

Ottendorfer Zeitung

Lokalanzeiger und Anzeigebblatt für Ottendorf-Okrilla u. Umg.

Ercheinungstage: Dienstag, Donnerstag, Sonnabend. Bezugspreis monatlich 1.10 RM einschließlich Trägerlohn. Im Falle höherer Gewalt (Störungen des Betriebes der Zeitung, der Lieferanten oder der Verbreitungseinrichtungen) hat der Bezügeer keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises.



Anzeigepreis: Die 6 gespaltene mm-Zeile oder deren Raum 5 RM. Alles weitere über Nachschlag usw. laut aufliegender Anzeigepreislisse. Anzeigenannahme bis 10 Uhr vormittags des Erscheinungstages. Bei fernmündlicher Anzeigenannahme wird keine Gewähr für Richtigkeit übernommen. Bei Konkurs und Zwangsvergleich erlischt jeder Nachschlagsanspruch.

Diese Zeitung veröffentlicht die amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde-Bezörde zu Ottendorf-Okrilla und des Finanzamtes zu Radeberg.
Hauptredaktion: Georg Kühle, Ottendorf-Okrilla — Vertreter: Hermann Kühle, Ottendorf-Okrilla — Verantwortlich für Anzeigen u. Bilder: Hermann Kühle, Ottendorf-Okrilla
Postfachkonto: Leipzig 2148. Druck und Verlag: Hermann Kühle, Ottendorf-Okrilla. Girokonto: Ottendorf-Okrilla 138.

Nummer 54

Fernruf: 231

Sonnabend, den 8. Mai 1937

D. V. IV.: 303

36. Jahrgang

Amthlicher Teil.

Öffentliche Erinnerung z. Steuerzahlung.

In die am 10. Mai 1937 fällig werdenden Umsatzsteuer- und Vermögenssteuerzahlungen wird öffentlich erinnert.

Nach § 1 und 2 des Steuerfälligkeitgesetzes vom 24. 12. 1934 ist bei nicht rechtzeitiger Entrichtung der Steuerzahlungen mit dem Ablauf des Fälligkeitstages ein Säumniszuschlag in Höhe von 2 v. H. des Steuerbetrages veranlagt.

Die gleiche Erinnerung ergeht 1.) an die Arbeitgeber, die im Monat Mai fälligen Lohnsteuerbeiträge noch nicht geleistet haben, bzw. nicht rechtzeitig leisten werden, und 2.) an die Pflichtigen, die die nach Maßgabe der jeweiligen Steuerbestimmungen bis zum 10. Mai 1937 fälligen Abgabebeträge 1937 auf Einkommen-, Körperchaft- und Umsatzsteuer nicht rechtzeitig geleistet haben.

Bis zum 13. Mai 1937 nicht entrichtete Beiträge werden mit Säumniszuschlag durch Zwangsverwaltung eingezogen werden.

Finanzamt Radeberg, am 5. Mai 1937.

Sächsischen Frontkämpfer- und Kriegsopter-Ehrentag

Geseltworte des Reichsstatthalters

Zum 3. Sächsischen Frontsoldaten- und Kriegsopter-Ehrentag am 8. und 9. Mai in Dresden gibt Reichsstatthalter Kurthmann folgendes Geseltwort:
Schüler an Schuler mit den anderen deutschen Stammesbrüder haben die sächsischen Frontsoldaten in dem Deutschland ausgegossenen Krieg Wunder der Tapferkeit vollbracht. Unvergessen sind ihre Leistungen, unergessen bleibt ihr Einsatz von Gesundheit und Leben: ihr Kampf und ihr Sterben war nicht umsonst, denn an ihrem Bordschiff reichte sich die junge Generation auf. Aus ihrem Vermächnis heraus wuchs das neue Deutschland nach langen Jahren der Schwachheit.

Der Geiste des Weltkrieges wurde zum Volkstrauer dieses Vermächnisses; er weckte den Geist der Volksgemeinschaft, er stellte die deutsche Ehre wieder her und machte uns aufs neue stolz und frei. Dieses Deutschland wird unüberwindlich sein und gerade dadurch dem Frieden am besten dienen.

Aus dem Geist der Frontkameradschaft und des Opferwillens heraus bauen wir alle mit an neuen Reich. In den Frontkämpfer und Kriegsoptern ist die sächsische Gesinnung stets lebendig geblieben, und dankbar sehen heute und immer die alten Soldaten mit den jungen Soldaten des Dritten Reiches in unwandelbarer Treue zu Volk und Führer.

Erfolg eines sächsischen Segelfliegers

251 Kilometer Streckenflug vom Pöhlberg bis Wolfenbüttel

Der Segelflug-Vereinsführer Brütigam der Gruppe 7 (Sachsen) des R.F. Fliegerkorps führte einen 251-Kilometer-Streckenflug vom Pöhlberg bei Annaberg aus. Er startete gegen 11 Uhr von der Segelfluggasse am Pöhlberg bei Südostwind mit einem Hochleistungssegelflugzeug vom Typ „Sperber“ und führte den Flug in Richtung Wolfenbüttel über den „Sähen See“ bei Elsteden in Richtung Halberstadt. Um 15.45 Uhr landete er 1,2 Kilometer vor Wolfenbüttel und legte somit in knapp fünf Stunden eine Strecke von rund 251 Kilometer zurück: die höchste Höhe, die bei dem Flug erreicht wurde, betrug 3000 Meter.

S. und B.D.M. in der Verkehrsziehung

Um eine straffe Verkehrsziehung der Jugend zu erreichen, begann die Rechtsabteilung der Gebietsführung im Herbst 1936 und führte sie bis in die kleinste Einheitszellenleiter auch die Verkehrsziehung der deutschen Mädel im Oberamt Sachsen durch.

Der sächsische Innenminister hat auf Wunsch des Verkehrsministeriums bestimmt, daß in Zukunft jede Mädel- und deutsche Mädel, die als Verkehrsführer erfaßt werden, wegfällt. So mancher Hitler-Junge wird sich daher, wenn er von seinem geringen Gehalt eine Mark betrappt, oder gar sein Gehalt zeitweise eingezogen wird, an die Verkehrsziehung erinnern, die seine Verpflichtung im Reich ihm ins Gewissen rufen sollte. Darüber hinaus ist der Hitler-Junge in Zukunft auch eine scharfe innerdeutsche Strafe, wenn er sich grober Verstöße gegen die Verkehrsordnung schuldig macht.

Dr. Eckener über die Ursache des Unglücks.

Dr. Eckener sprach am Freitagabend zunächst über den Kurzwellensender mit Richtstrahl nach Amerika und anschließend über sämtliche Sender des deutschen Rundfunks. Er führte aus:

In den Tageszeitungen der Weltpresse von heute sind die verschiedensten Nachrichten über den Unfall des Luftschiffes „Hindenburg“ in Lakehurst erschienen. An teilweise recht ausdauernde Meldungen sind Vermutungen geknüpft worden, deren Richtigkeit sich aus der Entfernung keinesfalls beurteilen läßt. Erst nach eingehender Prüfung wird man feststellen können, welche Ursachen zu dem tragischen Verlust des Luftschiffes geführt haben. Selbstverständlich wird auch die Frage einer etwaigen Sabotage, an die ich im ersten Augenblick, wie ich gestehe, selbst noch gedacht habe, ernstlich zu untersuchen sein. Auf Grund neu eingetroffener Meldungen aus Amerika und angeführt der ausgezeichneten organisatorischen Maßnahmen der amerikanischen Regierung liegt aber für diese Ansicht nur noch eine sehr geringe Wahrscheinlichkeit vor.

Näher liegt dagegen die Vermutung, daß elektrische Vorgänge, die vielleicht auf die Witterungslage zurückzuführen sind, eine Rolle bei diesem Unfall gespielt haben.

Das endgültige Urteil wird aber, wie ich schon sagte, erst nach der Untersuchung, die mit aller Energie geführt wird, festgestellt werden können. Um diese eingehende Untersuchung zu sichern, hat der Reichsluftfahrtminister Generaloberst Göring, angeordnet, daß eine technische Kommission, die außer mir aus Dr. Dürr vom Luftschiffbau Zeppelin, Prof. Dr. Breitkopf, Oberstleutnant im Reichsluftfahrtministerium Prof. Voe und Staatsingenieur Hofmann von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt und Prof. Dielmann von der Technischen Hochschule in München besteht, sich an Bord der „Europa“ nach den Vereinigten Staaten begibt. Ich bin überzeugt, daß die Kommission im weitestem Umfang die Unterstützung der amerikanischen Behörden finden wird, um in der Zusammenarbeit mit ihnen alle notwendigen Feststellungen zur Aufklärung des Unglücks zu treffen.

Heute nachmittag war ich im Reichsluftfahrtministerium in Berlin. Aus der Besprechung mit Generaloberst Göring habe ich die festeste Gewißheit mitgenommen, daß Deutschland unerschütterlich an der Idee des Luftschiffbaues und des Luftschiffverkehrs steht. Hierfür müssen wir Luftschiffer Adolf Hitler aus tiefstem Herzen dankbar sein.

An der Bewertung des Luftschiffes ändert sich nichts

Londoner Zeitung unterstreicht die Vorteile der Luftschiffe
Die Londoner Zeitung „Evening Standard“ behauptet

Luftschiff-Anordnungen

Drei Durchführungsverordnungen

Im Reichsgeblätt vom 7. Mai 1937 wurden die ersten drei Verordnungen des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe zur Durchführung des Luftschiffgesetzes veröffentlicht.

Die erste Durchführungsverordnung zerfällt in drei Teile: Teil I befaßt sich mit der Abgrenzung der Luftschiffaufgaben und mit allgemeinen Organisationsfragen des Luftschiffes, insbesondere legt er die Befugnisse der Polizeibehörden und die dem Reichsluftschiffverband und der Reichsgruppe Industrie übertragenen Aufgaben fest. Danach sind die bisherigen Organisationsformen mit der Durchführung öffentlich-rechtlicher Aufgaben betraut worden, jedoch haben sie keine staatlichen Hoheitsrechte eingeräumt erhalten. Vor allem können Zwangsbefugnisse nur durch die örtlichen Polizeibehörden angewendet und Befragungen nur dann vorgenommen werden, wenn Polizeiverordnungen oder unanfechtbar gewordene polizeiliche Verfügungen ergangen sind. — Teil 2 der Durchführungsverordnung regelt die Luftschiffdienstpflicht, insbesondere die Fragen der Erlassung, Veranziehung, Vergütung, Entschädigung, Beurteilung, der Ausbildungsveranstaltungen und Übungen und des Reiseverkehrs. — Teil 3 bringt Bestimmungen über den Luftschiff der Wehrmacht, Reichspost, Reichsbahn, Reichswasserstraßenverwaltung und der Reichsautobahn sowie über den Flugmedien.

Der Ausbau der Verordnung aller die Luftschiffdienstpflicht des § 2 des Luftschiffgesetzes in die Dienstleistungspflicht, Sachleistungspflicht und das Luftschiffmäßige Verhalten. Die Dienstleistungspflicht ist in Teil 2 geregelt. Die Befugnisse, die Verpflichtung zu luftschiffmäßigen Verhalten aufzuerlegen, ist, solange nicht entsprechende Durchführungsverordnungen zum Luftschiffgesetz ergangen sind und es sich nicht um luftschiffmäßiges Verhalten auf dem Gebiet des Bauwesens handelt, generell der

nach in einem ausführlichen Zeitaussatz mit dem Unfall. Das Blatt spricht von einem tragischen Miasma, das in der ganzen Welt Anteilnahme für die Deutschen hervorgerufen wurde, die mit Recht so stolz auf die Vollendung ihrer Luftschiffe seien. An der Bewertung des Luftschiffes könne das Unglück nichts ändern. Die Fahrten der Zeppeline, die ohne jegliche Unfälle verließen, hätten bewiesen, daß die Luftschiffe ganz bestimmte Vorteile hätten, insbesondere für Flüge auf lange Strecken. Die Deutschen würden sich nicht entmutigen lassen.

Sächsische Gefolgshafter spenden für neuen Zepp

Allein im Kreis Döbeln 15 000 RM. gestiftet

Unter dem erschütternden Eindruck der Vernichtung des stolzen großen deutschen Luftschiffes „Hindenburg“ ist der Gemeinschaftsgeist der schaffenden deutschen Menschen spontan zum Ausdruck gekommen. Die Gefolgshafter einer ganzen Anzahl sächsischer Betriebe haben sich entschlossen, einige Ueberstunden zu leisten, deren Ertrag zum Neubau eines Luftschiffes verwendet werden soll.

Im Kreis Döbeln waren bis Freitagabend auf diese Weise bereits rund 15 000 Reichsmark eingegangen, so daß sich die Deutsche Arbeitsfront genügend sah, ein Sonderkonto für diese Spenden einzurichten.

Kapitän Lehmann †

Der Vertreter der Zeppelin-Gesellschaft teilt mit, daß Kapitän Lehmann im Hospital in Lanewood am Freitag um 23.05 Uhr Berliner Zeit seinen Verletzungen erliegen ist.

Das Beileid Mussolini

Der italienische Regierungschef Mussolini hat eine Anteilnahme an dem Unglück des Luftschiffes „Hindenburg“ durch folgendes Beileidstelegramm zum Ausdruck gebracht:

„Die Nachricht vom Brand des „Hindenburg“ hat in Italien eine tiefe Bewegung ausgelöst. In dieser Stunde schmerzlichen Mitgeföhls für die befreundete Nation steht das italienische Volk in besonderer Zuneigung eng verbunden zum deutschen Volk.“

Der Führer und Reichskanzler übermittelte dem italienischen Regierungschef telegraphisch seinen und des deutschen Volkes Dank.

Außer dem Präsidenten der Vereinigten Staaten von Amerika haben die Könige von Dänemark, Norwegen, Neapel, Reichsverweser von Horthy sowie die Präsidenten der Tschechoslowakischen Republik und der Republik von San Domingo dem Führer und Reichskanzler telegraphisch ihre tiefempfundenen Anteilnahme an dem Unglück zum Ausdruck gebracht. Der Führer und Reichskanzler hat feing. Dank hierfür telegraphisch übermitteln lassen.

Polizei übertragen worden. Die Regelung der Sachleistungspflicht und der Verpflichtung zu luftschiffmäßigen Verhalten auf dem Gebiet des Bauwesens ist besonderen Bestimmungen vorbehalten worden.

Bau von Luftschiffgräumen

Die zweite Durchführungsverordnung verpflichtet allgemein jeden, der Neu-, Um- oder Erweiterungsbauten ausführt, zur Durchführung von Luftschiffmaßnahmen. Die Verpflichtung erstreckt sich auch auf Gebäudeteile, die von diesen Bauten nicht unmittelbar berührt werden, wenn die hierdurch entstehenden Mehrkosten dem Pflichten zugunsten sind.

Zu dieser Verordnung verkündet der Reichsarbeitsminister im Einvernehmen mit dem Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe gleichzeitig nähere Bestimmungen über den Bau von Luftschiffgräumen. In diesen Bestimmungen sind für die Errichtung baulicher Anlagen in Gegenden, die nicht luftgefährdet sind, Ausnahmen zugelassen.

Allgemeine Entrümpelung ab 1. September

Die dritte Durchführungsverordnung bringt Bestimmungen über die einheitliche Regelung der Entrümpelung im Reich. Je nachdem, ob es sich um geschlossene, offene oder halbgeschlossene Bauweise handelt, ist die Aufbewahrung von Gerümpel, das übermäßige und feuersicherheitswidrige Ansammeln von verbrauchten Gegenständen und das Abstellen anderweitig unterzubringender oder schwer beweglicher Gegenstände verboten.

Auch diese Verordnung steht die Möglichkeit vor, von der Entrümpelung Abstand zu nehmen, wenn dies den Umständen nach, insbesondere mit Rücksicht auf die Gefährdung der Allgemeinheit, möglich ist. Um die für die Verwertung des anfallenden Altmaterials notwendigen Vorkehrungen treffen zu können, tritt die Entrümpelungsverordnung erst am 1. September 1937 in Kraft. Alle übrigen Bestimmungen treten mit dem auf die Verkündung im Reichsgeblätt folgenden Tag in Kraft.



LZ. „Hindenburg“ vernichtet

Schicksalschlag der deutschen Luftschiffahrt

Neuyork, 7. Mai. Nach Meldungen aus Lakehurst ist das Luftschiff „Hindenburg“, als es am Donnerstagabend im Begriff stand, in Lakehurst zu landen, durch eine Explosion völlig zerstört worden. Das Luftschiff stürzte sofort zu Boden.

Bisher 63 Ueberlebende.

Neuyork, 7. Mai. Am Bord des Luftschiffes „Hindenburg“ befanden sich 36 Fahrgäste und 60 Mann Besatzung. Die Zahl der Besatzungsmitglieder war auf dieser Fahrt zu Ausbildungszwecken besonders stark.

Bisher wurden gerettet 43 Besatzungsmitglieder und 20 Passagiere.

Die Kapitäne Lehmann und Bruß wurden mit schweren Brandwunden ins Hospital gebracht, wo Kapitän Lehmann inzwischen seinen Verletzungen erlegen ist.

Zu der Katastrophe wird bekannt, daß das Luftschiff außerordentlich schlechte Landebedingungen hatte. Es kreuzte länger als eine Stunde über dem Lufthafen Lakehurst, bis sich das Wetter etwas aufhellte. Als sich das Luftschiff langsam gegen den Landungsplatz lenkte, erfolgte eine Explosion, und am Heck schlug eine große Flamme heraus. Nach wenigen Minuten war das ganze Schiff nur noch ein verbogenes, gedrohenes Stahlträgergerüst. Das Kommando des Schiffes hatte Kapitän Max Bruß, Kapitän Lehmann befand sich an Bord, um das Schiffskommando zu beraten. Ueber die Verluste an Menschenleben liegen keine endgültigen Mitteilungen vor.

Der Hergang der Katastrophe.

Lakehurst, 7. Mai. (Vom Sonderberichterstatter des DNB.) Das Luftschiff „Hindenburg“ hatte nach dem einständigen Kreuzen kurz vor der Landung auf dem Hinterfeld Wasserballast abgelassen. Es waren auch bereits zwei Haltefelle aus dem Vorderfeld herabgeworfen worden,

als plötzlich, anscheinend an der Steuerbordseite des Luftschiffes, eine Stichflamme heraussoh. Sie hüllte innerhalb weniger Sekunden den ganzen Schiffsrumpf in Flammen, und das Schiff stürzte aus geringer Höhe brennend ab.

Ein amerikanischer Fahrgast sprang noch im letzten Augenblick aus dem Fenster und kam so mit dem Leben davon. Ebenso haben sich zwei Stewards und ein Kajütenjunge durch Sprung aus dem Gondelentferner retten können. Die Landemannschaft, die jeden Augenblick das Auswerfen der Seile erwartete, stob, als die Stichflamme aus dem Schiffsrumpf heraussoh und der Mannschaftsführer „Rettet Euch!“ schrie, entsetzt nach allen Richtungen auseinander. Eine Abteilung Soldaten aus Philadelphia, die als Reservemannschaft für die Landung bereitstand, machte sich in fiebriger Eile an die Rettungsarbeiten.

Mit bewundernswürdigem Mut stürzten sich die Soldaten, ehe noch die Flammen gelöscht waren, in den brennenden und rauchenden Trümmerhaufen, um zu retten, was noch zu retten war.

Lakehurst, 7. Mai. Der am Schauplatz der Unglücksstätte weilende Berichterstatter des DNB. übermittelt folgenden Drahtbericht:

Ich war selbst Augenzeuge der unfahrbaren Katastrophe des LZ. „Hindenburg“. Ich war mit einigen deutschen und amerikanischen Freunden im Kraftwagen nach Lakehurst unterwegs, als wir gegen 18 Uhr Neuyorker Zeit bei unfreundlichem und von wiederholtem Platzregen begleiteten Wetter den deutschen Luftriesen in gleicher Fahrtrichtung wie wir sie einhielten, etwa in Höhe der Atlantischen Küste fahren sahen. LZ. „Hindenburg“ entschwand dann aber unseren Blicken, um erst wieder am Horizont aufzutauken, als unser Kraftwagen in Lakehurst eintraf.

Nach etwa dreiviertelstündigem strömendem Regen — es war dabei sehr schwül — erschien das Luftschiff aus südöstlicher Richtung kommend und traf gegen 19.15 Uhr Anstalten zur Landung. Trotz immer noch schwerem Himmel schien plötzlich Windstille eingetreten zu sein. Zweimal ließ LZ. „Hindenburg“ Wasserballast ab, und dann fielen aus der Vorder- und Hinterseite zwei Landungsstapen zur Erde.

Alles nahm einen ordnungsmäßigen Verlauf und man hatte den Eindruck, eines geradezu vorbildlich ausgeführten

Landungsmanövers. Um 19.23 Uhr aber schoß plötzlich aus mittlerer Höhe des Hinterschiffes eine Stichflamme heraus. Dann folgte ein dumpfer Knall. In Bruchteilen einer Sekunde

war das Hinterschiff in ein einziges Flammenmeer verwandelt und die Feuerturben erfaßten sofort auch das ganze Schiff, das langsam zu Boden sank und ausbrannte.

Ich selbst befand mich etwa 150 Meter vom Ankermaß entfernt. Die Flughöhe des Luftschiffes, das mit abgedrosselten Motoren fuhr, dürfte im Augenblick der Katastrophe 50 bis 75 Meter betragen haben.

Das amerikanische Hilfswerk auf dem Flugplatz Lakehurst.

Neuyork, 7. Mai. Laut Angaben von Augenzeugen erfolgte das Unglück des Luftschiffes „Hindenburg“ um 19.20 Uhr Neuyorker Zeit. Die Polizei von Jersey sandte sofort Kundstunalarman über den ganzen Staat, um Ärzte, Krankenwagen und Krankenschwestern herbeizurufen. Auch die Luftfahrtgesellschaft „American Air Lines“ sandte von Newark aus ein Flugzeug mit Ärzten und Verbandsmaterial. Die Rettungsarbeiten unterziehen einer Kompanie Soldaten aus Philadelphia, die als Reserve für die Landungsmannschaft bereitstand.

Das Unglück hat in Lakehurst und in ganz Amerika große Anteilnahme ausgelöst. Der Handelsminister Koper, der in Washington von dem Unglück benachrichtigt wurde, erklärte: „Ich bin von diesem furchtbaren Unglück tief betroffen.“

Mit tiefer Erschütterung wird das deutsche Volk und mit ihm die ganze Welt die Nachricht von der Zerstörung des stolzen Luftschiffes „Hindenburg“ vernehmen. Die deutsche Luftschiffahrt, die bisher so unvergleichliche und einzigartige Erfolge in der Erschließung des Luftraumes über dem Süd- und Nordatlantik erreicht hatte, ist nun leider auch nicht von einem Unglück verschont geblieben, einem Unglück, von dem die Luftschiffahrt der anderen Länder in den letzten Jahrzehnten verschiedentlich getroffen worden ist. Zahlreich ist ohne die geringsten Anfälle die Verbindung nach Südamerika durchgeführt worden. Das Luftschiff „Hindenburg“, das im März vergangenen Jahres zusammen mit dem „Graf Zeppelin“ aus Anlaß des Wahltreffens über alle Gänge Deutschlands flog, hat dann mit punctueller Zuverlässigkeit zehnmal den Ozean überquert und so zum ersten Mal den Luftraum über dem Nordatlantik einem regelmäßigen Passagierverkehr erschlossen. Auch nach dieser Katastrophe wird der Wagen der deutschen Luftschiffahrt nicht nachlassen. Genau so, wie nach dem Unglück von Ostern im Jahre 1930 das ganze deutsche Volk sich hinter das Werk des Grafen Zeppelin stellte, so wird auch jetzt dieses Erbe nicht verloren gehen. Nur starke in sich geschlossene und junge Völker können auch aus schweren Schicksalschlägen die Kraft schöpfen, von vorn zu beginnen und unbeirrt auf dem gleichen Wege weiter zu schreiten. Schon geht in den Werkstätten in Friedrichshafen ein neues Luftschiff seiner Vollendung entgegen, und schon ist die Zeit nicht mehr fern, wo es an Stelle des „Hindenburg“ als Boten zwischen Kontinent und Kontinent wieder die deutsche Flagge über die Ozeane tragen soll.

Beileid und große Anteilnahme überall.

Rom, 7. Mai. Die Vernichtung des Luftschiffes „Hindenburg“ hat in Italien allenthalben schmerzliches Mitleid hervorgerufen. „Messaggero“ schreibt u. a.: Die starke deutsche Verkehrsluftschiffahrt, ihre technischen Leistungen und die große Tüchtigkeit ihrer Piloten könnten in keiner Weise durch ein Unglück in Frage gestellt werden, das die ganze zivilisierte Welt tief bewegt.

In dieser Stunde der Trauer und des Schmerzes fühle ich das italienische Volk mehr als je mit den Deutschen eng verbunden und erbotete den Opfern seinen ehrwürdigen Gruß.

Paris, 7. Mai. Die späteren Ausgaben der Zeitblätter vom Freitag berichten ausführlich über das Luftschiffunglück in Lakehurst und veröffentlichen auch Bilder des Zeppelins und des Kapitäns Lehmann. In den Ueberschriften wie „Das tragische Ende des „Hindenburg““ oder „Die schreckliche Katastrophe“ kommen Anteilnahme und Bestürzung zum Ausdruck.

Bedauern und Anteilnahme in England.

Glauben an den Luftschiffverkehr nicht erschüttert.

London, 7. Mai. Die Nachricht von dem Unglück der „Hindenburg“ hat in England tiefes Bedauern und ehrliche Anteilnahme ausgelöst. Die Blätter, die spaltenlange Berichte über das Unglück bringen, weisen darauf hin, daß die deutschen Zeppeline jahrelang ohne einen einzigen Unfall die größten Leistungen vollbracht haben.

Der berühmte Artistoriker Sir Hubert Williams, der an der ersten Fahrt der „Hindenburg“ nach Amerika

teilgenommen hatte, erklärte, viele gute Freunde durch die Katastrophe verloren zu haben. Er habe fast die gesamte Besatzung der „Hindenburg“ gekannt. Es sei nur erfreulich, daß die Kapitäne Lehmann und Bruß mit dem Leben davongekommen seien, da ihr Tod einen großen Verlust für die Wissenschaft des Luftschiffbaues bedeutet haben würde.

Wien, 7. Mai. Die Nachricht von dem tragischen Ende des Luftschiffes „Hindenburg“ hat sich in Wien mit Windeseile verbreitet. Die Anteilnahme der Bevölkerung ist außerordentlich stark. Das Unglück wird hier als ein Schicksalschlag empfunden, der nicht Deutschland allein, sondern das ganze deutsche Volk betroffen hat.

Warschau, 7. Mai. „Gazeta Polska“ bemerkt, daß das Luftschiff „Hindenburg“ das größte Luftschiff der Welt war, das Fahrten nach dem amerikanischen Kontinent unternommen habe und der Stolz der deutschen Luftschiffahrt gewesen sei.

Kopenhagen, 7. Mai. Die Anteilnahme, die Dänemark an der Katastrophe des „Hindenburg“ Deutschland entgegenbringt, kommt bereits in der Aufnahme zum Ausdruck, die alle dänischen Morgenblätter ausnahmslos dem Ereignis angedeihen lassen. In besonderen Darstellungen wird die „Hindenburg“ z. B. im „Berlingske Tidende“ und „Nationaltidende“ als das ideale Luftschiff gewürdigt, das in stande gewesen sei, allen Anforderungen hinsichtlich Fahrtisicherheit, Bequemlichkeit der Reisenden usw. zu erfüllen. Die Flammen hätten ein Meisterwerk der Technik zerstört.

Basel, 7. Mai. Die Katastrophe in Lakehurst ist in der ganzen Schweiz mit großer Bestürzung und aufrichtiger Trauer vernommen worden. Die „Nationalzeitung“ schreibt u. a.: Man will es nicht lassen, daß dieser Lufttrieb, der bereits 21 erfolgreiche Atlantik-Ueberfliegen hinter sich hat, von dem Unglück betroffen und vernichtet worden ist. Die bewährte Konstruktion und die ausgezeichnete erfahrene Schiffsführung vermochten bei jedem Wetter die Luftschiffe ihrem Ziel entgegenzubringen. Am Luftschiffbau der Welt bildete LZ. 120 den Höhepunkt.

Der Führer dankt für die Anteilnahme Roosevelts.

Berlin, 7. Mai. Der Präsident der Vereinigten Staaten, Franklin D. Roosevelt, hat an den Führer folgendes Telegramm gerichtet:

„Ich habe jenseits Kenntnis erhalten vom Unglück des Luftschiffes „Hindenburg“ und spreche Ihnen und dem deutschen Volk meine tiefste Anteilnahme an dem tragischen Verlust von Menschenleben aus, den dieses unerwartete und unglückliche Ereignis zur Folge hatte.“

(gez.) Franklin D. Roosevelt.

Der Führer hat hierauf mit folgendem Telegramm geantwortet:

„Euer Ergebenheit danke ich aufrichtig für die herzlichsten Worte der Teilnahme, die Sie mir und dem deutschen Volk anläßlich des Unglücks ausgesprochen, dem das Luftschiff „Hindenburg“ zum Opfer gefallen ist.“

(gez.) Adolf Hitler.

Dem Führer ist außerdem aus den Vereinigten Staaten eine große Anzahl von Beileidstelegrammen aus den verschiedensten Kreisen des amerikanischen Volkes zugegangen.

In einer weiteren für die amerikanische Öffentlichkeit bestimmten Botschaft erklärt Roosevelt, er sei erschüttert über die Tragödie des „Hindenburg“ und drücke den Familien der Fahrgäste, Offizieren und Mannschaften, die ihr Leben verloren haben, sein tiefstes Beileid aus.

Präsident Roosevelt und Staatssekretär liegen im Laufe über alle Einzelheiten der Katastrophe genauem unterrichtet. Handelsminister Kopen hat den stellvertretenden Direktor des Handelsluftfahrtbüros, Schröder, unverzüglich nach Washington nach Lakehurst entsandt und im übrigen berichtet, daß er alles in seinen Kräften stehende tun werde, um, wo immer es möglich sei, zu helfen.

Die Neuyorker Bevölkerung hat die Nachricht vom Untergang des Schiffes mit größter Bestürzung und größter Anteilnahme aufgenommen.

Überall in den Straßen stehen Gruppen von Menschen, die das furchtbare Unglück erörtern und als unbeschreiblich begehnen. Die Zeitungen kommen laufend mit Sonderausgaben heraus, die den Händlern förmlich aus der Hand gerissen werden. In allen Berichten wird durchwegs auf die staunenswerte Pünktlichkeit und die Sicherheit hingewiesen, mit der das Luftschiff sowohl über dem Süd- als über dem Nordatlantik seit Jahr und Tag seinen Dienst verah.

Aufruf Görings an die Männer der deutschen Luftfahrt.

Berlin, 7. Mai. Der Reichsminister der Luftfahrt, Generaloberst Göring, hat folgenden Aufruf erlassen:

An die Männer der deutschen Luftfahrt!

Ein harter Schicksalschlag hat die deutsche Luftfahrt getroffen. Mit ihr geht das ganze deutsche Volk in dieser Trauer und Erschütterung der Opfer, die ihr Leben bei der Katastrophe unseres stolzen Luftschiffes „Hindenburg“ lassen mußten.

Sie waren wahrhafte Pioniere des Weltluftverkehrs und als solche leben sie für uns fort. Die Befragung, die verpflichtete bis zum Tode ihren Dienst erfüllt hat, und die Passagiere, die durch ihr Vertrauen zum deutsch-amerikanischen Uebersee-Luftverkehr dies große Werk mit fördern halfen.

Dieses Vertrauen zu der so zahlreichen Male erprobten und bewährten Luftverbindung zwischen dem deutschen und dem amerikanischen Volk ist unerträglich. Wenn ein unerwartetes Schicksal uns so schwer getroffen hat, so sind wir die letzten, die sich kleinmütig machen lassen. In der Stunde zeigt der Starke seine Kraft. So verpflichtet uns dies große Opfer zu neuer Anstrengung. Jetzt erst recht werden wir unter der Bemerkung der letzten Erfahrungen alles daran setzen, den Luftverkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten für immer und ungefährt in die Tat umzusetzen. Dabei sind wir gewiß, daß auch die Vereinigten Staaten bei der Vollenbung des in Angriff genommenen Werkes uns unterstützen werden.

Ich habe angeordnet, daß der Ausbau des in den Werkstätten in Friedrichshafen vor der Fertigstellung liegenden Luftschiffes beschleunigt durchgeführt wird. So soll so schnell wie möglich als Ersatz LZ. „Hindenburg“ Deutschlands stolze Flagge zeigen.

In gemeinsamer Arbeit wollen wir Männer der deutschen Luftfahrt der Welt zeigen, daß trotz allem die Idee und der Unternehmungsgeist Zeppelins sich bewährt, und daß der Luftschiffverkehr zwischen den Nationen ein heutzutage undes Friedenswerk ist.

Deutsche Untersuchungskommission reist nach Lakehurst.

Berlin, 7. Mai. Zur Untersuchung der Ursache der Katastrophe des LZ. „Hindenburg“ wird sich eine deutsche Untersuchungskommission nach Lakehurst begeben. Der Vorsitzende der Kommission, Reichsminister der Luftfahrt, Dr. Brücker, wird durch den Reichsminister der Luftfahrt, Dr. Brücker, vertreten werden. Die Kommission wird durch den Reichsminister der Luftfahrt, Dr. Brücker, geleitet werden.

Der Reichsminister der Luftfahrt, Dr. Brücker, wird durch den Reichsminister der Luftfahrt, Dr. Brücker, vertreten werden.

Der Reichsminister der Luftfahrt, Dr. Brücker, wird durch den Reichsminister der Luftfahrt, Dr. Brücker, vertreten werden.

Der Reichsminister der Luftfahrt, Dr. Brücker, wird durch den Reichsminister der Luftfahrt, Dr. Brücker, vertreten werden.



Deutschland wehrt sich gegen Tendenzlügen.

London, 5. Mai. Amtlich wird mitgeteilt: „Im Zusammenhang mit der heutigen Verlautbarung des Nichtmischungsausschusses suchte der deutsche Botschafter bei Ribbentrop am Nachmittag den englischen Außenminister Eden auf und lenkte dessen Aufmerksamkeit auf die Berichterstattung in gewissen englischen Zeitungen über die heutige Sitzung des Hauptausschusses des Nichtmischungsausschusses, die, wie er feststellte, gänzlich unrichtig und tendenziös sei.“

Der Botschafter würdigte die korrekte Haltung, die Lord Plymouth damit eingenommen hat, daß er diese Hauptangaben in der heutigen Sitzung des Nichtmischungsausschusses richtig stellte und wies erneut darauf hin, daß die Behauptungen über den Mangel einer deutschen Bereitschaft, einen Appell zur Verhinderung des Bombenabwurfs auf offene Städte in Spanien zu unterstützen, frei erfunden seien.

Er erklärte, daß er sich zugunsten eines solchen Appells bei der Sitzung des Nichtmischungsausschusses am Dienstag ausgesprochen habe, auf der im übrigen ausschließlich die Methoden eines Herantretens an die beiden Parteien in Spanien zur Beratung gestanden haben, und erklärte weiter, daß angesichts der früher im Bürgerkrieg begangenen Grausamkeiten er eine Erweiterung des Appells zur Vermenschlichung (Humanisierung) der gesamten Kriegsführung in Spanien vorgeschlagen habe. Wie veranlaßt, wies Eden auf die Erklärung hin, die Lord Plymouth dem Nichtmischungsausschuss abgegeben hat und die er auf Grund der ihm berichteten Tatsachen völlig zustimmte.

Wie DVW. hierzu ergänzend hört, lenkte Botschafter von Ribbentrop bei seinem Besuch beim englischen Außenminister des weiteren dessen Aufmerksamkeit auf die falschen und tendenziösen Behauptungen, die von gewissen Seiten der britischen Presse und im Unterhaus über die angebliche Zerstörung der spanischen Stadt Guernica aufgestellt worden sind. Demgegenüber verwies der Botschafter auf die Berichte anderer ausländischer Agenturen und Zeitungen, die auf den Aussagen von Augenzeugen beruhen und mit dem Ergebnis deutscher Nachfragen übereinstimmen, wonach die Stadt Guernica von den Bolschewiken in Brand gesteckt worden ist.

Der Botschafter gab seinem starken Bedauern über die oben erwähnten falschen und tendenziösen Berichterstattung Ausdruck, die, wie er erklärte, notwendigerweise höchst bedauerliche Auswirkungen haben müßte, falls sie fortgesetzt würde.

Englische Blätter setzen ihre unehrliche Berichterstattung fort.

London, 6. Mai. Sämtliche Londoner Morningblätter verzeichnen die Tatsache, daß Botschafter von Ribbentrop beim Außenminister Eden wegen der Berichterstattung gewisser englischer Zeitungen über die heutige Sitzung des Hauptunterausschusses des Nichtmischungsausschusses protestiert hat und wies den größten Teil auf die tendenziöse Berichterstattung über die Bombardierung von Guernica hingewiesen hat.

Einige der Blätter, die sich gerade vom dem Vorwurf der unrichtigen und irreführenden Berichterstattung über die Sitzung des Nichtmischungsausschusses betroffen fühlen müßten, geben allerdings die Darstellung so, daß sie ihr nicht einwandfrei hervorgeht, daß im Nichtmischungsausschuss tatsächlich Deutschland für die Humanisierung des spanischen Bürgerkriegs eingetreten ist. Das Daily Herald.

Was für den „Daily Herald“ zutrifft, gilt in noch größerem Maße für die „News Chronicle“. Sie, die ebenfalls eine Fallmeldung über die Sitzung des Nichtmischungsausschusses und die deutsche Haltung, die der Vorsitzende des Nichtmischungsausschusses

über die irreführenden und unrichtigen Presseberichte geäußert hat, anscheinend nicht veranlaßt, ihre Haltung zu ändern. Kein Wunder, daß dieses jüdische Hehlblatt, das seine Leser nach bolschewistischem Muster zu belügen pflegt, auch weiter an der gemeinen Lüge über die Ereignisse bei Guernica festhält.

„Deutsch-italienische Zusammenarbeit“ schließt dunkle Ziele aus.

v. Neurath gegen erklärte Deutungen.

Rom, 6. Mai. Reichsaußenminister Freiherr v. Neurath hat einem Vertreter der italienischen Nachrichtenagentur „Agenzia Stefani“ vor seiner Rückreise nach Berlin Erklärungen abgegeben, in denen es u. a. heißt:

„In der Atmosphäre der Freundschaft und Sympathie, in der ich diese kurzen römischen Tage verbringen konnte, habe ich mich persönlich davon überzeugt, wie sehr das gegenseitige Sichverstehen unserer beiden Völker bereits zu einer Tatsache geworden ist, die für die politische Zusammenarbeit der beiden Regierungen in der Abwehr gegen Bolschewismus und Anarchie, die Europa bedrohen, die besten Voraussetzungen schafft.“

Ich schreibe diese Entwicklung nicht zuletzt dem Verdienst des italienischen Journalismus zu, der mit seinem angeborenen Können in vorbildlicher Weise die hohe Aufgabe des Mittlers zwischen den Völkern erfüllt. In der Zeit einer neuen Hochflut von Verdächtigungen gegen Deutschland wie gegen Italien sehe ich nicht an, zu erklären:

Es wäre ein Glück, wenn die Waffe der Verleumdung begraben würde,

und die internationale Presse ihre wichtigste Aufgabe darin sehen wollte, die Völker einander näher zu bringen. Ich weis mich in dieser Auffassung vollkommen einig mit so verantwortungsvollen Männern wie Mussolini und Hitler, und weis, daß auch andere Regierungen eine Entgiftung der Atmosphäre, wie sie zum Heil Europas notwendig ist, als unerlässlich erkannt haben, und als eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Erzielung eines wahren Friedens begrüßen würden, um den Europa seit bald zwanzig Jahren bangt und ringt.

So kann ich mir den Appell der italienischen Presse gegen das Ueberhandnehmen einer neuen interessierten Kampagne gegen Italien und Deutschland nur zu eigen machen und sie zu der alten Auffassung beglückwünschen, die sie in der geistigen Krise unserer Tage von ihrer verantwortungsvollen Aufgabe hat. Ich tue das um so lebhafter und nachdrücklicher, als die Presse unserer beiden Länder dazu berufen ist, die Uebereinstimmung der Anschauungen, die sich erstaußerlich bei meinen Besprechungen mit dem italienischen Regierungschef und seinem Außenminister von neuem ergeben hat, bei der weiteren Entwicklung der politischen Zusammenarbeit in der Achse Rom-Berlin im Interesse Europas wie unserer beiden Länder tatkräftig zu unterstützen und zu fördern.“

Reichsaußenminister Freiherr von Neurath hat ferner kurz vor seiner Abreise aus Rom einem Vertreter des „Giornale d'Italia“ empfangen, dem er erklärte: „Ihr Chefredakteur Gamba korrigiert sehr richtig die dunkelsten Deutungen, die gewisse ausländische Blätter dem Inhalt und Zweck meiner Unterredungen in Rom zu geben versuchen. Solche Versuche verfluchen die Tatsachen, sie sind aber darüber hinaus als sehr bedauerlich zu bezeichnen, weil sie immer neues Mißtrauen und neue Anreize schaffen und so den Interessen einer europäischen Aufbaupolitik schaden.“

Die Linie der deutsch-italienischen Zusammenarbeit und ihre Ziele sind so klar, daß es wahrhaft ungerechtfertigt erscheinen muß, ihr geheime und dunkle Absichten zuzuschreiben. Niemals hat diese Zusammenarbeit ausschließenden Charakter gehabt, sondern sich vielmehr auf das höhere Ideal des europäischen Aufbaus eingestellt, in deren unsicheren und verwirrenden Erscheinun-

gen die Freundschaftsbeziehungen zwischen Rom und Berlin eine klärende und festigende Rolle zu spielen berufen sind. Der friedliche Aufbau setzt voraus, daß die geschichtlichen und natürlichen Lebensrechte der europäischen Völker mit gegenseitigem Verständnis behandelt und berücksichtigt werden. Hierin geben Italien und Deutschland ein verheißungsvolles Beispiel, das hoffentlich in nicht allzu ferner Zeit in seinem wahren Wert gewürdigt werden wird.

So kennt auch der deutsch-italienische Standpunkt in der spanischen Frage kein anderes Ziel als das, die geschichtlichen und kulturellen Güter Europas zu schützen und damit das Recht auf Selbstbestimmung des spanischen Volkes zu ermöglichen. Irgendwelche verborgenen egoistischen Absichten liegen uns fern. Diefelben Grundzüge leiten uns in der sogenannten Donaupolitik, wofür die deutsch-österreichischen Vereinbarungen vom 11. Juli und das Belgrader Abkommen zwischen Italien und Jugoslawien einen klaren Beweis bilden. Es handelt sich darum, jedem Volk die Entfaltung seiner natürlichen Möglichkeiten und Notwendigkeiten zu sichern, wobei es nicht als Objekt, sondern als Subjekt der Entwicklung zu betrachten ist. Auch in der Westpaktfrage wird diese Auffassung, wie ich in meinen Unterredungen feststellen konnte, von Italien und Deutschland geteilt. Soweit die belgische Frage geregelt ist, wird es darauf ankommen, die natürlichen Interessen der übrigen beteiligten Mächte in einer möglichst klaren und einfachen Form zu vereinen.

Die von mir angebaute Linie der deutsch-italienischen Zusammenarbeit, die auf der Fortentwicklung der naturgegebenen Bedingungen in Europa beruht, schließt dunkle Ziele aus. Andererseits macht sie eine häufigere Fühlungnahme wünschenswert und erklärlich.“

Aus aller Welt.

*** Bombenanschlag im D-Zug Bordeaux-Marseille.** — Ein Toter, fünf Verletzte. Im Schnellzug Bordeaux-Marseille ereignete sich am Mittwochnachmittag eine Explosion. Auf Grund der Untersuchungen nimmt man als Ursache einen Bombenanschlag an. In der Nähe der Explosionsstelle wurde ein Teil einer Bombe gefunden, die als Behälter für Explosionsstoff benutzt und wahrscheinlich in einem Abteil des in Brand geratenen Wagens angebracht war. Das Explosionsunglück hat ein Menschenleben gefordert. Fünf Personen sind mit mehr oder weniger schweren Verletzungen in das Krankenhaus von Nîmes eingeliefert worden.

*** Schweres Unwetter über dem Moseltal.** Ueber dem Höhenrücken zwischen Korbel, Höhren und Schweich ging am Dienstaachmittag ein schweres Unwetter nieder. Wolkenbruchartig strömte der Regen nieder, der sich bald in starke Hagelschläge verwandelte, die an den in Blüte stehenden Obstbäumen erheblichen Schaden anrichteten. Die von den Bergen stürzenden Wasserfluten setzten den Ort Schweich über einen Meter unter Wasser, so daß die Bewohner in die oberen Stockwerke ihrer Häuser flüchten mußten. Die Hauptverkehrsstraße Koblenz-Trier, die über Schweich führt, mußte für jeden Verkehr gesperrt werden. Die Straßen waren mit einer 30 Zentimeter hohen Schlammdecke bedeckt.

*** Mörder stellt sich nach 15 Jahren.** Aus Gahlong in Böhmen wird mitgeteilt: Dieser Tage erschien beim Gendarmerieposten im benachbarten Morchenstern der 70 Jahre alte Glasmaier Franz Kubat aus Morchenstern und teilte mit, daß er im Jahre 1822 seine 76jährige Mutter in Wartenberg am Röll auf dem Dachboden aufgehängt habe. Es wurde festgestellt, daß die alte Frau am 11. Mai 1822 tatsächlich auf dem Dachboden ihres Hauses erhängt aufgefunden worden war. Kubat will die Tat auf den Wunsch der Mutter hin ausgeführt haben, die schwer krank gewesen sei. Der von ihm alsdann benachrichtigte Arzt hat damals anstandslos den Totenschein ausgestellt.

*** Zahlreiche Waldbrände in den amerikanischen Oststaaten.** Am Mittwoch wütete etwa 10 Kilometer von dem Landeplatz Lakehurst entfernt ein großer Waldbrand, der durch den starken Wind bald mehrere Kilometer Ausdehnung gewann. Erst nach heftigen Löscheversuchen, an denen Hunderte von Arbeitern beteiligt waren, konnte der Brand eingedämmt werden. Die ganzen Oststaaten, besonders aber Neu-England, sind in den letzten Tagen von zahlreichen Waldbränden heimgesucht worden, die bereits ein Todesopfer und viele Verletzte gefordert haben.



Marianne hat Kinder

ein Roman aus der Inflationszeit von Paula König (Nachdruck verboten.)

Aber die Vernunft gibt sich so leicht nicht zufrieden, diese hartnäckige Person. Sie sagt: Ja, merkst du denn, das ist wirklich von Wert, daß du und kein anderer in dem Haus abgeben? Sind sie klüger, artiger, weiter entwickelt als andere Kinder?

Nein, denk mal, liebe Vernunft, sie sind nicht klüger, nicht artiger als andere Kinder. Ich bilde mir das gar nicht ein. Es sind ganz normale Kinder, Gott sei Dank! Ich besorge nur keine, ich bereite ja nur den Boden, ich bringe sie um alles in der Welt will ich sie nicht überlassen, ihnen fertige Meinungen als die rechten mitzugeben. Sie sind ihnen nur den Weg. Es ist schon viel, in dem damaligen Zustand heute einen Weg zu geben. Ich will es mir nicht einbilden, aber ich glaube, daß Rainer einen klaren Standpunkt hat, der auf eine überraschende Weise richtig denkt.

Das ist Veranlagung, sicher, aber eine gute Veranlagung will gefördert sein, daß sie nicht verkümmert. Die meisten Mütter sagen: Mehr als eine Stunde verbringt man mit dem Kind — unmöglich! Ich werde verstanden, dann sollen sie das Kind nur lieber dem Kinderheim überlassen, das wird hoffentlich mehr Geduld haben. Aber dann wundern sich die Mütter, wenn sie plötzlich die neue Generation da ist, der man verständnislos, fast hilflos gegenübersteht, ohne auch nur den leisesten Einfluß zu haben auf ihr Fühlen und Denken. Diese Hilflosigkeit eingestehen, heißt sich selbst auf herabwürdigen anklagen!

Woja setzt ihr Kinder in die Welt? Um sagen zu können: Mein Sohn? Meine Tochter? Klingt sehr schön! Das man sie gut und sorgt für Essen und Trinken, man sieht sie nicht die Vorwürfe zu machen braucht, man kann. Alles Egoismus, purer Egoismus — schön! Man geht man hin und verlangt noch Dankbarkeit. Das ist vertehrt.

Ach, liebe Vernunft, wozu hast du mich gebracht! Meine Verteidigung ist eine regelrechte Anklage geworden. Ich weißlich, was? Aber du siehst, ich handele nicht nur nach dem Gefühl, sondern nach Überlegung, aus liebevoller Überlegung, wenn du dies Wort verstehst, du alte Quersulzin.

Aber einen Punkt hat die Vernunft in ihrem aufwiegenden Interview berührt, auf den Marianne nicht eingegangen ist. Den sie offensichtlich überhört hat, denn es ist ein wunder Punkt. Es ist dieser: die eigene Arbeit. Die, welche Marianne im Stiche gelassen hat, als sie heiratete. Immer noch, immer wieder kommen Augenblicke, in denen es Marianne in den Fingern krabbeln, wieder zu ihrer Arbeit zu kommen, sich hineinzuversetzen, sich ihr hinzugeben mit ganzer Seele. Diese elenden Kochtöpfe, denen man so viel Zeit widmen muß: täglich das „Was wollen wir essen?“, täglich die Forderungen des Alltags, das raffigierete Ungeheuer Haushalt, das nur immer will, Zeit will, Nachdenken will, Kraft will. Da gibt es Stunden, in denen sie etwas wie Reid erfährt auf Oas, der seiner Arbeit leben kann und nichts an seiner Lebensführung zu ändern braucht, weil er heiratete. Er ist Oas Omdusen jetzt wie einst.

Und wo ist Marianne Vertling geblieben? Ganz und gar aufgeessen von der Marianne Omdusen.

Wann war es? — Keulich beim Spaziergang. Die Kinder waren vorausgegangen, Marianne kam langsam nach und träumte ein wenig. Da rief eine helle Kinderstimme: „Marianne!“ Marianne drehte sich um wie der Wind: — Das ist ja Gerda's Stimme, da kommt sie angeläufig, mit den blonden Köpfen. Sie kommt auf sie zugestürmt, gleich wird sie ihr um den Hals fallen . . . Aber das Mädel läuft woandershin, es ist nicht Gerda . . . und sie ist ja auch nicht die kleine Marianne mehr mit den Hängeöpfeln . . . Nun erwacht sie wohl aus ihrem Traum von Sekunden . . . Sie ist ja die große Marianne, die schon Kinder hat! Und es war doch eben erst, daß sie selber Kind war, ohne Sorgen, ohne Verantwortung . . .

Dem Kind Marianne war die Gymnastin Marianne gefolgt und die Studentin Marianne. Das hatte nichts mehr gemein mit dem Leben vorher. Die Studentin Marianne hatte gern gehungert, wenn sie von dem dadurch ersparten Geld Bücher kaufen konnte, Bücher die ihr am Herzen lagen und für die das vorgesehene Vidergeld nicht reichte. In jener Zeit hatte nur ernste geistige Ar-

beit gegolten. Aber eben das ist es: Jene Arbeit will sich Marianne nicht entreißen lassen. Das ist etwas anderes als die entriessene Kindheit, der nachzutreten sinnlos wäre. Die eigene langjährige, geliebte Arbeit und ihre Resultate verschwinden zu sehen . . . in Rebel . . . in Ferne . . . das ist hart. Ob sie je einmal wieder die rechte Zeit dafür haben wird? Freilich, man kommt nie ganz außer Kontakt mit dem, was einem durch Jahre hindurch Lebensinhalt war, mit jener Literatur, die einem ans Herz gewachsen ist, aber es ist doch ein himmelweiter Unterschied von jenem Arbeiten mit Leib und Seele von einst. Aber wie kann sie sich jener Arbeit mit ihrer Seele hingeben, wenn sie diese ihre Seele ihren Kindern verschrieben hat?

Ja, ja, Marianne Omdusen, so ist das, wenn das Opferfeuer verlost ist . . .!

Oh, bist du wieder da, altes Gespenst? Wenn du kommst, um in der Asche zu hockern, so ist es zu früh dazu. Geh nur wieder! Aber es ist gut, daß du lahm und mit deiner häßlichen Rede meine Opposition weckst. Hier ist Marianne Omdusen, Mutter und Frau, bin Marianne Vertling, die Studentin, die ewig Lernende, bin Marianne Vertling, das Kind, das lachen kann, weil es lachen will. Jetzt will ich dir mal wieder eine kleine Rede halten, aus meinem Herzen heraus: Jetzt gilt's zu zeigen, was man gelernt hat. Graue Theorie soll nun blutvolle Wirklichkeit werden. Jetzt gilt's, zu zeigen, ob man wert war, geistige Schätze mehr denn viele tausend andere in die Hände und in den Kopf bekommen zu haben. Was sollen jene für Wert haben, wenn nicht im Leben selbst? Laß das „Kaloslagatos“, das dir jahrelang Ideal war und Sehnst, laß es in dir lebendig sein, laß es durch dich weitergehen — Marianne Vertling, Marianne Omdusen!

Wenn Rainer eine seiner hundert Fragen am Tag stellt, so vernebelt es Marianne nach Möglichkeit, eine direkte Antwort zu geben. Sie bemüht sich durch Gegenfragen, durch vorsichtiges Hinführen zum Wesentlichen, den kleinen Jungen seine Antwort selber finden zu lassen. Schrittweise, von Frage zu Frage, von Antwort zu Antwort baut sie den ganzen Vorgang des Sehens, Denkens, Verstehens in Ruhe auf, ohne aus Bequemlichkeit drei, vier Denkvorgänge zu überschlagen.

Oft, wenn eine gut durchdachte Frage von ihm kommt, dann durchzuckt es sie als ganz große, reine Freude an dem unverbildeten Geist. (Fortsetzung folgt.)

Aus der Heimat.

Der hier wohnhafte Speisehändler Helling hat am Anfang dieser Woche seinem Leben durch Erhängen selbst ein Ziel gesetzt. H., der von seiner in der Oberlausitz wohnhaften Familie getrennt lebte, war am Sonntag plötzlich nach Bernsdorf O.-L. gefahren und in dortiger Gegend fand man ihn später tot auf.

Vorauszahlungen: Auf die im amtlichen Teil erscheinende Aufforderung zu Steuervorauszahlungen wird aufmerksam gemacht.

Sächsischen Nachrichten

Leitpruch für 10. Mai

Aus Deutschlands Handwerk eine neue deutsche Kunst, aus deutschem Volkstum ein neuer Staat!
Kultusminister R. u. L.

Reichsbahn und Pfingstverkehr

Die Reichsbahndirektion Dresden teilt mit: Da mit starkem Pfingstverkehr zu rechnen ist, wird den Reisenden dringend angeraten, die Fahrkarten und die erforderlichen Zuschlagarten möglichst frühzeitig und möglichst für die ganze Reisezeit vor Eintritt der Reise an den Fahrkartenschaltern zu lösen. Der Verkauf von Fahrkarten und Zuschlagarten in den Abteilen ist nur für Ausnahmefälle eingerichtet. Die Reichsbahn hebt sich, um eine glatte Abwicklung des Verkehrs sicherzustellen, gezwungen, die Fahrpreiserhöhung für Gesellschaftsfahrten von Pfingstmontag bis einschließlich Pfingstmontag im innerdeutschen Verkehr auszuklöpfen. Gesellschaftsfahrten von Deutschland nach dem Ausland bedürfen der besonderen Genehmigung durch die Eisenbahnverwaltung. Bei Schul- und Jugendpfingstfahrten sowie bei Fahrten zu bestimmten Sportorten treten Beschränkungen nicht ein.

Verstärkte Nonnengefahr!

Die Gefahr einer katastrophalen Nonnenermehrung macht sich in vielen Teilen Sachsens stärker bemerkbar. Eine sorgfältige Ueberwachung und planmäßige Durchführung der angeordneten Gegenmaßnahmen müssen deshalb von jedem Waldbesitzer und Forstbeamten gefordert werden. Eine solche Katastrophe, wie wir sie 1923 in unseren sächsischen Wäldern erlebten, muß unbedingt vermieden werden.

Ausbildung zum Privatforstwart

Die Bestimmungen, die der Reichsbauernführer für die Ausbildung von Forstarbeitern für die Privatforstwirtschaft erläßt, treten an die Stelle der für Sachsen bereits für 1936 getroffenen Regelung. Anträge auf Zulassung zur Forstwartausbildung sind bei der Landesbauernschaft schriftlich einzureichen. Unter den Voraussetzungen, die der Antragsteller erfüllen muß, ist u. a. die Bestätigung hervorzuheben, daß das 20. Lebensjahr vollendet und das 35. Lebensjahr noch nicht überschritten worden ist und daß sich der Antragsteller mindestens 36 Monate lang als Forstarbeiter bewährt hat.

Gärtnerische Wertprüfung

An der gärtnerischen Wertprüfung im Herbst 1937 haben alle Gärtnerlehrlinge teilzunehmen, die im Gebiet der Landesbauernschaft Sachsen ihre ordnungsmäßige Lehrzeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1937 beenden. Die Anmeldung der Gärtnerlehrlinge hat durch den Lehrmeister spätestens bis zum 15. Juni 1937 bei der Landesbauernschaft zu erfolgen.

Dresden. Die Regierung Finnlands hat für Verdienste um die Ausbildung von Kriminalisten, die in den letzten Jahren in Dresden abierten, Ordensauszeichnungen verliehen. Präsident Rickfors erhielt das Kommandeurkreuz des Ordens des weißen Rosen und der Leiter des Deutschen-Finnländischen Austauschbüros, Stud.-Rat Dr. Hans Wolfram, das Ritterkreuz erster Klasse desselben Ordens.

Chemnitz. Wollenbruch. Ueber die Stadt und Umgebung sowie im mittleren Erzgebirge ging ein schweres Unwetter mit wolkensbruchartigem Regen nieder. Vielfach wurden tiefergelegene Wohnungen und Keller unter Wasser gesetzt. An Feldern und Gärten wurde erheblicher Schaden angerichtet.

Bauhen. Zweifacher Lebensretter. Der bei einem Bauer in Maßschwib beschäftigte Herbert Lorenz erhielt vom Reichsstatthalter Mutschmann ein Verlobungsgeldschreiben und eine Geldbelohnung als Anerkennung dafür, daß er zwei Schulfrauen vor dem Tod des Ertrinkens rettete.

Reugersdorf. Ein Toter, drei Verletzte. Als Gefolgsgeselle eines hiesigen Betriebes mit Kraftsägeln in den Spreewald fuhren, streifte hinter Hoverswerda ein Arbeiterkammer mit seinem Kraftsäge einen Radfahrer. Der Kraftsägefahrer und sein Begleiter kurzten. Während der Lenker mit leichten Verletzungen davontam, erlitt der Mitfahrer, der 36-jährige Max Reiz aus Reugersdorf, so schwere Verletzungen, daß er bald darauf starb. Der Lenker eines zweiten Kraftsages, der an der Unglücksstelle ebenfalls stürzte, zog sich schwere Kopfverletzungen zu; sein Begleiter wurde weit hinweggeschleudert, zog sich aber nur leichte Verletzungen zu.

Bausa i. V. Auf gräßliche Weise häßte in Thierbach der Bauer Otto Sammler sein Leben ein. Beim Füttern der Pferde wurde er von einem Tier derart schwer geschlagen, daß Sammler benommen lag. Das Tier wütete weiter und zertrümmerte Sammler die Schädeldecke und drückte ihm den Brustkorb ein. Ohne das Bewußtsein wiedererlangt zu haben, starb Sammler im Krankenhaus.

Wieder tödliche Verkehrsunfälle

In Mulau wurde der vierzehn Jahre alte Sptnerlehrling Paul Wunderlich aus Reichenbach, der auf dem Fahrrad von seiner Arbeitsstätte kam, von einem Lieferkraftwagen gestreift. Wunderlich fuhr mit voller Wucht gegen einen Straßenbaum und erlitt so schwere Verletzungen, daß der Tod sofort eintrat. Auch der Lieferkraftwagen prallte gegen einen Baum; die beiden Insassen erlitten leichte Verwundungen.

In Viehla bei Großschöndorf starb der 64 Jahre alte Gutsauszügler Eger aus Kalkreuth mit seinem Fahrrad gegen den Räder eines Lastwagens. Der alte Mann zog sich so schwere Kopfverletzungen zu, daß er an Ort und Stelle verstarb. Der Verletzte war hinter einem Lastkraftwagen hergefahren und plötzlich nach links auf die Straße abgelenkt, so daß er gegen den entgegenkommenden Lastzug stieß.

Auf der Kreuzung Hallsche und Kaiser-Friedrich-Straße in Leipzig wurde die Radfahrerin Hümpel von einem Lieferkraftwagen ungerissen und tödlich verletzt. — Nachtis erfolgte in der Innenstadt ein heftiger Zusammenstoß zweier Kraftwagen, wobei der eine über den Bürgersteig in zwei Schaulenstufen gelandert wurde. Bei dem Unfall erlitt eine Person eine Gehirnerschütterung, drei Schnitt- sowie Kopf- und Handwunden. Alle vier Verunglückten fanden Aufnahme im Krankenhaus.

Sachsens Handwerker fahren nach Frankfurt

Zur Leistungsschau des Deutschen Handwerks. Bei der Besichtigung der Meisterarbeiten anlässlich des Ganerichtstages zum Meisterwettbewerb wurde wiederholt der Wunsch geäußert, für wenig Geld die Möglichkeit zu erhalten, die Meisterarbeiten des ganzen Reiches in Frankfurt a. M. in Augenschein nehmen zu können; diesem Wunsch wurde von der Deutschen Arbeitsfront Rechnung getragen. Am 27. Mai startete die R.E.G. „Straßburg Freude“ einen Sonderzug zur Fahrt in die Stadt des Deutschen Handwerks, Frankfurt a. M.

Der Preis von 22,50 Reichsmark umschließt die Bahnfahrt, fünf Tage Aufenthalt in Frankfurt mit Uebernachtung, voller Verpflegung und einer Dampferfahrt Main-Älbe-Rubesheim und zurück nach Frankfurt. Jeder Meister, jeder Geselle, sollte diese sich bietende Gelegenheit wahrnehmen.

Plan der Fahrt: Abfahrt Dresden, 27. Mai, 7.30 Uhr; Ankunft in Frankfurt 18 Uhr; Freitag, 28. Mai, Besuch der Lebenswirdigkeitsausstellung; Sonnabend, 29. Mai, Dampferfahrt Main-Älbe-Rubesheim und zurück nach Frankfurt; Sonntag, 30. Mai, Besichtigung der Leistungsschau des Deutschen Handwerks; Montaa, 31. Mai, gegen Mittag Rückfahrt nach Dresden.

Feierstunden für das Gaststättengewerbe

Das Gaststättengewerbe mußte am Nationalfeiertag mit einer Arbeitsleistung aufwarten, die wohl als größte des Jahres bezeichnet werden kann. In diesem Tag waren alle verfügbaren Kräfte in den Arbeitsprozess eingereicht, um den feiernden Volksgenossen durch ihre Dienstleistung den Tag verschöneren zu helfen. Doch auch sie sollten nach getaner Arbeit ihr Recht der Gemeinschaft feiern können. Wenn in den vergangenen Jahren dieses Fest reichsweit befeuert war, wird es 1937 je nach den Erfordernissen gausweit abgehalten. Um möglichst allen Vertriebsstellen und -Inhaberinnen des Gaststättengewerbes Gelegenheit zu geben, daran teilzunehmen, ist für Sachsen Montaa, 10. Mai, bestimmt worden. Am 10. Mai werden die Betriebe nach Möglichkeit bis spätestens 23 Uhr geschlossen werden. Dadurch wird allen Schaffenden im Gaststättengewerbe Gelegenheit gegeben, zu Beginn der Feiern, also etwa gegen 23 Uhr, anwesend zu sein, um das von der V.E.-Gesellschaft „Kraft durch Freude“ aufgestellte Programm miterleben zu können.

Deutsche Not in Polen

Erschütternde Zahlen aus Ost-Oberschlesien. In Katowitz, Königshütte, Pleß und Rybnitz sind die Führer der Jungdeutschen Partei in Polen, Senator Wiesner, in einer Rundgebung einen Ueberblick über die Lage des Deutschtums in Ost-Oberschlesien, das trotz des Besetzervertrages und der damit zusammenhängenden internationalen Einrichtungen planmäßig unterdrückt und wirtschaftlich zerrüttet worden sei.

An Hand von umfangreichem Zahlenmaterial zeigte der Senator Wiesner eine erschütternde Bilanz der Lage der deutschen Volksgemeinschaft. 80 v. S. aller Deutschen seien arbeitslos, etwa 7000 deutsche Jungen und Mädchen ohne jegliche Berufsausbildung. Die kulturelle Not der deutschen Volksgemeinschaft in Ost-Oberschlesien sei daraus zu ersehen, daß die Zahl der deutschen Schüler in den vergangenen fünf Jahren von 34.500 auf 11.400 herabgesunken sei. Von 160 Lehrkräften an den öffentlichen deutschen Schulen in Ost-Oberschlesien seien 92 polnische Nationalität. Unter den 40 Schulleitern befinden sich 33 Nationalpolen.

Diese wirtschaftliche und kulturelle Not habe das Deutschtum in tiefe Verzweiflung gestürzt. In dieser Schicksalsstunde fühlte sich das Deutschtum verpflichtet, Maßnahmen vorzuschlagen, die geeignet erschienen, das Verhältnis zwischen der deutschen Volksgemeinschaft und dem polnischen Staat in eine heile Bahn zurückzuführen. In diesen Vorschlägen wird volle Gleichberechtigung der Deutschen mit den polnischen Staatsbürgern auf allen Gebieten gefordert.

Commander Rosendahl's Bericht

Der Kommandant des Flugbootes Katshurt, Rosendahl, der mehrfach russische Luftlande, macht in seinem Bericht an das amerikanische Marinecom. über die Katastrophe folgende Angaben:

Die Vorbereitungen zur Landung seien in normaler Weise erfolgt, die Hektare aus etwa 60 Meter Höhe geworfen worden. Eine vier Minuten nach dem Herabwerfen der Bombe am Hinterdeck erschienen, das sich nach dem Vororderschiff ausbreitete. Das Luftschiff senkte sich darauf zu Boden, das Heck voran, und war in seiner gesamten Länge von Flammen eingehüllt, als es den Boden erreichte. Es sei unmöglich, sagt Commander Rosendahl in dem Bericht, die verschiedenen Darstellungen über die Rettung der Besatzung und der Ausgänge des „Hindenburg“ zusammenzufassen, aber es sei klar, daß bemerkenswerte Rettungsaktionen von Personen innerhalb wie außerhalb des Luftschiffes vollbracht worden seien. Das Feuer habe mehrere Stunden gebrannt und sei durch chemische Feuerlöscher wie durch Wasser gelöscht worden. Es sei noch zu früh, um irgendwelche Vermutungen über die Ursache des Feuers auszusprechen; das müsse durch die Untersuchungsbehörden festgestellt werden.

Küchenzettel der Woche

Sonntag, mittags: Brühuppe mit Pilzen und Sauerbraten, gedünstete Rindfleischspeiben, Kartoffeln, grüner Salat; abends: Frühlingsjakt, Vorkernbrat, Käse. — Montag, mittags: Haferkuchentrattling und Spinatgemüse; abends: Brühkartoffeln. — Dienstag, mittags: Weizenbratling und Kartoffeln; abends: Ahaberggrübe mit Milch und Schmelzkäse. — Mittwoch, abends: Schinkenaustrich mit Rautern; mittags: Borreieuppe, Dampfknuden und Zwetschen mit Mandeln; abends: Buttermilchschokofein. — Donnerstag, abends: Frühkohl; Haferkuchentrattling mit Pfeffer; mittags: Kräuterfisch im Kartoffelsand, Reme Karpfen und Obkohl; abends: Streichwurstschneiden, Rostfleisch. — Freitag, mittags: Quarklösser und braune Zwiebelkamm; abends: Fischsuppe, geröstete Brotschneiden und Leberaustrich. — Sonnabend, mittags: Souvertraut mit Speck oder Schweinefleisch und Bratkartoffeln; abends: Vollkornbrotschneiden mit Frühlingbutter und Fischbein, Tee.

Kirchennachrichten.

Sonntag, den 9. Mai 1937.
Vorm. 9 Uhr Gottesdienst.
Vorm. 1/2 11 Uhr Kinder Gottesdienst.
Dienstag, 8 Uhr Christl. Frauendienst. (Näh. siehe Inserat.)

Gasthof zum „Teichhaus“
Sonnabend, den 8. Mai
Schlacht-Fest
Abends 6 Uhr Weißfleisch u. Bratwurst
später hausgeschickene Wurst.
Es laden freundlichst ein P. Hausdorf u. Frau.

PHANOMEN
DAS MARKENRAD SEIT 1888

VERKÄUFER
Kurt Küttner.

Fenstertritt
weg. Umgang sof. zu verkauft.
Näh. l. d. Geschäftsst. ds. Bl.

Christl. Frauendienst.
Dienstag, den 11. Mai,
abends 8 Uhr
Bersammlung
im Bahnhof Ottendorf-
Ostrilla-Nord. Um recht
zahlreiche Beteiligung bittet
die Leiterin.

**Gute gelbsteifige
Speisekartoffeln**
hat abzugeben.
Seifersdorf 95.

Gasthof Gräfenhain. Station Königsbrück-Ost.
Täglich schön und ruhig gelegen. Großer schattiger
Linden- u. Rosengarten.
Herrlicher Spazierweg von Königsbrück-Bahnhof durchs Auen-
tal nach Gräfenhain — Reulenberg.
Eigene Fleischerlei. Vereine Anmeldung erwünscht. Ruf 97.
Zu zahlreichen Besuch laden freundl. ein Osk. Seifert u. Frau.

Muttertag - Karten
empfiehlt in großer Auswahl
Buchhandlung Herm. Rühle.

Turnen - Spiel - Sport.
Fußball
Jahn 1. — Nähnitz 1.

Zu einem Freundschaftstreffen hat Nähnitz nochmals die Meisterei von Jahn eingeladen, da eine Begegnung beider Mannschaften nun nicht gleich wieder in Frage kommt. Deshalb wird Nähnitz alles aufbieten, um die im letzten Punkt-kampf erlittene Schlappe zu korrigieren. Ob es gelingt? Jahn wird zweifellos seine Meistertreue energisch verteidigen. Es treten an:

A. Hamann	R. Hamann
Klingel	Hübner
Kleinig	Paulig
Bettler	Schäfer
Herrmann	Onewitz

Anstoß 16 Uhr in Nähnitz. (Abfahrt 13.30 Uhr mit Rad.)

Jahn 2. — Nordweitz 2. Dresden
Dieser Gang wird für die Jahresfeier ein schwerer werden, da die Dresdner einen sehr guten Fußball spielen. Jahn 2. tritt an mit: Onewitz, Küttner, Richter, Franke, Lämme, Bischoff, Schmidt, Mantke, Georgi, Boden, Welger. Anstoß 10.45 Uhr in Dresden, Erfurter Platz. (Abfahrt 9 Uhr mit Rad ab Hoff.)



Lesen Sie diese Woche
Die Grüne Post!
Heute neue Nummer. 20 Pf.
Hermann Rühle, Mühlstrasse 15.