

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 50 Hpf., bei Lieferung frei Haus 55 Hpf. Postbezug monatlich 2,50 RM. Die Behinderung der Lieferung rechtfertigt keinen Anspruch auf Rückzahlung des Bezugspreises. Zeitungsanträge für Abholer täglich 3-6 Uhr nachmittags. Preise und Nachlässe bei Wiederholungen nach Preisliste Nr. 4 — Für das Erscheinen von Anzeigen in bestimmten Nummern und an



bestimmten Blättern keine Gewähr. Anzeigen sind an den Erscheinungstagen bis vorm. 10 Uhr aufzugeben. — Verlag: Mohr & Hoffmann. Druck: Karl Hoffmann u. Gebrüder Mohr. Hauptschriftleiter: Walter Mohr, Pulsnitz; Stellv.: Walter Hoffmann, Pulsnitz. Verantwortlich für den Heimattell, Sport u. Anzeigen Walter Hoffmann, Pulsnitz; für Politik, Bilderdienst und den übrigen Teil Walter Mohr, Pulsnitz. — D. N. III.: 2256. Geschäftsstellen: Albertstraße 2 und Adolf-Stiller-Straße 4. Fernruf 518 und 530

Der Pulsnitzer Anzeiger ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft zu Ramenz, des Stadtrates zu Pulsnitz und des Gemeinderates zu Dhorn behördlicherseits bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts Pulsnitz, sowie des Finanzamtes zu Ramenz

Nr. 94

Sonnabend, den 23. April 1938

90. Jahrgang

Der geschichtliche Lauf des Schicksals

Eine bemerkenswerte Stellungnahme der halbamtlichen „Breme“

Die Belgrader halbamtliche „Breme“ veröffentlicht in ihrer Sondernummer zum serbisch-orthodoxen Osterfest in auffälliger Schrift eine offensichtlich von hoher Stelle inspirierte Stellungnahme zu den schwebenden außenpolitischen Fragen.

Einleitend greift die Zeitung noch einmal die Anschlussfrage auf und erklärt dazu u. a.:

„Die Aufregung, die in Europa durch die Vereinigung Österreichs mit Deutschland hervorgerufen wurde, legt sich immer mehr. Es war ja der geschichtliche Lauf des Schicksals. Heute ist es bereits der ganzen Welt klar, daß die österreichische Republik lebensunfähig war. Ihr Verschwinden von der Landkarte bedeutet eine versuchte Stelle weniger in der Welt.“

In der Anschlussfrage haben wir Jugoslawen die einzig mögliche Stellung eingenommen, denn wenn das Nationalitätenprinzip für Jugoslawien Geltung hat, dann muß es auch für Deutschland gelten. Es war jedenfalls die große Begabung von Dr. Stojadinowitsch, die Dinge richtig voraussagen zu können, daß er noch rechtzeitig Berlin seinen Besuch abtätete und mit dem Deutschen Reich freundschaftliche Beziehungen aufnahm.“

Nach diesen die Freundschaft zu Deutschland erneut unterstreichenden Ausführungen befaßt sich der Artikelsschreiber in besonders bemerkenswerter Weise mit der Lage der Tschechoslowakei. Er führt dabei aus: „Die Lage der Tschechoslowakei ist nach dem Anschluß noch delikater als sie vorher schon war. Die Tschechoslowakei hat mit Frankreich und Sowjetrußland Militärbündnisse geschlossen, hat aber weder mit dem einen noch dem anderen Staat eine gemeinsame Grenze. Die Sowjetarmee ist heute völlig desorganisiert. Ihre Angriffskraft ist auf den Nullpunkt gesunken. Aber selbst, wenn sie zur Hilfe eilen wollte, welchen Weg könnte sie dann einschlagen. Bestimmt würde sich sowohl Polen als auch Rumänien einem Durchmarsch sowjetrußischer Truppen durch ihr Gebiet mit Waffengewalt widersetzen.“

Wie sollen wir dann unseren tschechoslowakischen Brüdern helfen? So wie wir uns selbst geholfen haben: Wir geben ihnen den Rat, die Beziehungen mit allen ihren Nachbarn zu regeln!“

Der Artikel schließt mit einem Hinweis auf die italienisch-britische Verständigung, die von Jugoslawien in jeder Hinsicht begrüßt werden sei.

Die „Flotte des Friedens“ auf großer Fahrt

Gemeinsames Ziel: Madeira.

Die auf Deutschlands Arbeiterflotte nach Madeira fahrenden Urlauber erlebten das Zusammentreffen der drei „Kraft-durch-Freude“-Schiffe auf hoher See. Die von Hamburg ausgelaufene „Wilhelm Gustloff“ traf mit den von Bremen kommenden Dampfern „Sierra Cordoba“ und „Der Deutsche“ in der Nordsee zusammen. „Wilhelm Gustloff“, das jüngste, schönste und größte Schiff, legte sich an die Spitze der Flotte, die nunmehr gemeinsam ihren Kurs nach dem Süden steuert. Die „Oceana“, die beträchtlich langsamer fährt, folgt in größerem Abstand.

Von Bord der „Wilhelm Gustloff“ konnte man die beiden von Bremen kommenden Schiffe am fernen Horizont auftauchen sehen. Innerhalb weniger Stunden hatte die schneller fahrende „Wilhelm Gustloff“ die vorausfahrenden Schiffe erreicht. Die Begegnung der Tausende deutscher Urlauber auf hoher See brachte allen ein unvergeßliches Erlebnis. In der Abenddämmerung passierte „Wilhelm Gustloff“ in der Elbmündung drei deutsche U-Boote, die silhouettenhaft vorbeizogen. Die Besatzungen der Boote, die in Paradeaufstellung angetreten waren, wurden von den Tausenden deutscher Arbeiter auf dem „Wilhelm Gustloff“ mit brausenden Heilrufen begrüßt.

An Bord der „Wilhelm Gustloff“ befinden sich auch die Witwe Wilhelm Gustloffs, die Tauspatin dieses schönen Schiffes, sowie Lieschen Kießling, die Taufpatin des kürzlich vom Stapel gelaufenen zweiten großen RDK-Schiffes „Robert Ley“.

Kapitän Lübke einem Herzschlag erlegen

Der Kapitän Lübke des auf der Fahrt nach Madeira befindlichen RDK-Schiffes „Wilhelm Gustloff“ ist im Alter von 58 Jahren auf hoher See einem Herzschlag erlegen. Für 48 Stunden hat die Reiseleitung Bordtrauer angeordnet.

Die Nachricht von dem plötzlichen Ableben des Kapitän Lübke schlug wie ein Blitz aus heiterem Himmel in die festliche Stimmung an Bord der RDK-Schiffe. Vergessen waren Spiel und Scherz. Die Sonne schien nun auf ein von jäher Trauer erfülltes Schiff. Die Arme erhoben sich zum letzten stummen Gruß, als die Flaggen auf halbstock gesetzt wurden. „Wilhelm Gustloff“ hat die Fahrt unterbrochen, um den Hasen Dover anzulaufen, wo die sterbliche Hülle Kapitän Lübkes an Land gebracht wurde, um von hier aus die letzte Reise in die Heimat anzutreten.

Das zuleht auf der Kommandobrücke

Noch wenige Augenblicke vor seinem unerwarteten Heimgang stand Kapitän Lübke auf der Kommandobrücke und steuerte den Kurs des Schiffes. Die Besatzung und mit ihr die 1500 Urlaubsfahrer sind von dem Tode dieses Mannes tief erschüttert; sie und die aber Tausende RDK-Fahrer, denen er auf unzähligen Fahrten Urlaubsfreunden vermittelte, haben ihn als einen besonders fürsorglichen Kameraden und hervorragenden Seemann kennen gelernt. Eine seiner stolzesten Fahrten sollte nun seine letzte werden. Eben als er sich anschickte, auf der Jungferreise seines schönsten Schiffes „Wilhelm Gustloff“ deutsche Arbeiter nach dem Süden zu bringen, raffte ihn der Tod dahin. Für den deutschen Arbeiter und für die Idee des Nationalsozialismus schlug sein ganzes Herz; ihr diente er als erster Kapitän der RDK-Flotte bis zum letzten Atemzuge. Als Seemann erhielt Kapitän Lübke seine Auszeichnung durch die Uebertragung des höchsten Kommandos auf Deutschlands erstem und größtem Arbeiterschiff „Wilhelm Gustloff“.

Ein Nachruf Dr. Leys

Reichsorganisationsleiter Dr. Ley widmete dem toten Kapitän des „Wilhelm Gustloff“ folgenden Nachruf:

Europas idealste Rennstrecke

Ausbau des Sachsenringes bei Hohenstein-Ernstthal

Wenn durch die Entscheidung des Korpsführers Hübnein der Große Preis von Europa und von Deutschland für Kraftfahrer 1938 auf dem Sachsenring bei Hohenstein-Ernstthal ausgetragen wird, so ist dies eine Anerkennung für die Arbeit der Motorgruppe Sachsen. Der Sachsenring, wie die Strecke im Vorjahr anlässlich des großen Erfolges beim Großen Preis von Deutschland von Korpsführer Hübnein genannt wurde, ist gewiß die idealste Motorradstrecke Europas. Die NSKK-Motorgruppe Sachsen wird die Strecke nun noch weiter ausbauen.

Größere Geschwindigkeiten — höhere Sicherheit

Richtunggebend für die Verbesserung der Strecke wurden die Wünsche der Rennfahrer, die Gelegenheit hatten mit den Vertretern des NSKK, u. a. Gruppenführerlein und Kennleiter Dienemann, die Strecke eingehend in Augenschein zu nehmen. Die Erfahrungen, die u. a. von den Rennfahrern Fleischmann, Kluge, Winkler und Rischow bei den Rennen gemacht wurden, und das Bild der Strecke führten zu einer Reihe von Verbesserungen, die dem Rennfahrer höhere Sicherheit verschaffen, aber auch noch eine Steigerung der Geschwindigkeit um etwa 15 bis 18 Prozent ermöglichen. Ein Fahrer wie Kluge, der im vergangenen Jahr in der 250er-Klasse 131,2 Stundenkilometer im Mittel fuhr, würde also — nüchtern berechnet — jetzt 151 Stundenkilometer herausfahren können.

Verbesserungen nach den Vorschlägen der Rennfahrer

An der Nöholdturbine, die bereits im vergangenen Jahr weiter ausgebaut worden war, wird eine Bremsstrecke mit griffigem Kleinpflaster angelegt. Die Bremsverhältnisse werden dadurch so verbessert, daß der Fahrer schon mit Gas in die Kurve gehen kann. Es wird ferner durch dieses griffige Kleinpflaster vermieden, daß die Maschinen beim plötzlichen Abbremsen ins Springen kommen. Am Bechlebensstift werden die beiden Keiln verschwinden, die Straße wird gleichzeitig um zwei Meter verbreitert. Ferner wird der Wald, der dem aus dem Hellen kommenden Fahrer durch sein Dunkel außerordentlich irre führt, an den Seiten so gelichtet, daß die Sichtverhältnisse etwa denen der übrigen Strecke angepaßt sind. Auch die kurze mit Asphalt belegte Strecke hinter der Eisenbahnbrücke wird beseitigt.

Mit Vollgas in die Kurve

Auch am Start werden große Änderungen vorgenommen. Die Kurve wird ausgebaut, erhält eine Schräg-

lage und bringt den Fahrern dadurch wesentliche Erleichterungen. Auch an der Radbergkurve werden die Fahrer das Gas nicht mehr drosseln müssen, da sie nach dem geplanten Umbau genau auf die Straße münden wird. Wesentlich ist ferner, daß die Steigung an der Startgeraden verringert wird. In Hohenstein selbst sollen die Strahentrassen in den Kurven ausgefüllt werden, so daß ein Fahrer, der zu nahe an die Bordsteine kommt, nicht in die Gefahr des Stürzens gerät. Die Schleusen- deckel werden in Zukunft ebenfalls nicht mehr stören.

Durch diese Maßnahmen, mit deren Durchführung bereits begonnen wurde, und die Reichsstatthalter Gauleiter Mutschmann wesentlich gefördert hat, wird der Sachsenring zu einer musterartigen Rennstrecke hergerichtet. Das Rennen, das am 7. August stattfinden soll, wird in seinen Kämpfen noch spannender werden als bisher und den Ruf des Sachsenringes in aller Welt weiter fördern.

Oesterreichische Flieger in Dresden

Die Jagdgruppe der österreichischen Flieger, die in den letzten Tagen in Berlin weilte, und nunmehr einen Deutschlandflug unternimmt, traf unter Führung von Hauptmann Müller von Niensburg bei der Luftkriegsschule Dresden ein. Zur Begrüßung hatten sich mit dem Kommandeur der Luftkriegsschule, Oberst Kriegbaum, Gauleiter Reichsstatthalter Mutschmann, Luftgautommandeur Generalmajor Reinhard, Generalmajor Zudert, SA-Obergruppenführer Scheppmann sowie zahlreiche andere Ehrengäste aus Partei und Staat eingefunden.

Oesterreichs Bergbau in Freiberg

Die Beteiligung Österreichs an der Freiburger Jubiläumsschau „750 Jahre deutscher Erzbergbau“ ist nun endgültig festgelegt. U. a. wird bei dieser Schau ein eigenes hergeklebtes Modell des berühmten Erzbergs bei Eisenerz in der Steiermark zu sehen sein. An der Eröffnung der Freiburger Ausstellung wird eine fünfzig Mann starke Abordnung steiermärkischer Bergleute in ihren historischen Uniformen mit Fahnengruppen und Kapelle teilnehmen. Durch diese großzügige Beteiligung des jüngsten deutschen Gaues gewinnt die Freiburger Ausstellung, die vom 19. Juni bis 15. August gezeigt werden wird, wesentlich an Bedeutung.

