

Wilsdruffer Tageblatt

Nationale Tageszeitung für Landwirtschaft und



alle anderen Stände des Wilsdruffer Bezirks

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint wöchentlich dreimal in der Woche, am Montag, Mittwoch und Samstag. Die Subskriptionspreise sind: Ein Jahresabonnement 4,50 M., halbjährlich 2,25 M., vierteljährlich 1,12 M., monatlich 48 Pf. Die Einzelhefte kosten 12 Pf. In der Abnahme stehen dem Einzelabnehmer 5 Hefen für 4 M., 10 Hefen für 7,50 M., 20 Hefen für 14 M., 30 Hefen für 20 M., 40 Hefen für 26 M., 50 Hefen für 32 M., 100 Hefen für 62 M., 200 Hefen für 118 M., 300 Hefen für 174 M., 400 Hefen für 230 M., 500 Hefen für 286 M., 1000 Hefen für 562 M. Die Anzeigenpreise sind nach der Art, der Länge und der Stellung im Blatt verschieden. Die Anzeigenpreise sind in der Anzeigenliste des Tagesblattes zu ersehen. Die Anzeigenpreise sind in der Anzeigenliste des Tagesblattes zu ersehen. Die Anzeigenpreise sind in der Anzeigenliste des Tagesblattes zu ersehen.

Anzeigenpreise laut anliegender Preisliste Nr. 4. — 3 Zeilen, 20 Wörter. — Preisberechnung nach Zeilen und Wörtern. — Anzeigenpreise sind nach Möglichkeit abzuschließen. — Anzeigenpreise sind nach Möglichkeit abzuschließen. — Anzeigenpreise sind nach Möglichkeit abzuschließen.

Das Wilsdruffer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft Meissen, des Stadtrats zu Wilsdruff, des Forstrentamts Tharandt und des Finanzamts Rossen behördlicherseits bestimmte Blatt

Nr. 39 — 95. Jahrgang

Druckanschrift: „Tageblatt“

Wilsdruff-Dresden

Postfach: Dresden 3640

Sonnabend, den 15. Februar 1936

Motorisierung im Nationalsozialistischen Staat

Rückblick und Ausblick

von E. Berlin, Leiter der Fachgruppe Kraftwagen.

Die diesjährige Automobil-Ausstellung ist durch zwei Merkmale besonders gekennzeichnet.

In der Ehrenhalle befindet sich, da diese Ausstellung im Zeichen des goldenen Jubiläums des Kraftwagens steht, eine historische Schau, die die Entwicklung des deutschen Kraftwagens darstellt; zum anderen sind, gleichsam als Ergänzung und Krönung, die Fahrzeuge ausgestellt, die der Führer bis zur Nachkriegszeit benötigt hat.

Waren es die genialen Pioniere Daimler und Benz, die überhaupt die ersten brauchbaren Kraftwagen schufen und damit der Welt ein neues Gesicht gaben, so konnte sich in unseren Tagen die Motorisierung Deutschlands in diesem gewaltigen Ausmaß nur dadurch vollziehen, daß der Führer selbst die Bedeutung dieses Verkehrsmittels wie durch kein anderer Staatsmann erkannt hat.

Während unter früheren Regierungen der Kraftwagen ausschließlich als Luxusgegenstand betrachtet wurde, genießt er heute die weitestgehende Förderung durch den Staat. Der Kraftwagen ist kein „Eisengut“ mehr und der treffendste Beweis dafür sind die Zulassungen im Monat Dezember des vorigen Jahres, die das Sechsfache derjenigen von Dezember 1932 betragen.

Es gibt heute keinen zweiten Staat auf der Welt, in dem das Staatsoberhaupt selbst eine Automobilausstellung eröffnet und diesen Vorgang zum Staatsakt erhebt.

Dies ist nur bei einem Mann möglich, der im vollen Sinne des Wortes als Lebensquelle der Motorisierung den aktivsten Anteil an der Entwicklung der Kraftverkehrsindustrie nimmt — unseren Führer. Von diesem mächtigen Impuls erlöst geben selbstverständlich alle in diesem Industriezweig Schaffenden ihr Bestes her, um dem großen Beispiel nachzustreben.

Die Produktion der deutschen Automobilindustrie hat sich gegenüber 1932 etwa verdreifacht. Zum ersten Mal haben im Jahre 1935 die Zulassungen in Deutschland diejenigen Frankreichs übertrafen. Nach England stand bisher Frankreich an zweiter Stelle in der europäischen Produktion. Diesen Platz haben wir uns nun erobert, und darüber hinaus sind wir schon den englischen Zahlen näher gekommen, obwohl den Engländern das ungeheure Absatzgebiet des britischen Weltreiches zur Verfügung steht. Die Zahl der in der gesamten Kraftverkehrswirtschaft Beschäftigten wird mit etwa einer Million Volksgenossen gewiß nicht zu hoch geschätzt.

Wie weit die Werkzeugmaschinen-Industrie und das Baugewerbe an diesem enormen Aufschwung teilgenommen haben, läßt sich ziffernmäßig nicht genau feststellen. Da aber in Deutschland im Jahre 1935 für etwa 800 Millionen Reichsmark gewerbliche Neubauten entstanden sind, kann ohne weiteres angenommen werden, daß die Automobil- und Zubehör-Industrie hier zu einem nicht unwesentlichen Anteil beigetragen hat.

In jedem Werk der deutschen Automobil- oder Zubehör-Industrie sind in den letzten Jahren bedeutende Neubauten aufgeführt und zahlreiche Werkstätten neu ausgerüstet worden.

Es handelt sich hierbei nicht um eine Konjunktur wie im Jahre 1929, als die damalige Regierung mit geborgtem ausländischen Geld eine Scheinblüte herbeizubereite, die nur zu schnell zusammenbrach. Der jetzige Aufschwung ist durchaus gesund und stabil, was von dem hervorgeht, daß die einzelnen Betriebe ihre Neubeschaffungen von Betriebsmitteln zum großen Teil aus laufenden Einnahmen finanzieren. Ein weiterer Beweis der Stabilität dieses unferen Wirtschaftszweiges ist die Tatsache, daß mit verhältnismäßig geringem Kapitalaufwand enorme Umsätze erzielt wurden. Wir haben deshalb allen Grund, mit berechtigtem Optimismus in die Zukunft zu sehen.

Die heutige Zeit ist gewiß nicht dazu da, um Reichthümer anzuhäufeln, dafür wird schon durch gezielte Maßnahmen (Anleihebeschränkung) vorgesorgt; heute rückt vielmehr der schaffende Mensch in den Vordergrund. Besonders die alten Unternehmungen, die einen großen Stamm an arbeitsfähigen, erworbenen Volksgenossen betreuen, haben oft weit über die gesetzlichen Aufwendungen hinaus Millionenbeträge als freiwillige soziale Leistungen aufgebracht.

Durch verbesserte Produktionsmethoden, erhöhte Leistungen und die stärkere Verbreitung des Kleinwagens senkt sich der Durchschnittspreis des deutschen Kraftwagens im Jahre 1935 gegenüber 1932 um 18,8 v. H. Weiterhin sind Bestrebungen im Gange, die Kosten der Kraftfahrzeug-Haltung weiter zu verringern. Hierzu gehört in erster Linie die Entlung der Verkehrsversicherungen, die sich allerdings nur unter erhöhter Verantwortung der Kraftfahrer durchführen lassen wird. Die Erhaltung von unerschöpflichen Menschenleben und die Schonung von Material muß oberster Gebot für jeden Kraftfahrer sein, sind doch nach der letzten vorliegenden Statistik in einem

25. deutsche Autoschau.

Wirtschaftlich in der Anschaffung und im Betrieb, zuverlässig im Gebrauch, frei von jedem Experiment, vielfach eingestellt auf heimische Treibstoffe ausgerüstet mit neuesten Zubehörteilen, 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 hervorhebenden Eigenschaften der 600 Fahrzeuge, die auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1935 vom heutigen Sonnabend ab bis zum 29. Februar zur allgemeinen Bequemlichkeit und zum Kauf bereitstehen.

Diese 25. Autoschau in Deutschland ist zugleich die größte 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 neuen, erprobten Modellen Neues und Besseres herausgeholt haben. Ein gewissenhafter Besuch aller Stände ergäbe einen „kleinen Spaziergang von 20 Kilometer. Das ist die diesjährige Schau der Autos, Anhänger, Motorräder, Zugmaschinen und Zubehörteile, die der Reichsverband der deutschen Automobilindustrie unter Vermeidung einer Überladung außerordentlich übersichtlich gestaltet hat.

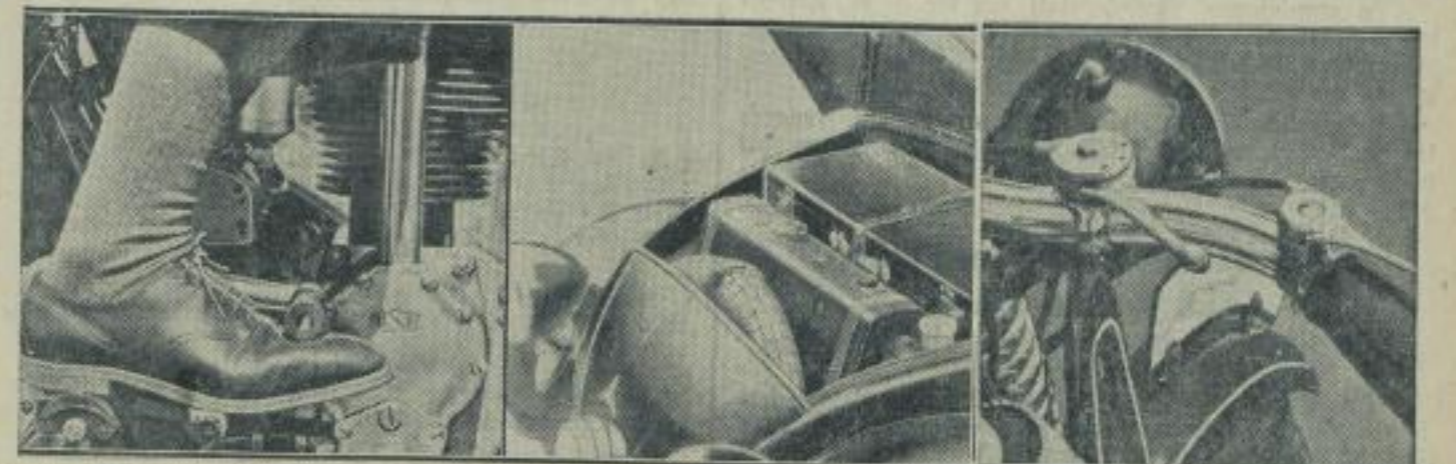
Die Halle 5 ist von den Behörden belegt. Die Reichsregierung, der größte deutsche Kraftfahrzeugbauer, beteiligt sich wieder an der Schau, um zu zeigen, welche Sonderfahrten bei ihr unter Anpassung an die heutigen Anforderungen des Dienstbetriebes während der letzten Jahre in engem Einvernehmen mit der Kraftfahrzeugindustrie entwickelt worden sind. Auch die Reichsbahn-Gesellschaft 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, der die Ueberleitung des Kraftwagenverkehrs von der Reichsautobahn auf die Anfahrtsstraßen zeigt und alle Einrichtungen enthält, die der Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband für die Unterbringung und Betreuung sowohl der Fahrer wie der Fernfahrer vorgeliegt. Auch geländegängige Kraftfahrzeuge der Wehrmacht sind hier zu sehen.

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

Auch in diesem Jahr sind über 600 Fahrzeuge in den Hallen und auf dem Freigelände aufgeführt worden. Linienbusse, viele Sportwagen, Cabriolets, Luxuswagen in der besten und bequemsten Ausführung, Omnibusse für hundert Personen, Schneekombibusse, die auf den Autobahnen mit hundert Kilometer Schnelligkeit dahinbrausen können, Dreiradwagen, Zugmaschinen, Saatkesseler, Feuerspritzen und Feuerleiter, Lieferwagen, Lastwagen, Elektrokarren, Rehrmaschinen, Sprengwagen, Geländewagen, Krankentaxi, Kampfen- und Giftpfeffer, Acker- und Bauernmaschinen, eine große Anzahl von Anhängern und Behältern bieten sich hier dem Besucher dar.

Eine ganze Halle für sich hat die Zubehörlindustrie 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 Ölfirmen erwähnt, die in überschaubar reichem Material von den Vorkäufen ihrer Erzeugnisse sprechen. Den Abschluss bilden Automobilorganisationen und die Fachzeitschriften, die dem Automobilbesitzer bei der Unterhaltung seines Fahrzeuges jede mögliche Erleichterung schaffen wollen. Im Westteil mit der deutschen Industrie stehen auch zahlreiche führende Firmen des Auslandes, so daß man in den nächsten 14 Tagen einen Gesamtüberblick über die Autoindustrie der Welt erhalten wird.



Von der Internationalen Automobil- u. Motorradausstellung, die jetzt in Berlin eröffnet wurde; (von links) Fußschaltung am Motorrad erleichtert das Fahren und gibt größere Sicherheit. Ein leichtes Antippen mit der Fußspitze, und der nächste Gang springt ein (N.E.L.). — Beim Mercedes-Benz-Ved-

motortop 170. S birgt die Vorderhaube das Reservoir, einen 40-Liter-Tank und Koffer über der Werkzeugablage. — Die neue N.E.L.-Luft mit ihrem 100-Kubikzentimeter-Motor hat ein Zwei-Gang-Getriebe, das durch den linken Pedal an der Lenkstange geschaltet wird. (Wertköhl — M.)

Sehr allein rund 5000 Menschenleben durch Kraftfahrzeugunfälle in Deutschland vernichtet worden!

Die Verstellung von heimischen Treibstoffen, als wichtigstes wirtschaftspolitisches Problem im Vordergrund, wird neben den öffentlichen und den Wohnungsbauplan durch Neueröffnung von Gewinnungsanlagen und Industriegebäuden eine Belebung des Baugewerbes herbeiführen, die wiederum der Automobil-Industrie neue Absatzsteigerungen ermöglichen wird.

Unter den Schöpfungen des Dritten Reiches sind an erster Stelle die Reichsautobahnen zu nennen, die nicht nur die Verkehrsicherheit bedeutend steigern, sondern auch die Wirtschaftlichkeit des Kraftfahrzeuges beträchtlich erhöhen werden. Alle großen Städte des Reiches miteinander verbindend, fördern sie die Auslösung der Großstädte und den Siedlungsgedanken, bringen die Städte einander näher und fähren an die landschaftlichen Schönheiten Deutschlands heran.

Der Kraftfahrtransport, der bewährten Führung von Korpsführer Kühnlein anvertraut, konnte im vergangenen Jahr bedeutende Erfolge erzielen. Besonderen Stolz empfinden wir über die Siege unserer deutschen Rennwagen im Auslande. Vierzehn Mal traten die deutschen Rennwagen im Jahre 1935 an und dreizehn Mal haben sie gesiegt — ein beispielloser Er-

folg in der Geschichte des Automobil-Rennsports. Diese Siege haben auch auf den Export günstig eingewirkt, und die Firma, welche im letzten Jahr die größten Erfolge in den Rennen aufzuweisen hatte, konnte gegenüber 1934 eine Ausfuhrsteigerung von 185 v. H. erzielen, während der allgemeine Durchschnitt bei 20 v. H. lag.

Da zum Währungs Ausgleich und mit Rücksicht auf die viel günstigeren Produktionsverhältnisse der ausländischen, besonders der amerikanischen Automobilindustrie große Opfer gebracht werden müssen, ist ein tragfähiger Inlandsmarkt Voraussetzung für die Ausfuhr.

Die Gesamtexport der deutschen Automobilindustrie betrug im Jahre 1935 über 50 Millionen Reichsmark. Eine neue Export-Gemeinschaft, die im Rahmen der Fachgruppe unter taufkräftiger Förderung des Reichswirtschaftsministeriums und der Auslandsorganisation der RFDAP gegründet wurde, wird mit vereinten Kräften den Kampf um die Weltgeltung deutscher Wertarbeit weiter führen.

Die Automobilindustrie selbst aber wird jedem Besucher zeigen, daß alle Schaffenden in der deutschen Kraftfahrzeug-Industrie ihr Bestes geleistet haben, so daß wir mit Zuversicht sagen können:

Es geht weiter vorwärts und aufwärts!