 1932 bis 1935 ist die Zahl der Personenkraftwagen wieder von 561 000 auf 810 000, die der Lastkraftwagen von 174 000 auf 214 000 angestiegen. Vor allem aber wurde in den letzten Jahren schon ein großer Teil der erneuerungsbedürftigen Fahrzeuge ausgetauscht und ersetzt. Damit beginnt Deutschland, den Motorisierungsvorsprung, den Länder wie Großbritannien und Frankreich unter weit günstigeren Verhältnissen gewinnen konnten, aufzuholen. 1935 wurden erstmalig in Deutschland mehr Kraftwagen in den Verkehr gebracht als in Frankreich.