

Pulsnitzer Anzeiger

Dhormer Anzeiger

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

Die 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. Zeitungsabgabe für Abholer täglich 3-6 Uhr nachmittags. Preise und Nachlässe bei Wiederholungen nach Brechtste 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; Stello: 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. V.: 2250 Geschäftsstellen: Albertstraße 2 und Adolf-Dittler-Straße 4. Fernruf 518 und 551

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. 148

Dienstag, den 28. Juni 1938

90. Jahrgang

Wirtschaftlich und rentabel

Die Straßen des Führers im Dienste des deutschen Aufbauwerkes

In diesen Tagen jährt sich zum 5. Male der Tag, an dem der Führer Dr. Fritz Todt zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen ernannt hat. Dr. Todt gewährte aus diesem Anlaß einem Vertreter des DVV eine Unterredung, bei der er sich hauptsächlich über die Wirtschaftlichkeit der Reichsautobahnen äußerte und dabei folgendes ausführte:

Zu den Jahren vor der Machtergreifung hatte die nationalsozialistische Bewegung auch gegen die Ueberheblichkeit aller Besserverständigen den Kampf zu führen, die die Pläne Adolf Hitlers als unsinnig und unburchführbar hinstellten. Das Projekt, Deutschland durch die Schaffung eigener Autobahnen das modernste Straßennetz der Welt zu geben und damit gleichzeitig die im Aufbauprogramm des Führers an erster Stelle stehende Motorisierung vorwärts zu treiben, stieß ebenfalls auf kurzfristige und ablehnende Haltung.

Waffe im Kampf gegen die Arbeitslosigkeit

Bei einer Untersuchung über die Wirtschaftlichkeit der Autobahnen muß man sich die Wirtschaftslage des Reiches zur Zeit der Machtergreifung vor Augen führen. Sie ist gekennzeichnet durch ein Uebermaß an Arbeitslosen, das zu Beginn des Jahres 1933 mit 6 1/2 Millionen Menschen beziffert wurde. Die Beseitigung dieses unerträglichen, den Bestand des Staates bedrohenden Zustandes war demnach das Gebot der Stunde.

Wenn heute die Arbeitslosigkeit in Deutschland vollkommen beseitigt ist, so hat das Werk der Reichsautobahnen einen gewaltigen Anteil daran. Für das richtige Bauvorhaben, an das einige Jahre vorher kein Mensch gedacht hatte und für das keine Pläne vorbereitet waren, wurden schon im Jahre 1934 Monat für Monat durchschnittlich 10 000 Arbeiter neu eingestellt. Diese Arbeit brachte den ersten großen Einbruch in die Front der Arbeitslosigkeit.

Aber auch nach Beseitigung der Arbeitslosigkeit sind die Reichsautobahnen unter Berücksichtigung der Entwicklung des Kraftverkehrs ein denkbar günstiges wirtschaftliches Unternehmen. Hierfür folgende Belege:

1000 Kilometer Reichsautobahnen kosten rund 600 bis 700 Millionen Reichsmark. Rechnet man rund 5 Prozent für Verzinsung, Tilgung und Unterhaltung, so ergibt sich für den Bauaufwand dieser 1000 Kilometer ein Kapitaldienst von 30 bis 35 Millionen Reichsmark. Dieser Betrag wird vom Kraftverkehr durch die Abgabe von 4 Reichspfennig je Liter Treibstoff gedeckt. Demgegenüber spart der Kraftverkehr schon heute infolge geringeren Treibstoff- und Reifenverbrauchs einen Betrag von 20 bis 25 Millionen Reichsmark je 1000 Kilometer Autobahnen. Zu dieser volkswirtschaftlichen Ersparnis tritt eine weitere hinzu, die sich aus der Verminderung des Unfallrisikos für den Verkehr ergibt, die nochmals auf 5 bis 10 Millionen Reichsmark jährlich, je 1000 Kilometer Reichsautobahnen geschätzt werden kann. Die Gesamtersparnis entspricht demnach schon jetzt mit etwa 30 Millionen Reichsmark fast dem Kapitaldienst der Autobahn-Anlage und wird bei wachsendem Verkehr immer größer.

40 v. H. Betriebsstoffersparnis

Die Betriebsstoffersparnisse wurden auf Grund von Vergleichsfahrten mit Kraftfahrzeugen verschiedener Art ermittelt. Benzolverbrauch, Abnutzung der Fahrzeuge, ferner Einzelheiten wie Zahl der Bremsbenutzungen, der Kupplungen, der Gashebeldrucke u. a. m. wurden festgelegt mit einem Ergebnis, aus dem die Ueberlegenheit der Reichsautobahnen in jeder Hinsicht erhellt, zumal die Versuche in dem verschiedenartigsten Gelände unter Benutzung aller möglichen Typen angestellt wurden. Eine besondere Ueberlegung war die Höhe der Betriebsstoffersparnis bei mäßiger Geschwindigkeit, die bis zu 40 Prozent beträgt.

Bekanntlich benutzt der Fernlastverkehr die Autobahn, wo immer es nur möglich ist. Auch bei den Lastkraftwagen zeitigten die Versuche das nun schon zur Regel gewordene Ergebnis, daß die Reichsautobahn einen schnelleren und sparsameren Betrieb ermöglicht als die Reichsstraßen. Es ergibt sich daher die Möglichkeit einer stärkeren Ausnutzung des Kraftzeuges. So erklärt sich die Neigung des Fernlastkraftverkehrs zu schwereren Anhängern und zu Anhängerpaaren.

Die Ergebnisse der ersten Vergleichsfahrten sind derartige, daß sogar die Anhänger und die Kenner der Vorgänge der Reichsautobahnen überrascht sind. Die Reihe der Vergleichsfahrten ist noch nicht abgeschlossen. Die folgenden Fahrten werden mit windschlüpfrigen Fahrzeugen, mit Lastwagen und Schleppern und mit Krafttraktoren aller Art durchgeführt.

Unfallstatistik zeigt ständige Besserung

Sehr aufschlußreich für die Wirtschaftlichkeit sind auch die Zahlen über die Unfallhäufigkeit und die Verkehrsbelastung der Reichsautobahnen:

Nach den Angaben des Reichsführers 44 und Chef der Deutschen Polizei entfielen im Durchschnitt des Jahres 1937 je 100 Kilometer und je Vierteljahr 18,3 Verkehrsunfälle auf die Reichsstraßen außerhalb geschlossener Ortsteile und 13,1 Verkehrsunfälle auf die Reichsautobahnen. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung der Reichsautobahnen betrug 1937 etwa das drei- bis vierfache derjenigen des deutschen Reichsstraßennetzes. Somit ergibt sich eine Verkehrsunfallhäufigkeit auf den Reichsautobahnen von nur rund einem Viertel bis einem Sechstel derjenigen auf den Reichsstraßen.

Die Unfallhäufigkeit je 100 Kilometer Reichsautobahn ist vom Jahre 1936 bis zum Jahre 1937 beträchtlich gefallen, obwohl die Verkehrsbelastung wesentlich angestiegen ist. Diese Abnahme dürfte darauf zurückzuführen sein, daß die Fahrweise den Anforderungen auf den Autobahnen besser angepaßt wurde.

So zeigt sich bereits nach 5 Jahren, daß das Werk der Reichsautobahnen nicht bloß vom politischen und verkehrsrechtlichen Standpunkt, sondern auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus von größter Bedeutung und auch durchaus rentabel ist.

Nach demselben Blatt gibt es seit dem 1. Juni in Wien keine Semmel mehr. Eine englische Zeitung hat erfahren, daß in Wien 60 000 politische Häftlinge gefangen gehalten würden, und die „Yorkshire-Post“ des Herrn Eden meldet, daß in Oberösterreich „Bauernunruhen ausgebrochen seien, weil die Abholzung des Landes das Klima verändert“ und den Ackerbau gefährdet habe.

Wenn Herr Schuschnigg überall dort sein sollte, wo ihm die Meldungen der ausländischen Zeitungen einen neuen Bohnensitz zuweisen, dann müßte er seit Wochen täglich 24 Stunden im D-Zug durch das Land brausen. In allen diesen Lügenmärchen kommen noch ausführliche Berichte über die Gegenstände zwischen beiläufig sämtlichen führenden Männern der Partei und des Staates, die anscheinend nach der Meinung der Auslandsjuden nichts anderes zu tun haben, als sich, teils mit und teils ohne Brachialgewalt, gegenseitig abzufügen.

Alle diese Lügen sind so außergewöhnlich dumm, daß man sich fragt, wie neben den Edelblättern auch größere Zeitungen solches Zeug abdrucken können. Raffiniert jedenfalls sind sie nicht, sie sind nur frech und sie zeigen, daß die jüdischen Heber, die hinter ihnen stehen, in ihrer blinden Wut immer mehr den Verstand verlieren. Uns, vor deren Augen sich das Gegenteil dessen, was die Auslandspresse ihren unglücklichen Lesern vorsetzt, täglich und stündlich abspielt, kann all der Unfug nur zum Lachen reizen. Wie wär's, wenn wir einmal die eine oder andere Lügenmeldung probeweise verwickeln und tatsächlich 60 000 Juden hinter Schloß und Riegel setzten, deren Schicksal die jüdische Auslandspresse sechshundertmal beklagt? Wir fürchten, daß die „Yorkshire-Post“ sodann augenblicklich von 600 000 verhafteten Juden schreiben und unser Barbarentum noch einmal um's Zehnfache vergrößern dem schauernden englischen Provinzialpöbel vor Augen führen würde. Klüger wäre es schon, wenn sich manchmal einer von den Korrespondenten von der Wahrheit überzeugte, bevor er seine Meldung schreibt.

Jüdischer Erpresser

Zu zwei Jahren schweren Kerker verurteilt

Der Prozeß gegen den Juden Isidor Tausend, den Schwager und Personalchef des berühmten Modehausinhabers Krupnik in Wien, deckte geradezu unfahrbare Erpressermethoden dieses hadgerianen jüdischen Schädlings auf. Krupnik beschäftigte ungefähr hundert Heimarbeiter, denen er viele Jahre nicht die von der Kleidermacherzunft bestimmten Mindestlöhne zahlte. Um Beauftragungen der Deffenlichkeit zu entgehen, ließ Tausend die ausgeschriebenen Mindestlöhne zur Auszahlung bringen, verlangte aber die Rückzahlung eines Teilbetrages, der häufig nahezu die Hälfte ausmachte. Im Fall der Weigerung wurde den Heimarbeitern gedroht, daß sie keine weiteren Aufträge erhalten würden. Dies hätte für diese Angestellten wegen der Monopolstellung der Firma Krupnik den Verlust jeder Einkommensmöglichkeit bedeutet. In den Fällen, die von der gerichtlichen Untersuchung erfaßt wurden, sind den Heimarbeitern insgesamt mehr als 100 000 Schilling wieder abgenommen worden.

Bei der Verhandlung im Wiener Landgericht, die am Montag ihren Abschluß fand, versuchte Tausend in gewohnter Weise mit verschiedenen Ausflüchten seine Unschuld zu beweisen. Das Gericht erkannte ihn jedoch des Verbrechens der Erpressung schuldig und verurteilte ihn zu zwei Jahren schweren Kerker, verschärft durch ein hartes Lager für ein Vierteljahr.

Der deutsche Botschafter in China, Dr. Trautmann, trat die Heimreise nach Berlin an, wohin er von der Reichsregierung berufen worden ist.

Zu Ehren des italienischen Erziehungsministers Bottai gab Reichserziehungsminister Rust im Musiksaal des Rathauses der Hansestadt Köln ein Frühstück.

Der litauische Gesandte Dr. Jurgis Saulys ist nach Berlin zurückgekehrt und hat die Leitung der Gesandtschaft wieder übernommen.

Am 25. Juni wurde in Kiel mit der Indienststellung des U-Bootes „U 45“ die 7. U-Boot-Flottille gebildet, zu der nach Fertigstellung sechs mittlere U-Boote gehören werden. Sie trägt den Namen „Bernhard Wegener“.

Freche Lügen über Oesterreich

Alles aus den Fingern gezogen

Sogar das Klima wurde nach dem Anschluß schlechter!

Die „Wiener Neueste Nachrichten“ geißeln in einem Artikel „Wie sie lügen!“ die internationale Lügenhebe, die sich in den letzten Tagen wieder verstärkt mit dem Thema Oesterreich beschäftigt. Das Blatt schreibt: „Von Zeit zu Zeit geschwillt die internationale Lügenhebe zum Höhepunkt an. Das geschieht nicht zufällig. Sie ist ein bewährtes Instrument der Politik und richtet sich präzise nach den Bedürfnissen der politischen Kräfte, die zwischen Moskau und New York die Drähte der Volksfront-Offensive gegen die autoritären Staaten ziehen.“

Das Hauptobjekt der internationalen Lügenflut ist in den letzten Tagen Oesterreich. Was da erfunden und erlogen wird und dann die Kunde durch das Zeitungssystem einer ganzen Welt macht, ist wahrhaft grotesk. Höhepunkte der Verlogenheit werden erlommen, die an die Greuelthaten der Februartage erinnern.

Ueberaus harmlos ist es noch, wenn zum Beispiel die Zeitung „Libre Belgique“ schreibt, daß Wien durch den Anschluß

seinen Scharm verloren habe und daß „die Stadt, einst ein blühender Garten, nunmehr in eine riesige Festung verwandelt“ worden sei. Wir Wiener haben früher nichts von dem blühenden Garten bemerkt und wir können jetzt trotz angestrengter Nachforschungen die riesige Festung nicht entdecken.

Dreier schon ist es, wenn der „Krautauer Illustrierte Kurier“ gemeinsam mit einer Reihe von anderen polnischen Oppositionsblätter eine Meldung verzapft, daß der Führer seit Tagen in Wien in der Hermes-Villa mit Himmler, Goebbels und den Generalen beisammen sei, um dort über die „Entwicklung in Oesterreich“ und namentlich auch über die „Ausritte aus der Partei“ zu beraten. Was für ein Schandstück muß der Korrespondent gewesen sein, der sich eine so leicht widerlegbare Schwindelmeldung aus den Fingern saugte.

Es wird aber noch besser gelogen. Nach dem „Daily Telegraph“ ist beim heiligen Hochwasser, wie sich anscheinend erst jetzt herausgestellt hat, ein „Judenbataillon“ eingeleitet worden. Nach dem „Illustrirten Kurier Codzieny“ sind beiläufig sämtliche SA-Führer der Dnauet verhaftet worden.

