

Bezugspreise: Liechtenstein und Schweiz: jährl. Fr. 12.50, halbj. 6.25, viertelj. 3.15; Ausland: jährl. Fr. 17.—, halbj. 8.50, viertelj. 4.25; Uebersee: jährlich Fr. 21.—, halbj. Fr. 10.50, viertelj. Fr. 5.25.  
Bestellungen durch die Postämter, die Verwaltung des «Vaterland» in Vaduz, Tel. (07) 2 19 88, für die Schweiz auch J. Kuhn's Erben, Buchs (SG), Tel. (085) 6 14 74

Anzeigenpreise: Die einspaltige Millimeterzeile  
Inland 7 Rp. 20 Rp.  
Angrenzendes Rheintal (Sargans—Sennwald) 9 Rp. 21 Rp.  
Uebrig Schweiz und Ausland . 10 Rp. 23 Rp.

Erscheint Mittwoch und Samstag

# LIECHTENSTEINER VATERLAND

## ORGAN FÜR AMTLICHE KUNDMACHUNGEN

Geschäftsstellen: Schriftleitung in Vaduz. Verwaltung in Vaduz (Liechtenstein). Postcheckkonto: «Liechtensteiner Vaterland», Vaduz, St. Gallen IX 5473.

Druckerei: J. Kuhn's Erben, Buchs. Fernsprecher Buchs (085) 6 14 74. Alleinige Inseratenannahme für Schweiz und Ausland: «Publicitas» AG., St. Gallen, und andere Filialen.

### Das Auto verändert die Welt

Alle acht Minuten ein «Verkehrstoter» in USA  
Die Lawine ist nicht aufzuhalten — Bilanz der Motorisierung

Unter der rapiden Motorisierung vollzieht sich eine tiefgreifende Umwandlung unserer Zivilisationsstruktur und unserer Lebensgewohnheiten. Das Auto ist heute einer der wichtigsten Arbeitgeber der Welt — gleichzeitig aber auch einer der ärgsten Gefährdungsfaktoren der menschlichen Existenz, denn die Mordbilanzen des Verkehrs sind weitaus höher als die Todesquoten vieler Krankheiten. Unser Mitarbeiter versucht, das «Problem Auto» eingehend zu beleuchten.

Von allen Maschinen, die der Mensch bisher ersann, hat das Auto unsere Lebensart am umwälzendsten verändert. Das Auto ist die populärste aller Erfindungen. Seine faszinierende Wirkung auf die Massen ist grenzenlos. Selbst der kleine Mann ist heute gegen die Autosucht nicht mehr immun. In tausenden, in zehntausenden Familien wird heute gerechnet, nach willigen Geldgebern gefahndet, kalkuliert, gespart und oft auch für das ersehnte Motorfahrzeug — gehungert.

Wahrscheinlich ist der Automobilbau eines der besten Geschäfte unserer Zeit. Alle Autofabriken der Welt arbeiten auf Hochtouren. Amerika stellt jährlich bald zehn Millionen neue Autos her. Selbst Westdeutschland produziert im Jahr bereits eine halbe Million Automobile und wird bald die Autoproduktion der Sowjetunion überflügelt haben.

Die Fiatwerke in Turin stellen täglich 500, Renault in Paris 600 neue Wagen auf die Räder. Die englischen Fabriken bringen im Tag ungefähr 1500 neue Autos auf den Markt. Das deutsche Volkswagenwerk, heute das grösste industrielle Unternehmen des Kontinents, hat 20 000 Arbeiter. Sie erzeugen täglich 900 Autos. Bald werden es 1000 im Tage sein.

In Amerika beschäftigt der Automobilbau einschliesslich der vielen Nebenzweige neun Millionen Menschen. Das ist ein Siebentel aller werktätigen Amerikaner. Die großen amerikanischen Autowerke erzielen einen Jahresreingewinn von vier Milliarden Dollar.

Detroit, die «Automobilhauptstadt der Welt», ist der Sitz der grössten Autofabriken, die es gibt: Ford, General Motors und Chrysler. Diese Werke, die 90 Prozent aller amerikanischen Wagen bauen, bilden ganze riesige Stadtviertel für sich, breiten sich aber dauernd weiter aus. General Motors werden in den nächsten Jahren eine weitere Milliarde Dollar zur Vergrößerung ihrer Autoproduktion investieren. Bei Ford arbeiten 75 000 Männer und 5000 Frauen. Die tägliche Lohnsumme dieser 80 000 Menschen beträgt fast 6 Millionen Franken. Mit 1,2 Millionen Mitgliedern ist die Gewerkschaft der amerikanischen Automobilarbeiter die mächtigste Vereinigung der USA.

Die riesigen Nebenindustrien, die der Automobilbau in Bewegung gesetzt hat, sind längst nicht mehr übersehbar. Wer zählt die Blechwalz- und Stahl-, die Aluminiumwerke und Erzgruben, die Lackfabriken, Gießereien, Ölbohranlagen, Kokereien, Benzinraffinerien, Glasfabriken, Kautschukplantagen, Leder-, Stoff-, Kunstharz- und Limoleumfabriken, Zündkerzen- und Kabelwerke, die ausschliesslich zur Deckung des riesigen Autohunger arbeiten?

Die Zahl der Chauffeure, Mechaniker, Konstrukteure, Transportarbeiter, Autostraßentechniker, Brückenbauer, Zement- und Asphaltarbeiter, Reklamezeichner, Drucker, Tankstellenwärter, Motorsport-Manager, Fahrlehrer, Verkehrspolizisten, Versicherungsbeamten, der Auto- und Reifenhändler, Vulkaniseure und all der anderen Branchen, die direkt und indirekt durch das Auto beschäftigt werden, geht schon in die Dutzende von Millionen. Mit Recht wird behauptet, daß die plötzliche Ausschaltung aller Automobile aus dem modernen Wirtschaftsleben einen sofortigen Zusammenbruch unseres gesamten heutigen Zivilisationsgefüges nach sich zöge. Es gäbe eine beispiellose wirtschaftliche Katastrophe. Im hochmotorisierten Amerika ist heute das Auto für viele Millionen wichtiger geworden als Tisch und Bett. Amerikas ganzer Wirtschaftsablauf hängt

intensivst von fast 50 Millionen, Tag für Tag in Bewegung gesetzten Automotoren ab. Darüber hinaus ist für Millionen Menschen das Auto zur wichtigsten Modesache geworden.

Bald werden in der Welt 80 Millionen Autos in Betrieb stehen. Vielleicht schon in einem Jahrzehnt wird sich die Zahl verdoppelt haben. Aber die meisten Städte sind heute der zunehmenden Verkehrsdichte längst nicht mehr gewachsen. In Paris laufen beispielsweise mehr als 1,2 Millionen Autos. Sie machen die Stadt zu einer dröhnenden, donnernden, drängenden Verkehrsmühle. Ein zehn Kilometer langer Autotunnel quer unter der Seine Stadt — der Milliarden an Baukosten verschlingen wird — soll der unerträglich werdenden Verkehrsmisere steuern helfen. Rom, London, San Francisco, Chicago, New York, Buenos Aires, Boston, Tokio und Dutzende anderer Großstädte können die wachsenden Autofluten kaum mehr bewältigen. In München, Hamburg und Frankfurt kommt heute bereits auf neun Bewohner ein Auto, in Zürich, Paris und London bereits auf jeden vierten Menschen. Wien wird bald 150 000 Fahrzeuge besitzen. Das ist im Vergleich zu anderen Großstädten noch verhältnismäßig wenig. Ueberall steht die Verkehrspolizei heute schon vor fast schier unlösbaren Problemen, die die periodischen Verkehrsverstopfungen und der chronische Parkplatzmangel hervorrufen. Wenn man es in solchen Städten eilig hat, dürfte man zu Fuß eher an sein Ziel kommen, denn als Automobilist.

Die schlimmste Folge der riesigen Autoflut ist die Zunahme der Verkehrsunfälle. In Deutschland fordert der Autoverkehr an manchen Tagen bereits 40 Todesopfer. Amerikas Verluste an Menschenleben durch Verkehrsunfälle waren größer als die in der gleichen Zeit an der Koreafront gebrachten Opfer. Verkehrsfachleute haben Vergleichsziffern aufgestellt, aus denen hervorgeht, daß das Auto in Amerika mehr Menschen umbringt, als die Arterienverkalkung und die Syphilis Opfer fordern. Aber nicht nur in Amerika, auch in allen anderen Ländern der Erde steigen die Todesbilanzen des Verkehrs rapid. Schon spricht man von einer neuen «Geißel der Zivilisation». Die meisten Autounfälle gehen auf menschliches Versagen zurück. Der Mensch scheint die Grenze seiner Herrschaftskraft über die Maschine erreicht zu haben. An einer mauergroßen Warnungstafel weist die Hamburger Polizei wöchentlich die vorgefallenen Verkehrsunfälle aus. 70 bis 80 Prozent davon fallen regelmäßig auf die Automobilisten. Die Zahl der Verletzten pro Woche schwankt zwischen 100 und 200, die der Toten zwischen 2 und 10. In Amerika sind in den 50 Jahren, seit das Automobil populär wurde, mehr als eine Million Menschen bei Automobilunfällen ums Leben gekommen. An hohen Feiertagen, wie z. B. am Unabhängigkeitstag, dem 14. Juli, steigert sich die Todesquote beängstigend. Dann gibt es alle acht Minuten einen Verkehrstoten.

Durch das Auto wird im Laufe der kommenden Jahrzehnte unsere Lebensart weiteren raschen Veränderungen ausgesetzt sein. Gibt es nicht schon heute eine gesellschaftliche, nach Automarken gegliederte Klassenschichtung? Gibt es eine schärfere Kastentrennung als die zwischen Autobesitzern und Nicht-Autobesitzern? Schon heute beeinflußt das Auto umwälzend die gesamte Städtebau- und Wohnweise der modernen Kulturvölker. Die Städte werden durch das Auto unaufhaltsam in die Breite gezogen. Einzelne Städte Amerikas erhalten heute schon Straßen, in denen die Autos in Vierer- und Achter-, ja sogar in Sechzehnerreihen nebeneinander fahren können. Die Automobile verschlucken riesige Flächen für Garagierzwecke. Riesige Garagentürme, zehn- und zwanzigstöckig über der Erde und fast ebenso tief unter das Straßenniveau reichend, werden errichtet.

Inzwischen wird die Zahl der Menschen, die bereits regelmäßig im Auto oder im Wohnanhänger ihre Nachtruhe verbringen und die in die Millionen geht, immer größer. In Amerika fährt

man im Auto direkt ins Autokino, das sind mächtige Filmtheater unter freiem Himmel, in denen bis zu 2000 Autos nebeneinander Platz haben. Ja, es gibt auch schon eine Drive-in-church, eine «Autokirche», in Big Lake (Texas), an deren Gottesdiensten die Gläubigen teilnehmen können, ohne aus ihrem Auto steigen zu müssen. Viele amerikanische Gasthäuser bringen ihren Gästen auf Laufbändern die Speisen bis ans Wagenfenster. Die «Autobücherei», das «Autowarenhaus», das «Automuseum», die motorisierte «Zahnambulanz» sind längst Selbstverständlichkeiten. Kurzum, der motorisierte Mensch ißt, arbeitet, schläft, flirtet, liebt und betet bereits im Auto. Er fährt per Auto in den Krieg (jede amerikanische Division besitzt mindestens 2000 Motorfahrzeuge), er wird als Täufling motorisiert zur Kirche, als Braut im chromglitzernden Achtzylinder zur Hochzeit und als Leiche mit achtzig Sachen zu seinem Grabe gefahren.

### Zur Ausstellung Lindl / Schaedler im Rathaus Vaduz

(Korr.)

Der Künstler unterscheidet sich von weniger begnadeten Mitmenschen dadurch, daß er die Umwelt mit anderen Augen zu sehen vermag und in der Lage ist, dieser besonderen Anschauung der Dinge auch Ausdruck zu verleihen. Die besondere Befähigung des Komponisten ist es, seinen Gefühlen und Empfindungen in Tönen und im Rhythmus eine Ausdrucksmöglichkeit zu geben, die allgemein verständlich ist, die des Malers besteht darin, das Bild seiner Umgebung oder seiner Phantasie mit Pinsel und Farbe einzufangen und dem Beschauer zugänglich zu machen. Der Dichter kann Erlebtes, Gedachtes oder Erträumtes in Worte kleiden, die wir als schön, treffend und wohlthuend empfinden.

Ein Karikaturist braucht von allen diesen Talenten ein wenig und dazu noch eine geschickte Hand, die den Zeichenstift so führen kann, daß das Ergebnis seiner Kunstfertigkeit der Vorstellung seiner Phantasie entspricht. Nebenbei aber muß er zudem noch Philosoph sein, der so weit über dem gegebenen Objekt steht, daß er von ihm unabhängig ist, und Psychologe, der das Wesentliche und Charakteristische in kurzen Zügen hervorzuheben weiß. Mit diesen Eigenschaften wird ein Strich von seiner Hand zu einem herabgezogenen Mundwinkel, der Verachtung oder Enttäuschung ausdrückt. Mit kaum merklicher Veränderung in der Strichführung aber bringt er dasselbe Gesicht zum Schmunzeln, zum Lachen oder zu fragendem Staunen. Aus der Beobachtung der Umwelt setzt er die entsprechenden Gesten, die Körperhaltung, die Bekleidung und die Gruppierung der einzelnen Gestalten dazu und dann kann der Betrachter keinen Zweifel mehr darüber haben, was ausgesprochen werden sollte. So sehen wir in Lindl's Zeichnungen eine Fülle menschlichen Ausdrucks, Empfindens und Wollens festgehalten. Lindl läßt es aber nicht bei der Darstellung von Gegebenheiten bewenden. Er deckt menschliche Schwächen auf, enthüllt Verstellung und Heuchelei, brandmarkt Fehler unseres Gesellschaftssystems. Er läßt sich nicht bestechen von der gesellschaftlichen Stellung seiner Opfer, sondern sagt: Das bist du, und das ist, was ich von dir denke!

Um den Wurzelplastiker in seinem künstlerischen Schaffen zu erfassen, muß man den Märchenglauben eines Jungen und die Erfahrung eines Alten zu Hilfe nehmen. Der Junge wandert durch den dämmerigen Wald. Es ist sein Reich und seine Welt und darin kennt er sich aus. Darin sieht er mehr als Bäume und Waldgetier. Er erkennt in den Buckeln eines Baumstammes die grinsende Grimasse eines Zwerges, im vermodernden Strunk das lachende Gesicht eines Fauns, Der unscheinbare Tannzapfen ist für ihn ein vorzeitliches Schuppentier und die abenteuerlich verkrümmte Wurzel ein erboster Lindwurm. In der knorrigen Borke einer Eiche sieht er die gestraubten Federn einer Eule und im verzerrten Schwung eines Astes die grazile Bewegung einer Tänzerin. Die Erfahrung des Alten belehrt den Künstler, welche Züge kennzeichnend



### Zum 1. August

Wieder feiert die Schweizerische Eidgenossenschaft ihren nationalen Feiertag. Ueberall in unserem Nachbarlande wird dieser Anlaß festlich begangen. Vom Engadin bis zum Genfersee, von Basel bis Chiasso, in allen Städten, Dörfern und Dörfchen werden abends patriotische Feiern abgehalten. Von den Höhen herunter grüßen unzählige Freudenfeuer, Zeichen der Freiheit, des Selbstbestimmungsrechtes und der Liebe und Treue zur schönen Heimat. — Von jeher wurden auch auf unseren liechtensteinischen Gipfeln Funken angezündet, um unsere Sympathie zur Schweiz und ihren demokratischen Einrichtungen zu bekunden. So wird es auch morgen sein und so soll es immer bleiben.

Am 1. August senden wir die herzlichsten Wünsche hinüber über den Rhein. Möge die Vorsehung dem Schweizervolk und -land eine segensreiche Zukunft, eine stetige und ruhige Aufwärtsentwicklung in Frieden und Glück bescheren.

Das walte Gott!

sind, wo das Spiegelbild der jugendlichen Phantasie in der realen Wirklichkeit zu finden ist. So nimmt er das Objekt jugendlicher Vision in die Hand und hilft mit dem Schnitzmesser ein ganz klein wenig nach, gerade so viel, daß auch der weniger Phantasiebegabte das erkennen kann, was das Auge des Künstlers gesehen hat. Wir glauben Schaedler, daß Freiheit und Naturgebundenheit die Voraussetzungen für sein Schaffen sind, denn innige Verbundenheit mit der Natur und freie künstlerische Auffassung bringt jedes seiner Werke zum Ausdruck.

Die künstlerische Ungebundenheit, feine Ironie und spitzer Zynismus ist das, was die beiden Künstler gemeinsam haben, mit einem beneidenswerten Maß an Phantasie.

So wird der Besuch der Ausstellung jedem ein Genuß und eine Anregung. Den Ausstellern soll ihr Erfolg Ansporn zu weiterem Schaffen sein.

### Das Paris des Ostens heute Ein Bericht aus Bukarest

Der in Hamburg erscheinenden Wochenzeitung «Die Zeit» für Politik, Wirtschaft, Handel und Kultur vom 22. Juli 1954 entnehmen wir folgenden Artikel:

Bukarest war einst eine der buntesten und lebhaftesten Städte der Welt. Zehn Jahre Volkodemokratie haben genügt, um auch hier alles grau werden zu lassen. Ein paar Autos fahren noch durch die Stadt, sie gehören der neuen herrschenden Klasse, den Funktionären der Partei, der Miliz und des Staates. Aber auch von diesen leben nur diejenigen gut, die an der Spitze stehen. Das Volk ist ärmer denn je, das Bürgertum ist heruntergekommen, und mancher fragt: «Wann kommt ihr endlich?», wenn er zu einem Fremden aus dem Westen Vertrauen gefaßt hat. Was die Bukarester früher auf den Bauernmärkten zu Spottpreisen kaufen konnten, gibt es nicht mehr oder es ist unerschwinglich teuer geworden. Ein Pfund schlechte Wurst kostet 7.50 Lei — ein Lei ist im amtlichen Kurs ungefähr einer D-Mark gleich, aber seine Kaufkraft ist nur ein Bruchteil davon; ein Pfund Zucker 4.65 Lei. Kaffee gibt es nicht, er kostet am schwarzen Markt 190 Lei. Der Arbeiter, für den angeblich das neue Regime gemacht worden ist, hat ein Einkommen von 250 bis 300, im einzelnen Fälle von 600 und 700 Lei im Monat. Aber ein Paar Schuhe kostet 250 Lei und ein Anzug auf Bezugsschein 850 bis 1000 Lei. Daher trifft man