

Abonnements

werden von den Postanstalten, den Briefträgern und unseren Nebenstellen im Kreise oder direkt beim Verlage angenommen.



Anzeigen

werden im Verlage: Berlin W 35, Köpenickerstraße 87, von unseren Nebenstellen im Kreise und allen Anzeigen-Expeditionen angenommen.

Weltower Kreisblatt

Täglich erscheinende Zeitung

Verlag und Schriftleitung: Berlin W 35, Köpenickerstraße 87.

Postfachkonto: Berlin 1519 61.

Nr. 58. Berlin, Freitag, den 9. März 1934. 79. Jahrg.

Deutschlands größte Auto- und Motorradschau eröffnet

Adolf Hitler zeigt die Wege der Motorisierung Deutschlands

Deutschlands bisher größte Autoschau, in drei Hallen, auf der Messemfläche von 19 000 Quadratmetern in Berlin untergebracht, wird bis zum 18. März im Brennpunkt des wirtschaftspolitischen Interesses stehen.



Der Führer bei der Besichtigung eines interessanten Standes.

seiner wirtschaftlichen Auswirkung von katastrophalen Folgen für ein Volk, das, wie das deutsche, von Geburt aus zu Höherem bestimmt und durch einen jahrtausendlangen Wirtschaftsprozess dafür organisiert und eingerichtet ist.

Der Kraftwagen ist kein Luxusartikel.

Die deutsche Automobilindustrie war selbst angeleitet von der Auffassung des luxuriosen Charakters dieses neuen Verkehrsmittels und brachte dies in ihren Produktionsprogrammen konfliktuell und preismäßig mehr oder weniger unklug zum Ausdruck.

Wenn aber irgendwann, dann mußte gerade hier zum entschlossenen Angriff des neuen Regimes angeleitet werden. Hier mußte alles einen einzigen Befehl gehorchen: Schafft Arbeit!

Auf welchem Gebiet kann aber vernünftigerweise mehr Arbeit geschaffen werden als dort, wo man am rückständigsten ist? Man prüfe und ermesse doch einmal die Bedeutung eines Bestandes von 2 1/2 bis 3 Millionen Kraftwagen in Deutschland für unsere gesamte Arbeitswirtschaft.

in dieser Industrie heute eine ungeheure Möglichkeit für die Überwindung der Arbeitslosigkeit und damit der Not für viele, viele Hunderttausende von deutschen Menschen liegt.

Das Auto muß eine Quelle des Glücks sein.

Solange das Automobil nur ein Verkehrsmittel besonders begüterter Kreise bleibt, wird es schwer sein, ihm seinen früher nur einmal angehängten klassenbetonten und klassenspannenden Charakter zu nehmen.

Es ist aber ein bitteres Gefühl, von vornherein Millionen braver, fleißiger und tüchtiger Mitmenschen von der Benützung eines Verkehrsmittels ausgeschlossen zu wissen, das gerade für diese in ihren sonstigen Lebensmöglichkeiten beschränkten Schichten nicht nur nützlich sein könnte, sondern ihnen vor allem auch an Sonn- und Feiertagen zur Quelle eines uns bekannten freudigen Glückes würde.

Die Behauptung, daß dies in Deutschland von vornherein unmöglich wäre, ist lächerlich. Wie lange ist es her, daß der primitivste deutsche Kleinwagen 4000 Mark kostete, 4600 Mark, um die man heute von einer ersten Firma eine wundervolle Sechszylinder-Limousine erhält.

Das Reich wird neben dem Ausbau des gesamten Autoabnahmefragenetzes nunmehr auch der Verbesserung der bisherigen Hauptstraßen entschlossen sein prächtiges Interesse zuwenden.

Fansaren eröffnen den feierlichen Akt.

Die Halle 1, in der sich der Eröffnungskakt vollzog, war ein einziger Flaggenschmuck in Lannengrün und Blauen. Über dem Portal dieser Halle hing ein riesiges Bild des Führers, der die Hand zum Gruß vor den endlosen Reihen seiner braunen Arme erhebt.

Der Vorsitzende des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Geheimrat Altmers, begrüßte den Führer wie die zahlreichen Ehrengäste und Herren des diplomatischen Korps in einer Ansprache.

Er gedachte des Schirmherrn dieser Schau, des großen Reichspräsidenten und zeigte das kritische Stadium auf, in dem sich die Automobilfabrikation befand, bevor ihr der Führer neue starke Impulse gab.

Erleichterung der Saftungsstellen und das gigantische Friedenswerk Adolf Hitlers, der Straßenbau, hätten der Kraftfahrzeugwirtschaft neue Kräfte gegeben.

Mit zielbewusster Absicht habe der Führer das Projekt in Verbindung mit dem Eisenbahnbau gebracht. Kein Geheimnis wäre es mehr, sondern nur noch ein Aufsammerarbeiten im Interesse des deutschen Verkehrswesens.

Nach einer Übersicht über die insgesamt erfreuliche Lage der deutschen Automobilfabrikation, die leider infolge der Zollhindernisse anderer Völker noch nicht den wünschenswerten Erfolg an der Ausfuhrentwicklung hatte, ging der Redner über zu der bilanzmäßigen Gegenüberstellung der Fabrikations- und Ausfuhrziffern.

Und in dieser Beziehung, so versicherte der Redner, zum Führer gewandt, wird die deutsche Automobilindustrie ihre Pflicht tun.

Hitler: Das Auto dem Volke!

Dann sprach der Führer. Im Namen des Reichspräsidenten, des Schirmherrn dieser Autoschau, übermittelte er dessen Grüße und gedachte dann noch einmal der Lage, in der sich die Autoindustrie befand, als er im Vorjahr die Autoausstellung eröffnete.

„Die Deutsche Automobil- und Motorradindustrie hat im wesentlichen die Hoffnungen erfüllt, die auf sie gesetzt wurden und gesetzt werden mußten. Als ich vor einem

Amthliches.

Weitere amtliche Bekanntmachungen sind im Inseratenteil dieser Nummer veröffentlicht.

L. 1666/34. Gefahren der elektrischen Hochspannungsleitungen. Das Berühren der Masten und Drähte der Hochspannungsleitungen auch mit Stangen, Seilen usw., sowie das Aufsteigen auf die Masten usw. ist verboten.

Landrat des Kreises Teltow. Koennecke.