

Pulsnitzer Anzeiger

Dhorner Anzeiger

Haupt- und Tageszeitung für die Stadt und den Amtsgerichtsbezirk Pulsnitz und die Gemeinde Dhorn

Diese Zeitung erscheint täglich mit Ausnahme der gesetzlichen Sonn- und Feiertage. Der Bezugspreis beträgt bei Abholung wöchentlich 45 Rpt., bei Lieferung frei Haus 50 Rpt. Postbezug monatlich 2.30 RM. Im Falle höherer Gewalt oder sonstiger Betriebsstörungen hat der Bezugsnehmer keinen Anspruch auf Lieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises. — Anzeigenpreise und Nachlasssätze bei Wiederholungen nach Preisliste Nr. 8 (in unseren Geschäftsstellen erhältlich). Bei Konkurs



und Zwangsvergleich wird der für Aufträge etwa schon bewilligte Nachlass hinsichtlich Anzeigen auf den Erscheinungstagen bis vormittags 10 Uhr aufzugeben. Verlag: Mohr & Hoffmann. Druck: Karl Hoffmann und G. A. Förster's Erben. Verantwortlich für Dertliches u. Sächsisches, Unterhaltungsstell. Sport u. Anzeigen: Karl Hoffmann, Pulsnitz, für Politik und den übrigen Teil: Walter Mohr, Pulsnitz. D. A. L. 2250. Geschäftsstellen: Albertstr. 2 u. Adolf-Hitler-Str. 4. Fernruf 518 u. 500

Das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft und des Finanzamtes zu Rammen des Stadtrates zu Pulsnitz und des Gemeinderates zu Dhorn behördlicherseits bestimmte Blatt

Nr. 55

Donnerstag, den 5. März 1936

88. Jahrgang

Erste Probefahrt des „LZ 129“

Ansprache Dr. Eckeners

Friedrichshafen, 4. März.

Das Luftschiff „LZ. 129“ hat am Mittwoch bei bedecktem Himmel seine erste Probefahrt unternommen.

Wie ein Lauffeuer eilte am Mittwochnachmittag die Kunde von dem beabsichtigten ersten Start des neuen Zeppelinluftschiffes „LZ. 129“ durch die Stadt. Im Nu eilten Laufende zum Wertgelände, um Zeugen dieses großen Ereignisses zu sein. Bald hatte sich rings um das Gelände eine riesige Zuschauermenge angesammelt. In majestätischer Ruhe lag das Schiff noch in der Halle, von den Werftmannschaften mit sicherer Hand zur Ausfahrt gehalten. Verheißungsvoll und symbolisch leuchteten die zu beiden Seiten des Luftschiffkörpers angebrachten fünf Olympia-Ringe.

Dr. Eckener, mit dem Obersteuermann Breithaupt vom Reichsluftfahrtministerium und sämtliche acht Luftschiffkapitäne in der Führergondel Platz genommen hatten, richtete an seine Arbeitskameraden eine Ansprache, in der er auf die Bedeutung dieses Augenblickes hinwies.

Das Schiff, an dem vier Jahre gebaut worden sei, liege klar zur ersten Ausfahrt. Nicht nur das ganze deutsche Volk, auch die übrige Welt erhoffe von diesem Schiff eine erhebliche Weiterentwicklung der gesamten Luftschiffahrt. Es sei das Beste hergegeben worden, um das stolze Schiff so gut wie möglich zu bauen.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen dankte Dr. Eckener allen seinen Mitarbeitern vom letzten Arbeiter bis zum ersten Konstrukteur und sprach die Hoffnung aus, daß der gleiche Glückstern, der dem „Graf Zeppelin“ beschieden war, auch über dem neuen „LZ. 129“ leuchten möge.

Nachdem das Luftschiff noch ein letztes Mal ausgewogen worden war, ertönte hell das Kommando:

„Luftschiff marsch!“

Langsam wird das Schiff aus der Halle gezogen, begleitet von den Wünschen all der Laufende, die diese erhebende Stunde erleben dürfen. Auf dem Wertgelände wirkt es noch gigantischer als in der Halle. Laut erteilt Dr. Eckener die letzten Befehle; das Schiff wird gegen den Wind gelegt. Das helle Leuchten in den Augen der Haltemannschaften spricht mehr als alle Worte für ihre innige Schicksalsverbundenheit mit dem Werk, an dessen Schaffung sie mitwirken konnten.

Punkt 15.19 Uhr erhebt sich das stolze Schiff in die Luft, begleitet von den Heilrufen der begeistertsten Menge. Erst in etwa 100 Meter Höhe springen die Motoren an. Dröhnend singen sie ihr ehernes Lied und entführen das glückhafte Schiff den Blicken. Nach kurzem Kreuzen über dem Wertgelände nimmt „LZ. 129“ Kurs in westlicher Richtung.

Dreistündige Werftstättenfahrt

Das neue Luftschiff kreuzte über drei Stunden über dem Wertgelände, über dem Bodensee und über dem Bodensee hinterland, den Tausenden von begeisterten Volksgenossen in seiner ruhigen, fast geräuschlosen Fahrt ein einzigartiges Schauspiel bietend. Das Wetter war während der ganzen Zeit ziemlich dießig, und die Dämmerung brach bereits nach 18 Uhr ziemlich rasch herein. Um so eindrucksvoller war dann der Augenblick, als das Schiff im Schein seiner Lichter zur Landung anfuhr und nach den üblichen Manövern um 18.21 Uhr zur Landung ansetzte. Die Tauer wurden abgeworfen, Wasserballast abgegeben, und die Haltemannschaft, die durch Arbeitsdienstmänner verstärkt worden war, zog das Schiff auf den Boden. Um 18.25 Uhr war die Landung glatt vollzogen.

Der erfolgreiche Probeflug

Das Luftschiff bewährte sich so gut, daß diese erste Probefahrt genügte

Ueber den Fahrtverlauf und die Ergebnisse der Werftstättenfahrt äußerte sich der Direktor der Zeppelin-Rederei, Kapitän Lehmann, der in begeisterten Worten feststellte, daß die auf das Große und Ganze abgestellte Werftstättenfahrt über die eigenen Erwartungen der Werft hin-

aus hervorragend ausgefallen sei. Zunächst seien die Steuereigenschaften des Schiffes durchgeprüft worden. Man habe nicht ohne weiteres Voraussetzungen in dieser Richtung machen können, weil das neue Luftschiff ganz andere Ausmaße aufweise als der „Graf Zeppelin“ und weil die Steuerung vollkommen anders gebaut sei. Trotzdem sei nicht nur die gleich gute Manövrierfähigkeit erreicht worden, sondern man habe den bestimmten Eindruck gewonnen, daß das neue Schiff noch besser zu steuern sei. Ganz auffallend sei, was man übrigens von unten ebenfalls mit Erstaunen bemerkte, die beinahe vollkommene Geräuschlosigkeit der Motore. Dies ist vor allem in der Führergondel außerordentlich angenehm, und zwar nicht nur für das Ohr sondern auch bezüglich der kaum mehr bemerkbaren Vibration. Weiter wurden die Maschinen nach allen Richtungen und Arten hin durchgeprüft und Umsteuerungen vorgenommen. Die Motore seien, wie erwartet, ohne die geringste Störung gelaufen, wie denn überhaupt alles ohne jegliche Beschwerde gelaufen habe. Besonders angenehm sei auch der Umstand, daß das neue Luftschiff einen viel kürzeren Bremsweg habe, was sich hauptsächlich bei den Landungen sehr vorteilhaft auswirke. Zusammenfassend betonte Kapitän Lehmann, daß von seiten der Werftleitung Probefahrten nicht mehr für nötig erachtet würden. Falls es die Wetterlage erlaubt, wird bereits am heutigen

Donnerstagmorgen eine etwa achttündige Fahrt mit Behördenvertretern durchgeführt. Nach Abnahme des Schiffes durch die Zeppelinreederei soll die Deutschlandfahrt und gegen Ende des Monats März die große Taufe stattfinden.

Das schnellste Luftschiff

Die Stockholmer Zeitung „Svenska Dagbladet“ veröffentlicht eine Unterredung mit Kapitän Lehmann. Daraus geht unter anderem hervor, daß sich während der einmonatigen Prüfungszeit, in der der neue Lufttrieb seine Probe flüge unternehmen werde, auch die Gelegenheit ergeben könnte, Skandinavien zu überfliegen. In diesem Fall würde LZ 129, meinte Kapitän Lehmann, sicherlich auch Stockholm besuchen; alles hänge indessen von dem Wetter ab. Obgleich das neue Luftschiff für den Verkehr mit Südamerika bestimmt sei, würden am Anfang die Möglichkeiten der Luftverbindung zwischen Europa und Nordamerika erprobt werden. Für die Strecke von der europäischen bis zur amerikanischen Küste würden fünfundsiebzig Stunden Flugzeit benötigt. Von Friedrichshafen bis New York seien sechzig Stunden und zurück nur fünfzig Stunden Flugzeit errechnet. Vorerst aber gelte es, die Schnelligkeit des Luftschiffes genauestens zu erproben. Sicher jedoch sei, daß der neue Zeppelin dank mehrerer Verbesserungen alle bisherigen Luftschiffe an Schnelligkeit übertreffen dürfte.

Entscheidende Schlacht

Badoglio im Kampf mit Ras Imru

Nach der Vernichtung der Heeresgruppen der Ras Kassa und Seyoum richtet sich der italienische Vorstoß in Nord-abessinien nun mit voller Wucht gegen die Abteilung des Ras Imru, die den linken Flügel der abessinischen Nordarmee bildet. Der italienische Heeresbericht gibt hierzu folgende kurze Drahtmeldung des Marschalls Badoglio wieder:

„Die am 29. Februar gegen die Truppen des Ras Imru im Schire-Gebiet eingeleitete Schlacht ist in ihr entscheidendes Stadium getreten.“

Wie aus Addis Abeba gemeldet wird, ist die telegraphische und telephonische Verbindung zwischen Addis Abeba und dem Hauptquartier an der Nordfront, die seit zwei Tagen unterbrochen war, wiederhergestellt worden. Trotzdem treffen nur spärlich Nachrichten von den Kämpfen bei Matalle und am Amba Madjchi ein. Die Berichte besagen, daß die Heeresgruppe Ras Mulugetas nur mit knapp einem Drittel an den Kämpfen beteiligt war und den ersten großen Stoß der Italiener aufzufangen hatte. Der Feind griff mit rund zwei Kolonialkorps an. Unter der Wucht des Ansturms mußte sich die Heeresgruppe Mulugetas unter für beide Teile verlustreichen Kämpfen zurückziehen. Das Gros der Armee Mulugetas, so wird betont, befand sich in Reserve und hat an den Kämpfen überhaupt nicht teilgenommen.

Addis Abeba meldet 3000 Tote

Die abessinische Regierung veröffentlicht ferner eine Mitteilung, in der es heißt, daß die Armee des Ras Kassa völlig intakt sei. Die Verluste dieser Armee in den Kämpfen im Tembien-Gebiet seien gering. Die Gesamtverluste der Abessinier in Tembien, bei Matalle und am Amba Madjchi betragen nicht einmal 3000 Tote. Die italienischen Siegesmeldungen seien aus politischen Gründen übertrieben, wohl im Hinblick auf die bevorstehenden Völkerverhandlungen. Die Verluste der italienischen Eingeborenen-Armee, abgesehen von den Heimattruppen und Askaris, betragen über 1000 Mann. Die Italiener hätten außerdem durch Abschluß vom Boden aus zwei Flugzeuge verloren, die einen Angriff durch Bombenwürfe unterstützen wollten. Beim Absturz seien die Flugzeuge durch Explosion völlig zerstört worden. Ihre Besatzungen — insgesamt 14 Mann — seien getötet worden.

In Kairo laufen Gerüchte um, die von der Festnahme einer italienischen Militärpatrouille durch ägyptische Soldaten an der libyschen Grenze wissen wollen. Es handele sich, so schreiben die Blätter, um eine motorisierte Patrouille, und

zwar um einen Unteroffizier mit drei Mann und einem Zivilbeamten.

Zusammenbruch der Nordfront

Ras Imrus Truppen von den Italienern überrannt.

Rom, 5. März.

Das Propagandaministerium veröffentlicht den Heeresbericht Nr. 146. Marschall Badoglio telegraphiert: „Die Tembienschlacht war in vollem Gange, als am 29. Februar in der Morgendämmerung das 2. und 4. Armeekorps in das Schire-Gebiet zum Angriff gegen die Kräfte des Ras Imru, der einzigen feindlichen Armee, die noch an der Eritrea-Front intakt geblieben war, vorrückte. Am 29. Februar und am 2. März haben sehr lebhaft Kämpfe stattgefunden.“

Der Feind, der von Norden vom 4. Armeekorps und im Osten vom 2. Armeekorps bedrängt wurde, ist nach erbittertem Widerstand, bei dem er wirklich außergewöhnliche Verluste erlitt, dem alles überrennenden Ansturm des 2. Armeekorps gewichen. Die in der Richtung auf die Tafaze-Übergänge sich bewegenden Flüchtlinge werden von der Luftwaffe bombardiert und unter Maschinengewehrfeuer genommen. Mit dem Sieg von Schire ist der Zusammenbruch der ganzen abessinischen Nordfront vollständig.

Von den vier Armeen, die der Negus in der ehrgeizigen Mission, die militärischen Kräfte Italiens zu schlagen und den Weg der Zivilisation zu versperren, in bedrohlicher Weise mobilisiert hatte, bleiben nur noch klägliche, nach Süden fliehende Ueberreste übrig.“

35 000 tote und verwundete Abessinier

Im Hauptquartier der Nordfront empfing Marschall Badoglio 182 Vertreter der Presse. Als abschließendes Ergebnis der drei Schlachten von Enderta, Tembien und Schire ist die Zertrümmerung der abessinischen Nordfront festzustellen.

Von italienischer Seite werden die abessinischen Verluste mit ungefähr 35 000 Toten und Verwundeten angegeben. Ferner wurden 1500 Gefangene gemacht. Die italienischen Verluste sollen etwas über 2000 Tote und Verwundete betragen. Die Kriegsbeute ist sehr groß.

Man schätzt die Stärke der regulären abessinischen Truppen, die in drei Armeen gegliedert an der Nordfront standen, als die Italiener ihre letzten Vorstöße unternahmen, auf rund 120 000 Mann.

