

# Auswärtiges Amt

Offiz. Briefpapier  
Berlin, den 15. März 1939.  
11 APR 1939  
Tages. Nr. 313  
1. 211

W I 541 Ang. I.

- 1 Anlage -

In seiner anlässlich der Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung Berlin 1939 gehaltenen Rede befaßte sich der Führer und Reichskanzler mit den sich aus der Motorisierung Deutschlands ergebenden Problemen unter besonderer Hervorhebung der gewaltigen Fortschritte, die das nationalsozialistische Reich gerade auf dem Gebiet der Motorisierung zu verzeichnen hat. Aus der Rede, die ich als bekannt voraussetzen darf, verdient insbesondere der Hinweis darauf hervorgehoben zu werden, daß die Schaffung Großdeutschlands eine so gewaltige Konsumkraft auf einem einheitlichen Wirtschaftsgebiet vereinigt hat, daß sich daraus eine außerordentliche Verbesserung unserer technischen und kaufmännischen Produktionsbedingungen ergibt. Die restlose Erschließung des Binnenmarktes wird auch in den kommenden Jahren unsere erste Aufgabe sein. Um diese Motorisierung von außerhalb Deutschlands gelegenen Faktoren unabhängig zu machen, ist im Rahmen des Vierjahresplanes die Schaffung einer eigenen, vom Ausland unabhängigen Rohstoffbasis in Angriff genommen worden; die auf diesem Gebiet bereits erzielten Ergebnisse sind gewaltig und zum Teil mit unwälzenden neuen Erfindungen verbunden.

Die Schaffung des Volkswagens ermöglicht auch solchen Schichten des deutschen Volkes den Erwerb eines Kraft-

An alle Missionen (mit Ausnahme Vatikan)  
und Berufskonsulate

fahrzeuge,

Montreal

Ind. Automobilindustrie

M.

fahrzeugs, die bisher dazu nicht in der Lage waren. Der Kraftwagen ist, wie der Führer hervorhob, kein Luxusartikel mehr, sondern ein Gebrauchsgegenstand.

Die Motorisierung Deutschlands setzt aber eine Verbilligung der Produktion der gesamten deutschen Autoindustrie durch Rationalisierung der bisherigen Erzeugung voraus, die unter einer übermäßig großen Anzahl verschiedener Typen litt. Zu diesem Zweck ist bekanntlich vor mehreren Monaten ein Generalbevollmächtigter, Oberst von Schell, eingesetzt worden, der im Rahmen des Vierjahresplans die für alle Stellen bindenden Anordnungen gibt.

Die sich aus dieser Typenbereinigung ergebende Verbilligung unserer Kraftwagen-Produktion wird sich auch im Ausfuhrgeschäft günstig auswirken.

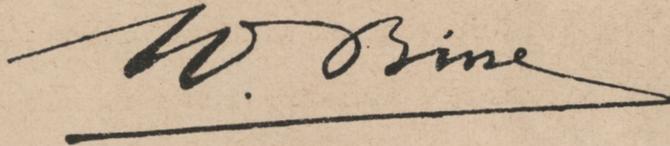
Hierzu bemerke ich nur zur dortigen vertraulichen Information, daß sich die Verbilligung infolge der notwendig werdenden technischen Umstellung der einzelnen Automobilfabriken voraussichtlich nicht so schnell auswirken wird. Überhaupt muß damit gerechnet werden, daß in der Übergangszeit vielleicht sogar ein geringer Ausfuhrückgang eintreten wird. Andererseits wird sich aber diese Umstellung der deutschen Automobilproduktion auf den Zeitraum mehrerer Jahre erstrecken, sodaß die dadurch hervorgerufenen Übergangsschwierigkeiten auf das Mindestmaß herabgedrückt werden. Im übrigen wird die Typenbeschränkung in erster Linie

die

die Lastkraftwagen und die großen Personenkraftwagen betreffen, während die kleinen Wagen und die der mittleren Klasse, die bei der deutschen Ausfuhr ziffernmäßig bei weitem überwiegen, durch die Typenbeschränkung weniger berührt werden. Weitere Unterrichtung wird zu gegebener Zeit erfolgen.

Zur Frage der Typenbeschränkung ist im Auftrag des Reichsverkehrsministeriums von dem Institut für Konjunkturforschung eine Schrift "Weniger Typen im größeren Deutschland" herausgegeben worden, die ich in der Anlage zur Kenntnis und Verwertung beifüge.

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read "W. Brine". The signature is written in a cursive style and is underlined with a single horizontal line.