

Wilsdruffer Tageblatt

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ erscheint wochentags 24 Uhr. Bezugspreis monatlich 2 RM. Bei Postbestellung 1,50 RM. zuzüglich Postgebühren. Einzelnummer 10 Pf. Alle Postanstalten, Postämter, unsere Adressen u. Geschäftsstellen nehmen zu jeder Zeit Bestellungen entgegen. Im Falle eines Abbruchs oder Nichterreichens des Bestellers wird die Abrechnung über den Postweg erfolgt. Rückzahlung einzelner Beiträge erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt.



Angewandte Kunst ausführendes Betriebsamt Nr. 2. — Riffel-Gebläse: 20. Hyl. — Verordnungsamt: 10. Hyl. — Wilsdruff 206. Fernsprecher: Amt Wilsdruff 206. — Bei Kontrakt und Anhangsberechtigter erhält jeder Aufpruch auf Nachschlag.

Das „Wilsdruffer Tageblatt“ ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Wilsdruff bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts

Bekanntmachungen des Landrates zu Meißen und des Bürgermeisters zu Wilsdruff, des Finanzamts Rossen sowie des Forstrentamts Tharandt

Nr. 42 — 98. Jahrgang

Drahtanschrift: „Tageblatt“

Wilsdruff-Dresden

Postfach: Dresden 2640

Sonntags, den 18. Februar 1939

Der Führer eröffnete die Berliner Autoschau Kampf der Verkehrsunsicherheit

Des Führers Parole

Nach der mit starkem Beifall aufgenommenen Rede von Dr. Goebbels trat der Führer selbst an das Rednerpult. Ein Jubel der Begeisterung und des Dankes hallte dem Mann entgegen, der durch seine Tatkraft dem deutschen Kraftfahrzeugwesen einen so ungeheuren Aufstieg ermöglicht hat.

Der Führer sagte in seiner Rede u. a.: Zum siebenten Male habe ich die Freude, eine Ausstellung zu eröffnen, die einen Einblick gibt in das Schaffen einer der bedeutendsten Industrien nicht nur unseres Landes, sondern eines großen Teiles der Welt. Trotz des so unbestreitbaren Siegeszuges, den das Automobil seit langem in der Welt angetreten hat, liegt auch heute in einer solchen Ausstellung noch das gleiche Herausfordernde an Eindrücken und Wirkung wie vor vielen Jahren. Die Jugend vor allem erliegt diesem Zauber. Sie erlebt den Triumph des Motors mit dem ganzen Temperament ihrer noch eindringlichen heißen Herzen. Für die Katalogbesitzer der Ausstellung ist ihr Interesse vielleicht erschreckend, für die Zukunft der Motorisierung aber entscheidend.

Die Stellung des jungen nationalsozialistischen Deutschlands zum Problem der Motorisierung ist bekannt. Das neue Reich hat sofort nach der Machtübernahme die praktischen Konsequenzen aus seinen inneren Auffassungen gezogen.

Gewaltige Konsumkraft Großdeutschlands

Wenn ich nunmehr in kurzen Feststellungen die Ergebnisse aufzeigen will, die dieser Einstellung und ihrer Auswirkung zu verdanken sind, dann möchte ich eine Tatsache als für die Zukunft sehr entscheidend an ihre Spitze stellen. Durch die Schaffung des Großdeutschen Reiches ist es uns nicht nur gelungen, das Wohl und damit Kraftvermögen des deutschen Volkes auf das außerordentlichste zu steigern und es dadurch mit der wichtigsten Voraussetzung zu erfüllen, die gerade zum frischen Anpacken großer Aufgaben erforderlich ist, nein, es liegt damit auch die rein materielle Grundlage für einen weiteren erfolgreichsten Ausbau vieler Produktionen.

Die Deutsche haben nunmehr mit den rund 80 Millionen Volksgenossen in unserem Reich eine so gewaltige Konsumkraft in einem einheitlichen Wirtschaftsgebiet erreicht, daß sich daraus eine außerordentliche Verbesserung unserer technischen und kaufmännischen Produktionsbedingungen ergibt.

Dies gilt in erster Linie für die Herstellung von Erzeugnissen, deren Preisgestaltung zwangsläufig gebunden ist durch den Umfang des unter allen Umständen möglichen Absatzes. So ist die Abnehmerbasis z. B. für Rundfunkgeräte im heutigen Reich so groß geworden, daß wir damit in der Lage sind, dank des schon im Innern garantierten Massenkonsums die Produktionskosten wesentlich zu senken. Das gleiche gilt auch bei der Herstellung deutscher Filme usw. Der Kraftwagen aber wird in seiner Preisgestaltung überhaupt nur dann wettbewerbsfähig sein, wenn die Möglichkeit eines großen Serienabbaus gesichert ist. Dies liegt unter allen Umständen einen ausbreitenden eigenen Wirtschaftsräum voraus. Durch die im Jahre 1933 erfolgte Schaffung Großdeutschlands ist in dieser Richtung nun ein entscheidender Schritt getan worden.

Das deutsche Volk besitzt heute für seine Kraftfahrzeugproduktion einen eigenen gewaltigen Binnenabnehmermarkt, den es sich zu erschließen auch die kommenden Jahre ohnehin unsere erste Aufgabe sein wird.

Diese Erschließung setzt allerdings einiges voraus. Es sind dies jene Forderungen, die ich anfangend in meiner ersten Ausführungsrede im Jahre 1933 aufstellte und seitdem immer wiederholte. Sie können schon jetzt als zum Teil erfüllt angesehen werden.

Der Kraftwagen ist Gebrauchsartikel

1. Der Kraftwagen ist kein Luxusmittel, sondern Gebrauchsgut. Dies erfordert nicht nur eine psychologische, sondern eine tatsächliche Einstellung des Volkes zu ihm, sondern entsprechend dem auch eine Preisgestaltung, die es der breiten Masse des Volkes ermöglicht, dieses Verkehrsmittel zu erwerben und sich seiner zu bedienen.

Für diese psychologische Umstellung unseres Volkes zum Kraftwagen hin ist in den letzten Jahren unendlich viel getan worden. Die Führung des Reiches und des Volkes war und ist — dies kann wohl von niemandem bestritten werden — kraftfahrtsüchtig und hat auf zahlreichen Gebieten versucht, dieser ihrer Einstellung praktische Geltung zu verschaffen.

2. In der Preisgestaltung ist schon jetzt eine weitgehende Anpassung erfolgt an die allein in Frage kommenden breiten Käuferkreise mit den dadurch bedingten niedrigen Einkommensgrenzen.

Deutsche Arbeit überzeugt durch ihre Güte

3. Es war notwendig, das Vertrauen des deutschen Volkes zum eigenen Kraftwagen zu steigern, denn es kann nicht bestritten werden, daß es noch vor wenigen Jahren, wenigstens in gewissen Kreisen, zum guten Ton zu gehören schien, besonders auf diesem Gebiet die Erzeugnisse der eigenen Arbeit geringere zu schätzen als fremde Waren. Es ist nicht zu verwundern, wenn unter solchen Umständen das Ausland sich recht keinen Anlaß hatte, den deutschen Kraftwagen seinerseits dann höher einzuschätzen. Hier schien mir vor allem der Sport mit seinen allgemein sichtbaren Höchstleistungen geeignet zu sein, das nationale und internationale Vertrauen in diese beste Qualitätsarbeit unseres Volkes wiederherzustellen. Tatsache ist, daß in wenigen Jahren die deutschen Sportwagen und Motorräder den überwältigenden



Der Führer während seiner Rede bei der Eröffnung der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung in Berlin. (Weltbild-Wagenborg — M.)

Wettbewerbsvorteil haben von der einzigartigen Güte unserer deutschen Arbeit.

Zahlreiche wagemutige Fahrer haben unter Einsatz ihres Lebens nicht toten Maschinen juteile die Preise erzwingen, sondern zur Ehre der lebendigen deutschen Arbeit. Diese einer ganzen Welt sichtbaren Leistungen sind quittiert worden in unserem eigenen Volk, das auf seine nationale Automobilproduktion heute wieder grenzenlos stolz ist und von vielen Käufern aus Ländern außerhalb, die im deutschen Wagen heute einen guten Beweis für die Wichtigkeit des eigenen technischen Urteils und wohl oft auch des Geschmacks erblicken. Somit hat auch auf diesem Gebiet die Weltlichkeit der Entwicklung der von mir einst vorgenommenen Zielsetzung schon jetzt erfüllt.

Straßen in die große deutsche Zukunft

4. Es war meine Absicht, der im Auge gefaßten Motorisierung jene Straßen zu bauen, die in der Zukunft allein geeignet sein konnten, diesen Verkehr zu bewältigen. Was das Reich auf diesem Gebiet geleistet hat, übertrifft alles Gesehene der Vergangenheit und Vorhandense der Gegenwart. Ehe noch ein Jahr vergangen sein wird, stehen dem deutschen Kraftwagenverkehr schon 4000 Kilometer Autobahn zur Verfügung und zehntausende Kilometer verbesserter und in Ordnung gebrachter sonstiger Straßen.

Gerade dieses Straßennetz wird aber auch nationalpolitisch gesehen mitwirken, das Gefühl der deutschen Volks- und Reichseinheit zu verstärken. Es sind dies nicht nur Wege des Verkehrs der Gegenwart, sondern im wahren Sinne Straßen in die große deutsche Zukunft.

Vom Zustand unabhängige Rohstoffbasis

5. Um diese Motorisierung von außerhalb Deutschlands gelegenen Faktoren unabhängig zu machen, wurde im Rahmen des Vierjahresplanes barangegangen, eine eigene,

vom Ausland unabhängige Rohstoffbasis zu schaffen.

Die Ergebnisse dieser Arbeit sind schon heute nach wenigen Jahren wahrhaft gewaltig. Sie führten zum Teil auch zu unumwundenen neuen Erfindungen, deren überlegener Wert eine weitere Verwendung früherer Rohstoffe selbst dann anschließbar würde, wenn sie uns in Zukunft wieder unbegrenzt zur Verfügung ständen.

Beim Ueberblick dieser Tatsachen, die ebenso große Erfolge beinhalten, finden wir als schlagendste Bestätigung die gewaltig gestiegene Produktionsleistung, den außerordentlich gehobenen Export, die Verbilligung zahlreicher Wagen und Motorräder und ihre ausgezeichnete technische Durcharbeitung. Die Ausstellung, die ich heute eröffne, wird Ihnen eine glänzende Bestätigung des Vorgebrachten erbringen. Dennoch bleiben uns neben vielen kleineren oder mittelständigen Aufgaben einige große noch zu erfüllen.

1. Es ist verständlich, daß in der Zeit des schweren Ringens um den Absatz die einzelnen Fabriken in einer mehr oder weniger nervösen Unruhe den Markt und seine Bedürfnisse abzufragen versuchten und sich — wie ich es schon in meiner letzten Rede erwähnte — auf jedes erfolgsversprechende Modell fürsten, ohne Rücksicht auf die Zahl der mit der gleichen Typen bestückten Fabriken und damit ohne Beachtung der dadurch letzten Endes für die einzelne Fabrik noch möglichen Größe der Serien.

Forderung nach erträglicher Preisgestaltung

So wurde die an sich in bestimmten Typen liegende denkbare Verbilligung durch die gegenseitige Konkurrenz wieder aufgehoben. Es war unter diesen Umständen weiter begreifbar, wenn in dem rücksichtslosen Kampf um den Kunden eine sorgfältige Ueberprüfung der konfirmativen Entwicklung stattfand, die nur zu oft selbst den unwesentlichsten Neuerungen nachgab, einfach unter dem Druck des vermeintlichen Zwanges durch ein solches besonderes Entgegenkommen sich den wählenden Kunden empfehlen zu müssen. Die Bedingungen, die nun zu dieser technisch und kaufmännisch unerwünschten Zersplitterung führten, gibt es heute nicht mehr. Die Aufgabe der deutschen Automobilindustrie ist es heute weniger, Kunden zu suchen, als vielmehr die vorhandenen Käufer zu befriedigen. Der Bedarf an Kraftwagen ist ungeheuer. Die Befriedigung dieses Bedarfes erfordert aber:

a) eine billige Preisgestaltung. Man kann dieser Bedingung auf die Dauer aber in erforderlichem Ausmaß nur dann genügen, wenn die Typenproduktion geordnet wird, d. h. wenn die einzelnen Firmen sich auf ganz wenige Typen einigen und beschränken, wenn im gemeinsamen Ueberblick eine Vereinfachung unseres Typenprogramms vorgenommen wird. Es ist wichtiger, die Gesamtzahl unserer Kraftwagenproduktion zu erhöhen, als das Typenprogramm im einzelnen bis ins Unbegrenzte aufzusplitteln und damit zwangsläufig die Gesamtproduktion zu erschweren oder gar zu senken.

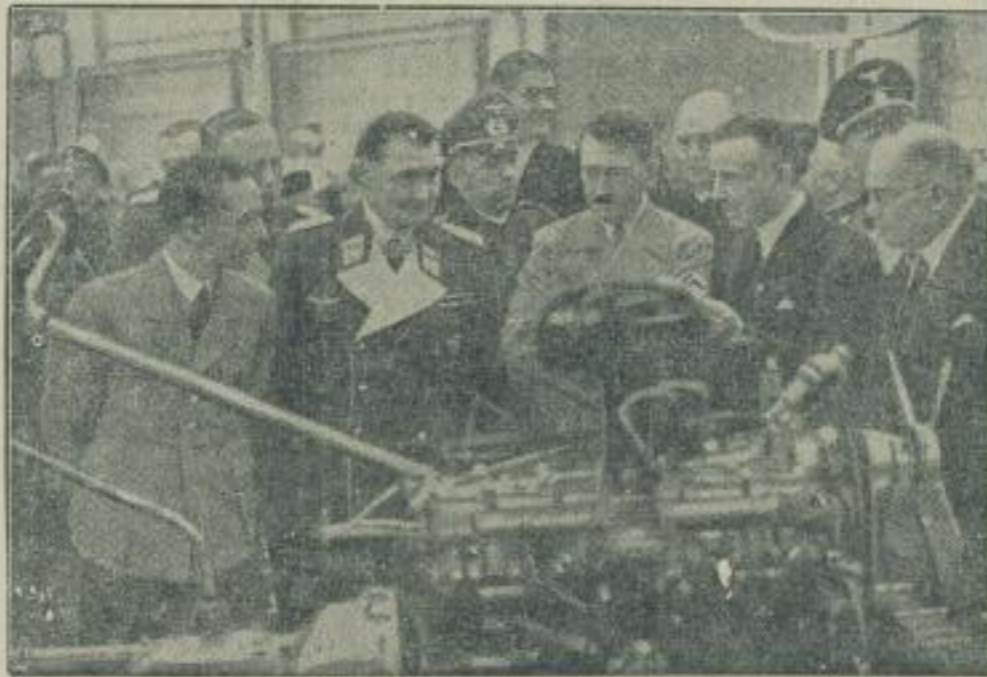
b) Man wird diesem Erfordernis einer erträglichen Preisgestaltung aber weiter auch nur dann gerecht werden können, wenn die Gewichte der einzelnen, besonders in Massenherstellung herzustellenden Wagen wesentliche Senkungen erfahren. Jedes Kilogramm Stahl, das unnötigerweise an einem Automobil mitgeschleppt wird, verleiht nicht nur die Entstehung und damit Anschaffungskosten des Wagens, sondern auch die Kosten seiner Erhaltung. Es führt zum vermehrten Benzinverbrauch, zur verstärkten Abnutzung der Reifen und zur erhöhten Instandhaltung der Straßen. Darüber hinaus belastet ein Kraftwagen, der 3000 Kilogramm wiegt und nur das schafft, was mit 2000 Kilogramm ebenfalls geleistet werden könnte, unsere Rohstoffbasis. Zwei solche Wagen nehmen einem möglichen dritten die materielle Voraussetzung einfach weg.

Ich habe Verständnis dafür, daß am Ende die Industrie aus eigenem zu einer solchen Ordnung ihrer Produktion nicht kommen konnte.

Generalbeauftragter für Verbittigungsaktion

Ich habe mich deshalb entschlossen, für die Durchführung dieser Gesamtaufgaben in Oberb von Schell einen Generalbeauftragten einzusetzen, der nunmehr im Rahmen des Vierjahresplanes die für alle Stellen bindenden Anordnungen gibt.

Seine Tätigkeit hat schon jetzt zu außerordentlichen und erfolgsversprechenden Ergebnissen geführt. Er wird in der Ausstellung 1940 zum erstenmal seinen Rechenschaftsbericht abgeben in der Lage sein, die daraus zwangsläufig kon-



Besichtigung der Autoschau.

Der Führer, Generalfeldmarschall Göring und Reichsminister Dr. Goebbels während des Rundganges durch die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung. (Weltbild-Wagenborg — M.)