

Rheinsberger Zeitung

Amfliches Veröffentlichungsblatt der Stadt Rheinsberg

Bezugs-Preis
in unserer Geschäftsstelle sowie bei den Abholstellen und beim Bezuge durch die Post 0,90 Mark. Durch den Briefträger oder durch Boten frei ins Haus gebracht 1,00 Mark. — D. L. 680

Für die Schriftleitung und den Anzeigenteil verantwortlich
Carll Furmann



Druck und Verlag
C. Thurnmanns Buchdruckerei,
Rheinsberg

Anzeigen
für dieses Montag, Mittwoch und Freitag erscheinende Blatt werden mit 6 Pfennigen für die 6-spaltige Zeile und deren Raum berechnet u. bis vorm. 10 Uhr vor jedem Erscheinungstage erbeten.

Nr. 21

Fernsprecher

Montag, den 17. Februar 1936.

Nummer 37

42. Jahrgang

Internationale Autoschau

50 Jahre Kraftwagen.

Am 29. Januar 1886, also gerade vor 50 Jahren, ließ sich Carl Benz das erste Automobil patentieren. Wir betrachten Benz und Daimler als die Erfinder des Automobils. Beide haben unabhängig voneinander gearbeitet und sind unabhängig voneinander auf den Gedanken des Benzinwagens gekommen, der bestimmt war, das Verkehrswesen grundlegend umzugestalten. Wie alle umwälzenden Neuerungen, so hat auch die Idee des Automobils Hindernisse und Schwierigkeiten zu überwinden gehabt, sie ist aber dann, als sie einmal praktische Wirklichkeit geworden war, wirklich mit Automobilschwindschnelligkeit vorwärts geeilt. Im Jahre 1935 gab es in der Welt 35 Millionen Kraftwagen.

Die Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung in Berlin, die vom 15. Februar bis zum 1. März dauert und die nun eröffnet worden ist, bedeutet also eine stolze Schau über das, was vor einem halben Jahrhundert aus kleinen Anfängen heraus in deutschen Werkstätten erfunden und geschaffen worden ist. Sie wird gleichzeitig Zeugnis von den großen Erfolgen der Motorindustrie ablegen, die in den drei Jahren der Regierung Adolf Hitlers mächtig gefördert worden ist. Demals befand sich mit dem ganzen Wirtschaftsleben auch die Industrie der Kraftfahrzeuge in einer Periode des Niederganges. Durch die Initiative der Regierung und durch eine großzügige Regelung der Steuerfrage hat sich dann eine Entwicklung durchgesetzt, die in Deutschland die Fiktion der Erzeugung von 1932 bis 1934 verdreifachte. Der Bau der Reichsautobahnen hat darüber hinaus neue Wege gewiesen, die dem Kraftfahrzeuge in der Zukunft seinen Platz neben der Eisenbahn und dem Flugzeug sichern. Die letzten großen Erfolge der deutschen Kraftfahrzeuge und der deutschen Rennfahrer im In- und Ausland haben den Ruf der deutschen Automobilindustrie in alle Welt getragen. Die Zahlen beweisen, daß auch die deutsche Autofahrt wieder im Steigen ist und daß die deutsche Wirtschaft ihren Anteil an der Motorisierung der Welt behalten hat. Das will angesichts der großen Ueberlegenheit kapitalstärkterer und weiträumiger Länder wie der Vereinigten Staaten und Kanada schon etwas bedeuten.

Die Bedeutung des Treibstoffes für die zunehmende Motorisierung ist uns gerade in diesen Wochen durch den Streit um die Oelfantionen gegen Italien besonders klar geworden. So sind die Bemühungen in allen Ländern verständlich, einen Treibstoff zu finden, der von dem Monopol ferner Oelfelder unabhängig macht. „Die Straße frei für das Kraftfahrzeug“ ist die Losung unserer Zeit. Das Plakat der diesjährigen Autoausstellung zeigt das vom Vertreter der Automobile durchstufte Brandenburger Tor. Damit ist symbolisch zum Ausdruck gebracht, daß Deutschland ein Mittelpunkt für die Welt der Kraftfahrzeuge ist. Wirtschaftlich ist auch für den Kraftfahrzeugverkehr bleiben will. Wirtschaftlich ist in der Anschaffung und im Betrieb, zuverlässig im Gebrauch, frei von jedem Experiment, vielfach eingestuft auf heimische Treibstoffe, ausdauert mit neuesten Zubehörtteilen, dabei nicht teuer, sondern im Preis herabgesetzt, äußerlich gefornrt nach der erprobten Chromlinie, 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 auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1936 zur allgemeinen Begutachtung und zum Kauf bereitstehen. Diese 25. Autoschau in Deutschland ist zugleich die zehnte in Berlin. In über tausend Ständen auf einer Fläche von 50 000 Quadratmetern zeigen hier die Aussteller, was im vergangenen Jahre konstruierte und gezeichnete Arbeiter und Ingenieure an den alten, erprobten Modellen Neues und Besseres herausgeholt haben. Ein gewisshafter Besuch aller Stände ergäbe einen „kleinen“ Spaziergang von 20 Kilometern. Das ist die diesjährige Schau der Autos, Anhänger, Motorräder, Zugmaschinen und Zubehörtteile, die der Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie unter Vermittlung einer Ueberladung außerordentlich übersichtlich gestaltet hat.

Auch die Reichsbahn ist in diesem Jahr auf der Ausstellung erschienen, um Fahrzeuge und Geräte, deren Verwendung und Einsatz im letzten Jahr in größerem Umfang erfolgt ist, zu zeigen. Fahrzeuge für Schmelzlasttransporte und zum Transport von ganzen Eisenbahnwagen sind auf dem Reichsbahnstand zu finden, ebenso ein Kraftfahrzeug, das zum schnellen und zeitparenden Entleeren von Schüttgütern besonders eingerichtet ist. Ebenso sieht man die von der Reichsbahn auf den Reichsautobahnen eingesetzten Omnibusse. Als größter deutscher Kraftfahrzeughändler beteiligt sich auch die Deutsche Reichspost an der Ausstellung. Sie zeigt u. a. einen zur beleuchteten Bearbeitung und Beförderung der Post auf weite Entfernungen, zum Beispiel auf Autobahnen, gebrauchten Kraftpostwagen. In der Ehrenhalle der Ausstellung stellt die Deutsche Reichspost einen der ersten Perzentfort-Lombagies aus, der im Juni 1905 auf der Strecke Bad Teis—Benigries in Betrieb genommen worden ist. Zur Zeit beträgt die gesamte Wagenzahl der Reichspost rund 15 000 Kraftfahrzeuge und 2700 Anhänger.

Autobefug ist kein Vorrecht

Der Führer fordert den deutschen Volkswagen

Die IV. Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1936, gleichzeitig die 25. Ausstellung der deutschen Automobilindustrie, ist mit einer großartigen, für die ganze Industrie richtungweisenden Rede des Führers und Reichsführers feierlich eröffnet worden. Der Feier wohnten die Reichsregierung, fast das gesamte diplomatische Korps, die Reichs- und Gauleiter, zahlreiche Staatssekretäre, namhafte Vertreter der SA, der SS, und des NSKK, sowie anderer Gliederungen der Partei, viele Offiziere der Wehrmacht und Vertreter der Industrie, der Wirtschaft und des Handels bei.

Die ganze Umgebung des Ausstellungsgeländes am Kaiserdamm stand seit den frühen Morgenstunden im Zeichen dieses großen wirtschaftlichen Ereignisses. Tausende von Kraftwagen, die nach ihren Nummernschildern nicht nur aus ganz Deutschland, sondern auch aus verschiedenen ausländischen Staaten kamen, hatten die Hallen am Funkturm zum Ziel. Das größte Interesse galt der Halle I, in der in einem riesigen, von der Personenausstellung abgegrenzten Veramlungsraum die Eröffnungsfeier stattfindet. Große Bilder, die den Führer bei geschäftlichen Ereignissen zeigen, und Ausprüche des Führers über die Bedeutung des Kraftwagens schmücken die Wände. 12 Säulen, mit dem Hohenzeichen geschmückt, tragen einen riesigen Baldachin, von dem ein fünfsterig gefornrtes Latentretz grüßt. In der Stirnseite ist das Podium für die Ehrengäste aufgebaut. Zur Rechten und Linken haben das Wilharmische Orchester und die Kapelle der Panzertruppen Platz genommen. An der 100 Säulen des NSKK runden vor dem großen, freistehenden Vorhang nach der Halle hin das Bild des Eröffnungsortes ab. Ein Kraftfahrzeugzug hat vor der Halle I mit Fahnen Aufstellung genommen. Lange vor der angelegten Zeit füllten Heureka vom Kaiserdamm aus

die Ankunft des Führers

Vor der Halle wird der Führer von Korpsführer Hühnlein und dem Präsidenten des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie Allmers, begrüßt. Unter den Klängen des Präsentiermarsches schreitet der Führer in Begleitung des Korpsführers Hühnlein die Front der angetretenen NSKK-Formationen ab. Unmittelbar am Eingang übergeben einige BMW-Mädchen dem Führer kleine Blumenkränze.

In der Vorhalle sind Werksangehörige zahlreicher an der Ausstellung beteiligter Firmen in ihren blauen Arbeitskleidern angetreten. Jeden einzelnen in der ersten Reihe begrüßt der Führer mit Handschlag und geht dann mitten in die blaue Schaar der Werksangehörigen hinein, um sich kurz mit diesem und jenem zu unterhalten. Ein brausendes Heil folgt ihm, als er den Ehrenraum betritt, und nochmals donnert ihm ein Heil nach, als der persönliche Adjutant des Führers, Obergruppenführer Brücker, sämtliche angetretenen Werksangehörigen die Einladung des Führers zu einem Besuch in der Reichskanzlei übermitteln.

Der Badenweiler Marsch klingt auf. Die dreitausend Ehrengäste erheben sich von ihren Plätzen, als der Führer erscheint und seinen Platz einnimmt. Unter den zahlreichen Ehrengästen befindet sich auch der greise Dr. Bosch, der mit seiner bahnbrechenden Erfindung der Rundkerze ein 50jähriges Jubiläum feiert. Das Wilharmische Orchester intoniert den Huldigungsmarsch von Wist und leitet über zur Begrüßungsansprache des Präsidenten der deutschen Automobilindustrie.

Gheimrat Allmers

schildert die ungeheure Entwicklung des deutschen Automobilwesens seit der Machübernahme durch den Nationalsozialismus und damit den Führer für alles, was er für die deutsche Automobilindustrie getan hat. Es ist eine wahrhaft stolze Erfolgsrechnung, die er als würdigen Dank dem Führer erlassen kann.

Der Jahresablauf von Kraftwagen betrug im Jahre 1932 nur 44 000, im Jahre 1935 dagegen 215 000. Der Absatz der Kraftäder stieg im gleichen Zeitraum von 46 000 auf 116 000. Die Gesamtzahl der abgesetzten Kraftwagen und Kraftäder ist für 1935 331 000. Inzwischen sind das nur die Zahlen des Inlandsabzuges, und zwar ohne die Lieferungen an Reichsheer, Reichsbahn und Reichspost. Wertmäßig ist der Gesamt-Inlandsablauf der Automobil- und Zubehörindustrie im Jahre 1935 1,2 Milliarden RM. Einzuzurechnen in dieser stolzen Leistung ist die Wunderertele unerbörter Siege unserer Rennwagen. Auf den 14 größten internationalen Rennen waren 13mal deutsche Wagen siegreich. Das ist für deutsche Erzeugnisse eine Auslandspropaganda ohne gleichen. Trotz aller Schwierigkeiten gelang es, die Ausfuhr im abgelaufenen Jahr, wertmäßig gerechnet, zu steigern um 65 Prozent bei Kraftwagen und um 121 Prozent bei Kraftträdern. Eine großangelegte Organisation, die Sportgemeinschaft der deutschen Automobilindustrie, wird dahin streben, die Exportziffern noch in ganz anderem Maße zu steigern.

Präsident Allmers verjichtete auf die Behandlung wichtiger Fragen, unterließ es aber nicht, auf die allerneueste

Errungenschaft der Automobilindustrie hinzuweisen: den Personenkraftwagen mit dem Dieselmotor. Der Wagen sei nicht als großer teurer Wagen geschaffen, da hätten es die Konstruktoren leichter gehabt, sondern in einer mäßigen Preislage als Wagen der Mittelklasse.

Grüß und Dank der Arbeiterschaft

Nachdem der Präsident des Reichsverbandes der Deutschen Automobilindustrie, Allmers, ein dreifaches Siegheil auf den Führer ausgebracht hatte, in das die dreitausend Ehrengäste, unter ihnen zahlreiche Werksangehörige, begeistert einstimmten, richtete der Werksangehörige Senfleben im Namen der Werksangehörigen aller Betriebe der Automobilindustrie das Wort an den Führer. Unter dem Beifall der Anwesenden führte er aus:

Mein Führer!

Sch bin glücklich darüber, Ihnen Grüß und Dank meiner vielen tausend Arbeitskameraden überbringen zu dürfen. Es ist nicht unsere Art, viele Worte zu machen. Dafür kommt unter Dank aus vollen Herzen. Viele von uns waren noch vor wenigen Jahren zur Arbeitslosigkeit verdammt. Das bedeutete Hunger und Entbehrung für uns, unsere Frauen, unsere Kinder. Dabei lächelte uns unter dem System der Novemberrepublik gar keine Hoffnungslosigkeit.

Heute dürfen wir wieder am Arbeitsplatz stehen, und dafür gilt Ihnen, mein Führer, nicht nur unser Dank, sondern auch der unserer Frauen und Kinder.

Aber auch unsere Arbeit selbst hat sich seit Ihrer Führung verändert. Südliche Intellektuelle und marxistische Bonzen hatten uns früher einreden wollen, daß unsere Arbeit nur den einen Zweck haben könne, von profitgierigen Klassenfeinden ausgebeutet zu werden.

Heute haben wir alle, gerade auch in der Automobilindustrie, den tiefen Sinn unserer Arbeit erkannt. Unter Ihrer Aufsicht und Führung arbeitet die ganze Automobilindustrie, Unternehmer, Ingenieure und Arbeiter, für die Gesamtheit des deutschen Volkes. Wir sind stolz darauf, heute unteren Volksgenossen angehördig dieser Ausstellung zurufen zu können: Alle diese Arbeit tun wir für euch.

Wenn der Absatz der deutschen Automobilindustrie seit Ihrer Machtergreifung von Jahr zu Jahr steigt, wenn unsere Erzeugnisse mit die besten der Welt geworden sind, und wenn wir durch die wachsende Ausfuhr dem deutschen Volk Deutchen, Arbeit und Brot schaffen können, so erfüllt uns das mit sener einzigartigen Genugtuung, die nur die dem Volk gegenüber erfüllte Pflicht geben kann. Darum danken wir Ihnen, mein Führer! Die Arbeiterschaft der deutschen Automobilindustrie wird stets das tun, was Adolf Hitler von ihr erwartet.

Dann dankte im Namen seiner Kameraden

Rennfahrer von Brauchlisch

dem Führer dafür, daß er durch seine Maßnahmen die technischen Voraussetzungen für die Rennerfolge der letzten Jahre geschaffen habe. Diese Erfolge wären aber nicht möglich gewesen, wenn nicht zugleich der Führer den Glau ben an die deutsche Zukunft gegeben hätte. Das Vorbild des Führers und sein Werk verpflichte die Rennfahrer, ihr ganzes Können, ja, ihr Leben für das deutsche Volk daranzusetzen, um auch in diesem Jahre wieder die stolzen Fahnen des Dritten Reiches auf den Rennplätzen Europas wehen zu lassen.

Der Führer spricht

Mit starkem Beifall empfingen betrat der Führer und Reichsführer das Rednerpodium zu seiner Eröffnungsansprache, in der er dem Autobau neue Wege wies und dabei mit Nachdruck auf die Schaffung des deutschen Volkswagens hinwies. Adolf Hitler führte in seiner Rede u. a. aus: Seit ich zum ersten Male die Ehre hatte — damals noch im Auftrag des vereinigten Herrn Reichspräsidenten — die deutsche Internationale Automobil-Ausstellung in Berlin zu eröffnen, sind drei Jahre vergangen. Am 17. Februar 1935 sprach ich die Hoffnung aus, daß es dem Volkswagenwerk allen verantwortlichen Stellen gelingen würde, gerade auf dem Gebiet unseres nationalen wirtschaftlichen Lebens eine Befriedung zu erreichen, auf dem wir — gemeinsam an dem Stande der übrigen Welt — am meisten zu rüchgeheben waren.

In dem heute überblickbaren Zeitraume der wirtschaftlichen Entwicklung der Menschheit bemerkten wir fortgesetzt das abnehmende Vorherrschen bestimmter Produktionen, die ihren Epochen einen besonderen und bemerkenswerten Charakter verliehen. Bedürfnisse entstehen, suchen und finden ihre Befriedigung, um neuen Bedürfnissen und ihrer Erfüllung Platz zu machen. Es gab Zeitalter, in denen die menschlichen Arbeitskräfte vorwiegend in einem übergroßen Ausmaß für gewaltige Bauwerke angelegt wurden, in anderen wieder beschäftigt sie die Wirtschaft in der handwerklichen Herstellung von bestimmten Gütern des Friedens oder den Waffen des Krieges. Neu erstlossene Gebiete wieder verlagern die menschliche Arbeitskraft auf die Bewältigung des Handels und damit des Verkehrs. Die Manufakturen des 18. Jahrhunderts gehören genau so zum Bilde dieser Zeit, wie ein halbes Jahrhundert später bereits der Bau von Eisenbahnen, die Konstruktoren von Automotoren und Wagons den Beginn einer neuen Epoche ankündigen.