

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 Rpf., bei Lieferung frei Haus 55 Rpf. Postbezug monatlich 2,50 RM. Die Behinderung der Lieferung rechtfertigt keinen Anspruch auf Rückzahlung des Bezugspreises. Zeitungsausgabe 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 Plätzen 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, Wälderdienst und den übrigen Teil Walter Mohr, Pulsnitz. — D. N. IV. 2250. Geschäftsstellen: Albertstraße 2 und Adolf-Hitler-Straße 4. Fernruf 518 und 550

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. 122

Freitag, den 27. Mai 1938

90. Jahrgang

Der Staatsakt bei Fallersleben

Adolf Hitler legt den Grundstein zum Volkswagenwerk

In einem festlichen Akt legte der Führer am Simefahrsstage vor 70 000 Volksgenossen aus allen Teilen des Reiches auf dem Werkplatz bei Fallersleben den Grundstein zum größten Kraftwagenwerk der Erde, dem Volkswagenwerk. In diesem festlichen Akt lag zugleich die Schöpfung einer ganzen Stadt, die hier, ebenso einzigartig wie das Werk, als tatgewordener Ausdruck nationalsozialistischer Baugesinnung erstehen wird. Damit ist eine Planung wahrhaft gigantischen Ausmaßes in die Tat umgesetzt worden, wie sie in der Entwicklungsgeschichte der Menschheit bisher ohne Beispiel ist. Im Rahmen des Staatsaktes gab Reichsamtseiler Dr. Lafferenz, der Geschäftsführer der Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens, dann Einzelheiten über die drei Typen des Volkswagens, die bereits ihre Leistung erprobt haben, bekannt.

Deutschland, dessen Kraftverkehrswirtschaft in den fünf Jahren nationalsozialistischer Staatsführung den zwanzigjährigen Vorsprung anderer Länder aufgeholt und viele von ihnen dabei schon übertraffen hat, hat nun über die Belebung der Kraftfahrzeugindustrie hinaus den entscheidenden Schritt zur Volksmotorisierung getan. In unmittelbarer Nähe von Fallersleben, einer kleinen Stadt von 2500 Einwohnern, ist nun das größte Kraftwagenwerk der Welt, dessen Trägerin die Deutsche Arbeitsfront ist, in Angriff genommen worden.

Das modernste Werk der Welt

Das Gelände des Volkswagenwerks, nur wenige Kilometer von Fallersleben entfernt, zieht sich in einer 2 Kilometer langen Front nördlich des Mittellandkanals entlang. Es beginnt im Osten unmittelbar hinter dem Dorf Sandbamp und erstreckt sich fast bis nach Borsfelde, während es im Norden von der Zufahrtsstraße aus Richtung Hamburg zur Reichsautobahn begrenzt wird. Auf diesem gewaltigen Komplex wird nicht nur das größte, sondern auch das modernste Werk der Welt entstehen.

Ein eigener Hafen wird das Werk auf dem Wasserwege mit dem ganzen Reich verbinden. Im Westen werden die eigentlichen Industrieanlagen, die Werk- und Motorenhallen entstehen. Daran schließt sich das Verwaltungsgebäude an und in der Richtung auf das Dorf Sandbamp die Anlagen, die der Betreuung der in diesem Werk schaffenden Volksgenossen dienen, wie das Sportfeld mit den Bootshäusern auf dem Kanal, Sportplätzen mit Schwimmhallen, Sporthallen, einem Freibad, während landeinwärts ein Hotel für die Käufer des Volkswagens, die Wagen-Lagerhallen mit eigenem Versandbahnhof und weiteren Lagern, eine große Einfahrtsbahn und ein werkseigenes Krankenhaus, entstehen. Um dieses Werk herum aber endlich wird die neue Stadt wachsen, in deren Siedlungsgebiet nicht weniger als 28 Gemeinden einbezogen werden. Jenseits des Kanals ist bereits das Vorwerk zum Volkswagenwerk in Angriff genommen. In diesem Werk erhalten die Arbeiter des Volkswagenwerks ihre fachliche Ausbildung, so daß, wenn das Werk fertiggestellt ist, zugleich auch die hochqualifizierten Facharbeiter zur Verfügung stehen. Zugleich wird im Vorwerk die Ausbildung der Lehrlinge vorgenommen. Große Greifkrane künden an, daß alles bereit ist, um das gewaltige Werk in dem Tempo entstehen zu lassen, das für das Bauwerk im Dritten Reich charakteristisch ist.

Festtag erster Ordnung

Der Tag der Grundsteinlegung ist für das ganze Land Braunschweig zu einem Festtag erster Ordnung geworden. Von allen Dörfern, aus allen Fenstern flattern die Fahnen des neuen Deutschland. Der Weg von Fallersleben zum Festgelände ist mit Girlanden und Fahnen umfäumt. Am Eingang zu dem Werkgelände ist eine große Triumphpyramide errichtet. Der eigentliche Festplatz ist die Stätte, an der das Verwaltungsgebäude des Volkswagen-

werks errichtet werden wird. Vor der großartigen Stütze des Riesenwaldes ist eine hohe Ehrentribüne aufgebaut, die das Zeichen der Deutschen Arbeitsfront auf frischem Tannengrün trägt. Vor der Mitte der Tribüne liegt der Grundstein und vor diesem wieder sind die drei Typen des Volkswagens aufgestellt.

Vor der großen Tribüne, die die Ehrengäste aus Partei und Staat, Wehrmacht und Wirtschaft füllen, sind die Ehrenformationen der Parteigliederungen angetreten. Ihnen gegenüber haben die bisher bei dem Werk beschäftigten 3000 Arbeiter, die Ehrenzeichenträger aus dem Gau Ost-Hannover und die Landwirte, die Grund und Boden für die Errichtung des Werkes abgetreten haben, einen bevorzugten Platz erhalten. Bei schönstem Frühommerwetter hat sich der Aufmarsch der 50 000 Volksgenossen, die mit Sonderzügen aus allen Teilen des Reiches nach Fallersleben gekommen sind, und der der Bevölkerung des Braunschweiger Landes vollzogen.

Kurz nach 12 Uhr marschieren unter den Klängen des Präsentiermarsches die Fahnen in das Festgelände, von den rund 70 000 Teilnehmern am Staatsakt mit erhabener Rechten begrüßt. Kurz darauf passiert der Sonderzug des Führers mit freudigem Jubel begrüßt das Festgelände. Die Erwartung hat ihren Höhepunkt erreicht.

Der erste Dank gebührt dem Führer

Immer wieder erneuern sich die Huldigungen, und es dauert geraume Zeit, bis der Reichsorganisationsleiter Dr. Loh das Wort ergreifen kann:

Mein Führer! Deutsche Männer und Frauen! Wenn wir Deutschen uns im neuen Deutschland irgendwo und irgendwann versammeln, so begrüßen wir zu Beginn Adolf Hitler, unseren Führer. (Sieg-Heil-Rufe.)

Mein Führer! Was hier begonnen wird, dieses Werk und alles, was daraus werden wird, das ist allein und ursächlich Ihr Werk, mein Führer. Sie haben uns durch Ihre große Idee und Ihren großen Glauben gelehrt, daß der Mensch sich nur durch Arbeit weiterentwickeln kann, daß nicht Morie und Phrasen Sozialismus bedeuten, sondern Taten und daß der Mensch nur das erleben und verbrauchen kann, was er arbeitet worden ist.

Mein Führer! Sie haben uns weiter gelehrt, daß alle großen Werke nur durch die Gemeinschaft gebaut werden können. So ist das alles geworden, was in fünf Jahren Ihrer Macht und Ihrer Führung hinter uns liegt. Dieses Werk des Volkswagens ist eines ihrer Lieblingswerke.

Heute wird nun der Grundstein zu diesem gewaltigen Werk gelegt werden. Alles das ist Ihr Werk, mein Führer, und so danke ich Ihnen zuerst. Und mit diesem Dank, den ich Ihnen bringe, mein Führer, verknüpfe ich den Dank an den Erfinder dieses Volkswagens, Dr. Porsche, und den Dank an alle die Mitarbeiter, die Architekten, die dieses Werk entworfen haben, und die Ingenieure und Organistoren und an all die Arbeiter, die bereits nun schon seit fast einem halben Jahr hieran arbeiten.

Der Volkswagen bereits produktionsreif

Nach der Ansprache Dr. Lohs erstattete Reichsamtseiler Lafferenz den Bericht über die bereits geleisteten Vorarbeiten. Er ging davon aus, daß der Führer im Frühjahr 1937 dem Reichsorganisationsleiter Dr. Loh den Auftrag erteilt habe, die ganze Kraft der Deutschen Arbeitsfront für die Verwirklichung des Volkswagens einzusetzen. Weiter führte er aus:

Zur Durchführung dieser Aufgaben gründete der Reichsorganisationsleiter die Gesellschaft zur Förderung des deutschen Volkswagens und ordnete an, daß dieser Gesellschaft zur Finanzierung der Sofortmaßnahmen ein Betrag von 50 Millionen Mark anzuweisen sei. Ohne Rücksicht auf die ungeheuren Schwierigkeiten haben wir dann sofort die Arbeiten mit dem Ziel angepaßt, Ende 1939 den ersten Wagen rollen zu lassen.

Endloser Jubel begrüßt den Führer

Auf dem Bahnhof Fallersleben begrüßten den Führer der Reichsorganisationsleiter Dr. Loh, der Oberpräsident, Stabschef der SA, Luze, der Reichsführer SS Himmler, Reichsminister Kerrl, der Gauleiter des Gaus Ost-Hannover Telschow, SS-Obergruppenführer Sepp Dietrich, der Konstrukteur des Volkswagens, Ingenieur Dr. Porsche, und der Geschäftsführer der Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens, Dr. Lafferenz, in dessen Begleitung sich die Reichsleiter Rosenberg, Dr. Dietrich, der langjährige autofachliche Berater des Führers Direktor Berlin befanden.

Wellen der Begeisterung begleiten den Führer durch das gesamte Spaltes auf dem Wege vom Bahnhof bis zum Festplatz. Ganz langsam schreitet der Führer unter dem tosenden Jubel der Zehntausende die Front der angetretenen Ehrenformationen ab. Als der Führer auf der Ehrentribüne sichtbar wird und dort die Ehrengäste, unter ihnen den Reichsleiter Bouhler, den NSDAP-Führer Hühnelin, den Chef des Oberkommandos der Wehrmacht, General der Artillerie Keitel, Ministerialdirektor Schmeier und zahlreiche Gauleiter aus dem Reich begrüßt, erneuert und verstärkt sich der minutenlange Begrüßungssturm, der den Fanfarengruß der SA, mit dem die Kundgebung eröffnet wird, noch überdönt.

Als erstes haben wir dem Konstrukteur Dr. Porsche die denkbar größten Möglichkeiten gegeben, damit er eine Konstruktion von höchster Qualität vollenden und sie in einem beispiellosen Verfahren erproben konnte.

Um eine vollkommene Gewissheit in der praktischen Gewährung zu erreichen, wurde eine Vorserie von 30 Volkswagen erbaut, die im Laufe des Jahres 1937 in jeder Hinsicht den schwersten Anforderungen unterworfen wurde. Bis zum heutigen Tage haben die Wagen etwa 2 Millionen Kilometer zurückgelegt, darunter einige Wagen über 100 000 Kilometer, die ohne sonderliche Reparaturen vollwertig weiterfahren. Bei allen Fahrten auf schwierigen Straßen des Schwarzwaldes, bei Kraftproben auf der Reichsautobahn, bei der Überwindung schwerster Alpenpässe:

Der Volkswagen hat überall eine überragende Leistungsfähigkeit bewiesen. Fest steht schon jetzt, daß die gegenwärtige Ausführung in jeder Hinsicht produktionsreif ist.

Eine weitere Vorserie von 40 Volkswagen ist im Bau. Als erste Zeugen haben wir heute hier drei Exemplare aufgestellt, und zwar einen offenen, eine Limousine und eine Cabrio-Limousine. Diese drei Modelle des gleichen Typs stellen die endgültige Form dar, in denen künftig produziert werden soll.

Sensationell niedriger Preis

Der Volkswagen ist mit Vollscharnachsen ausgerüstet und 4,20 Meter lang, 1,55 Meter hoch und breit und fahrbereit 650 Kilogramm schwer. Im übrigen haben 4 bis 5 Personen Platz. Der luftgekühlte Sechsmotor hat eine Stärke von 24 PS, einen Kraftstoffverbrauch von 6 bis 7 Liter und ein Drehmoment von 100 Kilogramm. Der Wagen ist mit 100 Kilometer Dauergeschwindigkeit autobahnfest, mithin alles in allem ein kleines technisches Wunder.

Er ist aber darüber hinaus ein Preiswunder, denn er wird ab Werk nur RM. 990,- kosten. Dieser sensationell niedrige Preis wird es breitesten Schichten unserer Bevölkerung ermöglichen, den Volkswagen zu erwerben.

Um den Kauf darüber hinaus noch zu erleichtern, werden wir zu Beginn der zweiten Jahreshälfte ein neuartige Spar- und Versicherungssystem eröffnen, dessen Einzelheiten noch bekanntgegeben werden. Die Mindestrate wird RM. 5,- wöchentlich betragen. Die Versicherung — und zwar Kasko und Haftpflicht — zirkelt 1,- RM. wöchentlich.

Diese Sicherstellung des Absatzes für die Massenproduktion darf den Wagen nicht verteuern und stellt damit eine der eigenartigsten und schwersten Aufgaben dar, die nur von der Deutschen Arbeitsfront durchgeführt werden kann.



Das Problem ist durch Einfluß der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ als gelöst zu betrachten.

Wir wissen, daß aber nicht nur der Preis des Volkswagens, sondern besonders

Die Unterhaltungskosten

eine entscheidende Rolle spielen werden für den Umfang des Absatzes.

Es wird eine der wichtigsten Aufgaben sein, auf neuem Wege eine Senkung der Unterhaltungskosten zu ermöglichen. Auf den wichtigsten Gebieten ist bereits im Projekt das genau errechnet — ein ungewöhnlicher Erfolg aufzuweisen, so z. B. auf dem Gebiet des Garagen- und Ersatzteilwesens sowie der Versicherung. Wir werden diesen Weg fortsetzen und ihn bis zum Einfluß der Großproduktion völlig geordnet haben.

Neben diesen Arbeiten läuft seit dem Frühjahr 1937 die Planung des technischen Produktionsprozesses. Die Arbeiten sind so weit gediehen, daß wir die Gliederung des

Werkes, die einzelnen Hallen und den Hofen bereits erkennen können. Um die Inbetriebnahme des Werkes zu vereinfachen und zu sichern, wird seit diesem Frühjahr in Braunschweig ein „Vorwerk“ erbaut, indem im Laufe des Sommers die Arbeit aufgenommen wird. Dieses Werk dient zur Teilerzeugung und besonders zur Heranbildung von Lehrlingen und des ersten Stammes von Arbeitern, die 1939 als Vorarbeiter in das Hauptwerk übernommen werden sollen. Später wird dann in diesem Vorwerk eine andere wichtige Produktion aufgenommen.

Dort drüben endlich wird unsere neue Stadt erbaut, die in der ersten Ausbaustufe eine Einwohnerzahl von etwa 30 000, im Vollausbau etwa 60 000 Einwohner umfassen wird. Das schöne waldbüchlige Gelände bietet Gelegenheit zu hervorragender städtebaulicher Entfaltung, so daß hier eine Stadt entsteht, die zu den schönsten der ganzen Welt gezählt wird.

Mein Führer! Das ist — in wenigen Worten — die Meldung über den Stand der bisherigen Arbeiten.

Der Führer spricht

Dann trat, von erneutem Jubel überschüttet, der Führer an das Mikrophon. Er führte aus:

„Als die nationalsozialistische Bewegung im Jahre 1933 zur Macht kam, erschien mir ein Gebiet besonders geeignet, um auf ihm den Kampf gegen die Erwerbslosigkeit aufzunehmen. Das Problem der Motorisierung! Hier war das deutsche Volk am meisten zurückgeblieben. Gemessen an den Produktionszahlen nicht nur etwa Amerikas, sondern auch anderer europäischer Länder war die deutsche Kraftwagenherzeugung geradezu lächerlich gering geworden: knapp 46 000 Personenkraftwagen in einem Jahre! Das entsprach nicht im entferntesten den Verkehrsbedürfnissen des deutschen Volkes. Es ist verständlich, daß daher in einer Zeit, in der fast sieben Millionen Erwerbslose unser Leben belasteten, gerade auf diesem Gebiete sofort Wandel geschaffen werden mußte.“

Bedarf für sechs bis sieben Millionen Kraftwagen

Als erster Schritt zur Motorisierung galt dabei die Lösung von der früheren Auffassung, daß das Kraftfahrzeug ein Luxusartikel sei. Natürlich, wenn in einem Lande nur zwei-, drei- oder vierhunderttausend Kraftfahrzeuge laufen, trifft dies zu. Im deutschen Volke ist der Bedarf aber nicht für 200 000 bis 300 000, sondern für sechs oder sieben Millionen Kraftwagen vorhanden! Entscheidend ist dabei nur, daß Anschaffungs- und Erhaltungskosten dieses modernsten Verkehrsmittels mit den Einkommensverhältnissen des Volkes in eine Übereinstimmung gebracht werden!

Man hielt mir damals entgegen: „Das ist nicht möglich!“ Darauf kann ich nur eine Antwort geben: „Was in anderen Ländern möglich ist, wird auch in Deutschland möglich sein!“ Das Wort „unmöglich“ hasse ich; es ist zu allen Zeiten das Kennzeichen feiger Menschen gewesen, die es nicht wagten, große Entschlüsse zu verwirklichen.

Der Kraftwagen muß also zu einem Volksverkehrsmittel werden!

Da dieses Ziel mit den Preislagen der bisherigen Wagen nicht erreicht werden konnte, war ich schon vor der Nachübernahme entschlossen, in dem Augenblick, in dem uns die Regierung zufallen würde, sofort mit den Vorarbeiten für die Produktion eines Wagens zu beginnen, dessen Preis es ihm ermöglicht, ein wirkliches Verkehrsmittel breiterer Massen zu werden. Damit erst hört dann der Kraftwagen auf, ein klassentrennendes Mittel zu sein.

Und noch ein weiterer Grund war es, der mich veranlaßte, der Motorisierung mein besonderes Augenmerk zuzuwenden. Wenn das deutsche Volk alles das, was es an Löhnen für seine Arbeit erhält, nur in Lebensmitteln anlegen wollte, die wir mit unseren 140 Millionen auf einem Quadratkilometer nicht unbegrenzt produzieren können, dann müßte dies zu einer Katastrophe führen. Deshalb ist es notwendig, daß wir die Kaufkraft des deutschen Volkes in andere Richtungen hinklenken. Unter die vielen anderen derartigen Maßnahmen, die dazu dienen, der Kaufkraft des deutschen Volkes ein gleichwertiges Kaufobjekt zu sichern, wird auch der Volkswagen eingerechnet! Hier werden jährlich Hunderte von Millionen Mark ihre Anlage finden; und die Erfüllung dieser Bedürfnisse können wir befriedigen aus unserer Arbeit und unseren eigenen Rohstoffen, aus unseren Erzen, aus unserer Kohle usw.

Verkehrsmittel für die breite Masse

Die Bedeutung dieses Werkes in seiner weiteren Auswirkung wird heute noch von den wenigsten erkannt. Der Volkswagen wird für die übrige Automobilherzeugung keine Konkurrenz sein!

Denn wer diesen Wagen kauft und keinen Mercedes, der tut es nicht, weil er etwa ein Feind der Daimler-Fabrik ist, sondern weil er sich z. B. einen Mercedes nicht kaufen kann. Es sind sehr einfache, nüchterne Erwägungen, die die Menschen zwingen, sich den billigeren Produktionen zuzuwenden. Wenn es möglich ist, sich das Teurere zu kaufen, der tut es ohnehin! Die breite Masse aber kann es nicht! Für diese breite Masse nun ist dieser Wagen geschaffen worden. Ihrem Verkehrsbedürfnis soll er entsprechen, und ihr soll er Freude bereiten!

Ich glaube, dieser Wagen kann daher auch nur einen einzigen Namen bekommen, den ich ihm bereits heute geben will. Er soll den Namen der Organisation tragen, die sich am meisten bemüht, die breitesten Massen unseres Volkes mit Freude und damit mit Kraft zu erfüllen:

Er soll „KdF-Wagen“ heißen!

Wenn wir dieses gewaltigste deutsche Automobilwerk errichten, dann soll mit ihm zugleich auch eine vorbildliche deutsche Arbeiterstadt entstehen. Sie soll eine Lehrstätte sowohl der Stadtbaukunst wie der sozialen Siedlung werden. Wir wollen damit zeigen, wie der Nationalsozialismus solche Probleme sieht, wie er sie ansieht, und wie er sie löst.

So möchte ich an dieser Stelle auch den Männern danken, die sich um die Vorarbeiten und damit um das Gelingen dieses Werkes bemühten: An der Spitze dem Manne der Automobilindustrie, der, seit vielen Jahren an meiner Seite stehend, meine Gedanken überall zu vertreten und damit zu verwirklichen sich bemühte, unserem alten Parteigenossen Jakob Werlin.

Und weiter jenen Herren, die dieses Werk nun mit ihm zur praktischen Ausführung bringen: unserem großen Idealisten, Parteigenosse Leh, dem genialen Konstrukteur Porsche und endlich Herrn Lafferentz. Das sind die Männer, denen im wesentlichen die Verwirklichung dieser gewaltigen Aufgabe zu danken sein wird.

So schreite ich zur Grundsteinlegung eines Werkes, von dem ich überzeugt bin, daß es ein Symbol der nationalsozialistischen deutschen Volksgemeinschaft sein wird!

Immer wieder wurde die Rede des Führers von stürmischen Kundgebungen unterbrochen, besonders, als er bekanntgab, daß der Volkswagen fortan den Namen KdF-Wagen tragen soll, und als er den Männern dankte, die an dem Zustandekommen des gigantischen Projektes besonderen Anteil haben, seinem langjährigen autofachlichen Berater Direktor Werlin, dem Reichsorganisationsleiter Dr. Leh, dem Konstrukteur des Volkswagens Dr.

Porsche und dem Geschäftsführer der Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens Dr. Lafferentz.

Nachdem der brausende Beifall, mit dem die Worte des Führers aufgenommen wurden, abgeebbt war, verlas Reichsorganisationsleiter Dr. Lafferentz den Wortlaut der Urkunde der Grundsteinlegung, in der zum Ausdruck gebracht wird, daß dieses Werk in Jahre der Heimkehr der Ostmark geschaffen ist. Dr. Lafferentz legte die Urkunde in den Grundstein. Dann traten die Maurer und Steinsetzer herzu und fügten Stein und Mörtel.

Die historische Grundsteinlegung

Der Volker überreichte dem Führer den Hammer, und dann vollzog, während die Zehntausende ihre Arme zum Deutschen Gruß erheben, unter feierlicher Stille der Führer den geschichtlichen Akt mit den Worten:

Ich vollziehe die Grundsteinlegung im Namen des deutschen Volkes! Das Werk soll entstehen aus der Kraft des deutschen Volkes, und es soll dienen der Freude des deutschen Volkes.

Wie ein einziger Schrei braust die freudige Zustimmung zu dem historischen Ereignis über das Feld. Der

Madenlen bei Graf Ciano

„Frankreich soll sich seiner Selbsttäuschung hingeben.“ Der italienische Außenminister Graf Ciano hat den deutschen Botschafter von Madenlen empfangen. Die amtliche Mitteilung wird von der römischen Presse an bevorzugter Stelle veröffentlicht.

In bezug auf die tschechoslowakische Krise wird dabei vor allem auf die französischen Manöver hingewiesen und mit aller Entschiedenheit betont, daß das faschistische Italien seine auf den Frieden der Gerechtigkeit abzielenden Richtlinien, die nichts mit dem Versailler Vertrage gemein haben, erneut bestätigte, worüber sich auch Frankreich klar sein sollte, das sich gegenüber der italienischen Haltung seiner falschen Selbsttäuschung hingeben sollte.

Unter der Überschrift „Italien und der Konflikt in der Tschechoslowakei“ wendet sich „L'Europe“ mit aller Entschiedenheit gegen jene dummdreisten Darstellungen der französischen Presse, wonach Italien in den letzten Tagen zu verstehen gegeben habe, an einer Regelung dieser Frage nicht interessiert zu sein, den deutschen Standpunkt nicht ganz zu teilen, bewußt keine endgültige Stellung einnehmen und offenbar vollkommen neutral bleiben wolle. Die Wirklichkeit, so betont „L'Europe“, ist eine ganz andere. Weder stehe Italien abseits, noch wolle es abseits stehen, und auch Deutschland beweise, nicht einen Finger breit von seinem guten Recht abzuweichen zu wollen.

Gauleiter des Gaues Ost-Hannover, Teschow, versichert dem Führer, daß das Niedersachsenvolk in Ehrerbietung sein Herz dem Führer in Liebe, Verehrung, Treue und Gehorsam zu Füßen lege, und tosende Heilrufe sind die Bekräftigung. Mit den Liedern der Nation, die von Zehntausende freudigen Herzens mitgesungen werden, schließt der Staatsakt.

Auch die Rückkehr des Führers zum Bahnhof Fallersleben gleicht einem Triumphzug. Immer wieder muß er nach allen Seiten danken. Vor dem Bahnhof in Fallersleben hat sich eine unübersehbare Menge angeammelt, die nicht müde wird, bis zur Abfahrt des Sonderzuges in Sprechchören nach dem Führer zu rufen. Ein großes Ereignis an einem großen Tage hat sein Ende gefunden.

Was Prag behauptet

Deutsche Verkehrsflugzeuge — gefährlich

Das Prager Presbüro veröffentlicht eine Meldung, nach der angeblich in der Zeit vom 20. bis 25. Mai, hauptsächlich am 20. und 21. Mai, in 17 Fällen deutsche Militärflugzeuge tschechoslowakisches Gebiet verletzt und 16 Flugzeuge die tschechoslowakisch-deutsche Grenze „berührt“ hätten.

Zu diesen ungläublichen Behauptungen schreibt der „Deutsche Dienst“:

Das Prager Presbüro hat es für notwendig befunden, am 26. Mai, nachdem der deutsche Gesandte in Prag mehrmals schärfsten Protest gegen zahlreiche Grenzverletzungen durch tschechisches Militär und Militärflugzeuge und das Photographieren deutschen Gebietes erhoben hatte, eine angebliche Gegenrechnung aufzustellen. Plötzlich, nachdem durch Hunderte von Zeugen, die vor jedem Gericht und vor jeder Kommission aussagen können, zahlreiche tschechische Grenzverletzungen unter Angabe aller Einzelheiten der Welt zur Kenntnis gekommen sind, will man in Prag ebenfalls Grenzverletzungen durch deutsche Flugzeuge festgestellt haben, die größtenteils bereits eine Woche zurückliegen.

Man hat offenbar vorwärts halber diese weit zurückliegenden Termine gewählt, um eine Nachprüfung dieser Angaben zu erschweren.

Es ist kaum anzunehmen, daß die tschechischen Stellen auch nur einen Tag verzögert haben würden, wirkliche deutsche Grenzverletzungen zu diplomatischen Schritten zu benutzen und die ganze Welt um Hilfe anzurufen. Niemand wird glauben, daß Grenzverletzungen durch deutsche Flugzeuge sechs Tage lang von den Tschechen in der Lage, in die sie sich durch ihre überprüften polizeilichen und

militärischen Maßnahmen hineinmandriert haben, schweigend hingenommen worden wären.

Diese nachträglichen, im übrigen außerordentlich allgemein gehaltenen Feststellungen über angebliche deutsche Grenzverletzungen sind schon aus allen diesen Gründen wenig glaubwürdig. In einem Teil der angegebenen Fälle können die Grenzverletzungen schon deshalb unmöglich stattgefunden haben, weil durch Nebel und niedrige Wolken bei der schlechten Wetterlage in den Tagen vom 20. bis 23. Mai die Flugmöglichkeit außerordentlich stark beschränkt war. Das trifft z. B. auf die angeblichen Grenzverletzungen im Raum des Riesengebirges und Glazer Berglandes zu.

Es kommt nun hinzu, daß die Tschechen in ihrer Großzügigkeit auch alle planmäßigen deutschen Verkehrsflugzeuge der Strecke Berlin—Prag—Wien und Breslau—Wien in ihre Aufstellung mit hineinbezogen haben und harmlose dreimotorige Junkerflugzeuge, deren angegebene Kennzeichen auch auf dem Prager Flughafen genau bekannt sind, plötzlich zu gefährlichen deutschen Militärflugzeugen wurden.

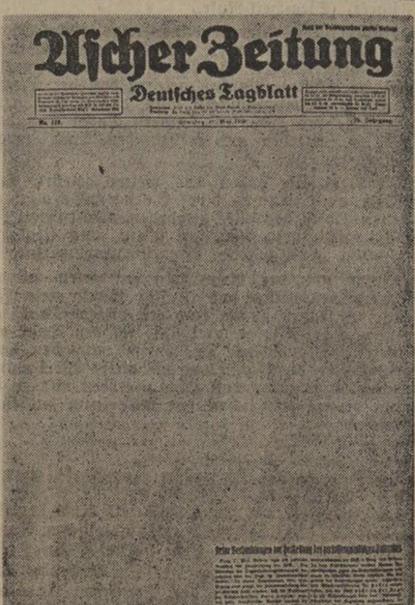
In den Angaben wird weiterhin allgemein von Flugzeugen mit Hakenkreuzabzeichen gesprochen. Es wird auch den tschechischen Stellen bekannt sein, daß das Hakenkreuzabzeichen von sämtlichen Flugzeugen der Verkehrsflugschiffahrt geführt wird und Militärflugzeuge durch ein einfaches schwarzes Kreuz gekennzeichnet sind. Auch daraus ergibt sich bereits die Un glaubwürdigkeit der tschechischen Angaben.

U. a. wird von tschechischer Seite angegeben, daß am Freitag, 20. Mai, bei Friedland ein zweimotoriger Eindecker gesichtet worden sei, der als Kennzeichen die Zahl 2511 getragen habe. Schon diese Angabe kann widerlegt werden, denn es gibt in der gesamten deutschen Luftwaffe, ebenso wie in der Verkehrsflugschiffahrt, kein Flugzeug mit dieser Kennzeichnung. Sämtliche Flugzeuge der Luftwaffe tragen sechs Kennzeichen, und zwar vier Zahlen, das Balkenkreuz und einen Buchstaben. Aber auch die genannten Zahlen kommen als Kennzeichnung eines Flugzeuges nicht vor.

Bei Braunau in Böhmen sei ein deutsches Bombenflugzeug mit dem Zeichen D—AGL festgestellt worden, das den Bahnhof in Halbstadt photographierte. Allein schon diese Feststellung ist eine plumpe Erwiderung auf deutsche Feststellungen, daß tschechische Flieger über deutschem Gebiet photographiert hätten. Während aber die tschechischen Flieger über deutschem Gebiet offene einmotorige Maschinen benutzten und das Heranziehen eines Photographenapparates deutlich erkennbar war und mit dem Fernglas ganz ohne Zweifel festgestellt werden konnte, dürfte es völlig unmöglich sein, angebliches Photographieren aus einem dreimotorigen Flugzeug festzustellen. Dreimotorige Flugzeuge sind Kabinenflugzeuge, in denen auch die Besatzung in einer geschlossenen Kabine sitzt, so daß sie von unten gar nicht zu sehen ist. Nun kommt aber weiter hinzu, daß es einmal ein Kennzeichen D—AGL nicht gibt, weil die Flugzeuge der Verkehrsflugschiffahrt neben dem Erkennungsbuchstaben D vier weitere Buchstaben tragen. Es dürfte hier ein Buchstabe ausgefallen sein.

Das Kennzeichen allein aber ist schon ein Beweis dafür, daß es sich hier nur um ein Passagierflugzeug handeln kann, und zwar um ein Flugzeug der Linie Wien—Breslau, die bekanntlich in der Nähe von Braunau vorbeiführt.

Die Tatsache, daß auf reichsdeutschem Gebiet 16 deutsche Bombenflugzeuge in der Nähe von Bad Altheide gekreuzt hätten, wird von den Tschechen ebenfalls als eine „beinahe“ Grenzverletzung angeführt und in die Aufzählung mit aufgenommen, um sie reichhaltiger erscheinen zu lassen, obwohl ausdrücklich feststeht, daß diese Flugzeuge sich über deutschem Gebiet befanden; denn Bad



Weltbild (M).

Das ist die tschechische „Freiheit der Presse“. Die Titelseite der „Mischer Zeitung“ ist bis auf eine kurze Meldung vom Zensurist betroffen worden. Der sudetendeutschen Presse wird durch die Zensur jede Möglichkeit genommen, ihren Lesern ein getreues Bild von den Vorgängen in der Tschechoslowakei zu geben.

Mitte liegt 10 bis 15 Km. von der Grenze entfernt landeinwärts.

Am Schluß der aufgestellten Liste wird dann ein angeblicher deutscher Militäreindecker D-ANND genannt, der über Bilsen, also 80 Km. von der tschechisch-deutschen Grenze geflucht worden sei. Ein Flugzeug D-ANND gibt es nicht, dagegen ein deutsches Verkehrsflugzeug D-ANND. Bei der Ähnlichkeit der Buchstaben D und N dürfte es sich hier um einen Lesefehler handeln. Das Flugzeug D-ANND ist das Streckenflugzeug Berlin-Wien, das vertrauensmäßig über tschechisches Gebiet fliegt und am 25. Mai von Wien nach Berlin und von Berlin nach Wien geflogen ist. Es hat dabei einer Schichtwetterzone westlich ausweichen müssen und so auch die Stadt Bilsen berührt.

Das Zeichen D-ANND ist allen tschechischen Luftbehörden bekannt, da die Streckenmaschinen bei Ueberfliegung tschechischen Gebietes im funktentelegraphischen Verkehr auch mit tschechischen Flugstellen zu stehen pflegen und auch diese ihr Rufzeichen kennen.

Es bleibt also von der tschechischen Liste angeblicher Grenzverletzungen nichts übrig als der peinliche Nachgeschmack, daß man hier, um sich aus der unhaltbaren Lage herauszumandrieren, in die die Tschechoslowakei durch die Erlundungsflüge ihrer Militärflugzeuge auf deutsches Gebiet gebracht worden ist, und um gegenüber den westeuropäischen Mächten das Gesicht zu wahren, einfach wahllos eine Liste angeblicher Grenzverletzungen zur Kompensation aufstellte. Man spekulierte dabei folgerichtig auf das Sensationsbedürfnis gewisser westeuropäischer Mächte, bei denen nicht die Richtigkeit einer Meldung die Hauptrolle spielt, sondern nur die Frage, ob sie interessant ist und sensationell.

Prags schlechtes Gewissen

Krampfhaftes Bemühen um die Slowaken.

Die Abordnung der Amerika-Slowaken, die anlässlich des 20jährigen Bestehens des Pittsburger Vertrages dieses Dokument zur Einsichtnahme von Amerika nach Prag bringt, traf am Himmelfahrtstag in Gdingen ein.

Die Polen, die sich den Slowaken nahe verwandt fühlen, bereiteten den mit einem polnischen Dampfer aus Amerika kommenden Slowaken einen überaus herzlichen Empfang. Um ihre amerikanischen Brüder einzuholen, hatte Vater Hlinka, der Führer der Autonomen Volkspartei, eine Abordnung nach Gdingen geschickt, an deren Spitze Senator Dr. Buday stand.

In polnischen Kreisen rief es einiges Ersämen hervor, als nun auch die tschechoslowakische Regierung ein Empfangskomitee ausrichtete, um es den „Stammesbrüdern“ aus Amerika entgegenzuschicken. An der Spitze dieser Regierungsabordnung stand der tschechoslowakische Gesandte in Warschau, Minister Slawil. Beim Eintreffen des Motorschiffes „Vatory“ begaben sich nun drei Besatzungsabteilungen auf das Schiff, die Polen, die Abordnung der Slowaken und die Prager Regierungsabordnung.

Zunächst sprach als Leiter des polnischen Empfangskomitees Senator Gwizdz aus Warschau. Seit Jahrhunderten sei das polnische Schicksal mit dem der Slowaken brüderlich verbunden gewesen, und diese brüderliche Verbundenheit werde weiter fortbestehen. Der Führer der Amerika-Slowaken, Dr. Hledko, dankte für die sehr herzliche Begrüßung, im übrigen verbreitete er sich über den Pittsburger Vertrag.

Nun kam der Vertreter der tschechoslowakischen Regierung, Gesandter Slawil, zu Wort. Er versicherte, daß die Slowaken, die in diesem schweren Augenblick den Pittsburger Vertrag in das Heimatland brachten, „auf der slowakischen Erde mit den Tschechen auf ewig verbunden im Rahmen der tschechoslowakischen Republik leben“ würden. Slawil bekräftigte diese Versicherung mit einem Kuß auf die Wange Hledkos.

Senator Buday als Führer der Abordnung der Slowakischen Volkspartei wies dann unmissverständlich auf die große Rolle hin, die Polen unter den slawischen Völkern zu spielen habe. Er sprach den Wunsch aus, daß Polen diese Rolle immer machtvoll spielen könne, denn wenn die Polen stark seien, dann seien auch die Slowaken stark. Sein Hoch galt zwar der Tschechoslowakischen Republik, ihm folgte aber die Hymne der Slowaken.

Nach einer Rundfahrt durch die Stadt und den Hafen von Gdingen fuhren die Amerika-Slowaken mit ihrer polnischen, slowakischen und tschechischen Begleitung nach Warschau weiter.

„Ein gefährliches Spiel“

Die italienische Presse warnt Prag vor weiteren Provokationen

Rom. Die durch die Maßnahmen der tschechoslowakischen Regierung geschaffene gefährliche Lage steht auch am Donnerstag im Mittelpunkt der römischen Presse. „Messaggero“ erklärt in einem bemerkenswerten Zeitartikel, daß man, wie die Dinge heute liegen, nur hoffen könne, daß die Prager Regierung nicht den Langmut Deutschlands mißbrauche und es zu hoffen sei, daß sie jene außerordentlichen Maßnahmen aufhebe, die eine offensichtliche Provokation darstellen und jede Verhandlung unmöglich machen, und daß sie auf die bedenklichen Verletzungen der Reichsgrenze durch ihre Flieger verzichte. Für Prag sei es, wie das Blatt im einzelnen ausführt, gefährlich, sich Illusionen hinzugeben und den böswilligen Einflüsterungen der Pariser Presse Folge zu leisten.

Wenn die Lage in der Tschechoslowakei vorläufig zu keiner Katastrophe geführt habe, wenn bis heute die Frage der Selbstbestimmung nach der Maßnahme der Prager Regierung, die die Sorge der europäischen Regierungen um den Frieden mißbrauchen zu wollen scheint, nicht ernstere Folgen zeitigt habe, so sei das das ausschließliche Verdienst Deutschlands, das im Bewußtsein seines guten Rechtes nichts veräumt habe, eine friedliche wie gerechte Lösung des Problems der deutschen Minderheiten zu begünstigen, die seit 20 Jahren jeder Art von Uebergriffen und Demütigungen ausgesetzt sind.

Ankündigungen aller Art

in dieser Zeitung sind immer von denkbar bestem Erfolg!

Sommerproffen?
Frucht's
SCHWANENWEISS (das hilft!)
Gegen Misseter u. Pickel
Schönheitswasser Aphrodite

Drog. M. Jentsch, Hindenb.-Str. 32
Drog. F. Herberg, Bismarckplatz
Ohorn: Adler-Drog. W. Stein

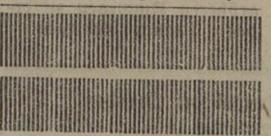
Recht so!

Frisch u. gesund das Aussehen, gut der Appetit, stark die Nerven, kraftvoll der ganze Mensch durch

Lebens-Elixir „Nattermann“
den blutbildenden, nerven-nährenden Kräftigungsrank für Abgearbeitete und Nervöse, jung und alt.

Der Gehalt an Lecithin und Eisen macht's!
Gr. Flasche RM. 2.75 Kurfl. RM. 4.90

Drog. F. Herberg, Bismarckplatz



Die

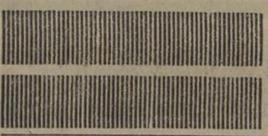
kleine

ANZEIGE

hat gerade in der Heimat-Zeitung schon sehr oft

Großes

geleistet



Leupin-Creme u. Seife
seit 25 Jahren bewährt bei Pickel
Besichtsausschlag
Hautlücken, Ekzem, Wundsein usw.
Adler-Drogerie W. Stein, Ohorn
Central-Drog. M. Jentsch, Pulsnitz
Eichb.-Drog. F. Kriebel, Lichtenberg



Danke - gut geht's mir!

Die Arbeit macht Freude und die Cigarette schmeckt. Rauchen Sie doch auch RAMSES! Ich kenne keine bessere!

RAMSES

rund und gut



Packung 20 Pf.

Örtliches und Sächsisches

Vor 50 Jahren

Aus einer Stadtverordneten Sitzung

Pulsnitz. Zu Beginn dieser Sitzung wird ein Schreiben behandelt, das „die hiesige Bäderverwaltung an das Collegium gerichtet hat, worin dieselbe um eine Besteuerung des jetzt in großen Massen von auswärts hier eingeführten Brodes ersucht. Da die Innung auch ein gleiches Befund an den Stadtrat gerichtet, und von diesem dem Bescheid hat Recurs bei der königlichen Kreisbauverwaltung zu erheben, läßt das Collegium nach kurzer Debatte für heute dieses auf sich beruhen.“

In einem weiteren Punkt der Tagesordnung nehmen die Stadtverordneten von einem Schreiben des Rates Kenntnis. „Der Rat hat danach beschlossen, von einem Krankenhausbau für jetzt abzusehen.“

Pulsnitz. Neues vom Ernährungs-Hilfswerk (G. S. W.). Wie schon mehrmals berichtet, hat nun auch Pulsnitz eine eigene Schweinemästerei. Schon seit längerer Zeit wurden die Küchenabfälle, soweit sie nicht selbst durch Kleintierhalter mit verwendet wurden, durch die NS-Volkswohlfahrt abgeholt und an zwei Schweine, die Eigentum der NSB, sind, verfüttert. Die Schweine waren bis vor einiger Zeit bei einem Bauer in Pulsnitz Meißner Seite untergebracht. Durch Beihilfe der Stadt Pulsnitz ist nun auf der Großhändlerstraße ein den Anforderungen der Zeit entsprechender Stall entstanden. Seit dieser Zeit ist auch die Abholung der Speisereste neu organisiert und erweitert worden, so daß der Schweinebestand beträchtlich erhöht werden konnte. Vor einigen Tagen sind acht Käufer eingestellt worden, so daß die Pulsnitzer Schweinemast insgesamt also zur Zeit zehn Schweine umfaßt. Sollte der Futtereinsatz weiter so anhalten wie in den letzten Wochen, oftmals bis zu vier Zentner, so dürfte die Zahl noch um mindestens zwei Stück erhöht werden. — Wie allgemein bekannt sein dürfte, handelt es sich nicht darum, daß nun die NSB durch die Schweinemast ein großes Geschäft macht, sondern hier spielen ganz andere Gründe eine viel wesentlichere Rolle. Deutschland hatte bisher zu wenig Schweine, so daß beträchtliche Mengen jährlich aus dem Ausland eingeführt werden mußten. Auf der anderen Seite gingen in vielen deutschen Haushaltungen täglich ungeheure Mengen von Küchenabfällen nutzlos verloren, vor allem in den Großstädten. Durch die Verwendung dieser bisher vergebundenen Abfälle wird es möglich sein, im gesamten Reichsgebiet zehntausende von Schweinen durch das Ernährungs-Hilfswerk, welches von der NSB durchgeführt wird, zusätzlich zu mästen und damit die Einfuhr von Schweinen aus dem Ausland zu vermindern helfen. Auch dadurch werden wieder Devisen

gespart! Die Ueberflüsse aus der Schweinemast werden für das Hilfswerk „Mutter und Kind“ verwendet. Schon deshalb müßte jede deutsche Hausfrau darauf bedacht sein, nichts unkommen zu lassen, sondern, soweit im eigenen Haushalt nicht Kleintiere selbst vorhanden sind, die Küchenabfälle dem G. S. W. zur Verfügung zu stellen. Nochmals betont werden muß, daß in die Tücher, die für das G. S. W. in den Häusern aufgestellt worden sind, Lumpen, Knochen, Scherben und Papier nicht hineingehören, wie es leider vorgekommen ist! Deutsche Hausfrau — jetzt liegt es an dir! Hilf mit am Ernährungs-Hilfswerk des deutschen Volkes! In der Systemzeit wurden Bongen gefüttert, heute füttert das deutsche Volk Schweine für die Fetterzeugung und Devisenersparnis!

Pulsnitz. Geschäftsfreier Sonntag. Der 29. Mai ist zum geschäftsfreien Sonntag bestimmt worden. Eine große Anzahl Branchen dürfen, wie die Wirtschaftsgruppe Einzelhandel bekannt gibt, ihre Geschäfte von 12 bis 18 Uhr geöffnet halten. — Was liegt wohl näher als eine gute Reklame in der Sonnabend-Nummer des „Pulsnitzer Anzeiger“.

Ein Unglücksjahr in der Vogelwelt. Nach den aus verschiedenen Teilen des Reiches vorliegenden Nachrichten läßt sich ersehen, daß 1938 ein Katastrophenjahr in der Vogelwelt ist. Die Zahl der aus den Winterquartieren zurückgekehrten Zugvögel hat sich sehr stark gelichtet. Offenbar sind viele Millionen von Zugvögeln durch die anormale Frühjahrswinterung in den Schneestürmen der Alpen und anderwärts und aus Futtermangel umgekommen.

Großhändlerdorf. Rascher Tod. Fleischermeister Haufe, welcher im Ruhestand lebte, wurde gelegentlich einer Radfahrt nach Rammenau von einem Herzschlag betroffen.

Kamenz. „Schützenkameradschaft Kamenz“. Die außerordentliche Versammlung der Bogenschützengesellschaft und der Priv. Schützengesellschaft fand im Zeichen besonderer Denkwürdigkeit und Geschlossenheit aller Schützenkameraden. Auf Vorschlag des die Versammlung leitenden Bürgermeisters Pg. Dr. Gebauer beschlossen beide Gesellschaften einstimmig ihre Auflösung und die Abzung der Vereinsregister. Nach Ernennung der Liquidatoren erfolgte die Gründung eines neuen Vereins unter dem Namen „Schützenkameradschaft Kamenz“, dem künftig alle schießsporttreibenden Kamenzener angehören werden. Als 1. Vereinsvorsitzender wählte die Versammlung einmütig Pg. Dr. Gebauer. Dieser ernannte zu seinem Stellvertreter Pg. Henke, zum Kassierer Pg. Zwiebel und zum Schriftführer Pg. Edart. Weiter wurde der Beirat und die Schießwarte mit langjährigen Kameraden besetzt. Die Ehrenmitglieder der aufgelösten Gesellschaften wurden mit den bisherigen Rechten in die Schützenkameradschaft übernommen. Der Jahresbeitrag wird sich in der bisherigen Höhe bewegen. Wenn auch in der Schützenkameradschaft das Wehrsportfischen im Vordergrund stehen wird, so wird auch die Pflege des Bogenschießens und Schießens mit der Scheibenbüchse nach wie vor beibehalten werden.



Drohfarthau. Diebstahl in einer Geflügel-farm. In der Nacht zum 24. Mai wurden aus dem Gehege der Geflügelfarm des Mühlenbesizers Rusche etwa 70 Küden (Zanghennen) die etwa 1/4 Jahr alt waren, gestohlen.

Leipzig. Fachschule für das Zimmer-handwerk. In der Handwerkerschule der Stadt Leipzig ist durch den Reichsinnungsverband des Zimmer-handwerks die Bezirksfachschule für Sachsen eröffnet worden.

Reichenbach i. V. Vom Weltkriegs-Chren-mal. In der Abschlusswand des hiesigen Ehrenmals für die im Weltkrieg Gefallenen sind die von Reichsminister Dr. Frick, Reichsstatthalter Mutschmann und Oberbürgermeister Dr. Schreiber gestifteten und im Staats-atelier in Dresden in fränkischem Mischelstilstein gear-beiteten großen Reliefs eingeseht worden.

Reichsbeihilfen an Imkereibetriebe. Auf der starkbesuchten Himmelfahrtstagung der Lausitzer Imkerei in Puschau bei Bischofswerda, der auch der Führer der sächsischen Kleintierzüchter Bauer R. Züder, Bertsdorf a. d. Eigen, beiwohnte, gab Landesfachgruppenvor-sitzender R. Scholz, Meißen, bekannt, daß jeder Imker beim Neubau eines Bienenhauses z. B. für 10 Bölker eine Reichs-beihilfe von 40 RM, für jede angeschaffte Bienenwohnung 7 RM, für jedes gefaßte Bienenvolk 5 RM, für einen Sonnenwachs-Schmelzer bzw. Ablegerkasten je 4 RM erhält.

Dr. Frick weihet neue Straße

Ansprache auf der Feier in Hain

In Anwesenheit von Staatsminister Dr. Frick und Kreishauptmann M.-Obergruppenführer Scheppmann wurde die neue Autostraße im Zittauer Gebirge dem Verkehr übergeben. Staatsminister Dr. Frick hielt bei der Weihfeier eine Ansprache, in der er die zwei Be-griffe der Auffassung von Staat klar herausstellte: Dort Staatsgebilde als Selbstzweck und lose Zusammenfas-sung eines abstrakten Paragraphenwerkes — hier als Mittel zu dem Zweck, dem blutvollen Leben des Volkes zu dienen, wie es der nationalsozialistische Staat als seine höchste Aufgabe erkennt.

Reichswetterdienst, Ausgabeort Dresden für Sonnabend, 28. Mai 1938: Mäßiger, meist südöstlicher Wind, im Laufe des Tages zunehmende Bewölkung und am Nachmittag stellenweise geringe Niederschlagsneigung, wenig Temperaturänderung.

Dresdner Schlachtviehmarkt Donnerstag, 27. Mai 1938 Ochsen, Bullen, Kühe und Schafe belanglos. Kälber: Auftrieb 123. a) 1) — a) 2) 63. b) 55—57. c) 48. d) — Geschäftsgang mittel. — Schweine: Auftrieb 1392. a) 55,5. b) 54,5. c) 53,5. d) 51,5. e) 48,25. Geschäftsgang vertellt.

Deutsche Arbeitsfront

Der nächste Nebungsabend der Eingemeinschaft und Volkstumsgruppe Pulsnitz findet am Montag, 30. Mai, 20 Uhr, im Hause der Deutschen Arbeitsfront statt.

Neueste Drahtberichte

Paris und der Rüstungsausschuss

Paris. Die gestern erzielte Einigung im Rüstungsausschuss wird in Paris vor allen Dingen hinsichtlich der Absprachen über die spanisch-französische Grenze erörtert. Bei den Marxisten herrscht schwerer Abdruck, da sie bei tatsächlicher Durchführung der erörterten Maßnahmen ihre Interventionen-Politik zu Gunsten Sowjet-Spaniens gefährdet sehen.

Selbstmord dem Schuß ins Genick vorgezogen

Paris. Wie die französische Nachrichtenagentur Fournier aus Moskau meldet, sollen der politische Kommissar für die baltische Flotte, Stalintoff und sein Mitarbeiter Pantjuschoff, sich das Leben genommen haben. Beide hätten sich demnach vor dem Militärgericht verantworten sollen. Zehn andere politische Kommissare, die sich in der Oktoberrevolution hervor getan hätten, seien im Laufe des Mai im Rahmen der Säuberungsaktion der baltischen Flotte hingerichtet worden.

Barrikaden in Detroit

Detroit. In Detroit ist es zwischen Polizei und Streikenden zu einer regelrechten Straßenschlacht gekommen, bei der es 61 Verletzte gab. Während des Belegstreikschlusses kam es vor dem Fabrikgebäude der American-Brass-Werke zu einer blutigen Straßenschlacht zwischen streikenden Gewerkschaftlern und 175 Polizisten. Als beim Schichtwechsel die Arbeitswilligen das Fabrikgebäude verlassen wollten, stürzte sich eine aufgebotene Menge von streikenden Gewerkschaftlern auf die Nichtstreikenden. Die Polizei, die zum Schutze der Arbeitswilligen einschritt, mußte sich bald gegen die wütende Menge der Streikenden selbst verteidigen.

Kraffe Gegensätze

Eindeutige Feststellungen eines Reuterkorrespondenten

London. In einer längeren Meldung beschäftigt sich ein Reuter-Korrespondent mit der Lage in Deutschland und in der Tschechoslowakei. Er kommt zu folgenden interessanten Feststellungen:

In Niederbayern habe er „alles äußerst friedlich“ vorgefunden, ohne daß bis 50 Kilometer in deutsches Gebiet hinein auch nur ein Zeichen von Truppenbewegungen anzutreffen gewesen sei. Er habe mit vielen Nationalsozialisten gesprochen, die alle die Idee eines Krieges zurückgewiesen hätten. Sie alle seien davon überzeugt gewesen, daß der Führer keinen Krieg wünsche.

Auf tschechischer Seite der Grenze hingegen habe der Korrespondent eine gespanntere Atmosphäre angetroffen; die Hauptverkehrsstraßen seien gesperrt gewesen, und der Autoverkehr sei durch Zickzackstraßen umgeleitet worden. Überall hätten die Wagen die Hauptverkehrsstraßen verlassen und auf engen Landwegen durch dichten Wald weiterfahren müssen. Alle Brücken seien bewacht gewesen, so daß sie in jedem Augenblick hätten gesprengt werden können. Eine Menge Soldaten seien zu sehen gewesen.

Achtung! Geschäftsfreier Sonntag

Der geehrten Einwohnerschaft von Pulsnitz und Umgebung geben wir hiermit bekannt, daß nachstehende Branchen

Sonntag, den 29. Mai 1938

ihre Geschäfte in der Zeit von 12—18 Uhr geöffnet halten: Textilwaren, Schuhwaren, Konfektionsfachen, Hüte, Mützen, Haus- und Küchengeräte, Lederwaren, Drogerien, Photoartikel, Möbel und sonstige Gebrauchsartikel, wie Uhren, Goldwaren u. dergl. Wir bitten unsere werte Kundschaft aus Stadt u. Land, ihre Einkäufe am Sonntag recht rege zu tätigen. Wirtschaftsgruppe Einzelhandel, Ortsgr. Pulsnitz Sa.

Olympia-Theater Freitag, Sonnabend, 8 Uhr, Sonntag 6 und 1/2 9 Uhr Die unruhigen Mädchen Käthe v. Nagy, Ilse Werner, Lucie Englisch Theo Linggen, Hans Holt, Hans Moser u. a. Ein Film, der die Sonnen- und Schattenseiten im Leben junger Mädels schildert. — Im Beiprogramm: Deutschland mit Oesterreich vereinigt

Vergißmeinnicht Niedersteina Morgen Sonnabend öfftl. Frühlings-Ball!

Kronprinz Heute Schlachtfest 5 Tage zur Probe geben wir Ihnen unseren Foto-Schlager, die Rollfilm-Klappkamera 6 : 9 für 18 Mk Ratenzahlung gern gestattet. Foto-Jentsch

Schwanzpulver Verwenden Sie das besonders sparsame Doppelpaket, 1/2 Kilo für nur 40 Pfennig! Sch-156b

Neuheiten in Sportanzügen Gabardinemänteln und Lederjacken H. Müller Schneidermeister Kamenz, Pfortenstr. 1

Futtergerste empfiehlt Willy Greubig Heimweber mit schmaler und breiterer Einteilung für gutlohnende Beschäftigung gesucht. Zur erfr. in d. Geschäftsst. d. Bl.

Roter Ries am Friedhof heute Freitag 4 Uhr Willy Siede, Fuhrgeschäft

Roten Sand für Friedhof u. Gärten verkauft und stets am Lager. Max Kießling, Fuhrgeschäft, Feldst. 272E

Wellenfittich entfliegen v. Sindenburgstr. 19

Insektenfanggürtel Ameisenfresslack Rodax Insektenfangleim Spritzmittel gegen Blatt- und Blutlaus. Holz-wurmtod, Wanzenod Unkraut-Ex Mohrenfachdreg. Herberg

Sensen mit allem Zubehör in jeder Preislage empfiehlt in großer Auswahl Richard Frenzel Albertstraße 5

Schleifermeister Von der Kamera bis z. Qualitäts-abzug Alles von Foto-Jentsch

Einen Bau- und Möbelschler stellt sofort ein Tischlerei Lunze, Dhorn

Regina DRESDEN-A. Waisenhausstr. 22 TEL. 22944 Täglich 4-Uhr nachm. u. abends 8 1/2 Uhr Großes Kabarett-Programm Kein Gedeckzwang mit Tanz Kein Weinzwang Juni und Juli geschlossen

Werbungtreibende... Achtung! Jeder Werbungtreibende kann seine Werbung verbilligen, wenn er einen Abschluß tätigt! Er erhält dann den aus unserer Preisliste ersichtlichen Nachlaß. Die Gewährung des Nachlasses setzt aber das Vorliegen eines festen Abschlusses, wenn auch in kleinster Form, voraus! Maßgebend für die Höhe des Nachlasses ist die innerhalb eines Jahres tatsächlich abgenommene Millimeterzeilenmenge oder die tatsächlich abgenommene Anzahl der Anzeigen in gleicher Größe. Der Abschluß muß jedoch vor Erscheinen der ersten Anzeige erfolgen, die den Anfang des Abschlusses bilden soll. — Das Werberatgesetz schreibt vor: Ohne festen Abschluß kein Nachlaß

