

Pulsnitzer Tageblatt

Kernsprecher 18. Tel.-Adr.: Tageblatt Pulsnitz
Postfach-Konto Dresden 2133. Giro-Konto 146

Bezirksanzeiger

Wochenblatt

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

Erscheint an jedem Werktag
Im Falle höherer Gewalt, Streit oder sonstiger irgend welcher Störung des Betriebes der Zeitung oder der Anstaltseinrichtungen, hat der Besizer keinen Anspruch auf Lieferung 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-Grundzahlen in Pul.: Die 41 mm breite Zeile (Moffe's Zeilenmesser 14) 1 mm Höhe 10 Pul., in der Amtshauptmannschaft Ramenz 8 Pul.; amtlich 1 mm 30 Pul. und 24 Pul.; Reklame 25 Pul. Tabellarischer Satz 50%, Aufschlag. — Bei zwingender Eingehung der Anzeigengebühren durch Klage oder in Konkursfällen gelangt 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

Rezeptblatt und älteste Zeitung in den Ortsteilen des Pulsnitzer Amtsgerichtsbezirks: Pulsnitz, Pulsnitz N. S., Großhörnisdorf, Dretzig, Hauswalde, Dorn, Oberstein, Niederstein, Weißbach, Ober- und Niederlitzmann, Friedersdorf, Litzmannsdorf, Mittelbach, Großnaundorf, Lichtenberg, Klein-Dittmannsdorf

Geschäftsstelle: Pulsnitz, Albertstraße Nr. 2

Druck und Verlag von E. V. Fritzer's Erben (Jah. J. W. Mohr)

Schriftleiter: J. W. Mohr in Pulsnitz

Nummer 242

Montag, den 15. Oktober 1928

80. Jahrgang

Amstlicher Teil.

Der Antrag des Geschäftsführers Alfred Eugen Pampel in Pulsnitz, Bahnhofstraße Nr. 11, über sein Vermögen das Vergleichsverfahren zur Anwendung des Konkurses zu eröffnen, wird abgelehnt.

Zugleich wird gemäß § 24 der Vergleichsordnung heute am 15. Oktober 1928, vormittags 9 Uhr das Konkursverfahren über das Vermögen des Antragstellers eröffnet.

Der Rechtsanwalt Dr. Flatter in Pulsnitz wird zum Konkursverwalter ernannt. Konkursforderungen sind bis zum 6. November 1928 bei dem Gericht anzumelden.

Es wird zur Beschlussfassung über die Beibehaltung des ernannten oder die Wahl eines anderen Verwalters sowie über die Bestellung eines Gläubigerausschusses und eintretendenfalls

über die im § 132 der Konkursordnung bezeichneten Gegenstände und zur Prüfung der angemeldeten Forderungen auf

den 13. November 1928, vormittags 10 Uhr

vor dem unterzeichneten Gerichte Termin anberaumt.

Wer eine zur Konkursmasse gebhörige Sache im Besitze hat oder zur Konkursmasse etwas schuldig ist, darf nichts an den Gemeinschuldner verabfolgen oder leisten, muß auch den Besitze der Sache und die Forderungen, für die er aus der Sache abgeforderte Befriedigung beansprucht, dem Konkursverwalter bis zum 6. November 1928 anzeigen.

Das Amtsgericht Pulsnitz.

„Graf Zeppelin“ im Kampf mit den Elementen

Landung erst heute Nacht in Lakehurst



Die drei Allgewaltigen des „Graf Zeppelin“.

Links: Oberfunker Sped, der die funktelegraphische Verbindung zwischen dem Luftschiff und den Funkstationen auf dem Land und den Schiffen aufrecht erhielt. In der Mitte: Dr. Eckener, der Führer des „Graf Zeppelin“. Rechts: Kapitän Lehmann, der erste Offizier und stellvertretende Führer des Luftschiffes.

Die gestörte Frühstücksstunde.

Am Sonnabend vormittag, gerade als die Fluggäste zum Frühstück, das aus Wurst und Roggenbrot bestand, versammelt waren, flogen schwere Wolken am Fenster vorbei. Das Schiff begann zu schlingern, hob sich, senkte sich, als ob plötzlich eine Riesenfaut das Luftschiff zum Ozean herabschleudern wollte. Im selben Augenblick flog alles durcheinander, Tische, Stühle, Kaffee, Butter, Marmelade. Es entstand eine nervöse Stunde. Aber die Nervenprobe wurde allgemein ausgezeichnet bestanden, und sobald ruhige Fahrt wiederum möglich war, machten sich die gesamten Fluggäste daran, Aufräumarbeiten zu übernehmen. Innenminister Orzeszinski säuberte den Boden von Milch und Kaffee, die englische Kollegin räumte Scherben und sonstigen Unrat auf. Alle Kräfte regten sich emsig. In der allgemeinen Tätigkeit war die gute Laune bald wieder hergestellt, und am Abend wurde erstmalig an Bord Grammophonmusik gemacht.

Besondere Anerkennung verdienen die Tapferen, die den Schaden an dem freifahrenden Schiffkörper vornahmen. Unter ihnen ragte vor allem auch der Sohn Dr. Eckeners, Knut Eckener, hervor.

Reparatur der Stabilisationsfläche

Geraden Wegs auf Lakehurst zu!

New York. Das deutsche Riesluftschiff „Graf Zeppelin“ feuerte Sonnabend nacht geraden Weges auf Lakehurst zu, nachdem die Schwierigkeiten der beschädigten Stabilisationsfläche behoben waren. Während der Reparaturen mußte das Luftschiff seine Geschwindigkeit auf 65 Kilometer pro Stunde herabsetzen. Das Tempo konnte nachher auf eine Stundenleistung von 80 bis 120 Kilometer erhöht werden. Um 7 Uhr morgens

mitteleuropäischer Zeit überflog Zeppelin die Bermuda-Inseln. Das Luftschiff flog so tief, daß es ausgezeichnet von der Bevölkerung, die trotz der frühen Stunde in Scharen unterwegs war, gesichtet werden konnte. In der Folgezeit wurde eine erneute Reparatur der Stabilisationsfläche notwendig, wodurch zeitweilig wiederum eine Fahrtverminderung einsetzten mußte.

„An Bord ist alles in Ordnung.“

Wieder Verbindung mit der Luftschiffhalle. Lakehurst. „Graf Zeppelin“ nahm Sonntagmittag wieder die Verbindung mit der Lakehurster Luftschiffhalle auf, die seit Sonnabend unterbrochen war. Von fund ab war die Luftschiffhalle für weitere funktelegraphische Anrufe bereit. „Graf Zeppelin“ schlug nach seiner Meldung nicht die Richtung auf New York, sondern die direkt westliche Richtung auf Kap Hatteras ein. An Bord ist nach wie vor alles in Ordnung.

80 Stunden unterwegs.

Bis Sonntag nachmittag annähernd 9000 Kilometer zurückgelegt. Berlin. Am Sonntag nachmittag um 4 Uhr war das Luftschiff „Graf Zeppelin“ genau 80 Stunden unterwegs. Das ist ungefähr dieselbe Zeit, die der „S. R. 3“ vor vier Jahren für seine Fahrt von Friedrichshafen nach Lakehurst gebraucht hat. „S. R. 3“ brauchte allerdings bei weitem nicht so große Umwege zu machen wie „Graf Zeppelin“, der nach seinem Standort vom Sonntag früh 5 Uhr schätzungsweise bereits über 8000 Kilometer zurückgelegt hatte und nach seinem mutmaßlichen Standort nach 80stündiger Fahrt ungefähr 9000 Kilometer bewältigt haben dürfte. Das bedeutet eine Durchschnittsgeschwin-

digkeit von über 100 Kilometer, also eine großartige Leistung des Schiffes, wenn man bedenkt, daß sie trotz der zeitweiligen schweren Gegenwinde und der Havarie vollbracht worden ist.

Ganz Deutschland zuverlässigster Erwartung.

Friedrichshafen. Ganz Deutschland begleitete am Sonntag das Riesenschiff auf seiner Meerfahrt mit feinen Gedanken und mit den freudigsten Wünschen. Vor allen Dingen gilt dies von den Friedrichshafenern, die all jene harten Kämpfe um den Gedanken der Zeppelinluftschiffe, die zahllosen Enttäuschungen und endlich den Sieg aus nächster Nähe miterleben durften. Und sie sahen ja auch das Werden des neuesten und schönsten Schiffes, das jetzt aus der Werft hervorging.

Die Nachfrage nach Weltkarten war, wie ein Buchhändler erzählte, seit voriger Woche so stürmisch, daß man wohl kaum ein Haus in Friedrichshafen finden wird, in dem nicht das bunte Kartenbild auf dem Tisch liegt, auf dem mit liebevoller Sorgfalt nach jeder neuen Nachricht der Zeitung oder des Rundfunks der Kurs und der Standort des Schiffes mit Nadeln und Fäden angezeichnet wird.

„Es ist wie in der Kriegszeit bei großen Offensiven, wenn alles auf den Heeresbericht wartete, um dann ins Haus zu stürzen, um die Front auf seiner Karte neu abzuzeichnen“, meinte ein alter Friedrichshafener Kaufmann. Nun auch in diesen Tagen geht es ja um einen deutschen Sieg auf friedlichem Felde, um eine unblutige Schlacht gegen Sturm und Wetter. In den Kreisen der Werft selbst hat man beim Eingang des Berichtes von der Beschädigung des Schiffes, die zuerst schlimmer klang, als die Sache zum Glück in Wirklichkeit war,

nicht einen Augenblick den Kopf hängen lassen.

Fachleute dort wissen am besten, was ihr Werk leisten kann und daß Führer und Mannschaft jeder, auch der schwierigsten Lage gewachsen sind. Aufrichtige Freude hat es hier erregt, daß sich bei den sicher nicht einfachen Reparaturarbeiten an dem schwindelnd hoch über der wogenden Tiefe schwebenden Schiff der junge Eckener besonders hervorgetan hat. Der blonde Jüngling ist ein würdiger Erbe seines Vaters.

„Wann? Wann?“

Während des ganzen Sonntag ging in ganz Amerika und Europa das Rätselraten weiter, wann das Luftschiff in Lakehurst eintreffen werde. Bald hieß es, daß man noch im Laufe des Sonntag mit der Ankunft rechnen könne. bald schien es, als ob durch die Verlangsamung der Fahrt die Ankunft auf Montag hinausgeschoben werde. Unentwegt drängten sich riesige Menschenmengen durch Lakehurst und Lakewood. Alles war zum Empfang gerüstet. In Curtisfield standen die Flugzeuge bereit, die sofort aufstiegen, sobald das Festland von dem Luftschiff erreicht war. Die Radiosprecher warteten voller Ungeduld auf die erste Mitteilung des Zeppelins, um sofort den Millionen von Radiohören die Einzelheiten des Flugverlaufes mitzuteilen.

Inzwischen hatte das Luftschiff lediglich regelmäßige drahtlose Nachrichten an die Funkstation in Lakehurst gesandt. Mit Absicht wurden nähere Angaben des Standortes seitens Dr. Eckeners vermieden, um unnötige Verwirrungen zu vermeiden. In den letzten Stunden brannte nur eine einzige Frage auf in allen Gemütern: „Wann wird er eintreffen? Wann?“

