

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 Rückerstattung des Bezugspreises. — Anzeigenpreise und Nachlässe bei Wiederholungen nach Preisliste Nr. 3 (in unseren Geschäftsstellen erhältlich). Bei Konkurs



und Zwangsvergleich wird der für Aufträge etwa schon bewilligte Nachlaß hinfällig. Anzeigen sind an den Erscheinungstagen bis vormittags 10 Uhr aufzugeben. — Verlag: Mohr & Hoffmann. Druck: Karl Hoffmann und E. L. Förster's Erben. Verantwortlich für Deutsches u. Sächsisches, Unterhaltungs-, Sport u. Anzeigenteil Walter Hoffmann, Pulsnitz, für Politik und den übrigen Teil Walter Mohr, Pulsnitz. D. N. IV.: 2250. Geschäftsstellen: Albertstr. 2 u. Adolf-Hitler-Str. 4. Fernruf 518 u. 550.

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

Nr. 103

Montag, den 4. Mai 1936

88. Jahrgang

Tausend Kraftfahrer fahren durch Sachsen Der Geländewettbewerb im Erzgebirge der Motorbrigade Sachsen

Schwerste Anforderungen an Fahrer und Fahrzeuge durch Nebel, Regen und aufgeweichte Wege

Die in ihrer Größe und in ihren Strecken, in ihren Anforderungen an Geist, Fahrkunst und sonstiges Können der über tausend Fahrteilnehmer und das Durchhalten der Maschinen bisher einzige kraftfahrtsportliche Veranstaltung in Deutschland, der „Geländewettbewerb im Erzgebirge“, durchgeführt von der Motorbrigade Sachsen, mußte am Sonntag bei stark wechselndem Wetter, bei anfangs noch trockenen Straßen, später bei Sprühregen, dickem Nebel, starkem Regen und auf aufgeweichten Wegen abgewickelt werden.

Wenn schon durch die Nennung von 1011 Kraftfahrern aus den Gliederungen der Partei, dem Heer, der Luftwaffe und dem DMC die hohe Bedeutung dieses Kraftfahrersportwettbewerbes bewiesen wurde, erfuhr diese Tatsache ihre Bedeutung durch die Anwesenheit des Führers des NSKK, Gruppenführer Hühnlein, der am Sonntagmorgen auf dem Maun-Platz in Dresden, dem Start und dem Zielpunkt der Fahrt, in Begleitung des Führers der Motorbrigade Sachsen, Brigadeführer Lein, und des SA-Gruppenführers Schepmann die Front der Fahrer abschritt. Anwesend waren Gruppenführer Oßermann von der Motorobergruppe Ost, der Stabsführer der Obersten Nationalen Sportbehörde für die deutsche Kraftfahrt, von Beyer-Chrenberg, ferner Vertreter der verschiedenen Parteigliederungen, der Wehrmacht usw. Neben dem Ehrensturm des NSKK stand auch eine Abordnung der Motor-Hitler-Jugend, denn den Nachwuchs der deutschen Kraftfahrer stellt unsere Jugend, die schon frühzeitig dafür in den Motorportschulen dazu erzogen wird. Jeder Junge vom 18. Lebensjahr ab kann sich zum kostenlosen Besuch (freie Einkleidung und je Tag 40 Rpt. Taschengeld) melden. Ein abgeschlossener Lehrgang in der Motorportschule Hof bei Döbeln berechtigt jeden Jungen zum bevorzugten Eintritt in die Wehrmacht.

Gruppenführer Hühnlein wies in seiner Ansprache vor der Flaggenhissung ebenfalls auf die überragende Bedeutung dieser Veranstaltung der Motorbrigade Sachsen hin, indem er erklärte, daß ihn dieser stattliche Fahrzeugpark erinnere an manche Spitzenveranstaltung des Kraftfahrwesens im Reich, so an die 2000-Kilometer-Fahrt, durch die die zunehmende Motorisierung Deutschlands und die zunehmende Bedeutung des Kraftfahrgedankens in Deutschland bekundet werde. Die Geländefahrt im Erzgebirge sei bestimmt die Veranstaltung der stärksten Beteiligung; er habe den Eindruck gewonnen, daß trotz der gewaltigen Zahl der Teilnehmer diese Fahrt mit größter Gewissenhaftigkeit und mit größtem Pflichtgefühl vorbereitet worden sei.

Mit besonderem Nachdruck machte Gruppenführer Hühnlein die Fahrer darauf aufmerksam, daß diese Fahrt nicht als Rennen anzusehen sei; das Heil sei nicht in der Schnelligkeit zu suchen, jeder Fahrer habe mit heißem Herzen, aber mit kühlem Verstand und möglichster Schonung der Maschine die höchste Leistung zu erzielen; über allem aber stehe die Kameradschaft der Fahrer und die Rücksicht auf den Volksgenossen auf den Straßen.

Nach der Flaggenhissung begann der Start der tausend Fahrzeuge, die am Sonnabendnachmittag nach den Bestimmungen der Obersten Nationalen Sportbehörde abgenommen worden waren. Zu diesem großartigen Schauspiel hatten sich trotz der frühen Morgenstunde Hunderte von Zuschauern am Maun-Platz eingefunden. In jeder Minute starteten neun Fahrzeuge; die große Zahl der Teilnehmer machte es notwendig, daß der Start zwei Stunden in Anspruch nahm; um 8.30 Uhr waren die letzten Fahrzeuge auf die Strecke entlassen worden.

Die eine Gruppe der Fahrer fuhr die Schleife durch Ostsachsen über Stolpen, Neustadt, Steinigtwolmsdorf, Oppach, Lawalde, Pöschel, Löbau, Ebersbach, Zittau, Bernstadt, Rittlitz, Pöschel, Bauken, Siebitz, Uhlst, Bischofswerda, Schmiedefeld, durch die Massenei und über Radeberg nach Dresden; die zweite Gruppe von Dresden über Kesselsdorf, Wilsdruff, Deutschborna, Roßwein, Hartha, Geringswalde, Rochlitz, Waldenburg, Glauchau, Zwickau, Wildenfels, Zwönitz, Ehrenfriedersdorf, Thum, Remtau, Zschopau, Waldkirchen, Brand-Erbisdorf, Freiberg, durch den Tharandter Wald nach Dresden; die dritte Gruppe über Heidenau, Dohna, Schlottwitz, Cunnersdorf, Glaschütte, Schmiedeberg, durch

den Löpferwald, Sanda, Heidersdorf, Hallbach, Zöbitz, Marienberg, Annaberg, Wolfenstein, durch den Bornwald, Bippersdorf, Forchheim, Voigtsdorf, Frauenstein, Reichstädt, Dresden.

In der Geländefahrt waren 220 Kilometer, in der Orientierungsfahrt 185 und 250 Kilometer zurückzulegen. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten betragen 30 bis 32, 40 bis 42 Kilometer in der Geländefahrt, 32 bis 36, 46 bis 50 und 35 bis 48 Kilometer in den Orientierungsfahrten für die verschiedenen Wertungsgruppen. Diese Stunden-geschwindigkeiten machen im ersten Augenblick den Eindruck, als wären die Strecken in verhältnismäßig kurzer Zeit zu bewältigen; aber Steilhangfahrten, Bergprüfungen auf aufgeweichten Wegen, über Felsgeröll, Baumwurzeln zehrten die hohen Anfangsgeschwindigkeiten auf den Anfahrtsstraßen bald auf. Besonders schwere Anforderungen mußten die Kraftfahrer über sich ergehen lassen, die vielfach nur mit guter „Bemarbeit“ oder mit geschobenem Krafttrad die Steilhänge bis zu 25 Grad nehmen konnten. Mancher Fahrer kam mit losgerissenem Auspuffrohr, verbogenen Schutzblechen, lehmverschmiert und ausgepumpt an den, man kann bald sagen, mit „Hinterlist und Tücke“, versteckt angelegten Meldestellen an.

Gut schnitten die geländegängigen Wagen an, die, wenn sie in dem zerfahrenen Lehm festhaken, sich dadurch retten konnten, daß die Fahrer mit Hilfe eines um einen Baum geschlungenen Seiles über eine Zugtrommel hinweg den Wagen aus dem zähen Modder herausziehen konnten. Schöne und vorbildliche Beispiele von Kameradschaft konnte man bei den Großmannschaften sehen, die zum erstenmal bei diesem Geländewettbewerb auftraten. Einem Führerfahrzeug folgten neun Fahrzeuge, Kraftwagen oder Krafträder. Für die Großmannschaften bedeutete der Ausfall eines einzigen Teilnehmers das Ende der Fahrtbeteiligung. In einem Steilabhang bei Heidersdorf z. B. war ein Fahrer einer Krafttrad-Großmannschaft liegengeblieben. Die übrigen neun Mann setzten nun alles in Bewegung, um die Maschine des

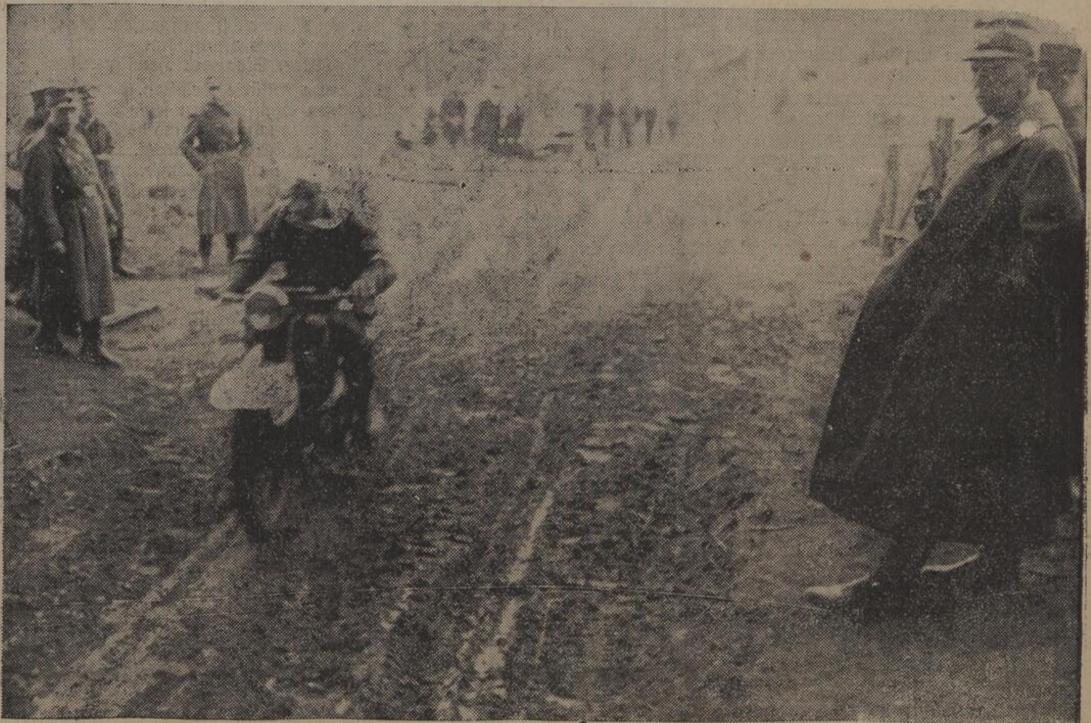
Kameraden in Ordnung zu bringen, denn jede Minute Zeitverlust bedeutete verlorene Punkte.

Einstündige Zwangspausen waren eingelegt worden in Annaberg, Zwickau und Zittau, wo den Fahrern ein kräftiges Essen, Erbsen mit Speck und heißer Tee, verabreicht wurde, das neue Kraft für die Rückfahrt gab; besonders der heiße Tee wurde bei dem naßkalten Nebelregen angenehm empfunden. Von den Zwangshalteplätzen aus gingen die Fahrer mit neuem Start auf die Strecke. Wiederum ging es auf den schlechtesten Wegen durch die Wälder über Höhen hinauf und hinunter, um die Meldestellen anzufahren. Viele Fahrer ließen sich verleiten, einem Rubel von Fahrern an eine Meldestelle zu folgen; dort mußten sie feststellen, daß sie eine für sie nicht bestimmte Meldestelle „gegriffen“ und dadurch neuen Zeitverlust erlitten hatten. Gutes Kartenlesen, gute Beobachtung der Gegend und Spürsinn bildeten hier die erste Voraussetzung für die Erreichung von Punkten.

Gruppenführer Hühnlein fuhr ebenfalls die Schleifen nach Annaberg und Zwickau ab und äußerte sich mehrfach in sehr anerkennender Weise über den Aufbau und die Durchführung der von der Motorbrigade Sachsen veranstalteten Prüfungsfahrt. In Annaberg und in Zwickau wurde der Gruppenführer in den Rathäusern von den Oberbürgermeistern, den Standartenführern im NSKK Dieze und Dost empfangen, worauf sich der Gruppenführer in das Goldene Buch der beiden Städte eintrug. Vor den Rathäusern hatten Ehrenabordnungen des NSKK, der Motor-Hitler-Jugend und der übrigen Parteigliederungen Aufstellung genommen.

Dieser Geländewettbewerb im Erzgebirge der Motorbrigade Sachsen zeigte erneut den hohen Stand der Schulung der sächsischen Kraftfahrer, der Kameraden aus der Wehrmacht, aus dem DMC und auch der an der Fahrt teilnehmenden Kameraden aus den an den Gau Sachsen grenzenden Gauen. Mensch und Maschine gaben ihre besten Leistungen her; aber nicht in der Leistung allein lag der

Amtlicher Teil Seite 4



Korpsführer Hühnlein bei der Bergprüfung

(Hammer, Dresden — M)

