

Pulsnitzer Tageblatt

Fernsprecher 18. Tel.-Nr.: Tageblatt Pulsnitz
Postfach-Konto Dresden 2138. Giro-Konto 146

Bezirksanzeiger

Wochenblatt

Bank-Konten: Pulsnitzer Bank, Pulsnitz und
Commerz- und Privat-Bank, Zweigstelle Pulsnitz

Ersteinst an jedem Werktag
Im Falle höherer Gewalt, Krieg, Streik oder sonstiger irgend welcher Störung des Betriebes der Zeitung oder der Beförderungseinrichtungen, hat der Besteller keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder auf Rückzahlung des Bezugspreises. — Wöchentlich 0.65 RM bei freier Zustellung; bei Abholung wöchentlich 0.55 RM; durch die Post monatlich 2.60 RM freibleibend



Anzeigen-Grundziffern in Pfl.: Die 41 mm breite Zeile (Moffe's Zeilenmesser 14) 1 mm Höhe 10 Pfl., in der Amtshauptmannschaft Ramenz 8 Pfl.; amtlich 1 mm 30 Pfl. und 24 Pfl.; Reklame 23 Pfl. Tabellarischer Satz 50% Aufschlag. — Bei zwangsweiser Einziehung der Anzeigengebühren durch Klage oder in Konkursfällen gelant der volle Rechnungsbetrag unter Wegfall von Preisnachlaß in Anrechnung. Bis 1/10 Uhr vormittags eingehende Anzeigen finden am gleichen Tage Aufnahme

Das Pulsnitzer Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen der Amtshauptmannschaft u. des Finanzamtes zu Ramenz des Amtsgerichts und des Stadtrates zu Pulsnitz sowie der Gemeinderäte Großnaundorf und Weißbach behördlicherseits bestimmte Blatt

Hauptblatt und älteste Zeitung in den Ortsgemeinden des Pulsnitzer Amtsgerichtsbezirks: Pulsnitz, Pulsnitz N. S., Großhörn, Brettnig, Hauswalde, Ohorn, Obersteina, Niedersteina, Weißbach, Ober- und Niederlichtenau, Friedersdorf, Thymendorf, Mittelbach, Großnaundorf, Nichtenberg, Klein-Dittmannsdorf

Geschäftsstelle: Pulsnitz, Albertstraße Nr. 2

Druck und Verlag von E. E. Försters Erben (Inh. J. W. Mohr)

Schriftleiter: J. W. Mohr in Pulsnitz

Nummer 89

Montag, den 16 April 1928

80. Jahrgang

Amtlicher Teil.

Unter dem Klauenviehbestande des Gutsbesizers Richard Schöne in Hauswalde Nr. 30 ist die Maul- und Klauenfeuche ausgebrochen. Sperrbezirk: das Seuchengebiet. Beobachtungsgebiet: die Gehöfte 129, 127, 126, 139, 11, 13 und 14.

Die Gemeinden Hauswalde, Brettnig und Ohorn bilden eine Schutzzone, für die folgende Bestimmungen angeordnet werden:

1. Der Handel mit Klauenvieh und mit Geflügel, der ohne vorgängige Bestellung entweder außerhalb des Gemeindebezirks der gewerblichen Niederlassung des Händlers oder ohne Begründung einer solchen stattfindet, ist verboten. Als Handel im Sinne dieser Vorschrift gilt auch das Aufsuchen von Bestellungen durch Händler ohne Mitführen von Tieren und das Aufkaufen von Tieren durch Händler.

2. Verboten ist ferner das Weggeben von nicht ausreichend erhitzter Milch aus Sammelmolkereien an landwirtschaftliche Betriebe, in denen Kluenvieh gehalten wird, sowie die Verwertung solcher Milch in den eigenen Viehbeständen der Molkerei, ferner die Entfernung der zur Anlieferung der Milch und zur Ablieferung der Milchrückstände benutzten Gefäße aus der Molkerei, bevor sie desinfiziert sind.

Gauferhändlern, Schlachtern sowie anderen Personen, die gewerbsmäßig in Ställen verkehren, ist der Eintritt in das Seuchengebiet verboten. Im übrigen wird auf die in Nr. 2 1925 des Ramenzer Tageblattes veröffentlichten Bestimmungen über Maul- und Klauenfeuche hingewiesen.

Amtshauptmannschaft Ramenz, am 14. April 1928

Sieg!

Der Versuch, den Nordatlantik in der Luft zu überqueren, ist bisher verschiedentlich in der Richtung vom Westen nach Osten gelungen. Der Amerikaner Lindbergh flog als erster am 20. und 21. Mai 1927 allein von New York nach Paris. Ihm folgten am 4. und 5. Juni Chamberlain und Levine von New York aus in einem Flugzeug, das nahe bei Kottbus landete. Der nächste Flug führte Ende Juni 1927 Nord mit drei Begleitern von New York nach Frankreich. Alle diese Transoceanflüge waren erfolgreich. Von Misserfolgen waren jedoch bisher alle im Flugzeug unternommenen Ozeanüberquerungen begleitet, die von Westen nach Osten, von Europa nach Nordamerika, unternommen wurden. Sturm und Eis, vor allem die widrigen Westwinde, stellten sich als ein unüberwindliches Hindernis dar. Die Franzosen Jungesser und Coll blieben auf ihrem Fluge von Paris nach New York die Opfer schwerer Schneestürme. Das deutsche Ozeanflugzeug „Europa“ wurde in Bremerhaven zur Notlandung gezwungen, und die „Bremen“ des Jahres 1927, die Hauptmann Köhl seinerzeit auch führte, mußte wegen orkanartiger Stürme, die westlich von Irland herrschten, nach Deutschland umkehren, nachdem sie bis auf den offenen Ozean vorgestoßen war. Das Flugzeug „Raphael“ des englischen Obersten Winchin, mit dem Captain Hamilton und der Prinzessin Bienenstein-Wertheim am Bord, erlag am 1. September bei seinem Fluge nach Amerika dem übermächtigen Schicksal. Am 17. September 1927 mußten die Flieger MacIntosh und Fitzmaurice widriger Witterung wegen umkehren. In diesem Frühjahr blieben der englische Kapitän Hindcliffe und seine Begleiterin, Miss Elsie Maday, auf ihrem Transoceanflug verschollen. Wiederum fanden die hoffnungsvollen Insassen eines Transoceanfluges ihr Grab in den Wellen.

Was großen Zweifeln an dem Erfolg sah man dem nunmehr geglückten Ozeanflug des Hauptmanns Köhl entgegen. Aber die technischen Vorbereitungen waren so umsichtig getroffen worden, daß der Flug glücken mußte. Bewundernswert war der Glaube der Gattin des Hauptmanns Köhl daran, daß der Flug ihres Mannes gelingen müsse. Furcht kannte sie als deutsche Offiziersfrau nicht. Tapfer vertraute sie darauf, daß ihr Gatte es schaffen werde.

Beachtenswert ist der Flug nicht unternommen worden. Gegen Eisbildung hatte man die Tragflächen mit Paraffin überzogen. Die navigatorische Ausrüstung des Flugzeuges war den modernsten Erfordernissen der Technik angepaßt. Alles war vorher bis auf das genaueste berechnet. So kam es nur noch darauf an, ob die Flieger über die nötige Nervenkraft verfügen würden, um den Flug durchhalten zu können. Die Flieger hatten mit schweren Nordweststürmen zu kämpfen, die sie um 400 Kilometer von ihrer Fluglinie nach Norden abtrieben. Der persönliche Mut aber und die ungeheure Willenskraft der Flieger überwand die Widerstände der rasenden Natur, und das Werk gelang: das deutsche Flugzeug „Bremen“ vollführte den ersten Ostwestflug über den Nordatlantik. Der Flug ist ein Erfolg der deutschen Technik, deutschen Sportgeistes und des deutschen Willens, sich niemals von dem hohen geistigen, wissenschaftlichen und sportlichen Aufgaben der Menschheit fernhalten zu lassen. Beinahe aber noch größer als in Deutschland ist in Amerika der Jubel über den Erfolg der deutschen Flieger. Kein deutscher Diplomat, kein deutscher Minister oder Politiker können so das deutsche Ansehen und den deutschen Ruf im Auslande stärken und fördern, als es durch die mutige Tat unserer deutschen Flieger geschehen ist. Gerade die Amerikaner wissen den Wert fast übermenschlicher Großtaten auf sportlichem Gebiet zu schätzen. Sie wissen daher, was die außerordentliche Tat der beiden deutschen Flieger und des einen Vren zu bedeuten hat. Der deutsche Transoceanflug hat so neue Brücken geistigen Verkehrs von Europa nach Amerika über den Ozean geschlagen.

Ueber den Geist der deutschen Ozeanflieger aber gibt am besten Aufschluß ein „Landknechtlied“ des Freiherrn von Hünefeld, das er kurz vor dem Start am 12. April

Die deutschen Ozeanflieger auf Greenley Island

Beim Leuchtturmwächter als Gast — Der sehnlichste Wunsch: schlafen

Carmona Präsident der Republik Portugal — Furchtbares Erdbeben in Bulgarien

Nachdem sich die ersten Meldungen aus Amerika, die den glatten Verlauf des Ozeanfluges berichteten, leider als unhaltbar erwiesen hatten, kam in den ersten Morgenstunden des Sonnabends ein Telegramm des Freiherrn v. Hünefeld an den Direktor des New-Yorker Büros des Norddeutschen Lloyd, in dem v. Hünefeld die sichere Zwischenlandung der „Bremen“ auf Greenley Island meldete. Die Landung am Freitag gegen 6 Uhr nachmittags war durch Brennstoffmangel, der infolge der auf dem Fluge einsetzenden starken Gegenwinde eingetreten, notwendig geworden. Kurz nach diesem Telegramm kam auch die Bestätigung der Meldung durch die kanadische Regierung. Nun wußte man mit Sicherheit, daß unsere tapferen Ozeanflieger Amerika erreicht hatten und gerettet waren. Die Meldung verzögerte sich, da sie meilenweit durch Boten bis zur nächsten Radiostation gebracht werden mußte.

Aus weiteren Telegrammen erfährt man, daß Propeller und Fahrgestell des Flugzeuges bei der Landung unbrauchbar geworden waren. Die Flieger waren zwar vollkommen erschöpft, aber sie befanden sich wohl, und das war die Hauptsache. Obwohl sie nun New York nicht erreicht haben, so ist ihr Erfolg deswegen doch keineswegs geringer. Die amerikanischen Blätter bezeichnen es ebenfalls als gleichgültig, ob die Flieger New York erreichten oder nicht.

nach die „Bremen“ abmontieren und zur Verschiffung bringen müssen, da infolge der Vereisung ein Start kaum möglich sein dürfte. Wie schwierig Greenley Island zu erreichen ist, geht daraus hervor, daß der Wächter des Leuchtturmes für die Reise von Quebec bis nach Greenley Island fast drei Monate gebraucht.

Eine Flut von Glückwunschtelegrammen

Im Augenblick des Bekanntwerdens des deutsch-irischen Flugfluges hämmerten die Telegraphen der ganzen Welt Glückwünsche für die Ozeanflieger auf der weitentlegenen Insel. Eins der ersten Glückwunschtelegramme aus der Heimat war das des Reichspräsidenten von Hindenburg, in dem er den kühnen Ozeanfliegern seine Glückwünsche zu ihrem Erfolge ausspricht. Weitere Telegramme haben Reichskanzler Dr. Marx, Reichsaussenminister Dr. Stresemann, Reichsverkehrsminister Dr. Koch, der Berliner Oberbürgermeister Böß, der King der Flieger, Graf Westarp, der deutsche Botschafter Dr. v. Brittwitz, die Thüringische Staatsregierung, Professor Junkers, die Deutsche Luft Hansa, das Kartell deutscher Seesoldatenvereine und unzählige amtliche und nichtamtliche Persönlichkeiten gesandt. Besonders ergreifend klingt das Funktelegramm, das Frau Köhl ihrem Gatten nach Greenley Island sandte:



Köhl

v. Hünefeld

Fitzmaurice

Der Landungsplatz Greenley Island

ist eine kleine dem Festland von Labrador vorgelagerte Insel, die zur Zeit vollkommen unter Schnee und Eis liegt. Ein Eisgürtel, der die Insel gänzlich von der Außenwelt abgrenzt, hat sich in einem meilenweiten Umkreis um die Insel gelegt. Nicht ein Baum steht auf der Insel, die zwei großen Kamelhöckern gleicht. Die ganze Insel wird von nur 14 Menschen bewohnt. Kein Wunder, daß unter diesen Umständen die Landung eine äußerst schwierige war. Die Landung ist auf einer felsigen Erhöhung erfolgt. Trotz der tiefen Einamkeit und Abgeschlossenheit der Insel war es möglich, den Fliegern eine gastliche Aufnahmestätte bei dem Leuchtturmwächter zu bereiten. An Nahrungsmitteln mangelte es nicht. Die Flieger, die sehr erschöpft waren, hatten bei ihrer Landung im übrigen nur den einen Wunsch, zu schlafen.

Am Sonnabend vormittag war bereits der Eisbrecherdampfer „Montcalm“ nach Greenley Island unterwegs, um die Flieger dort abzuholen, die aller Wahrscheinlichkeit

„Ich habe es gewußt, Dein Peterle.“

(Peterle ist der Kosenamen von Frau Köhl.) Im Berlin-Steglicher Gymnasium fand in der Aula eine kurze Feier zu Ehren der deutschen Ozeanflieger statt, eine Feier, die durch die frühere Zugehörigkeit des Freiherrn v. Hünefeld als Schüler während langer Jahre begründet ist. In ergreifenden Worten schilderte einer der ehemaligen Lehrer den Lebenslauf dieses kühnen Fliegers, der trotz schwacher Gesundheit von jeher bei seinen Arbeiten eiserne Energie bewiesen habe.

Immer neue Glückwünsche und Einladungen.

Ununterbrochen werden den tapferen Ozeanfliegern und ihren beiden Regierungen Glückwünsche und Einladungen aus den verschiedensten Weltteilen übersandt. New York bereitet einen so festlichen Empfang für die „Bremen“-Besatzung vor, wie es in gleicher Weise nur noch im vergangenen Jahr dem erfolgreichen Ozeanflieger Charles Lindbergh zuteil geworden ist. Die Zeitungen