

„Seltower Kreisblatt“ erscheint wochentlich. Bezugspreis monatlich RM. 1,55 einchl. 25 Rpf. Postgeb.; durch die Post monatlich RM. 1,60 einchl. 25 Rpf. Postgeb. (Postgebühren) zusätzlich 30 Rpf. Postgeb. — Bestellungen bei den Postämtern, Briefträgern und unseren Nebenstellen im Kreise.



Anzeigen lt. Preisliste in Verlag und Schriftleitung: Berlin W 35, Unter den Eichen 87. — Fernruf 22 00 71. Postkonten: Postfachkonto Berlin Nr. 280 10. — Bankkonten: Girokonto Nr. 2857 bei der Sparkasse des Kreises Seltow - G., Berlin W 35. — Gerichts- und Erfüllungsort: Berlin-Görlitzberg.

Seltower Kreisblatt

Sageszeitung für den Kreis Seltow * Amtliches Verkündungsblatt der Kreisverwaltung Seltow

Das deutsche Volk erhält seinen KdF-Wagen

Der Führer legt den Grundstein zum größten Autowerk der Welt

Fallersleben, 26. Mai. In einem festlichen Akt legte der Führer am Samstag vor 70 000 Volksgenossen aus allen Teilen des Reiches auf dem Wertplatz bei Fallersleben den Grundstein zum größten Kraftwagenwerk der Erde, dem Volkswagenwerk. In diesem festlichen Akt lag zugleich die Schöpfung einer ganzen Stadt, die hier, ebenso einzigartig wie das Werk, als tatgewordener Ausdruck nationalsozialistischer Baugesinnung ersehen wird. 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 Volkswagenes, dann Einzelheiten über die drei Typen des Volkswagenes, die bereits ihre Leistung erprobt haben, bekannt.

Deutschland, dessen Kraftverehrswirtschaft in den fünf Jahren nationalsozialistischer Staatsführung den Währigen Vorprung anderer Länder aufgeholt und viele von ihnen dabei schon übertroffen hat, das die Gesamtzahl seiner Kraftfahrzeuge verdoppelte, die Zahl der in der Kraftwagenindustrie Beschäftigten vervielfacht und den Gesamtmarkt der Welt besitzt, vorbildliche Forschungsinstitute für die Kraftwagenentwicklung unterhält, im Kraftwagenrennsport unbestritten das führende Land der Welt geworden ist, hat nun über die Behebung der Kraftfahrzeugindustrie hinaus den entscheidenden Schritt zur Volksmotorisierung getan.

In unmittelbarer Nähe von Fallersleben, einer kleinen Stadt von 2500 Einwohnern, deren Name heute schon in aller Munde ist, ist nun das größte Kraftwagenwerk der Welt, dessen Trägerin die Deutsche Arbeitsfront ist, in Angriff genommen worden.

Das Gelände des Volkswagenwerks, nur wenige Kilometer von Fallersleben entfernt, zieht sich in einer 2 Kilometer langen Front nördlich des Mittellandkanals entlang. Es beginnt im Osten unmittelbar hinter dem Dorf Sandbäp und erstreckt sich fast bis nach Worsfelde, während es im Norden in etwa einen Kilometer tiefe von der Zufahrtsstraße aus Richtung Hamburg zur Reichsautobahn begrenzt wird. Auf diesem gewaltigen Komplex wird nicht nur das größte, sondern auch das modernste Werk der Welt erbaut und schon heute ist die Planung in großen Umrissen zu erkennen.

Ein eigener Hafen, dessen Umrisse schon deutlich zu erkennen sind, wird das Werk auf dem Wasserwege mit dem ganzen Reich verbinden. Im Westen werden die eigentlichen Antriebsanlagen, die Wert- und Motorenhallen in einer in der Welt bisher nicht erreichten Größe erbaut. Daran schließt sich das Verwaltungsgelände mit dem etwa 80 Meter hohen Turmbau an und in der Richtung auf das Dorf Sandbäp die Anlagen, die der Beheizung der in diesem Werk schaffenden Volksgenossen dient, wie das Sportfeld mit den Bootshäusern auf dem Kanal, Sportplätzen mit Schwimmhallen, Sporthallen, einem Freibad, während landeinwärts ein Hotel für die Käufer des Volkswagenes, die Wagen-Lagerhallen mit eigenem Versandbahnhof und weiteren Lagern, eine große Einfahrtsbahn und ein weitestgehendes Kranstanzhaus, das ganz im Grünen liegt, erbaut werden. Schon heute ist zu erkennen, daß der vorhandene Baumbestand des Geländes sorgfältig erhalten bleibt.

Um dieses Werk herum aber emblet sich die neue Stadt wachsen, in deren Siedlungsgebiet nicht weniger als 28 Gemeinden einbezogen werden. Jenfalls des Kanals ist bereits das Vorwerk zum Volkswagenwerk in Angriff genommen. In diesem Werk arbeiten die Arbeiter des Volkswagenwerks 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 Vorwerk und der Fabrik wird aus dem Gut Mühlgraben ein landwirtschaftliches Muttergut für die Volkswagenfabrik geschaffen. Rings um den Wertplatz sind eine große Anzahl von Barackenbauten erbaut, liegt in gewaltigen Stapeln das Baumaterial, ragen bereits die Türme der Kraftwagenzentralen empor, selbständige durchgehende das Gelände, im Hafen liegt ein riesenhafter Bagger. Große Greifarme klingen an, das alles bereit ist, um das gewaltige Werk in dem Tempo erbauen zu lassen, das für das Bauen im Dritten Reich charakteristisch ist.

Der Tag der Grundsteinlegung ist für das ganze Land Braunschweig zu einem Festtag erster Ordnung geworden. Bei schönstem Frühsummerwetter hat sich

der Aufmarsch der 50 000 Volksgenossen, die mit Sonderzügen aus allen Teilen des Reiches nach Fallersleben gekommen sind, und der Bevölkerung des Braunschweiger Landes vollzogen. Die Parade wird durch schmissige Marschmusik der an dem Staatsakt beteiligten Musikkapelle verstärkt. Kurz nach 12 Uhr marschieren unter den Klängen des Präzidentenmarsches die Fahnen in das Festgelände, von den rund 70 000 Teilnehmern am Staatsakt mit erhobener Rechten begrüßt. Kurz darauf passiert der Sonderzug des Führers, mit freudigem Jubel begrüßt, das Festgelände. Die Erwartung hat ihren Höhepunkt erreicht.

Die Ankunft des Führers

Auf dem Bahnhof Fallersleben begrüßten den Führer der Reichsorganisationsleiter Dr. Ley, der Oberpräsident, Stabschef der SA, Luhe, der Reichsführer SS Himmler, Reichsminister Kerrl, der Gauleiter des Gaues Ost-Sammler Seltow, SS-Obergruppenführer Sepp Dietrich, der Konstrukteur des Volkswagenes Ingenieur Dr. Porsche und der Geschäftsführer der Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagenes Dr. Lafferentz, in dessen Begleitung sich die Reichsleiter Rosenberg, Dr. Dietrich, der langjährige autofachliche Berater des Führers Direktor Berlin, SS-Gruppenführer Schaub und NSKK-Brigadeführer Bormann befanden.

Wenige Minuten vor 13 Uhr wird jenseits des Mittellandkanals die Wagenkolonne des Führers sichtbar. Alles springt von den Plätzen auf, die Laufpfeifer übertragen die Wellen der Begeisterung, die den Führer durch das gesamte Spalier bis zum Festplatz begleiten. Kommandoworte erklingen, der Aufmarsch der SS der Junkerschule Braunschweig insondieren den Präzidentenmarsch. Neben dem Grundstein steigt an schlankestem Mast die Führerfanfane empor.

Ein Preiswunder: KdF-Wagen 990 RM.

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 Bewirklichung des Volkswagenes einzusetzen. Zur Durchführung dieser Aufgaben gründete der Reichsorganisationsleiter die Gesellschaft zur Förderung des deutschen Volkswagens und ordnete an, daß dieser Gesellschaft zur Finanzierung der Sofortmaßnahmen ein Betrag von 50 Millionen RM. angewiesen sei. Ohne Rücksicht auf die ungeheuren Schwierigkeiten haben wir dann sofort die Arbeiter mit dem Ziel angepaßt, 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 Gewährung zu erreichen, wurde eine Vorserie von 30 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 100 000 Kilometer, die ohne sonderliche Reparaturen vollwertig weiterfahren. Wohl noch niemals ist eine Konstruktion einer derartigen Erprobung unterzogen worden. Bei allen Fahrten auf schwierigen Straßen des Schwarzwaldes, bei Kraftproben auf der Reichsautobahn, bei der Überwindung schwerer Alpenpässe: Der Volkswagen hat überall eine überragende Leistungsfähigkeit bewiesen. Welt weit steht jetzt, daß die gegenwärtige Ausführung in jeder Hinsicht produktionsreif ist. Mit dieser Erklärung möchten wir die letzten Reste des Zweifels bei jenen 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 Volkswagenantrieb ausgerüstet und 4,20 Meter lang, 1,55 Meter hoch und breit und fahrweise 650 Kilogramm schwer. Im übrigen haben 4 bis 5 Personen Platz. Der luftfähigste Sedanmotor hat eine Stärke von 24 PS, einen Kraftstoffverbrauch von 6 bis 7 Liter und 1/10 Liter Del auf 100 Kilometer. Der Wagen ist mit 100-Kilometer-Dauergetriebeausführung ausgestattet, mit 115 km/h

Ganz langsam schreitet der Führer, geleitet von Dr. Ley, dem Stabschef Luhe, Reichsführer SS Himmler und dem Gauleiter Ost-Sammler Seltow unter dem tosenden Jubel der Zehntausende die Front der angetretenen Ehrenformationen ab. Vor der Ehrentribüne überreicht ihm ein junges Mädchen ein Blumengebilde. Als der Führer auf der Ehrentribüne sichtbar wird und dort die Ehrengäste, unter ihnen den Reichsleiter Bouhler, den NSKK-Führer Hülslein, den Chef des Oberkommandos der Wehrmacht General der Artillerie Reitel, Ministerialdirektor Schmecke und zahlreiche Gauleiter aus dem Reich begrüßt, erneuert und verklärt sich der minutenlange Begrüßungssturm, der den Fanfarenzug der SS, mit dem die Kundgebung eröffnet wird, noch überdönt.

Immer wieder erneuern sich die Subjungen, und es dauert geraume Zeit, bis der Reichsorganisationsleiter Dr. Ley das Wort ergreifen kann:

Dr. Ley spricht

Seute wird der Grundstein zu 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 Erschafften, die dieses Werk entworfen haben, und die Ingenieure und Organisationskräfte an all 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 aufgaben, und ersehen mögen, mit welcher Energie und Fleiß dieses Werk vorwärtsgetragen worden ist!

in allem ein kleines technisches Wunder. Er ist aber darüber hinaus ein Preiswunder, denn er wird ab Wert nur 990,- RM. kosten. Dieser sensationell niedrige Preis wird es breitesten 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 bekanntzugeben werden. Die Mindestrate wird 5,- RM. wöchentlich betragen. Die Versicherung ist — und zwar Kaso und Haftpflicht — gratis, — RM. wöchentlich. Diese Sicherstellung des Abzuges für die Massenproduktion darf den Wagen nicht verteuern und stellt damit eine der eigenartigsten und schwersten Aufgaben dar, die nur von der Deutschen Arbeitsfront durchgeführt werden können. Das Problem ist durch Einfluß der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ als gelöst zu betrachten. Wir wissen, daß aber nicht nur der Preis des Volkswagens, sondern besonders die Unterhaltungs- und Instandhaltungskosten 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 — das genau errednet — ein ungewöhnlicher Erfolg aufzuweisen, so z. B. auf dem Gebiet des Garagens- und Ersatzteilwesens sowie der Versicherung. Wir werden diesen Weg fortsetzen und ihn bis zum Einfluß der Großproduktion völlig geendet haben.

Um die Inbetriebnahme des Werkes zu vereinfachen und zu sichern, wird seit diesem Frühjahr in Braunschweig ein „Vorwerk“ erbaut, in dem im Laufe des Sommers die Arbeit aufgenommen wird. Dieses Werk dient zur Ausrüstung und Werkzeugefertigung und besonders zur Heranbildung von Lehrlingen und des ersten Stammes von Arbeitern, die 1939 als Vorarbeiter in das Hauptwerk übernommen werden sollen. Später wird dann in diesem Vorwerk eine andere wichtige Produktion aufgenommen. — Dort bräuen endlich wird unsere neue Stadt erbaut, die in der ersten Ausbaustufe eine Einwohnerzahl von etwa 30 000, im Vollausbau etwa 60 000 Einwohner umfassen wird. — Das schöne waldreiche Gelände bietet Gelegenheit zu hervorragender landschaftlicher Entfaltung, so daß hier eine Stadt entsteht, die zu den schönsten den ganzen Welt gezählt wird.

Mein Führer! Das ist — in wenigen Worten — die Meldung über den Stand der bisherigen Arbeiten. Denn trat, von erneutem Jubel überschüttet, der Führer an das Mikrophon.