

Pulsnitzer Anzeiger

Dorner Anzeiger

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

Diese Zeitung erscheint täglich mit Ausnahme der gesetzlichen Sonn- und Feiertage. Der Bezugspreis beträgt bei Abholung wöchentlich 50 Pf., bei Lieferung frei Haus 55 Pf. Postbezug monatlich 2.50 RM. Die Behinderung der Lieferung rechtfertigt keinen Anspruch auf Rückzahlung des Bezugspreises. Zeitungsabgabe für Abholer täglich 8-6 Uhr nachmittags. Preise und Nachschüsse 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, Bilderdienst und den übrigen Teil Walter Mohr, Pulsnitz. — D. N. VII.: 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 Dorn behördlicherseits bestimmte Blatt und enthält Bekanntmachungen des Amtsgerichts Pulsnitz, sowie des Finanzamtes zu Ramenz

Nr. 183

Montag, den 8. August 1938

90. Jahrgang

Zweimal Deutschland, einmal England

300 000 beim Großen Preis von Europa Rekordzeiten der Spitzenfahrer

Zum zweiten Mal „Großer Preis von Europa“ auf dem Sachsenring. Wieder stand Hohenstein-Ernstthal und seine ideale Rennstrecke im Zeichen des größten internationalen Motorradrennens des Jahres. Die besten Fahrer und die schnellsten Maschinen von Europa lieferten sich in allen drei Klassen einen ritterlichen, harten Kampf. Mensch und Maschine wurden in jedem Rennen das Letzte abverlangt. Nur bedingungsloser Einsatz mutigsten Könnens und der letzten Kraftreserven verhalf zum Sieg.

Zweimal flog die deutsche, einmal die englische Flagge am Siegesmast empor. In der Viertelfinale- und in der Halbfinalklasse konnten deutsche Werke einen unangefochtenen Sieg erringen. Europameister Kluge brachte auch den 15. diesjährigen Start einer

250-ccm-Auto-Union-DKW-Maschine

zum Erfolge. Es zeigte sich klar, daß dieser Konstruktion des sächsischen Werkes keine ernsthafte Konkurrenz erwachsen ist.

Wenn auch die sauber und in jeder Runde gleichmäßig fahrende

Norton mit dem bekannten englischen Rennfahrer White

im Sattel in der mittleren Klasse einen überlegenen und verdienten Sieg erkämpfen konnte, so zeigte sich in dieser Klasse, daß die zur 350-ccm-Maschine umgebaute 500-ccm-Maschine der Auto-Union-DKW-Werke eine glückliche Konstruktion darstellt, die durchaus in der Lage sein kann, der Norton gefährlich zu werden. Mit Weltmeister Winkler hatte die Auto-Union ihren besten Fahrer am Start. Die Maschine erwies sich als außerordentlich schnell, konnte aber in bezug auf Anzugsvermögen und auf Durchhalten der Spitzengeschwindigkeit die Norton noch nicht erreichen. Die DKW-Maschinen erreichten nur den fünften und sechsten Platz in der Spitzengruppe, die von Heimer Fleischmann geführte Zweizylinder-Kompessor mußte nach zwei Runden wegen Vorderrad der Steuerbefestigungsmutter aus dem Rennen genommen werden.

In der großen Klasse zeigte sich die immer deutsche

Überlegenheit der BMW-Maschine.

Frith auf Norton wurde von Feldwebel Meier auf BMW klar geschlagen. Von der ersten Runde an führte die unerhörte schnelle BMW mit dem unaussprechlichen und mutigen Fahrer das Feld. Rekordzeiten schaffte aber nicht nur die Maschine, Rekordzeiten gab es auch hier beim Tanken. Die Norton-Fahrer bewiesen auch in diesem Rennen die vorbildliche Gleichmäßigkeit ihrer Konstruktion. Der schnellste Mann des Trainings, Serafini auf Gilera, mußte bereits in der fünften Runde aus der Strecke fliegen. Die dabei verlorene Zeit veranlaßte den Italiener zu einer tollen Verfolgungsjagd, der seine Maschine nicht gewachsen war. Nach der zwölften Runde mußte er wegen Kupplungsschaden aussteigen.

Der Sachsenring vorbildlich!

Der umgebaute Sachsenring ermöglichte bisher nicht erreichte Geschwindigkeiten auf einer Straßenrennstrecke. In jeder Weise rechtfertigte sich die peinlich genaue Drainage, die sich buchstäblich mit jedem Kilometerstein an der Strecke beschäftigt hatte. In der 250-ccm-Klasse konnte Kluge seinen Vorjahresrekord von 121,6 km-Std. auf 126,6 Kilometer-Stunden verbessern. Die schnellste Runde fuhr sein schärfster Wideracher Petruschke mit über 129 km-Std. Eine Viertellitermaschine hat derartige Zeiten noch nie auf der Rennstrecke erreicht. Auch der Durchschnitt der 350-ccm-Maschinen ist wesentlich schneller geworden. White konnte Daniels Vorjahresbest-

zeit von 123,9 km-Std. auf 128,4 km-Std. heraufschrauben. Im gleichen Verhältnis stieg auch der Durchschnitt der „Großen“ von 133,4 km-Std. auf knapp 140 Kilometer-Stunden. Die schnellste Runde drehte Meier mit einem Durchschnitt von 142,2 km-Std.

Die Privatfahrer

Neben den Fabrikfahrern, die erwartungsgemäß auf den ersten Plätzen saßen, haben sich beim Großen Europa-Preis wieder einige Privatfahrer ausgezeichnet. Diese tapferen Jungen, deren kostbares einziges Gut oftmals nur die Rennmaschine ist, haben einen langen und entbehrungsreichen Weg hinter sich zu bringen, ehe ihnen die Sonne des Ruhms lacht. Es ist daher zu begrüßen, daß auch die besten Privatfahrer mit anerkannten Preisen bedacht werden. HSK-Mann Karl Lottes war in der kleinen Klasse der beste Privatfahrer, Mellors auf Velocette in der 350-ccm-Klasse und Herz auf DKW in der 500-ccm-Klasse. Korpfführer Hühnlein ehrte diese drei tapferen Kämpfer des Motorsports persönlich durch die Einladung, an der Siegerrunde für ihre Klasse teilzunehmen.

Würdiger Auftakt

Benige Minuten vor 9 Uhr erschien auf dem Sachsenring Korpfführer Hühnlein und schreitet die Front des Ehrensturms ab. Dann richtet er kurz einige Worte an die Fahrer und an die 300 000, die rings um die Strecke stehen. Der Korpfführer erinnert an das Wagenrennen in Livorno, wo ebenfalls Kämpfer des Motorsports vieler Nationen antraten. Begeistert spricht er von dem vorbildlich umgebauten Sachsenring, dessen Umbau in Sonderheit durch das Entgegenkommen des Reichsfahrtalters und Gauleiter Martin Mutschmann ermöglicht wurde. Der Korpfführer spricht hier dem erkrankten Gauleiter herzlichste Genesungswünsche aus.

Der Sachsenring, fährt er dann fort, ist nunmehr endgültig in das Netz der internationalen Rennstrecken eingegliedert. Möge er durch einen ritterlichen Kampf heute seine Feuertaufe erhalten.

Die Flagge des Reiches geht am Mast empor. Abmarsch des Ehrensturmes — noch fünf Minuten bis 9 Uhr!

(Fortsetzung im Sportteil.)

Dreiste Verdrehtungsmanöver Immer neue Provokationen der Tschcho-Slowakei

Das offiziöse Prager Pressebüro teilt mit: „Den Blättern wird von maßgebenden Stellen eine Information zur Verfügung gestellt, in der auf die anhaltende ausländische Propaganda hingewiesen wird, die das Ueberfliegen des Glaser Gebietes durch drei tschcho-slowakische Flugzeuge zu Angriffen gegen den tschcho-slowakischen Staat, seine Regierung und insbesondere seine Armee benutzt. Gegenüber diesen schweren Angriffen der reichsdeutschen Presse, die wegen dieses von den zuständigen tschcho-slowakischen Stellen bereits aufgeklärten (?) Zwischenfalles fortgesetzt erhoben und von den einzelnen reichsdeutschen Rundfunkstationen verbreitet werden, wird von amtlicher Seite folgendes festgestellt:

„In der Zeit vom 20. Mai bis zum heutigen Tage wurden insgesamt 74 Fälle festgestellt, in denen durch reichsdeutsche Flugzeuge tschcho-slowakisches Staatsgebiet überflogen wurde, wobei in 71 Fällen diese Flugzeuge aus Deutschland kamen und wieder nach Deutschland zurückkehrten, während in drei Fällen die reichsdeutschen Flugzeuge sogar auf tschcho-slowakischem Staatsgebiet landeten.

Nominativ werden 20 Fälle der Verletzung der tschcho-slowakischen Staatsgrenze durch reichsdeutsche Militärflugzeuge angeführt, von denen eine ganze Reihe von Fällen Gegenstand von Protesten der tschcho-slowakischen Behörden bei den zuständigen Berliner Stellen waren. Außer diesen 20 Ueberfliegungen tschcho-slowakischen Staatsgebietes, deren reichsdeutscher Ursprung unbestreitbar ist, haben noch 54 reichsdeutsche Flugzeuge, deren Erkennungszeichen nicht sicher festgestellt werden konnten (!) tschcho-slowakisches Gebiet unerlaubt überflogen. In der amtlichen Publikation wird festgestellt, daß auch nicht einer von diesen 54 Fällen, ja nicht einmal der zwanzig unerlaubten Ueberfliegungen der tschcho-slowakischen Grenze durch unzweifelhaft festgestellte deutsche Flugzeuge von der tschcho-slowakischen Presse zu ähnlichen schweren Angriffen, wie sie in diesen Tagen von dem reichsdeutschen Rundfunk und der Presse gegen den tschcho-slowakischen Staat erhoben wurden, ausgenutzt worden sind. Zugleich wird festgestellt, daß die reichsdeutschen Behörden den tschcho-slowakischen Behörden bisher weder die Nummern noch die Kennzeichen der Flugzeuge bekanntgegeben

haben, die nach der Behauptung reichsdeutscher Nachrichtenquellen bei klarem Wetter eine ganze halbe Stunde lang und auch nur in einer Höhe von 100 Metern das Gebiet von Glas überflogen.“

Diese Auslassung des Tschcho-Slowakischen Pressebüros ist ein geradezu unwahrscheinlich grotesker Versuch der Prager Stellen, den äußerst peinlichen Eindruck zu verwischen, den die Glaser Provokation tschcho-slowakischer Militärflyer auf die Weltöffentlichkeit (auf England und Frankreich nicht ausgenommen) gemacht hat. Dieser Versuch scheitert aber schon an der inneren Unlogik dieser tschcho-slowakischen „Gegenrechnung“, die vor allem die berechnete deutsche Empörung über die Glaser Grenzverletzung als übertrieben hinstellen will — im Gegensatz zu der so „diskreten“ Haltung, die die Tschchoen bei den sagenhaften Grenzverletzungen reichsdeutscher Flugzeuge angeblich eingenommen haben wollen. Was es mit den von den Tschchoen behaupteten reichsdeutschen Grenzverletzungen auf sich hat, weiß man bereits aus einer ebenso verunglückten „Gegenrechnung“, die Prag Ende Mai aufstellte, als die Serie tschcho-slowakischer Grenzverletzungen durch Militärflugzeuge bis zur Unerträglichkeit gestiegen war und aus aller Welt Proteste gegen dieses leichtsinnige Spiel mit dem Feuer laut wurden.

Auch damals war es der deutschen Presse ein leichtes, diese „Gegenrechnung“ beispielsweise schon insofern als Hirngespinnst zu enthüllen, als sie nachweisen konnte, daß angebliche „reichsdeutsche Militärflyer“ in Wahrheit reine Verkehrsflugzeuge waren oder daß die von den Tschchoen angegebenen Flugzeugkennzeichen in der deutschen Luftfahrt überhaupt nicht existierten.

Blump angelegtes Täuschungsmanöver

So sehen also die „Grenzverletzungen“ deutscher Flugzeuge aus, die jetzt als neu aus der berüchtigten tschcho-slowakischen Zauberkiste geholt werden. Im übrigen glaubt doch wohl bei der allbekannten Einstellung der Tschchoen niemand, daß man sich in Prag die Gelegenheit hätte entgehen lassen, diese angeblichen deutschen Grenzverletzungen zum Anlaß einer Deutschenhege und zu größtem Geschrei zu nehmen! Die so verdächtig spät fingierten