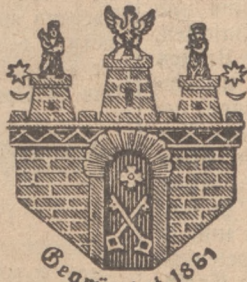


Pozener Tageblatt



Bezugspreis: In der Geschäftsstelle und den Ausgabestellen monatlich 4.— zł. mit Zustellgeld in Polen 4.40 zł, in der Provinz 4.80 zł. Der Postbezug monatlich 4.40 zł, vierteljährlich 13.10 zł. Unter Streifband in Polen und Danzig monatlich 6.— zł, Deutschland und übriges Ausland 2.50 Rmk. Bei höherer Gewalt, Betriebsstörung oder Arbeitsniederlegung besteht kein Anspruch auf Nachlieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises. Zuschriften sind an die Schriftleitung des „Pozener Tageblattes“, Poznań, Aleja Marja. Pilsudskiego 25, zu richten. — Telegrammanchrift: Tageblatt Poznań. Postfach: Poznań Nr. 200 283, Breslau Nr. 6184. (Konto: „Zn.“: Concordia Sp. Akc.) Fernsprecher 6105, 6275.

Anzeigenpreis: Die 34 mm breite Millimeterzeile 15 gr, Textzeile-Millimeterzeile (68 mm breit) 75 gr. Platzvorschrift und schwieriger Satz 50 % Aufschlag. Offertengebühr 50 Groschen. Abbestellung von Anzeigen schriftlich erbeten. — Keine Gewähr für die Aufnahme an bestimmten Tagen und Plätzen. — Keine Haftung für Fehler infolge undeutlichen Manuskriptes. — Anschrift für Anzeigenaufträge: Pozener Tageblatt Anzeigen-Abteilung Poznań 8 Aleja Marja. Pilsudskiego 25. — Postfachkonto in Polen: Concordia Sp. Akc. Buchdruckerei und Verlagsanstalt Poznań Nr. 200 283. In Deutschland: Breslau Nr. 6184. Gerichts- und Erfüllungsort auch für Zahlungen Poznań. — Fernsprecher 6275, 6105.

76. Jahrgang

Poznań (Polen), Sonntag, 6. Juni 1937

NR 126.

Vor dem Besuch des polnischen Staatspräsidenten in Bukarest

Warschau, 5. Juni.

Der polnische Staatspräsident, den unter anderen Außenminister Beck, der Chef des Protokolls Graf Komor und der Chef des Militärskabinetts des Staatspräsidenten General Schallj begleiten werden, verläßt Warschau am 6. d. Mts.

Am 7. Juni trifft der Staatspräsident in Bukarest ein, wo er unter anderem auf dem Bahnhof von König Karol und der gesamten rumänischen Regierung begrüßt wird. Am 10. Juni reist der Staatspräsident aus Rumänien ab. Die Polnische Telegraphenagentur berichtet, daß mit dem Gegenbesuch des rumänischen Königs in Warschau noch in den letzten Junitagen zu rechnen sei. König Karol werde sich drei Tage in Warschau aufhalten. Ihn werde der rumänische Außenminister Antonescu begleiten.

Wirtschaftsvertrag mit Deutschland bestätigt

Warschau, 5. Juni.

In der gestrigen Vollversammlung des Sejms wurde das Gesetz über die Verlängerung des deutsch-polnischen Wirtschaftsvertrages ratifiziert. Außerdem wurde ein Gesetz angenommen, das die Werbung polnischer Staatsbürger für fremde Armeen mit Strafen bis zu fünf Jahren belegt. Dieses Gesetz verbietet auch den Transport von Waffen unter polnischer Flagge nach Spanien.

Polnischer Gelehrter in Berlin

PAT. Berlin, 4. Juni.

Im Reichsinstitut für Archäologie hielt der Warschauer Universitätsprofessor Dr. Kazimierz Michalowski einen Vortrag über die neuesten Ausgrabungen in Edfu in Oberägypten. Die Ausgrabungsarbeiten werden von der Universität Warschau in Zusammenarbeit mit dem französischen Archäologischen Institut durchgeführt. Prof. Michalowski, der Leiter der polnischen Expedition, gehört dem Reichsarchiv für Archäologie als ordentliches Mitglied an. Herzliche Begrüßungsworte richtete an den Vortragenden der Vorsitzende des Reichsarchivs Prof. Dr. Rojewald. Dem Vortrag wohnten Vertreter der polnischen und französischen Wissenschaft sowie eine Reihe hervorragender Vertreter der deutschen Wissenschaft bei.

Streik

in der Bielitzer Metallindustrie

Kattowitz, 4. Juni. In Bielitz wurden am Donnerstag sämtliche Werke der Metallindustrie durch Streik stillgelegt. Die Zahl der Streikenden beläuft sich auf etwa 5000. Durch den Streik, den marxistische Heizer angezettelt haben, soll die Wiedereinstellung von zwei entlassenen Marxisten erzwungen werden. Bei dieser Gelegenheit haben die Belegschaften einiger Werke Lohnforderungen gestellt.

Reiseverkehr die Brücke von Nation zu Nation

Der europäische Fremdenverkehrs-kongress in München

Der Führer und Reichszankler empfing am Mittwoch in Gegenwart von Reichsminister Dr. Goebbels und Präsident Esser die Teilnehmer an dem 11. Kongress der „Union Internationale des Organes Officielles de Propaganda Touristique.“ Nach einer Begrüßungsansprache des Präsidenten der Union, Oberst Puling-Belgien, äußerte sich der Führer in einer längeren Unterredung mit den Delegierten über die Bedeutung des internationalen Reiseverkehrs für die Förderung der friedlichen Gesinnung der Völker miteinander. Deutschland würde es aus diesem Grunde begrüßen, wenn die wirtschaftlichen Verhältnisse es ihm bald gestatten würden, von jeder Einschränkung des internationalen Reiseverkehrs Abstand nehmen zu können.

Das Urteil im Tarnowitzer Deutschumsprozeß

Gefängnis, Erziehungsanstalt und Vormundschaft für deutsche Jugendliche

Kattowitz, 4. Juni.

Das Tarnowitzer Bezirksgericht verurteilte am Freitag nachmittag im Prozeß gegen die 26 jugendlichen Deutschen aus Kattowitz, Tarnowitz und Umgegend, die unter der Anklage der Geheimbündelei standen, das Urteil.

Von den 26 Angeklagten wurde nur ein Einziger freigesprochen, während alle übrigen, darunter 15 minderjährige Knaben und Mädchen für schuldig befunden wurden. Sechs Angeklagte erhielten je ein Jahr Gefängnis, acht weitere Angeklagte Gefängnisstrafen von zwei Monaten bis zu einem halben Jahr, 11 Angeklagte, die das 17. Lebensjahr nicht überschritten haben, wurden zur Unterbringung in eine Erziehungsanstalt verurteilt.

Sieben Jungen und Mädchen wurde eine dreijährige Bewährungsfrist zugebilligt. Während dieser Zeit sollen sie jedoch unter Vormundschaft gestellt werden. Nur zwei zur Gefängnisstrafe Verurteilte erhielten eine vierjährige Bewährungsfrist.

In der Urteilsbegründung führte das Gericht aus, daß die Schuld durch Zeugenaussagen und

schriftliches Beweismaterial einwandfrei festgestellt worden sei. Zwar hätten die Beschuldigten behördlich anerkannten deutschen Wandervereinen angehört. Die Gliederung der beiden in Frage kommenden Vereine in Gruppen und Untergruppen, die sich auf mehrere Kreise erstreckt habe, sei jedoch vor den Behörden geheimgehalten worden. Ebenso stehe fest, so heißt es in der Urteilsbegründung weiter, daß in den Vereinen politische Erziehungsarbeit geleistet wurde, was man den polnischen Behörden gleichfalls verschwiegen habe. Das Gericht vertrat ferner den Standpunkt, daß sich alle Angeklagten dieser Tatsache bewußt gewesen seien, so daß ihre Bestrafung erfolgen mußte. Die Strafbesetzung sei unter Berücksichtigung des Alters und der Tätigkeit der einzelnen Angeklagten innerhalb der Vereine erfolgt.

Zum Schluß stellte der Staatsanwalt den Antrag auf sofortige Verhaftung der sechs zu je einem Jahr Gefängnis verurteilten Angeklagten. Diesen Antrag lehnte das Gericht jedoch ab.

Der Verteidiger hat gegen das Urteil sofort Berufung eingelegt.

Polnische Verhandlungen mit Danzig

Eine ganze Reihe für Polen wichtiger Fragen sind zu klären

Die Polnische Telegraphenagentur meldet aus Danzig:

Am 3. Juni begann in Danzig die dritte Phase der direkten Verhandlungen zwischen der Senats der Freien Stadt Danzig und den Vertretern der polnischen Wirtschaftskreise.

Die Aussprachen, die auf Grund des polnisch-danziger Übereinkommens vom 5. Januar d. J. stattfinden, sollen zu einer Reihe Erleichterungen für die polnischen Wirtschaftsniederlassungen führen, die auf dem Gebiet der Freien Stadt wirken.

Die polnische Abordnung wird von dem ehem. Pommereller Wojewoden Dr. Wachowia l.

die Danziger von Senatsrat Dr. Hoffmann angeführt. Unter den Fragen, die Gegenstand der Verhandlungen sind, befinden sich für Polen so wichtige wie Steuer- und Bankfragen, Angelegenheiten der Organisation der wirtschaftlichen Selbstverwaltung auf dem Gebiet der Freien Stadt sowie die Anwendung der Danziger Arbeitsgesetzgebung auf Arbeiter und Büroangestellte.

In polnischen Wirtschaftskreisen wird dem Ergebnis dieser Beratungen mit begreiflichem Interesse entgegengesehen. Die Beratungen werden unzweifelhaft auf den Grad der Ausnützung des Danziger Hafens durch Polen unmittelbaren Einfluß ausüben.

Das Reich erfüllt Verpflichtungen

Der größte Teil der polnischen Forderungen für Transitverkehr abgedeckt

Von den Forderungen Polens an das Deutsche Reich für den Transitverkehr, die im vorigen Jahr in der polnischen Öffentlichkeit so stark unterschätzt und von wenig wohlgeinformter Seite noch übertrieben wurden, ist inzwischen, wie wir gestern kurz berichteten und wie jetzt amtlich bestätigt wird, der größere Teil bereits abgedeckt worden.

Nach einer Mitteilung der Regierungspreffe sind von dem Betrag von 97 Millionen Zloty, die vertragsmäßig bis zum März 1938 bezahlt werden sollen, bereits 60 Millionen abgelöst, und zwar 44 Millionen durch Barzahlungen und Verrechnungen und 16 Millionen durch Abmachungen über Sachlieferungen. Es bleibt also aus den ehemaligen Rückständen für den deut-

schen Transitverkehr durch polnisches Staatsgebiet nur noch ein Betrag von etwa 37 Millionen Zloty übrig, dessen Verrechnung keine erheblichen Schwierigkeiten mehr macht wird.

Die „Gazeta Handlowa“ teilt mit, daß weitere Bestellungen in Deutschland besonders für die polnische Eisenbahn sowie für neue Wasserwerke und ähnliche Einrichtungen bereits vereinbart seien. Ueber andere Aufträge an die deutsche Industrie würde zur Zeit in Berlin noch verhandelt. Bei allen diesen Bestellungen geht es, wie wir hinzufügen können, um Spezialmaschinen und technische Apparaturen, wie sie in Polen selbst nicht hergestellt werden und in Deutschland von Spezialfirmen in besonderer Vollendung geliefert werden können.

München, 4. Juni.

Der 11. Kongress der Union Internationale des Organes Officiels de Propaganda Touristique, der seine in Berlin begonnenen Tagungen nunmehr in München fortsetzt, wurde am Freitag vormittag im großen Sitzungssaal des Rathauses von Oberbürgermeister Fiesler begrüßt. Der Oberbürgermeister wies darauf hin, daß

der Reiseverkehr eine Brücke von Nation zu Nation

bilde und zur Erhaltung des Friedens und zur Hebung der Kultur beitrage.

Nachdem der Oberbürgermeister seinen Gästen eine kleine Erinnerungsgabe ausgehändigt hatte, verkündete der Präsident des Kongresses,

Colonel Puling-Brüssel, daß sich auch die Vertreter des europäischen Fremdenverkehrs mit allen Kräften für eine Förderung der Völkerverständigung einsetzen werden.

Nach dem Empfang fand eine Arbeits Sitzung des Kongresses statt. Mittags wurden die Delegierten vom bayerischen Ministerpräsidenten Ludwig Siebert empfangen.

Die deutsche Eingabe an die Mandatsregierung über Südwestafrika

Ein neuer Vergewaltigungsakt der Unionsregierung

Kapstadt, 4. Juni.

Wie aus Südwestafrika bekannt wird, herrscht dort unter der deutschen Bevölkerung große Beunruhigung darüber, daß sich die Mandatskommission des Völkerbundes auf ihrer Junitagung mit dem Bericht der Mandatsregierung über Südwestafrika befassen wird, ohne in den Besitz einer Eingabe an die Mandatskommission gelangt zu sein, die namens der deutschen Bevölkerung der Unionsregierung zur Weiterleitung an die Mandatskommission eingereicht wurde.

In deutschen Kreisen glaubt man ein selbstverständliches Recht darauf zu haben, von der Mandatskommission gehört zu werden. Wenn aus irgendwelchen formalen Gründen die Unionsregierung die Eingabe nicht rechtzeitig nach Genf weitergeleitet hat, so glaubt man in Südwestafrika, daß es wenigstens ihre Pflicht wäre, der Mandatskommission davon Kenntnis zu geben, daß eine solche Eingabe vorliegt.

Wiederaufnahme der deutsch-englischen Verhandlungen über einen qualitativen Flottenvertrag

London, 4. Juni.

Die deutsch-englischen Flottenverhandlungen über den Abschluß eines qualitativen Flottenvertrages als Ergänzung des deutsch-englischen Flottenabkommens vom 18. Juni 1935 find am Freitag wieder aufgenommen worden und haben einen befriedigenden Verlauf genommen.

Deutsche Finnlandlämpfer gratulieren Feldmarschall Mannerheim

Helsingki, 4. Juni.

Der 70. Geburtstag des Feldmarschalls Mannerheim wurde am Freitag durch eine große Parade und eine nationale Feier begangen. Unter den zahlreichen Gratulanten befand sich auch eine Deputation der deutschen Finnlandlämpfer, die von Generalmajor Falkenhofst und Fregattenkapitän Engel, die für diesen Zweck aus Deutschland gekommen waren, geführt wurde. Auch der deutsche Militärattache schloß sich dieser Deputation an. Die deutsche Kolonie in Helsingki überbrachte durch eine Abordnung Feldmarschall Mannerheim eine Glückwunschsadresse, in der es heißt: Im Gedenken an die große Zeit des Freiheitskampfes, in der Finnen und deutsche Truppen Schulter an Schulter fielen und das Schicksal des selbständigen Finnland gestaltet wurde, beehrt sich die deutsche Kolonie seiner Erzelenz, dem Feldmarschall Mannerheim, anlässlich seines 70. Geburtstages ihre verehrungsvollen Glückwünsche darzubieten.

28 Opfer der „Deutschland“

PAT. Berlin, 4. Juni.

In Ibiza verstarb der Oberheizer des Panzerschiffes „Deutschland“. Die Zahl der Todesopfer erhöht sich damit auf 28.

Nach dem Tode General Molas

Das ganze nationale Spanien trauert — Eindrucksvolle Trauerkundgebungen bei der Ueberführung der Leiche Molas von Burgos nach Pamplona

PAT. Salamanca, 4. Juni.

Radio Nacional gibt Einzelheiten zum Tode General Molas bekannt. Das Flugzeug war um 9 Uhr in Vitoria gestartet und flog in dichtem Nebel in Richtung Valladolid. In Begleitung Molas befanden sich Oberst Pozas, zwei weitere Offiziere und ein Fliegerjäger. Der Apparat raste gegen einen Berg, drei bis vier Kilometer von der Ortschaft Caston de Peones entfernt. Nach zweifelhaftem Manövrieren fanden die Vertreter der örtlichen Behörden den Apparat völlig zerstört auf. Drei Leichen lagen 15 Meter, die beiden anderen 25 Meter vom Flugzeug entfernt.

In Salamanca herrscht Bestürzung. Die Kaufleute haben ihre Geschäfte geschlossen, die Theatervorstellungen sind abgesagt. Die Nationaltruppen im Baskenlande fordern die Wiederaufnahme der Offensive zur Ehrung des Andenkens an Oberst Pozas.

General Franco hat General Mola das Großkreuz des Ordens San Fernando verliehen.

Burgos, 4. Juni.

Die Trauerfeier für den tödlich verunglückten General Mola gestaltete sich zu einer ungewöhnlich eindrucksvollen Kundgebung.

Die Straßen, durch die sich der Trauerzug bewegte, waren Stunden vorher von einer dichten Menschenmenge umfüllt. Staatschef General Franco, der die schlichte Legionärsuniform und das militärische Verdienstkreuz trug, wurde überall von der Menge mit Hochrufen und erhobenen Armen begrüßt. Der in die spanischen Farben gehüllte Sarg General Molas, hinter dem sein Leibpferd ging, wurde von vier Gepanzen gezogen. Unter dem Trauergeleit befanden sich außer General Franco, der allein unmittelbar hinter dem Sarg herschritt, der deutsche Botschafter General Jaupel, eine Vertretung der italienischen Botschaft, der Chef des diplomatischen Kabinetts, Sangroniz, die Gouverneure mehrerer Provinzen, der Bürgermeister von Burgos sowie zwölf spanische Generale, darunter Saliquet, der Nachfolger Molas, Davila, Cabanellas, Orgaz, der Alkazarverwalter Moscardo, Pinto, Serrador und Ferrer, ferner der Erzbischof von Burgos und der Kardinal D. Goma. Der Trauerzug ging vom Divisionsgebäude bis zur Kirche Vierna de Maria, wo General Franco den Vorbeimarsch der Ehrenkompanie des Heeres und der freiwilligen Verbände abnahm. Die riesige Anteilnahme der Bevölkerung, die Hochrufe auf Mola, die Arbeiter, die mit ihren Meißeln vor den Fabriken aufstellung genommen hatten und den Leichenzug mit erhobenen Händen grüßten, und viele andere Zeichen des Mitgefühls waren Beweise für die Beliebtheit und hohe Wertschätzung, die der Verlebte überall genoß.

Die Ueberführung der Leiche von Burgos nach Pamplona, wo er im Juni vorigen Jahres einen Siegeszug nach Logrono und nach Somosierra antrat, führte durch flaggengeschmückte Dörfer und Städte. In Brieviesca, in der Nähe des Unfallsortes, in Miranda, in Alfaua und in Vitoria, wo der Zug am Nachmittag eintraf, fanden unter starker Beteiligung der Einwohner, der nationalen Verbände, der Vertreter der Zivilbehörden und der Geistlichkeit kurze Trauerfeiern am Sarge statt.

An der Bahre des General Molas

Burgos, 4. Juni.

Die ganze Stadt steht unter dem Eindruck des Todes des von der ganzen Bevölkerung hochverehrten und insbesondere in Nordspanien bei allen Bevölkerungsschichten gleich beliebten General Molas. Die Leichen des General und seiner mit ihm verunglückten Begleiter sind in der Militärkommandantur, mit der Fahne des nationalen Spaniens bedeckt, aufgebahrt worden. Ein Blumenmeer umgibt die Särge. Die Adjutanten des General und die Requeses aus Navarra, die die ständigen Begleiter des General waren, hatten die Ehrenwache an dem Sarge. Die verstärkten Außenwachen stellen Soldaten der Armee, Falangisten und Requeses. Den ganzen Tag über defilierte eine unüberschaubare Menschenmenge vor dem Toten. Hunderte von Kränzen füllten den Raum. An der Einsegnung nahmen sämtliche militärischen und zivilen Behörden sowie Abordnungen vom Hauptquartier in Salamanca teil.

Die Leiche des General wird auf besonderen Wunsch seiner Freiwilligenverbände und der Bevölkerung von Navarra und Pamplona übergeführt werden.

Wie General Mola verunglückte

Ueber den Tod General Molas gab der nationale Sender von Salamanca am Donnerstagabend folgenden Bericht: Heute morgen wurde der Befehl General Molas im Divisionskommando von Burgos angekündigt und für 10.45 Uhr erwartet. Bald darauf kam die Nachricht, daß drei oder vier Kilometer von dem Dorfe Castel de Peones,

südlich von Brieviesca, an der Straße von Arun nach Madrid gelegen, ein Flugzeug abgestürzt sei. Mehrere Offiziere fuhren sofort im Automobil an die bezeichnete Stelle, fanden dort die zertrümmerte Maschine und die herausgeschleuderten Leichen der Insassen, darunter die des General Molas. Die Leichen wurden vom Ortspfarrer eingesegnet und sofort in das Militärspital von Burgos gebracht. Einige Bauern, die Zeugen des Unfalls waren, berichteten, sie hätten ein Flugzeug in Richtung aus Burgos fliegen sehen, das plötzlich mit ausgelegtem Motor in umgekehrter Richtung wieder zurückkam und in dichtem Nebel verschwand. Die anwesenden Personen berichteten weiter, eine starke Explosion gehört zu haben.

Ergänzende Nachrichten besagen, daß das Flugzeug bei der Brujula-Höhe in 900 Meter Höhe in dichtem Nebel geriet, der Pilot den Bergen ausweichen und den Weg durch das Tal nehmen wollte. Dabei scheine er die Orientierung verloren zu haben und an einen Felsen angeprallt zu sein.

Bersekung in der J. D. P.

Führende Mitglieder der J. D. P. ihrer Ämter enthoben

Der Landesleiter der Jungdeutschen Partei, Senator Wiesner, veröffentlicht im „Aufbruch“ einen Aufruf, in dem er einmündig mitteilt, daß sein bisheriger Stellvertreter, Schneider, sein Amt in der Partei niedergelegt habe. Die Ursachen für diesen Entschluß seien in „schroffen Meinungsverschiedenheiten“ zu suchen. „Diese Tatsache“, so heißt es in dem Aufruf weiter, „ist von einzelnen Amtswaltern der Bewegung zu jenseitiger Propaganda mißbraucht worden.“ — Wiesner ruft angesichts dieser Vorfälle die Mitglieder der Jungdeutschen Partei zur Treue auf.

General Francisco Jordana Präsident des nationalspanischen technischen Ausschusses

Burgos, 4. Juni.

An Stelle des zum Oberkommandierenden der Nordarmee ernannten Generals Davila wurde General Francisco Jordana zum Präsidenten des technischen Ausschusses des nationalspanischen Staates (dieser technische Ausschuss spielt die Rolle der Regierung) ernannt. General Jordana war bereits Minister in der ersten Regierung des Generals Primo de Rivera. Später übernahm er das Amt des hohen Kommissars in Spanisch-Marokko.

Französische Flugzeugabwehr in Cerebere

Paris, 5. Juni.

100 Artilleristen des 105. Fliegerabwehregiments aus Sathonay sind am Freitag an der spanischen Grenze eingetroffen, um den Grenzschutz gegen spanische Flugzeuge auszuüben. Die Flugzeugabwehrabteilung ist mit Scheinwerfern und anderen Geräten ausgerüstet. Ihre Entsendung soll angeblich darauf zurückzuführen sein, daß nationalspanische Flugzeuge „verschiedentlich“ Cerebere beschossen hätten.

gegen die militärische Intervention Deutschlands und Italiens in Spanien herzustellen.“

Besonders deutlich wird der übelberühmte „Menschheitsbegleiter“ in einem Artikel der „Pravda“, in dem er ausführlich den Standpunkt der Komintern in der Spanienfrage darlegt. Zwischen Marxisten und Kommunisten mühte sich endlich, so erklärt er, überall eine Einheitsfront geschaffen werden. Mit dieser Einheitsfront allein glaubt dieser Hahnprediger das spanische Problem lösen zu können und seinen „spanischen Genossen“ Rettung zu bringen.

Mit Hilfe dieser vereinigten Kräfte der Vernichtung will Dimitrow die „englischen Konservativen an die Wand drücken“ und die englische und französische Regierung zwingen, „energische Schritte gegen die Intervention zu unternehmen“.

Ganz eindeutig versucht Dimitrow weiter, sich in die Aufgaben der Richtigmischungskommission zu mischen, wenn er die völlig einseitige Forderung aufstellt, die Freiwilligen, die auf Seiten der nationalspanischen Truppen gegen den Weltbolschewismus kämpfen, zurückzuziehen und die deutschen und italienischen Schiffe aus den spanischen Gewässern zu verdrängen. Dimitrow schließt sein freches Machwerk mit dem Hinweis, daß es jetzt gelte, den Valencia-Bolschewisten in letzter Stunde „nicht nur unermessliche moralische, sondern auch gewaltige materielle Unterstützungen abgedrückt zu lassen“.

Auch Marschall Tuschatschewski verhaftet!

Moskau, 5. Juni.

Aus absolut sicherer Quelle aus Moskau wird gemeldet, daß Marschall Tuschatschewski vor 5 Tagen verhaftet worden sei. Die Verhaftung wird in Moskau geheimgehalten. Sie steht im Zusammenhang mit den unlängst bekanntgewordenen zahlreichen Festnahmen.

Der englische Botschafter bei Graf Ciano

Erörterung der Vorschläge zur Spanienskontrolle

Rom, 4. Juni.

Der englische Botschafter Sir Eric Drummond ist am Freitag nachmittag vom italienischen Außenminister Graf Ciano empfangen worden, um ihm die Vorschläge seiner Regierung zur Wiederaufnahme der internationalen Kontrolle an der spanischen Mittelmeerküste zu erläutern und die italienische Stellungnahme kennenzulernen. Wie von unterrichteter Seite verlautet, hat sich Graf Ciano eine Stellungnahme vorbehalten, da die Prüfung der englischen Vorschläge noch nicht abgeschlossen sei.

Kommunisten stürmten das Unterhaus

London, 4. Juni.

Vor und im englischen Parlament fanden gestern kommunistische Radaufzügen statt, die zeitweise einen bedrohlichen Charakter annahmen. Es gelang 500 Kommunisten, in das Unterhaus einzudringen, die Polizeisperren zu stürmen und die Sitzung vorübergehend zu unterbrechen. Da gerade eine Abstimmung stattfand und alle Türen zum Sitzungssaal geöffnet waren, konnte man das Geschrei der Kommunisten im ganzen Hause hören. Sprecher wüßte Beschimpfungen gegen Sprecher wüßte Beschimpfungen gegen Deutschland aus. Dann verlangten die kommunistischen Hecker ein Vorgehen der britischen Regierung in Verbindung mit der für das heimtückische bolschewistische Verbrechen von Ibiza durchgeführten Vergeltungsaktion gegen Almeria. Eine Anzahl Abgeordneter wurde von den Kommunisten tätlich bedroht, bis es der Polizei gelang, Verstärkungen ins Haus zu bringen und die Demonstranten hinauszujagen.

Die Saat des Bolschewismus

Ueberfall verheerter kommunistischer Jugend auf einen Schüler

Paris, 4. Juni.

In Toulouse verübten kommunistisch verhegte Schulkinder einen Ueberfall auf einen Klassenkameraden, wobei ein Knabe durch Steinigen zu Tode mißhandelt wurde.

Der 13jährige Schüler Michel Ribell, der an seinem Fahrrad eine kleine Triflore befestigt hatte, wurde von zehn kommunistisch verhegten Jungen angehalten, zu Boden gerissen, in roher Weise geschlagen und mit Füßen getreten. Damit nicht genug, holten sich die Angreifer Steine herbei und bewarfen damit ihr hilflos am Boden liegendes Opfer. Vorbeikommende Spaziergänger befreiten den von jugendlichen kommunistischen Rowdys mißhandelten Knaben und brachten ihn in ärztliche Obhut. Die verrohten Täter flüchteten.

Weltreichskonferenz für Völkerverbundreform

Eden berichtet über den Stand der Spanien-Verhandlungen

London, 4. Juni.

Die Weltreichskonferenz setzte heute ihre Beratungen über außenpolitische Fragen fort. Dem Vernehmen nach stand die Zukunft des Völkerverbundes zur Aussprache. Wie „Evening News“ meldet, soll Einigkeit darüber herrschen haben, daß der Fortbestand des Völkerverbundes erwünscht sei, und daß, um seine Wirksamkeit zu vergrößern, angestrebt werden müsse, daß der Bund in Zukunft möglichst alle Staaten umfasse.

Ueber die Mittel, mit denen dieses Ziel seiner Verwirklichung nähergebracht werden soll, sagt das Londoner Blatt nichts. Es ist auch zweifelhaft, ob sich die Einmütigkeit der Konferenzteilnehmer auf die Methoden erstreckt hat, mit denen dem Völkerverbund neues Leben eingebläht werden soll. Einen Anhaltspunkt dafür, daß verschiedene Auffassungen über die Natur eines neubelebten Völkerverbundes im Kreise der Reichskonferenz bestehen, hat man darin, daß beispielsweise

die südafrikanische Regierung bis heute an dem Gedanken von Sanktionen festhält und darin auch die Unterstützung Neuseelands haben soll, während England für die Zukunft wohl eine Reform des Völkerverbundes in mehr konsultativem Sinne vorschwebt.

Eden erstattete auf der heutigen Sitzung der Konferenz den Dominionministern auch Bericht über den

Stand der spanischen Angelegenheit.

Auf Grund der ersten Reaktion, die die englischen Vorschläge in Berlin, Rom und Paris hervorgerufen haben, herrschte in London heute eine ziemlich hoffnungsvolle Stimmung. Nach

englischen Berichten sind die Hauptpunkte des englischen Planes: 1. Die Schaffung einer größeren Zahl von Sicherheitszonen; 2. sofortige Konsultation unter den kommandierenden Offizieren der an der Kontrolle beteiligten Flotten im Falle von Zwischenfällen; 3. eine engere Zusammenarbeit dieser Flotten. Um diese Zusammenarbeit auch rein äußerlich in Erscheinung treten zu lassen, wird in London auch die Möglichkeit erwogen, daß alle an der Seekontrolle beteiligten Schiffe gewisse gemeinsame sowohl aus der Luft wie von See her weit sichtbare Abzeichen tragen würden.

Wie Reuter erfährt, nehmen die diplomatischen Unterredungen, deren Zweck es ist, die Sicherheit der Kontrollschiffe in den spanischen Gewässern zu gewährleisten, einen günstigen Verlauf, obwohl zunächst noch keine endgültigen Antworten der interessierten Mächte vorliegen. Falls die Vorschläge von Deutschland und Italien angenommen werden, wird der bearbeitete Entwurf der Vollziehung des Richtigmischungs-ausschusses unterbreitet und, nach erfolgter Annahme durch den Ausschuss, den beiden kämpfenden Parteien in Spanien übermittelt.

Im Augenblick rechnet man kaum mit ernstlichem Widerstand irgendeiner Macht, da sämtliche Staaten an einer raschen Wiederherstellung des normalen Funktionierens des Ausschusses Interesse haben. Die Stimmung ist angeblich so optimistisch, daß nicht einmal die Ersetzung der zurückgezogenen Kontrollschiffe erörtert wurde.

Die roten Truppen erbeuteten drei Maschinengewehre, 50 Gewehre und umfangreiches Kriegsmaterial.

Dimitrow schlägt vor:

Gemeinsame Aktion der Internationalen

Als Gegengewicht gegen Deutschland und Italien

Moskau, 4. Juni.

Die Moskauer Blätter veröffentlichten ein Telegramm des „Generalsekretärs“ der Moskauer Komintern, Dimitrow, an den Vorkämpfer der Zweiten Internationale. In diesem Telegramm, das ganz offensichtlich einen Aufruf

zu einer Aktion des Weltbolschewismus gegen die Ruhe und Ordnung in Europa darstellt, schlägt Dimitrow vor, entsprechend dem Verlangen der spanischen Bolschewisten einen gemeinsamen Ausschuss der beiden Internationalen zu gründen, „um die Einseitigkeit der Aktionen

Die polnische Meinung

Ein „Fertum“.

Auf der letzten Pressekonferenz des Lagers der Nationalen Einigung sagte der Stabschef des Lagers, Niedziński sei der Verbindungs- mann zwischen dem Lager und dem Sejm. Durch Vermittlung des Klubs der Parlamentsbericht- erstatter veröffentlichte jetzt Niedziński die fol- gende Mitteilung:

„Oberst Kowalski hat sich anscheinend ge- irrt, als er mich als Verbindungsmann zwischen dem Lager und dem Sejm bezeichnete. Ich habe ein solches Amt nicht nur nicht übernom- men, sondern es ist mir sogar nicht angeboten worden. Wie übrigens aus den gleichzeitig von Oberst Kowalski erteilten Informationen her- vorgeht, wäre die Ausübung eines solchen Amtes verfrüht.“

Im Zusammenhang hiermit erklärt das Ge- neralssekretariat der Zentrale des Lagers der Nationalen Einigung durch Vermittlung der „Istra“-Agentur folgendes:

„Im Zusammenhang mit der vom Vizejejm- marschall Niedziński herausgegebenen Mitteil- ung stellen wir mit Bedauern fest, daß in der Erklärung des Obersten Kowalski ein Frrtum technischen Charakters unterlaufen ist, da der tatsächliche Sand vollkommen dem Inhalt der Mitteilung des Vizejejmarschalls Niedziński entspricht.“

„Man kann nicht sagen,“ so schreibt hierzu der „Kurjer Późnani“ „daß die Berichtigung des Vizejejmarschalls Niedziński die Autorität des „Stabschefs“ des DZM. gehoben habe. Herr Niedziński hat sich wahrscheinlich deshalb so scharf von der ihm zugeschriebenen Rolle eines „Verbindungsmannes“ zwischen dem DZM und dem Sejm“ abgesondert, weil dies ihm die Reihenfolge in der Einwirkung auf gewisse Elemente außerhalb des DZM. gestört hätte.“

„Was können wir vorzeigen?“

Das „ABC“ hat eine Liste von Objekten auf- gestellt, mit denen Polen sich vor dem Aus- land rühmen kann. Es schreibt:

„Wenn irgend ein ausländischer Würdenträ- ger nach Polen kommt, zeigt ihm jeder unserer Minister seine geliebten Werke. Und zwar: der Ministerpräsident: einen auf 8 Uhr früh gestellten Wecker,

Min. Kwiatkowski: ein Modell des Ge- biets von Sandomierz nach 300 Jahren.

Min. Świątkowski: eine Moto-Pumpe und einen neuen Kiesel am Universitätsstor.

Wizemin. Bobkowski: eine Drahtseil- bahn.

Min. Boniatowski: einen Blumentopf als Ideal einer selbständigen Wirtschaft.

Min. Kosiński: ein neues Ge- bäude der Vollzugsabteilung der Versicherung.“

Aufgehobene Beschlagnahmen

Der „Kurjer Późnani“ ist in der letzten Zeit wegen Berichten über den Prozeß in Myslenice mehreremal beschlagnahmt worden. Die Beschlagnahmen wurden aber alle auf- gehoben. Das Blatt schreibt hierzu:

„... wir haben die Hoffnung, daß auf die- sem Gebiet der Tätigkeit der Verwaltungsbe- hörden die erforderliche Beruhigung eintritt.“

Die örtlichen Behörden, die von den Zen- tralbehörden weitgehende Anordnung erhalten, sind nervös und gehen so weit, daß sie z. B. in unserem Verlag in den einen Zeitschriften Teile aus Berichterstattungen beschlagnahmten, die in anderen Zeitschriften nicht beschlagnahmt wur- den. In einer hiesigen Zeitung ereignete sich der Fall, daß die Verwaltungsbehörden die Rede des Staatsanwalts in Krakau beschlag- nahmten.

Wie können unter solchen Bedingungen die Redaktionen sinngemäß ihre Pflicht tun?

Noch einmal drücken wir die Hoffnung aus, daß auf diesem Gebiet die erforderliche Be- ruhigung eintritt.“



IM GANZEN LANDE BELIEBT!

Hunderte Arbeiter schaf- fen in den Schicht Werken in Warschau aus besten Rohstoffen in sorgsamster Verarbeitung Schicht Hirschseife. Es ist die bekannteste Seife in ganz Polen — beliebt in jedem Haushalt.

SCHICHT HIRSCH SEIFE

EINHEIMISCHES ERZEUGNIS

Berlin-Rom auch Kulturachse

Dr. Goebbels über den gemeinsamen Kampf gegen Bolschewismus

Rom, 4. Juni.

Die „Tribuna“ veröffentlicht auf der ersten Seite und in größter Aufmachung eine Unter- redung, die Reichspropagandaminister Dr. Goeb- bels ihrem Vertreter Arnaldo Frateili gewährt hat.

Der Bericht über die Unterredung, in der sich Dr. Goebbels über die kulturellen Beziehungen zwischen Deutschland und Italien unter Berücksichtigung der durch die Achse Berlin-Rom ge- schaffenen neuen Lage äußerte, wird eingeleitet mit einer außerordentlich freundlich gehaltenen Würdigung der sympathischen Persönlichkeit des Reichspropagandaministers. Wenn man den Minister, so sagt Frateili, als Redner erlebe, verstehe man, daß er den Schlüssel zum Herzen des Volkes besitze, denn er spreche mit einer Stimme, von der die Menge nach und nach wie vom Sturmeshauch erfasst scheint, der sie auf- rüttelt und mitreißt.

Dr. Goebbels erklärte nach der Feststellung, daß es kein kulturelles Gebiet gebe, auf dem nicht seit Jahrhunderten ein ständiger Austausch zwischen Deutschland und Italien stattgefunden habe, es sei also ohne weiteres klar,

daß in einer Zeit, in der die politische Einstellung der beiden Völker wech- selnde Züge aufweist, auch ihre geisti- gen und kulturellen Beziehungen sich not- wendigerweise erweitern und vertiefen müssen.

Auf die Frage, ob er glaube, daß die deutsch- italienische Zusammenarbeit auf dem Boden

jener politischen und sittlichen Ideen, die die Grundlage der Kunst und der Literatur bilden, auch für den von den beiden Völkern gegen den Kommunismus geführten Kampf von Nutzen sein könne, antwortete der Reichspropaganda- minister:

„Es ist offenkundig, daß nur die Kunst und die Kultur, die ihren geistigen Inhalt aus dem Leben der Nation schöpft und sich als eine der Kräfte des Volkes erweist, den Abwehrkampf gegen die Weltgefahr des Bolschewismus führen kann.“

Sowohl die deutsche als auch die italienische Kunst wurzelt in der Volksseele und in der völkischen Tradition und stellt so eine Kraft im Kampf zur Niederwerfung des Bolsche- wismus dar.

des Bolschewismus, der zuvorderst auf seine Fahne schreibt, jede eigene Tradition eines Vol- kes zu vernichten. Wir Deutsche sind glücklich aus den kulturellen und künstlerischen Werten des faschistischen Italiens die urwüchsigen Kräfte des italienischen Volkes schöpfen zu können, und sind davon überzeugt, daß auch das italienische Volk aus den schöpferischen Werten des national- sozialistischen Deutschlands eine immer tiefere Erkenntnis der Kräfte, die unser Leben bestim- men, gewinnen kann. Deshalb hoffen wir, daß diese kulturelle Zusammenarbeit jedes der bei- den Völker für ein immer innigeres Verständ- nis des anderen befreundeten Volkes, und zwar auch auf dem Gebiet des politischen Denkens und Handelns, geistig vorbereite.“

Rückblick auf ein Jahr Volksfrontregierung

... noch gewisse finanzielle Schwierigkeiten, sagt Blum

Paris, 4. Juni.

Anlässlich des Jahrestages des Regierungs- antritts des Volksfrontkabinetts gewährte Mi- nisterpräsident Blum dem Pariser Vertreter des „Daily Herald“ eine lange Unterredung, in der er seine Eindrücke über die bisherige Tätig- keit der Regierung wiedergab. Der Minister- präsident wies zunächst darauf hin, daß die schlechte wirtschaftliche Lage schon zur Zeit der Regierungsübernahme bei der Betrachtung der einjährigen Arbeit berücksichtigt werden müsse.

Die französische Wirtschaft sei durch eine seit fünf Jahren immer stärker werdende Schwächung sehr heruntergekommen.

Die Zahl der Arbeitslosen habe ständig zuge- nommen, das öffentliche Einkommen dagegen immer mehr abgenommen und die Lasten des Schatzamtes seien immer größer geworden. Der Wahlsieg der Volksfront habe Spannungen auf- kommen lassen. Diese hätten, verbunden mit Gefühlen aller Art, die eine lange Periode der Krise und der Leiden aufkommen ließ, zu einer

außerordentlich starken Spannung geführt und hätten zu schwersten sozialen Konflikten führen können. Es sei daher auch nicht erstaunlich, wenn die Regierung bei der Durchführung ihrer Pläne nicht immer in der logischsten und vielleicht auch wirksamsten Reihenfolge vorgegangen sei. Blum glaubte weiterhin, eine Wiederbelebung der Wirtschaft feststellen zu können, die nach seiner eigenen Feststellung jedoch weniger fühl- bar sei als in gewissen Ländern. Zur Ent- schuldigung meinte der Ministerpräsident, daß Frankreich ja eben auf sozialem Gebiet etwas versucht habe, was noch in keinem anderen Land, mit Ausnahme von Amerika, versucht worden sei: Man habe mit großen sozialen Re- formen begonnen! (Daß gerade die großartige so- ziale Erneuerung, die von Blum nicht verleug- nete Neublüte eines anderen Landes, nämlich Deutschlands, es erst ermöglichte, hat der Mini- sterpräsident anscheinend übersehen.) Im wei- teren Verlauf der Unterhaltung gestand der französische Kabinettschef weiterhin „gewisse finanzielle Schwierigkeiten“ ein, was er auf den

nach seiner Mitteilung in Frankreich herrschen- den Vorrang der Sozialreformen vor denjeni- gen der Wirtschaft zurückführte. Auch die Zu- nahme der militärischen Lasten spreche dabei mit. Umstände, die nicht von der Regierung abhängen, hätten sie gezwungen, nicht nur die haushaltsmäßigen Kredite für die Landesver- teidigung zu erhöhen, sondern auch die außer- ordentlichen Kredite, die das Schatzamt durch Anleihen decken müsse.

Frankreich sei „gezwungen“, heute unge- heuere Anstrengungen auf dem Rüstungs- gebiet und gleichzeitig auf sozialem Gebiet zu machen, und dies alles in einem Land, das in Wirklichkeit noch lange nicht die

Ruinen des Weltkrieges ausgebeßert habe, dessen finanzielle Lasten es trage (!).

Auf die Außenpolitik der Regierung ein- gehend, erklärte Blum, das Endziel sei nach wie vor kollektive Sicherheit durch Schiedsgerichts- barkeit, gegenseitiger Beistand und allgemeine kontrollierte Abrüstung.

Zum Schluß glaubte der Chef der Volks- frontregierung sagen zu können, daß die außen- politischen Beziehungen Frankreichs zu aller Freunden sich enger gestaltet hätten, und er- wählte dabei zuletzt sowohl Belgien und die Kleine Entente wie die Sowjetunion und Eng- land, zu welchen Frankreich heute herzliche Be- ziehungen unterhalte.

Kavallerie und motorisierte Einheiten vor Blomberg

Am Sonnabend Weiterreise nach Neapel

Rom, 4. Juni.

Der zweite Befähigungstag des Generalfeld- marschalls von Blomberg brachte am Freitag nachmittag interessante Vorführungen der ita- lienischen Kavallerie und motorisierter Trup- penheiten sowie eine farbenfrohe Schau- vorführung der ippischen Reiterei. Reitkunst und technische Ausbildung der motorisierten Truppen erweckte das besondere Interesse des Reichskriegsministers, der die Befähigung in Begleitung Mussolinis und der gesamten Ge- neralität vorgenommen hat.

Der Generalfeldmarschall, der sich am Sonn-

abend nachmittag nach Neapel begibt, um nach- mittags den historischen Reiterfestspielen beizu- wohnen, verbrachte den Freitagabend als Ehrengast des Offizierskorps im Garnisonkasino in Rom.

Die römische Presse schildert auch am Frei- tagabend in sehr herzlich gehaltenen Berichten die zu Ehren des Generalfeldmarschalls abge- haltenen militärischen Veranstaltungen und un- terstreicht die lebhaften und spontanen Sym- pathieumgebungen, mit denen der Reichs- kriegsminister überall von der Bevölkerung Roms und seiner Umgebung begrüßt wird.

Der Brand auf Dampfer „Oliva“

New York, 4. Juni.

Wie aus Manila gemeldet wird, traf der holländische Frachter „Tjitarang“, der am Donnerstag die fünf verletzten Besatzungsmit- glieder des deutschen Motorschiffes „Oliva“ übernommen hatte, am Freitag dort ein. Schiffsoffiziere berichteten, daß einer der ver-letzten Matrosen gestorben und auf See bestat- tet worden sei. Die übrigen vier Verletzten wurden sofort in das Krankenhaus gebracht. Die restlichen Besatzungsmitglieder befinden sich, wie bekannt, nach an Bord der „Oliva“, die nach Manila unterwegs ist und von dem deut- schen Frachtdampfer „Friederun“ begleitet wird.

Opfertod des Wachhabenden für seine Kameraden

New York, 5. Juni.

Der deutsche Frachtdampfer „Oliva“ liegt jetzt in Manila vor Anker. Die Hafenfeuerwehr ist an Bord, sie glaubt jedoch, daß das Feuer in sich selbst ausbrennen müsse. Kapitän Mein- hold berichtete über den Heldentod des wach- habenden Seemanns Genthner, der infolge seiner Brandwunden auf hoher See starb. Genthner habe ungeachtet des sicheren Flammentodes seine Kameraden alarmiert und dadurch größere Ver- luste an Menschenleben verhütet.

Autobus umgeklagen und verbrannt

In Redding in Kalifornien schlug ein gro- ßer Lieberlandautobus, der ins Schleudern

geraten war, um und geriet in Brand. Neun Fahrgäste und der Fahrer fanden dabei den Tod.

Volksdeutsche Rundfunksendungen

6. Juni: 15.40—16: Der Lehrer Apl erzählt aus Peter Rogeggers Waldheimat. RS Leipzig.
18—19: Von der Eger bis zum Schwarzen Meer. Deutsche Bauern- länze aus Böhmen, Ungarn, Süd- slawien und Rumänien. Hörfolge von F. H. Reimesch, Deutschland.

7. Juni: 17.45—18: Das neue Buch 1. In Wologdas weißen Wäldern: Schwarz. 2. Hei- mat am Don: Th. Kröger. 3. Stil- les Licht — Geliebtes Land: Roiz. RS Saarbr.

18—18.20: Deutsche Städte im Südosten: Troppau — Dr. Bruno Nowak. RS Leipzig.

8. Juni: 19—19.45: Deutsche im Ausland hört zu! RS Breslau.

9. Juni: 20.50—22: Sang und Tanz aus deutschem Grenzland: von Frh. Heinz Reimesch. RS Hamburg.

10. Juni: 17.30—17.45: Zwei Völker be- gegnen sich. Eindrücke und Erleb- nisse einer Reise nach Polen. RS Frankfurt.

11. Juni: 17.15—17.30: Spanien — deutsche Mädchen singen. RS Köln.

Internationale Schiffe als Wacht vor Spaniens Küste 1873/74

Wie Bismarck zum Schutze deutscher Interessen zur Selbsthilfe griff
Deutsche und englische Schiffe verhindern Bombardement der spanischen Küste durch spanische Piraten

Es ist einer der ersten Februartage des Jahres 1873. An der Küste von Zentral-Amerika liegt ein deutsches Geschwader vor Anker. Es besteht aus dem Panzerschiff „Friedrich Karl“, der Korvette „Elisabeth“ und dem Kanonenboot „Albatros“. Da wird dem Kommandanten des Panzerschiffes, Kapitän zur See Werner, der telegraphische Befehl übermittelt, mit dem Geschwader sofort zum Schutze deutscher Interessen nach Spanien in See zu gehen. Im Anfang des Sommers wird das deutsche Geschwader an der spanischen Küste stationiert. Statt des „Albatros“ befindet sich jetzt das Kanonenboot „Delfin“ bei dem Geschwader. In Spanien herrscht blutiger Bürgerkrieg. Republikaner, Karlisten und Alphonisten kämpfen um die Macht und die Herrschaft über Spanien. Keine der Parteien ist aber imstande, die Zehntausenden von Fremden, die seit Jahren auf spanischem Boden leben, zu schützen. Willkürlich wird von Aufständischen Eigentum zerstört oder geraubt und selbst Frauen und Kinder sind ihres Lebens nicht mehr sicher. Da entschließen sich die meisten Regierungen, zum Schutze des Lebens und Eigentums ihrer in Spanien lebenden Untertanen Kriegsschiffe an die spanische Küste zu entsenden, um Übergriffe zu verhüten. So schließt sich auch Deutschland diesem Vorgehen an und entsendet das oben genannte Geschwader.

Am Vormittag des 20. Juli 1873 erklärt der Präsident der Madrider Regierung, Salmeron, den Vertretern des diplomatischen Corps, daß gewisse in den spanischen Gewässern kreuzende spanische Schiffe, die die rote Flagge führen, als Piratenschiffe und die Mannschaften der aufständischen Kriegsschiffe als Piraten zu behandeln seien. Salmeron bittet die neutralen Schiffe, die aufständischen Piraten-Kriegsschiffe anzuhalten und zu beschlagnahmen. Schon ein paar Tage später werden Übergriffe dieser Räuber bekannt. Der englische Konsul von Valencia begibt sich an Bord des deutschen Panzerschiffes „Friedrich Karl“ und bittet den Kommandanten, Kapitän z. S. Werner, sofort nach Alicante zu fahren und dort Leben und Eigentum der englischen Staatsangehörigen zu schützen. Das einzige zur Zeit sich in der Nähe aufhaltende Kanonenboot der englischen Flotte kann als Schutz in Valencia nicht entsandt werden. Was war geschehen? Vor Alicante war die Insurgenten-Fregatte „Victoria“ erschienen und hatte die Summe von 80 000 Duros gefordert, andernfalls die Stadt durch ein Bombardement dem Erdboden gleichgemacht würde. Mit wehender roter Flagge lag das Piratenschiff nun vor der Hafenstadt.

Auf die Bitte des englischen Konsuls ist das deutsche Panzerschiff „Friedrich Karl“ sofort ausgelaufen und erscheint in dem Augenblick am Horizont, als die „Victoria“ unter roter Flagge seine Kanonen auf die Stadt zum Bombardement richtet. Doch das Auftauchen des deutschen Panzerschiffes genügt vollkommen, um das Insurgentenschiff in die Flucht zu treiben und schließlich die rote Flagge streichend, sucht es das Weiße. Alicante ist so durch das Erscheinen eines deutschen Kriegsschiffes vor der Zerstörung gerettet worden.

So steht die ganze spanische Küste von Cadix bis Barcelona unter strenger internationaler Aufsicht. Raub daß die internationalen Kriegsschiffe eingreifen müssen, zum größten Teil genügt ihr Vorhandensein, um Übergriffe zu verhüten. England hat zu dieser Zeit allein 5 Kriegsschiffe unter dem Oberbefehl des Admirals Sir Jellicoe an der spanischen Küste stationiert, Frankreich und Österreich je zwei, Portugal, Brasilien und Amerika je ein Schlachtschiff.

Zum zweiten Male verhinderte ein deutsches Schiff, wieder ist es „Friedrich Karl“, gemeinsam mit dem englischen Panzerschiff „Swiftsure“ das Bombardement einer Stadt durch Seeräuber. Die internationalen Kriegsschiffe haben von der Drohung erfahren, Malaga zu zerstören. Als die beiden Panzerschiffe erscheinen, treffen sie auf die Insurgentenschiffe „Victoria“ und „Almania“, die beide keine Flagge führen. Die Insurgenten werden durch einen scharfen Schuß zum Stoppen gebracht. Der kommandierende Admiral des britischen Geschwaders befiehlt, die spanischen Fregatten festzuhalten. So geschieht es. Die Bürgerstadt von Malaga aber überreicht noch am selben Tag dem deutschen Kapitän Werner und dem englischen Kommandanten ein von Dank erfülltes Schreiben für den Schutz der Stadt und ihrer Erhaltung vor dem drohenden Bombardement der roten Schiffe.

Doch ein ernster Zwischenfall erzwingt im folgenden Jahr das Eingreifen deutscher

Kriegsschiffe in Spanien. Ein deutscher Journalist, Hauptmann a. D. Schmidt, wird im Sommer durch einen unglückseligen Zufall gefangenengenommen und durch Karlisten in Estella erschossen. Obgleich man ein angebliches Scheinverfahren durchgeführt hat, wird diese Tat von dem deutschen Volk als Mord angesehen, und später erklärt der karlistische Thronprätendent selbst, daß die Erschießung des Deutschen die größte Dummheit gewesen sei, die seine Anhänger je begangen hätten. Die deutsche Regierung gibt sofort auf Bismarcks Veranlassung den Befehl zum Auslaufen der beiden 600-Tonnen-Kanonenboote „Nautilus“ und „Albatros“. Beide haben je 100 Mann Besatzung und je vier Kanonen. Am 24. August 1874 treffen die beiden Boote in Santander ein.

Bei Guetaria werden die beiden Kanonenboote aus dem Hinterhalt von Karlisten beschossen. Dicht vor den deutschen Schiffen

schlagen die Granaten ins Wasser und die Gewehrflinten pfeifen der völlig überraschten Besatzung um die Ohren. Laut tönt das Kommando des Kapitäns Zembich: „Klar zum Gefecht!“ Das Signal wird von der „Nautilus“ auch an die „Albatros“ gegeben. Die „Nautilus“ hält auf St. Anton zu, um von Osten kommend das Feuer zu erwidern, während die „Albatros“ von Westen auf die Stadt feuert. Noch einmal kommt der Befehl des deutschen Kommandanten, nicht auf die Häuser der Stadt zu zielen, und dann feuert die „Nautilus“ auf 1600 Meter Entfernung aus dem 12-Zentimeter-Buggeschütz den ersten Schuß. In der Zwischenzeit nähern sich die beiden Kanonenboote der Küste auf 1200 Meter. Doch wenige Schüsse genügen, die Angreifer auseinanderzuprengen, und nach dem siebenten Schuß der beiden Kanonenboote schweigt das Feuer vom Ufer überhaupt. Die spanischen Karlisten haben sich zurückgezogen, als sie sahen, daß die deutschen Schiffe energisch zur Abwehr schritten. Jetzt gibt der deutsche Kommandant das Signal: „Feuer einstellen!“ Im ganzen spanischen Krieg, bei dem deutsche Schiffe vereint mit Schiffen aus aller Welt Wacht über Leben und Eigentum fremder Staatsangehöriger auf spanischem Boden hielten, ist kein Zwischenfall mehr vorgekommen. Das energische Auftreten Deutschlands 1873 und 1874 hat den Feind sofort zur Achtung vor der deutschen Fahne gezwungen.

Konradjoachim Schaub.

Wie sie lügen!

Selbst der ritterliche Gnadenakt Francos wurde zur Hehe mißbraucht
Der nationale Sender Salamanca stellt richtig

Salamanca, 5. Juni.

Angeichts der ungeheuerlichen Schmähungen, die sich ein großer Teil der marxistischen und kommunistischen Presse anlässlich der bedingungslosen Freilassung von 46 Gefangenen der „internationalen Brigade“ durch General Franco leistete, sieht sich der nationale Sender Salamanca zu folgender Feststellung veranlaßt: „Die Großzügigkeit des Generals Franco wird von der gesamten zivilisierten Welt als ein Akt der Menschlichkeit und Ritterlichkeit aufgenommen. Dagegen hat es derjenige Teil der Presse, der den Kommunismus und der Freimaurerei hörig ist, nicht verfehlt, auch diesen einzigartigen Beweis wahrer Menschlichkeit für seine schlüpfrigen Spekulationen auszunutzen. Das Londoner Labour-Organ „Daily Herald“ bedient sich für seine Tatsachenverdrehung der angeblichen Aussagen durch den Gnadenakt freigelassener Gefangener, des Kanadiers Bert Levy und des Engländer Archie Williams. Tatsache ist, daß die beiden Genannten sowohl in Talavera als auch in Salamanca öffentlich und ohne jede Beeinflussung ihre Dankbarkeit für die ihnen zuteilgewordene musterhafte Behandlung während der Gefangenschaft bekundet haben. Beide erhielten während der Gefangenschaft neue Wäsche, neue Anzüge und je 500 Franken. Sie wohnten in Fuenterrabia in guten Hotels, hatten sogar Einzelzimmer und konnten so viel essen, wie sie vermochten. Während ihres gesamten mehrmonatigen Aufenthaltes im sowjetspanischen Gebiet erhielten sie dagegen nicht mehr als je 80 Peseten. Bert Levy schrieb beim Verlassen spanischen Gebietes freiwillig und ohne Zutun dritter Personen folgenden Brief an General Franco: „Ich möchte die Gelegenheit benutzen, Ihnen und allen, die zu unserer Freilassung beitrugen, zu danken. Ebenso danke ich für alle uns erwiesenen Freundlichkeiten während unseres Aufenthaltes in Nationalspanien, — Ergebnis gezeichnet Bert Levy.“

Auch Archie Williams hat nach der Freilassung an General Franco einen Brief gerichtet, der folgenden Wortlaut hat: „Ich weiß nicht, wie ich Ihnen danken soll, und ich kann nicht beschreiben, wie die Nachricht meiner Freilassung mich bewegt hat. Ich weiß nicht ob Sie das interessiert. Aber ich möchte feststellen, daß die Behandlung durch die nationale Zivilgarde in Talavera außerordentlich gut war. Noch heute denken wir untereinander oft der Freundlichkeiten des uns zugeteilten Unteroffiziers. Vom Major bis zum letzten Zivilgardisten haben wir die beste Behandlung erfahren. Gezeichnet Williams.“

„Es ist richtig,“ heißt es in der Verlautbarung des Senders Salamanca weiter, „daß 4 Gefangene in Salamanca und Talavera zurückgehalten wurden, weil sie gegen vier nationalspanische Gefangene ausgetauscht werden sollen. Im Gegensatz zum „Daily Herald“ stellte die Neutergentur selbst fest, daß diese 4 Gefangenen der „internationalen Brigade“ wohl auf und bei bester Gesundheit sind.“

„Wieder,“ schließt der Sender Salamanca, „erfuhr eine Lügehehe ihre Abfuhr. Trotz der niederrückigen Schmähungen hat General Franco aber neuerdings 15 ausländische Gefangene freigelassen.“

Forderungen der Zuckerrübenbauern

Vor einigen Tagen fand die Jahreshauptversammlung des Verbandes der Vereine der Zuckerrübenbauern Großpolens und Pommerns statt, an der sehr viele Vertreter der im Verband zusammengeschlossenen Vereine teilnahmen. In seiner Eröffnungsrede ging der Vorsitzende eingehend auf die brennendsten Aufgaben ein, die der Verband in seiner Arbeit berücksichtigen muß. Hierzu zählte er in erster Linie die

Normierung der Beziehungen zwischen den Rübenbauern und den Zuckerrübenfabriken,

und zwar in bezug auf den Kontrakt, die Rübenlieferung, die Bezahlung und Abrechnung mit den Zuckerrübenfabriken.

Die zweite wichtige, dem Verband zufallende Aufgabe ist die Frage der Verteilung der Kontingente auf die einzelnen Zuckerrübenfabriken. Seit einer Reihe von Jahren ist Westpolen auf diesem Gebiet gezwungen, große Opfer zugunsten der übrigen Landestteile zu bringen. Diese Opfer finden keine wirtschaftliche Rechtfertigung und Begründung, weshalb die Frage der Verteilung der Kontingente auf die einzelnen Zuckerrübenfabriken nicht weniger wichtig ist, als die Normierung der Beziehungen zwischen den Rübenbauern und den Zuckerrübenfabriken. Zum Schluß hob der Vorsitzende die zufriedenstellende Zusammenarbeit zwischen dem Verband und dem Land hervor.

Nach der Berichterstattung über die Verbandstätigkeit entwickelte sich eine ausgedehnte Aussprache, während der an die Verbandsleitung

mehrere Forderungen gestellt wurden. Wichtig ist vor allem das Verlangen, daß Bemühungen angestellt werden, damit keine neuen Zuckerrübenfabriken gebaut werden, weil dies vom Gesichtspunkt der allgemeinen wirtschaftlichen Gefordernisse des Landes und vom Gesichtspunkt der Interesse der Landwirtschaft aus schädlich ist. Betont wurde auch die Notwendigkeit des Ausbaus der den Westgebieten zugewiesenen Rübenkontingente.

Die zweite Forderung war die

Aufrechterhaltung des genossenschaftlichen Charakters der Anbauverträge.

Hinsichtlich der Verträge selber wurde betont, daß es notwendig sei, die Vorschriften bei der Festlegung des Schmelzprozentes liberaler zu gestalten und zwar sollen der Prozentsatz des bei der Wäsche in die Rüben eingehenden Wassers abgeschafft und die Abfälle beim Abschneiden der Rübenköpfe verringert werden.

Ferner wurde die Forderung aufgestellt, daß es den Rübenbauern gestattet wird, eine beliebige Menge Melasse abzunehmen, und daß man die Bedürfnisse der Industriezweige nicht vor diejenigen der Landwirtschaft setze.

Zum Schluß der Aussprache wurden die Verdienste erwähnt, die sich die Verbandsbehörden auf dem Gebiet der Normierung der Beziehungen zwischen den Rübenbauern und der Industrie und auf dem Gebiet der Verteidigung der Interessen der westpolnischen Landwirtschaft erworben haben.

Rituelles Schächten auch in Schlesien verboten

Rattowitz, 4. Juni.

In seiner Voll Sitzung am Freitag beschloß der schlesische Sejm u. a. die Ausdehnung des bereits im übrigen Polen geltenden Schächtgesetzes auch auf die Wojewodschaft Schlesien. Danach ist das rituelle Schächten nur in den Orten zulässig, in denen die Juden mehr als 3 v. H. der Einwohnerschaft ausmachen. In diesem Falle ist aber vorher die Genehmigung durch die Gemeindevertretung notwendig, die wiederum von der Wojewodschaft bestätigt werden muß.

100 000 amerikanische Autoarbeiter im Streit

New York, 4. Juni.

Infolge neuer Sitstreiks und wegen der teilweise infolge Materialmangels durchgeführten Schließung einer Anzahl von Autowerken erhöhte sich die Zahl der Unbeschäftigten in der Autoindustrie am Freitag auf etwa 100 000. Fünf große Autowerke im Staate Michigan, darunter zwei Chryslerwerke in Detroit, schlossen infolge des Sitstreiks 17 000 Werkangehörige müssen hier deshalb feiern.

Der schon über einen Monat währende Ausstand in den Filmstudios von Hollywood griff am Freitag auf die Studios von 28 unabhängigen Filmgesellschaften im Hollywoodbezirk über.

Wertfilm vom Olympia für Paris

Im Rahmen der Vorführung deutscher Filme während der Weltausstellung in Paris wird auch ein Wertfilm eingelegt, der interessante Aufnahmen von den Olympischen Spielen 1936 zeigt. Aus dem reichhaltigen Filmmaterial, das im vergangenen Sommer Leni Riefenstahl aufnehmen ließ, werden einige hundert Meter für die Vorführungen in Paris zusammengestellt. Dieser Wertfilm soll gewissermaßen eine kleine Vorshow des großen Olympiafilms bilden, der, von Frau Riefenstahl gestaltet, in zwei Teilen Anfang 1938 fertig sein dürfte. Die Vorshow zeigt neben vielen interessanten und packenden Ausschnitten aus den verschiedenen Kämpfen unter anderem auch die Vorbereitungen und den Einzug des Filmaufnahmetabes bei den Olympischen Spielen. Die Musik zu diesem Film komponierte Walter Gronofsky. Die Zusammenstellung besorgte Rudolf Schaad. Um störende Zwischenfälle zu vermeiden, wurden abwechselnd englische und französische Dialoge eingefügt.

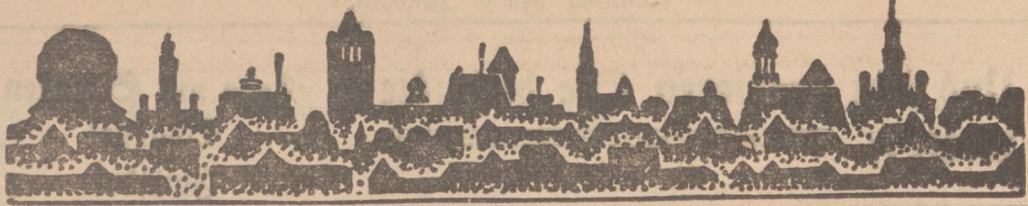
Tisch mit Büchern

Hoher Blutdruck und Arterienverfälschung. Schutz vor Kreislaufstörungen und Herzschlag. Von Dr. med. Wilh. Niederland. Mit vieler Abbildungen RM 1.80. Falken-Verlag Erid Sider, Berlin-Schönewald.

Die Arterienverfälschung nimmt einen geradezu furchterregenden Charakter an und erscheint immer häufiger als Todesursache. Die große Gefährlichkeit des Leidens liegt darin, daß es beschwerdenlos heranwächst und meist zu spät erkannt wird. „Der Blutdruck muß herunter.“ ist fast eine stehende Redensart geworden. Aber wie? Hier lehrt es ein Spezialarzt aus langer Erfahrung heraus. In außerordentlich klarer und leicht verständlicher Form legt er dar, wie man von früh an dem so häufigen Schlaganfall vorbeugt und wie der Gefäßkranke und Erkrankte sich zu verhalten haben. Er zeigt, daß nicht Chemikalien Heilung auf die Dauer bringen, sondern in erster Linie natürliche Heilmittel, die teilweise bis auf den genialen Volksarzt Priefnitz zurückgehen. Ihre Anwendung wird ausführlich beschrieben und durch ausgezeichnete Bilder aus der Praxis des Verfassers dargestellt. Aufzuklären, zu ermutigen, den Gefunden zu raten, den Kranken zu helfen und Hoffnung zu geben, ist der Zweck dieses Buches, den es vorbildlich durch seine einfache, klare und jedem verständliche Darstellung erreicht.

„O-Jisha-Sau“, das ehrwürdige Fräulein Doktor, so nennen die Japaner die Medizinerinnen aus der Frauenuniversität in Tokio. Ein Bildbericht in der Zeitschrift „Hella“ zeigt sie bei strenger wissenschaftlicher Arbeit nach europäischem Vorbild und altjapanischer Tradition (Seite 9). In die politische, soziale und religiöse Situation des Wunderlandes Indiens führt Heft 8 ein, in dem auch der neue spannende Roman von den Erlebnissen einer jungen Deutschen im ehemaligen Deutsch-Ostafrika beginnt. Von der Dreharbeit zu dem vielversprechenden Film „Spiel“, „Verpiß mir nichts“ mit Luise Ullrich und Viktor de Kowa berichtet Heft 8. Für den Rücken und die Wohnung, für Gesundheit und Schönheit geben die Hella-Hefte bewährte gute Ratsschläge für alle Frauen, die sich gern gut kleiden, gibt es schöne modische Anregungen für sommerliche Sport- und Nachmittagskleider, für schmückende Garnituren und neuartige Hüte. Sämtliche Modelle sind nach dem beigefügten Schnittmusterbogen einfach nachzumachen. (Zu beziehen durch jede Buchhandlung zum Preis von 20 Pfg. oder direkt vom Beyer-Verlag, Leipzig.)

Aus Stadt



und Land

Stadt Posen

Sonnabend, den 5. Juni

Sonntag: Sonnenaufgang 3.33, Sonnenaufgang 20.09; Mondaufgang 1.05, Monduntergang 15.59.

Wasserstand der Warthe am 5. Juni + 0,05 Meter.

Wettervorhersage für Sonntag, den 6. Juni: Bei schwachen südlichen, später nach Südost drehenden Winden trockenes Wetter und zunehmende Aufheizung; Temperaturen weiter ansteigend, mittags um 25 Grad.

Wichtige Fernsprechkstellen

Fernamt 00, Auskunft 09, Aufsicht 49 28, Zeitanjager 07, Rettungsbereitschaften 66 66 und 55 55, Diafonienhaus 63 89.

Rinos:

Uppoko: „Das Geheimnis von Tril. Bring“ (Poln.)
Gwiazda: „Schwarze Rosen“ (Deutsch)
Metropolis: „Janosik“ (Tschech.)
Sfinks: „Frau oder Sekretärin“ (Engl.)
Sloane: „Königin der Dschungel“ (Engl.)
Wilsona: „Doktor X“ (Engl.)

Deutscher Naturwissenschaftlicher Verein

Der Deutsche Naturwissenschaftliche Verein veranstaltet am Sonntag, dem 6. Juni, einen Ausflug nach der Stenichwöer Seenplatte. Abfahrt 9 Uhr nach Ludwiko. Die Rückkehr erfolgt nach Vereinbarung. Mitglieder haben freie Fahrt. Gäste sind willkommen.

Der Burgstarost hat Posen verlassen

Der bisherige Posener Burgstarost Marian Bozdar Podhorodenski hat am Freitag Posen verlassen, um sich nach Schrimm zur Übernahme der dortigen Starostei zu begeben. Er hat die Amtsgeschäfte auf seinem neuen Posten bereits aufgenommen.

Kanzler Hein 70 Jahre

Am Montag, dem 7. Juni, feiert der langjährige Kanzler am Posener Generalkonsulat, Hein, seinen 70. Geburtstag. Diesen Tag, den er in Berlin mit seinen Angehörigen zusammen verlebte, wird viele Posener daran erinnern, daß er in schwerer Zeit, immer freundlich, und liebenswürdig seines Amtes waltete, daß er ratend und aus seiner reichen Erfahrung schöpfend, immer ein Mann war, von dem niemand ungetröstet ging. Fünf Jahre ist nun Kanzler Hein pensioniert. Sein großer Freundeskreis stellt mit Freude fest, daß wir ihm den 70er nicht ansehen und daß von der Verehrung für ihn nichts verschwunden ist. Frisch und elastisch weilt er unter uns, denn seine Anhänglichkeit an den Osten, aus dem er ja stammt, ließ ihn bei uns im Posenschen weilen. Er ist wandersüchtig wie immer, er bleibt dem Sport treu und wohin er kommt, da strecken sich ihm die Hände freundschaftlich und auch dankbar entgegen. Wir gratulieren dem jungen 70er zu seinem Geburtstag und wünschen dem treuen Leser unserer Zeitung noch ungezählte und ungetrübte Jahre.

Eine Ausflugsgruppe von Schülern aus Warschau und seiner näheren Umgebung ist in einer Stärke von 600 Personen gestern in Posen eingetroffen, um die Sehenswürdigkeiten der Stadt zu besichtigen. Von hier aus geht es nach Gdingen.

Auf dem Zivilflugplatz in Lawica wird am Sonntag von der Luftverteidigungsliga ein Wettbewerb von Flugzeugmodellen veranstaltet. Der Wettbewerb beginnt um 8 Uhr früh.

Der populäre Zug nach Krakau, der für den 4. Juni angekündigt war, ist nicht abgegangen, weil zu wenig Meldungen vorlagen. Es hatten sich, wie verlautet, nur dreißig Personen gemeldet.

Ein schwerer Unfall erlitt gestern mittag das 21jährige Dienstmädchen Stefania Staszak. Beim Einmachen von Stachelbeeren explodierte ein stark erhitztes Becherglas. Das Dienstmädchen wurde durch Glasplitter im Gesicht so schwer verletzt, daß es ins Krankenhaus gebracht werden mußte.

Von allen Hausfrauen geschätzt

Sind die wegen ihrer hohen Qualität bekannten Maggis Fleischbrühwürfel, Würze und Suppen.

Außer genannten Erzeugnissen stellt die Maggis-Gesellschaft neuerdings auch Bratensoße in Würfeln her. Damit kann jede Hausfrau in kurzer Zeit zu Teigwaren, Klopsen, Nieren usw. eine herzhafte Soße nach Geschmack herstellen. Die Zubereitung ist denkbar einfach, der Würfel wird aufgelöst und ungefähr 5 Minuten mit Wasser gekocht. Ein Würfel Maggis Bratensoße für reichlich 1/2 Liter Soße kostet 20 Groschen.

R. 877.

Zur Prüfung von Zahntechnikern

Der Minister für öffentliche Fürsorge hat im Einvernehmen mit dem Unterrichtsminister eine Verordnung über die Prüfung von Zahntechnikern erlassen. Danach werden die Prüfungen in zwei Terminen, am 2. Juli und am 2. September d. J., durchgeführt. Zahntechniker, die die Prüfung im ersten Termin nicht bestehen, können sich einer zweiten Prüfung im September unterziehen. Diese Prüfung ist dann endgültig. Diejenigen, die die Prüfung bestehen, erhalten eine Bescheinigung des Ministeriums für öffentliche Fürsorge über die Erteilung des Titels „anerkannter Zahntechniker“ mit dem Recht der Ausübung der Praxis im Rahmen der Bestimmungen des Art. 17 der Verordnung des Staatspräsidenten vom 10. Juni 1927 über die Ausübung der zahnärztlichen Praxis. Gesuche um Zulassung zum

Examen sind mit der Prüfungsgebühr an das Ministerium für öffentliche Fürsorge zu richten. Die Prüfungsgebühr beträgt 60 Zł. Bei der Wiederholung des Examins muß die Gebühr noch einmal entrichtet werden. Zur Prüfung werden diejenigen Zahntechniker zugelassen, die die Erlaubnis zur selbständigen Ausübung der Praxis nach dem 15. Juni 1935 erlangt haben. Das Programm der Prüfung umfaßt folgende Gegenstände: a) Anatomie des Gaumens und der Zähne, b) Physiologie des Gaumens, c) allgemeine Pathologie und pathologische Anatomie des Gaumens, d) Krankheiten der Zähne, ihre Heilung und Beseitigung, e) zahnärztliche Technik. Zur Durchführung des Examins wird eine Prüfungskommission beim Warschauer Regierungskommissariat eingesetzt.

Aus Posen und Pommerellen

Gniezno (Gnesen)

ew. Diebstahl. In der Nacht zum 1. Juni drangen Diebe in das Wohnhaus des Landwirts Wulke-Magzwick ein und entwendeten Wäsche, Kleidungsstücke, Betten, Schmucksachen und verschiedene andere wertvolle Sachen. Der Gesamtschaden beläuft sich auf 1400 Złoty. Von den Tätern fehlt jede Spur.

Kiszkowo (Welnau)

ew. Jubiläumsfeier. Am Sonntag, dem 6. Juni, feiert die Welnau-Ortsgruppe Welnau das 50jährige Bestehen des Landwirtschaftlichen Vereins. Die Feier beginnt um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus zu Rybno. Es werden Vorträge von den Herren Hauptgeschäftsführer Kraft-Posen und Heinrich Stoffermeier-Olefszyn gehalten. Anschließend findet ein gemütliches Beisammensein statt. Alle Welnau-Mitglieder sind herzlich eingeladen. Der Eintritt ist frei.

Rakoniewice (Ratwisch)

d. Silberne Hochzeit. Das Fest der Silbernen Hochzeit feierte am 28. Mai der Bäckermeister Otto Schöneich mit seiner Ehefrau, wobei ihnen viele Ehrungen zuteil wurden.

d. Goldene Hochzeit. Am 2. Juni beging Stellmachermeister Rudolf Geller mit seiner Ehefrau das Fest der Goldenen Hochzeit. Mit vielen Glückwünschen und Blumen wurde das Jubelpaar erfreut. Morgens um 6 Uhr sang der Männer-Gesangsverein „Lobe den Herrn“ und „Der Herr ist mein Hirte“. Die kirchlichen Körperchaften, die Schützengilde und der Verband für Handel und Gewerbe entsandten eine Deputation. Um 16 Uhr fand die Feier in der evangelischen Kirche statt. Pojannchor und Männer-Gesangsverein verzögerten die erhebende Feier. Alle Kinder, Enkelkinder und selbst ein Urenkelkind waren zu dem Jubelfeste erschienen.

Wolsztyn (Wollstein)

* Verkehrserlaß des Starosten. Wegen der sich immer wiederholenden Verkehrsunfälle, besonders auf Chausseen, gibt der Starost folgenden bekannt: Alle, die öffentlichen Wege befahren, haben sich auf der rechten Straßenseite zu halten. Es ist nicht erlaubt, Bäume an den

verfügbaren Straßen ist der Täter für den angerichteten Schaden verantwortlich. Für den Fall, daß der Täter nicht ermittelt werden kann, ist die Land- oder Stadtgemeinde für den angerichteten Schaden haftbar.

* Anmeldung von Zimmern für die Sommerfrische. Bekanntlich ist unsere Stadt vom Touristenverband als Sommerkurort anerkannt worden. Es besteht daher die Möglichkeit, daß in diesem Sommer sehr viel Sommergäste und Sportler in Wollstein eintreffen werden. Im Zusammenhang damit bittet der Stadtvorstand alle Bürger, welche freie Zimmer haben und diese an Sommerfrischler vermieten wollen, diese schon jetzt im Magistratsbüro zu melden. Es sind gleichzeitig die Preise mit und ohne Verpflegung anzugeben.

Nowy Tomysl (Neutomischel)

g. Sturm- und Kälteschäden. Der Monat Juni ist mit erheblicher Kälte, mit Regenschauern und großen Stürmböen eingeleitet, die den Obstgärten, Feldern und Wäldern mannigfachen Schaden angerichtet haben. So ist im Garten und Wald von dem großen Sturm am 2. Juni mancher starke Baum enturzelt worden. Auf der Chaussee zwischen Michorzewo und Kuslin wurden dem Landwirt Joachim aus Kuslin zwei hochbeladene Strohwagen vom Sturm umgeworfen und zertrümmert. Durch die kalten Nächte der ersten Junitage haben die jungen Anpflanzungen in den Gemüsegärten sehr gelitten. Tomaten, Gurken und Bohnen müssen vielfach nachgepflanzt werden.

g. Neuebesetzung der freigewordenen evangelischen Pfarrstelle in Kuslin. Sehr schnell ist die evangelische Pfarrstelle in Kuslin wieder besetzt worden, nachdem der bisherige Pfarrer, Pastor Lassahn, zum 1. Juni an die Pfarrstelle nach Bromberg-Schwedenhöhe versetzt worden war. Schon am 1. Juni wurde Vikar Schmidt aus Bromberg mit der geistlichen Versorgung der Pfarrgemeinde betraut. Er wird am Sonntag, dem 6. Juni, seinen ersten Gottesdienst halten.

Inowroclaw (Hohenhausen)

ü. Prämierung von Stuten und Stutfohlen. In den Kreisen Inowroclaw, Mogilno und Schubin werden auf den Marktplätzen folgender Ortschaften Prämierungen von bäuerlichen Stuten und Stutfohlen stattfinden, und zwar in Lufsenfelde am 9. Juni um 11 Uhr; an demselben Tage in Gildenhof um 13 Uhr, in Rosciel um 16 Uhr; in Mogilno am 10. Juni um 9 Uhr; an demselben Tage in Kaiserfelde um 11 Uhr, in Gembitz um 14 Uhr, in Strelno um 16 Uhr und in Kruschwitz um 18 Uhr; in Schubin am 17. Juni um 11 Uhr, an demselben Tage in Labischin um 12.30 Uhr, in Bartischin um 14 Uhr und in Gzin um 15.30 Uhr.

ü. Jagdhundprüfung. Auf Veranlassung des Klubs für Züchter deutscher Jagdhunde in Warschau veranstaltete der Großpolnische Jägerverband sowie dessen Abteilung, der „Kujawische Jägerverein“, auf dem Jagdgebiete des Gutes Komalzyce, Kreis Inowroclaw, eine Jagdhundprüfung, zu der zehn junge Jagdhunde von Mitgliedern und drei von Nichtmitgliedern angemeldet worden waren. Vor Beginn der Prüfung wurden die jungen Jagdhunde vom Tierarzt Pituzinski untersucht und dann in bezug auf ihre Eigenschaften und Fähigkeiten geprüft. Durch das sonnige und trockene Wetter wurde die Prüfung bedeutend erschwert. Die Hunde erhielten folgende Plätze und Preise: 1. „Rej“ aus Butowe Wzgörze, Bes. Jäger W. Przynbala, 19 Punkte, Goldene Medaille des Polnischen Jägerverbandes; 2. „Ina von Bruchhoff“, Bes. Förster Bolestaw Poczta, 19 Punkte, Ehrenpreis des Klubs für Züchter deutscher Jagdhunde; 3. „Flott“ aus Butowe Wzgörze, Bes. Förster Bruno Gramowski 18 Punkte, Ehrenpreis des Kuj. Jägervereins; 4. „Ech“, Bes. Pawel Hajda, 16 Punkte, Ehrenpreis des Kuj. Jägervereins; 5. „Zoo“ aus Butowe

Gegen Rheuma: PISZCZANY

Tagespension schon ab zł 8.50!

Auskünfte: Biuro Piszczany, Cieszyn IX/9.

Wzgörze, Bes. Förster Bruno Gramowski, fünfzehn Punkte; 6. „Kastor Manderode Westerholt“, Bes. Bernard Kocikowski, 14 Punkte; 7. „Aja“, Bes. Edmund Tobolski, 12 Punkte; 8. „Mauschen“, Bes. Felix Gramowski; 9. „Reg“, Bes. Förster Hajda, und 10. „Reg“, Bes. Hauptmann Chojnacki.

Ostrów (Ostrowo)

Sk. Schutz den Parkanlagen. In letzter Zeit sind in den städtischen Parkanlagen in barbarischer Weise Bäume, Sträucher, Rasenflächen, Blumentabatten, Bänke usw. beschädigt worden. Damit wird der Stadt ein empfindlicher Schaden zugefügt. Der Stadtvorstand wendet sich deshalb in einem Aufruf an die Bürgerschaft, die Anlagen zu schützen und jeden, der sie beschädigt, zur Anzeige zu bringen. Eltern, Kindergartenleiterinnen usw. werden gebeten, auf ihre Kinder zu achten, damit sie keinen Schaden verursachen. Ebenso werden Hundebesitzer darauf aufmerksam gemacht, daß sie in den Anlagen ihre Tiere an der Leine zu führen haben, da sie für jeden Schaden verantwortlich gemacht werden.

Kepno (Kempen)

nk. Arbeiter nach Luxemburg. Am Donnerstag erfolgte in den Vormittagsstunden die Abfahrt von weiteren 164 Landarbeitern nach Luxemburg. Unter denen befanden sich 36 Frauen. Die Arbeiter wurden auf dem Bahnhof vom Starosten Dabrowiecki verabschiedet. Aus hiesigem Kreise sind bisher 360 Arbeiter nach Luxemburg geschickt worden.

Wyrzysk (Wirzich)

§ Von der letzten Stadtverordnetenversammlung. In der letzten Stadtverordnetenversammlung wurde nach Erledigung der Eingangspunkte der einstimmige Beschluß gefaßt, das Wiesengelände des Mühlenbesitzers Kozlikowski für die Stadt zu erwerben. Das erworbene Gelände soll weiter ausgebaut werden. Mit Stimmenmehrheit wurden dafür 4000 Złoty zur Verfügung gestellt. Der Vorsitzende gab den Stadtvätern nach bekannt, daß der Plan des Baus einer Badeanstalt aus dem dafür in Aussicht genommenen Gelde nicht zur Ausführung komme, da die betreffenden Bodenverhältnisse zu ungünstig seien.

Miedzzychod (Birnbäum)

hs. Der Sturm am Mittwoch hat im Stadtpark am See eine 120 bis 130 Jahre alte Kiefer umgerissen, die die benachbarten Bäume beschädigte. Wäre der Baum zwei Meter mehr rechts gefallen, dann hätte er durch die Wucht des Aufpralls den Pferdehals des Grenzkommissariats zerstört. Der Hagel hat im Getreide viel Schaden angerichtet.

Jarocin (Jarotschin)

× Arbeitslosen-Winterhilfe. Nach Abschluß der Winterhilfe gibt das Kreiskomitee zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit folgende Gesamtaufstellung bekannt: Im Laufe des vergangenen Winters wurden im Kreise Jarotschin 2545 Arbeitslose mit Lebensmitteln, Kleidung und Heizmaterial versorgt und 2882 Kinder ständig beschäftigt. Dafür wurden insgesamt 86 827 Zł. ausgegeben. Es entfielen auf die Arbeitslosen und Kinder von Jarotschin 19 000 Zł., Pleschen 14 000 Zł. und Zerlow 5000 Zł. Von den Landgemeinden haben Jarotschin und Pleschen 8000 bzw. 5500 Zł. ausgegeben. Es folgen Kotlin mit 5000, Jaraczew, Zerlow und Neustadt mit 4000, Czernin mit 3000 und Goluchow mit 2500 Złoty. Das Wojewodschaftskomitee stellte 20 828 Złoty Bargeld, 1700 Kg. Zucker, 3300 Kg. Kaffee und 375 Tonnen Kohle zur Verfügung. Die Sozialversicherung lieferte 112 Kg. Tran für kränkelnde Kinder. Die Landwirte über zweihundert Morgen brachten auf: 2169 Doppelzentner Kartoffeln, 23 Zentner Mehl, 724 Doppelzentner Getreide, 24 Zentner Gemüse und 203 Meter Brennholz. An Bargeld haben diese größeren Landwirte und Beamten 3800 Zł. gespendet. Weiterhin kamen ein: in der Stadt Jarotschin 10 177 Zł., Pleschen 6639 Zł. und

Ein Wald durch die See freigelegt

Infolge des niedrigen Wasserstandes an der Küste der offenen Ostsee nach den heftigen Stürmen der letzten Tage wurde, wie die „Pat“ meldet, ein versteinerter Wald der vor Jahrhunderten von der See verschlungen wurde und in der Tiefe des Meeres bei Rozewie in Gestalt von ziemlich hohen Stämmen noch vorhanden ist, teilweise freigelegt. Es ist dies eine äußerst originelle Erscheinung, die nur bei niedrigem Wasserstand beobachtet werden kann. Unter den versteinten Bäumen befinden sich vorwiegend Rot- und Weißbuchen.

Zerków 1000 Zł. Die acht Sammelgemeinden des Kreises brachten auf: Jaroschin 818 Zł., Plechów 1010 Zł., Zerków 1700, Kotlin 1000, Neustadt 900, Czermin 500, Goluchów 650 und Taraczew 1350 Zł.

Tuchola (Tuchel)

— Auf einem Dienstgang traf der Polizeibeamte Gah in Stobno, Kreis Tuchel, in der Nacht drei verdächtige Männer, die er anhielt und aufforderte, sich zu legitimieren. Hierbei zog der eine der Männer plötzlich einen Browning und gab auf G. einen Schuß ab, der diesen an der Schulter verwundete. Darauf ergrieffen die Männer die Flucht und entkamen auf der Chaussee in Richtung Schlen.

Kartuz (Karthaus)

— Plötzlich sehend geworden. In diesen Tagen ist der seit acht Jahren erblindete, jetzt 82 Jahre alte August Wrobel in Karthaus plötzlich sehend geworden. Er kann Gegenstände unterscheiden und Personen aus der Nähe erkennen. Man erhofft eine weitere Besserung.

Grudziadz (Graudenz)

— Großfeuer. Auf dem Staatsgut Szumilowo, dessen Pächter Heronim Kulwicki ist, brach Feuer aus. Es verbrannten eine Scheune nebst Anbau. Der Schaden beträgt 14 200 Złoty. Die Baulichkeiten sind versichert. Die Ursache des Brandes bildete wahrscheinlich Funtensflug. Unter den Trümmern wurde der auf dem Gut beschäftigte 19jährige Edmund Jazdzewski, der sich zum Schuß vor dem Unwetter dorthin geflüchtet hatte, begraben und getötet.

Tczew (Dirschau)

— Großen Schaden verursachte im Dirschauer Umkreis das am Mittwoch niedergegangene Gewitter. An drei verschiedenen Punkten der umliegenden Dörfer zündete der Blitz und vernichtete große Gutscheunen.

Toruń (Thorn)

Regelung des Freibadens in der Weichsel. Angehts des Beginns der Badesaison und mit Rücksicht auf die schon eingetretenen Ertrinkungsfälle gibt der Burgtarost folgendes bekannt: Das Baden in der Weichsel im Bereich der Stadt Thorn ist nur an ihrem linken Ufer, und zwar in dem Abschnitt zwischen dem Klub Wioslarzki und der neuen Pilsudski-Brücke an den mit Hilfe von Pfählen und Schwimmbojen gekennzeichneten Stellen erlaubt. An allen anderen Stellen der Weichsel ist das Baden strengstens verboten. Da die Nichtbefolgung dieser Verordnung weitere Unglücksfälle zur Folge haben kann, wird das Publikum darauf aufmerksam gemacht, daß die an verbotenen Stellen Badenden im Verwaltungsstrafverfahren unnachlässiglich zur Verantwortung gezogen werden.

Hyänen überfallen ein indisches Dorf

London, 5. Juni.

Ein großes Rudel ausgehungelter Hyänen soll nach einer Meldung des „Daily Telegraph“ aus Kalkuta ein Dorf Südbindiens so lange angegriffen haben, bis die Bewohner, von Panik ergriffen, flüchteten. 15 Kinder sollen ein Opfer der ausgehungerten Bestien geworden sein.

Neue Bewässerungspläne für die Sahara

Das belgische Kolonialamt befaßt sich gegenwärtig mit dem Studium eines interessanten Planes. Vor einigen Jahren arbeitete der deutsche Gelehrte Professor Schwarz einen Plan aus, um die Sahara zu bewässern und die Wüste in fruchtbares Land zu verwandeln. Nunmehr will die belgische Kolonialverwaltung diesem Projekt näherzutreten. Nach den Plänen einiger Ingenieure soll der Kongo in seinem oberen Lauf gestaut und ein Binnensee geschaffen werden. Das aufgespeicherte Wasser soll dann zum Teil zur Bewässerung der Sahara dienen.

Plan der nächsten Lotterie

Von der Zeit, da die vierklassige Lotterie an Stelle der früheren fünftklassigen Lotterie geschaffen wurde, und seit der Ermäßigung des Preises für ein Viertel auf 40 Złoty hat sich die Spielkraft so gesteigert, daß die Generaldirektion die Gesamtzahl der Lose um 15 000 erhöhen mußte. Was den Plan der 39. Staatslotterie betrifft, so sind durch Vermehrung großer und mittlerer Gewinne die Gewinnmöglichkeiten besser geworden. Nachstehend eine Aufstellung der Hauptgewinne:

1×1 000 000 Zł.
5× 100 000 Zł.
6× 75 000 Zł.
12× 50 000 Zł.
13× 30 000 Zł.
32× 20 000 Zł.
27× 15 000 Zł.
110× 10 000 Zł.
188× 5 000 Zł.
uvm.

Zweifelloos wird auch die Nachfrage nach Losen in dieser Lotterie ebenso lebhaft sein wie in der letzten. Stefan Centomski.

Und jetzt probieren Sie bitte die neuen

MAGGI Suppen

Sport vom Tage

Zwei deutsche Mannschaften bei der Autofahrt durch Polen

Die Langstreckenprüfung durch Polen, die der Polnische Automobilklub nach langjähriger Pause vom 6. bis 11. Juni zum 10. Male durchgeführt wird, wird von 24 Wagen bestritten. Von den deutschen Werken beteiligt sich Adler mit der Mannschaft P. v. Guilleaume, Graf Drisch und R. Sauerwein und Mercedes-Benz mit W. Kraus, F. Schneider und H. Rauch. Der Tschechoslowake Bojtschowsky benützt ebenfalls einen Mercedes-Benz und die drei Polen Kofaczowski, Paczesny und Strenger fahren auf D.A.W. Insgesamt sind 2600 Kilometer in mehreren Halbtagschleifen mit Start und Ziel in Warschau zurückzulegen, wobei verschiedene Nachfahrten eingestreut sind. Am 6. Juni,

morgens 10 Uhr, geht es von Warschau über Graudenz nach Gdingen und um Mitternacht über Bromberg zurück zur Hauptstadt; die Streckenlänge beträgt rund 900 Kilometer. Die beiden Etappen Warschau-Augustow-Warschau über 800 Kilometer sind am 7. und 8. Juni zu schaffen. Der 9. Juni bringt eine Nachfahrt über 430 Kilometer von Warschau nach Konowica, wo eine Gebirgsprüfung eingelegt ist, und tags darauf wird über 480 Kilometer über Kattowicz Warschau wieder erreicht. Der 11. Juni als Schlußtag bringt eine Startprüfung, Schnelligkeitsprüfung und technische Untersuchung der Fahrzeuge.

Delius auf dem Nürburg-Ring gestürzt

Am Freitag setzte die Auto-Union ihre Versuchsfahrten auf dem Nürburg-Ring für das Eiseltrennen wieder fort. Für Rosemeyer, der sich kurz nach Mittag in seinem Flugzeug nach Berlin begab, trat v. Delius an. — Nachdem Delius einige schnelle Runden gefahren hatte, ereignete sich am Kilometer 18 ein schwerer Unfall. In hohem Tempo flog Delius ein Vogel gegen die Brille. Der starke Schlag wirkte wie von einem Stein, so daß Delius im Augenblick wie benommen war. Er steuerte den Wagen nach rechts, wo ein fast 20 Meter tiefer Abgrund gähnte, konnte ihn dann aber nach links ziehen und fuhr auf eine Böschung, die mehrere Meter weit aufgerissen wurde.

Der Wagen überschlug sich und Delius wurde in den Graben geschleudert. Glücklicherweise verlief der Unfall ohne ernsthafte Folgen.

Der Fahrer zog sich einen zwar erheblichen Bluterguß im Oberschenkel zu, konnte aber später den Ring verlassen. Er begab sich sofort nach Berlin in ärztliche Behandlung. Der Wagen hatte nur Beschädigungen an der Karosserie aufzuweisen.

Davis-Pokalämpfe

Vor 6000 Zuschauern begann in Prag am Freitag das Davis-Pokal-Treffen Tschechoslowakei-Frankreich. Innerhalb von gut 2 Stunden führte die Tschechoslowakei mit 2:0 und blieb auch weiterhin der sichere Sieger dieses Spiels.

Koderich Menzel gewann gegen Boussus in 65 Minuten 6:2, 6:3, 6:4 und dann behielt sechs innerhalb von 60 Minuten mit 6:3, 6:3, 6:2 die Oberhand über Dejezmau.

Der Pokalampf zwischen Belgien und Schweden nahm am Freitag in Brüssel vor 2000 Zuschauern, unter denen sich auch König Leopold befand, seinen Anfang.

Schröder (Schweden) schlug Nanaert (Belgien) 7:9, 6:2, 6:0, 6:3, Lacroix-Belgien besiegte

Erbs mit Schinken
Spargel
Zwiebel
Hafermehl
Reis mit Gemüse

Der Beschluß der New-Yorker Borgkommission hat in New-Yorker Sportkreisen nur geringe Anerkennung ausgelöst. Man ist davon überzeugt, daß Schmeling größtes Unrecht widerfahren ist, denn das geringste, was man von der Kommission hätte verlangen können, sei, daß sie Braddock den Titel absprach und den deutschen Meister aller Klassen in die Rechte versetzte, die er vertraglich zugesichert erhalten hatte. Die geringe Geldbuße, die man Braddock und seinem Manager auferlegte, könne bei weitem nicht ausreichend als eine exemplarische Strafe für den unverantwortlichen Kontraktbruch angesehen werden.

Deutscher Tennisklub beim Warta-Turnier

Die Tennisabteilung des Sportklubs „Warta“ veranstaltet heute und morgen anläßlich des Vereinsjubiläums ein Vierkultturnier, an dem sich neben U.S., H.C. und Warta auch der Deutsche Tennisklub beteiligt. Der Deutsche Tennisklub schickt die Spieler Mönning, Dr. Melzer, Stark und Weigner ins Treffen. Das Turnier, das nach dem Davispokalsystem ausgetragen wird, beginnt um 3 Uhr nachm. Die Schlußkämpfe werden am Sonntag von 9—13 Uhr und im Laufe des Nachmittags zum Austrag gebracht. Austragungsort ist der Warta-Platz.

Leichtathletikampf Polen—Warschau

Heute, Sonnabend, und am morgigen Sonntag wird in der Landesausstellungsarena in Łazary ein Leichtathletikampf zwischen Auswahlmannschaften von Polen und Warschau ausgetragen. Die polnische Mannschaft will alles daran setzen, um nach zwei Niederlagen auch einmal zum Siege zu kommen. Die Kämpfe beginnen heute um 18 Uhr und am Sonntag um 17 Uhr. Warschau tritt mit Gierutto, Hanke und Gajowski an.

Chelsea und Bologna im Endspiel

Das anläßlich der Pariser Weltausstellung zum Austrag gelangende Internationale Fußballturnier wurde am Donnerstag mit den Zwischenrundenspielen fortgesetzt. Im Pariser Colombes-Stadion standen sich der Chelsea (England) und Austria (Wien) gegenüber. Die Engländer zeigten sich den Wienern klar überlegen und siegten mit 2:0 Toren. Der Gegner von Chelsea im Endspiel, das am kommenden Sonntag in Paris durchgeführt wird, ist der F.C. Bologna, der in Velle im zweiten Zwischenrundenkampf dem tschechoslowakischen Vertreter Slavia-Prag mit ebenfalls 2:0 Toren das Nachsehen gab.

Beginn des Cracovia-Turniers

Die Krakauer „Cracovia“ spielte am Freitag im Rahmen ihres Jubiläums-Fußballturniers, zu dem auch der österreichische Meister Admira eingeladen worden ist, gegen die ungarische Mannschaft „Bocskai“ und gewann 4:2, nachdem bis zur Pause ein Gleichstand erzielt worden war.

In dem Warschauer Reitturnier, das am Sonntag den Wettbewerb um den Preis der Nationen bringt, siegte im Wettbewerb der polnischen Armee Oberleutnant Komorowski fehlerfrei vor einem Rumänen und drei Letten.

Der neuzeitlichste Staffeltwettbewerb

Bereits zum vierten Male wird von Zürich aus der neuzeitliche Staffeltwettbewerb der Erde veranstaltet, die Jungfrau-Staffette. Alle Spitzenverbände des schweizerischen Sports sind an der Durchführung der Riesenstaffel, an deren Start sich am 13. Juni zwanzig Mannschaften einfinden werden, irgendwie beteiligt. Den Langstreckenläufer, der zunächst 4 Kilometer auf der Straße zurücklegen muß, löst ein Radfahrer ab, der nach 8 Kilometer die Melbetasche einem Kurzstreckenläufer übergibt, welcher auf dem Flugplatz Dübendorf 350 Meter zu dem wartenden Flugzeug zurücklegt. Der Flieger steuert das Jungfrau-Motiv an und wirft nach einer Flugstrecke von 112 Kilometer die Tasche ab, die ein Skifahrer in 7,5 Kilometer Abfahrt weiterbringt zu einem Skilangläufer, der über abermals 7,5 Kilometer den Tälligrad zu erreichen sucht. Dort erwartet ihn der erste Bergläufer, der einen Saumpfad von 6 Kilometer Länge zurücklegt, um seine Meldung am Eggishorn zu übergeben. 1130 Meter Gefälle auf 5,5 Kilometer hat der zweite Bergläufer nach Fiesch zu bewältigen, um dann seinen Rucksack mit der Melbetasche, der ihn erwartenden Motorradfahrer zu übergeben, der sofort die 73 Kilometer lange Strecke in Angriff nimmt. Automobile bringen die Melbetaschen am Genfer See entlang nach Lausanne. Flugzeuge sind wieder die nächsten Boten, Läufer und Radfahrer beenden die lange Wegstrecke dieses Wettbewerbs.

Hungersnot in China

Schanghai, 4. Juni. Infolge der anhaltenden Trockenheit in China ist, wie aus Schanghai gemeldet wird, die Provinz Kweichow von einer Hungersnot heimgesucht worden. Die Regierung hat sich gezwungen gesehen, auf schnellstem Wege für drei Millionen Menschen die notwendigen Nahrungsmittel herbeizuschaffen, wenn nicht die Bevölkerung verhungern soll. Diese lebt seit Monaten von Baumrinde und Blättern, die jedoch auch so ziemlich aufgebraucht sind. — Wie groß die Trockenheit ist, geht auch daraus hervor, daß der Fluß Nanamin vollständig ausgetrocknet ist.

Auch die Provinz Szechuan wird von einer Hungersnot heimgesucht, die zwar nicht so ernst ist wie die in der Provinz Kweichow, aber doch der Regierung Sorge macht. In dieser Provinz wurden in den letzten Tagen wiederholt Vergiftungsfälle festgestellt. Zahlreiche Einwohner hatten in ihrem großen Hunger giftige Pflanzen genossen und waren kurz darauf gestorben.

Das Dorf am Nordpol

Aus Moskau drahtet United Press: Die russische Nordpolexpedition hat sich nach hier aufgefundenen Rundfunkberichten bereits häuslich am Pol eingerichtet. Zwölf rosa-weiß-grüne Zelte sind im Kreise um ein größeres schwarzes Zelt aufgestellt worden. Um die ganzen Zelte, die aus der Luft wie ein kleines

Dorf aussehen, ist ein hoher Eiswall errichtet worden, der die Zeltbewohner gegen die eisigen Winde schützt. Kleinere Eiswälle sind auch um die einzelnen Zelte errichtet.

Die Expeditionsmitglieder führen ein geregeltes Leben, und nach Erledigung des täglichen Arbeitspensums spielen sie Schach und Schreiben ihre Tagebücher. An Vektüre fehlt es den Radioberechtigten zufolge bereits, aber ihr Radiosendegerät gestattet es ihnen, täglich die Nachrichten und Programme vieler Stationen anzuhören. Die Wetterverhältnisse sind noch immer ziemlich schlecht.

D-Zug fährt in eine Arbeiterkolonne

Wien, 4. Juni.

Auf der Eisenbahnstrecke zwischen Villach und Spittal in Kärnten, in der Nähe des Bahnhofes Gummern, fuhr am Freitag nachmittags ein D-Zug in eine Arbeiterkolonne, die Ausbesserungsarbeiten an den Gleisen vornahm. Dadurch wurden 7 Mann getötet, ein Mann schwer verletzt.

Der verantwortliche Aufsichtsbedienstete, der von der Zuglage rechtzeitig verständigt war, befindet sich unter den Toten. Die Ursache des bedauerlichen Unfalls liegt darin, daß die Vortriebsarbeit nicht befolgt wurde, nach welcher auf doppelgleisigen Strecken bei Annäherung eines Zuges beide Gleise von den Arbeitern zu verlassen sind.

Verantwortlich für Politik und Wirtschaft: Eugen Petruil; für Lokales, Provinz und Sport: Alexander Jursch; für Feuilleton und Unterhaltungsbeilage: Alfred Loake; für den übrigen redaktionellen Inhalt: Eugen Petruil; für den Anzeigen- und Reklameteil: Hans Schwarzkopf. — Druck und Verlag: Concordia Sp. A. K., Drukarnia i Wydawnictwo, Sanktliche in Poznań. Aleja Marszałka Piłsudskiego 25.

Neuordnung des wirtschaftlichen Denkens

In Düsseldorf zeigt die Ausstellung „Schaffendes Volk“ neue Fabrikationswege

Ein Hüttenwerk stellt Stahl vor den Augen der Besucher her — Wie Werkstoffe entstehen

Eine Ergänzungsschau zur Pariser Weltausstellung

Von Heinz Seufter.

Während am Ufer der Seine die Weltausstellung eröffnet wurde, lenkt am Ufer des Rheins die deutsche Vierjahresplan-Ausstellung „Schaffendes Volk“ die Aufmerksamkeit der Welt auf sich. Im Herzen des niederrheinischen Landes, in Düsseldorf, wurde eine Ausstellung geschaffen, der in der Reihe der drei großen europäischen Reiseziele dieses Jahres ebenso große Bedeutung zukommt wie der Weltausstellung, da sie die ästhetische und kulturelle Seite des wirtschaftlichen Schaffens, wie es in Paris gezeigt wird, durch die praktische werkstoffliche Seite ergänzt und darüber hinaus eine Antwort auf all die Fragen geben wird, die die Welt täglich in Verbindung mit dem deutschen Rohstoffproblem stellt. Lag noch bisher über diesem für die Welt so wichtigen Problem ein dichter Schleier, so lüftet diese Ausstellung das Inognito des deutschen Roh- und Werkstoffproblems, um der Welt zu zeigen, daß Notzeiten eine neue Ausrichtung des gesamten wirtschaftlichen Denkens erfordern, und der Fortschritt der Welt nur durch mutige Taten gefördert werden kann. Die neuen, hier gezeigten deutschen Werkstoffe sind keineswegs Ersatzstoffe, wie sie im Weltkrieg fabriziert wurden, sondern gleichwertige Materialien, die in kürzester Zeit für den Weltmarkt wichtig sein werden. Die Ausstellung hat deshalb eine weit über Deutschlands Grenzen hinausgehende Bedeutung, da sie für viele Industriezweige einen Wendepunkt im bisherigen Fabrikationsprogramm bedeutet, um so mehr, als die neuen Werkstoffe vielfach weit billiger als die bisher verwandten Materialien sind.

Bereits am Eingang wird der Besucher mit einer neuen Erzeugnisart bekannt gemacht: mit zwei schlanken, hohen Lichtorganen, einer besonders für die Ausstellung geschaffenen Neukonstruktion von Lichteffekten, die den Beginn einer langen Fahnenstraße bilden. Im Hintergrund dieses herrlichen Flaggenwaldes erhebt sich das Hauptgebäude der Ausstellung, die ehemalige Kunst-Akademie, von der sich, zurückschauend, dem Auge ein großartiges Bild erschließt: die bunte Fahnenstraße, die grüne niederrheinische Ebene und dahinter das Schlageterkreuz. Rings herum gruppieren sich die gewaltigen Hallen, Häuser und Pavillons, in denen das schaffende deutsche Volk die Früchte seiner Arbeit aus den letzten Jahren und Monaten zeigt. Das hierfür ein Riesengelände notwendig ist, zeigt allein die Zahl von 42 Hallen, die das Kernstück der Ausstellung bilden. Fast jede Halle hat eine Breite von nahezu 100 Meter und eine noch weit größere Länge, so daß man allein für die Besichtigung einer Halle mindestens eine halbe Stunde benötigt. Will man alle 42 Hallen aufsuchen, so braucht man schon 21 Stunden, ohne daß man einen Blick in die vielen anderen Pavillons, den Vergnügungspark und die Gartenschau werfen konnte. Die Ausstellung ist deshalb nicht in Stunden zu besuchen, sondern jeder Reisende wird mindestens drei Tage in seinem Programm für Düsseldorf vorzeichnen müssen, wenn er einen richtigen Einblick in diese Wunderschau gewinnen will, die mit ihren 780 000 Quadratmeter nur ein wenig kleiner als die Weltausstellung in Paris ist. Allein die am Rhein liegende Front hat eine Länge von 1,5 Kilometer, während ihr Gesamtumfang 4 Kilometer beträgt, so daß sich die Notwendigkeit ergab, innerhalb des Ausstellungsgeländes eine 10 Kilometer lange Miniaturbahn zu bauen, die den Verkehr zwischen den Hallen, der herrlichen Gartenschau, dem prächtigen Vergnügungspark und der eine Stadt für sich bildenden Siedlung „Schlageterstadt“ erleichtert.

Wo man sich auch in der Ausstellung umblüht, überall wird das Thema „Schaffendes Volk“ betont. In keiner Halle, in keiner der vier großen Ausstellungsgruppen: „Vierjahresplan Werkstoffschau“, „Leistungsschau für Industrie und Wirtschaft“, „Raumwirtschaft und Städtebau“ und „Gartenkultur und Kunst“ werden theoretische Erörterungen angestellt. Alles hat hier Leben, alles ist von der interessantesten Seite angepackt worden, um so mehr als die Werkstoff-Produzenten größtenteils ihre Erzeugnisse nicht einzeln ausstellen, sondern gemeinsam die rohstoffmäßige und wirtschaftliche Seite des jeweiligen Produktes vorführen. Selbst dort, wo Großunternehmen ihre Fabrikate einzeln zeigen, verleiht die Ausstellung nichts von ihrem Reiz, da schon allein die Namen Demag, Rheinmetall, Borg, Mannesmann, Henkel, um nur einige zu nennen, dafür bürgen, daß in den eigens für diese Schau geschaffenen Riesenhallen spannende und interessante Themen vorgeführt werden. Oder glaubt jemand, daß der fast unwahrscheinlich klingende Fabrikationsvorgang uninteressant ist, der vor den Augen der Besucher zeigt, wie aus der schmutzigen Kohle die schneeweiße Seife hergestellt wird? Und muß man nicht das Sen-

sationsstück der Mannesmann-Halle, eine 21 Meter lange Stahlhülle, gesehen haben?

Bieten schon die Hallen dieser Firmen eine Fülle des Neuen, so ziehen in noch viel stärkerem Maße die Gemeinschaftshallen die Besucher an, die vor allem die Werkstoffhalle in dichten Scharen umlagern, wo vor aller Augen die neuen Werkstoffe hergestellt werden, von Kohle und Holz als Basis ausgehend, wird zum Beispiel in dieser Halle die Herstellung von Kunstharzpressstoffen gezeigt, indem zunächst aus Phenol bzw. Kresol mit Formaldehyd bei Verwendung eines Katalysators in einem Rührwerk das Kunstharz gewonnen wird, dem dann noch ein Füllmaterial, etwa Holzmehl, Faserstoffgewebe oder Papierbahnen, zugesetzt wird. Je nach den Gegenständen, die als Endprodukt entstehen sollen, wird der Füllstoff gewählt. Bei der Herstellung von Wäslagern, Zahnrädern und ähnlichen Teilen, die besonders widerstandsfähig sein müssen, wird ein Füllstoff aus Hartgewebe, Zellulose oder Holz genommen. Rings um diesen Fabrikationsvorgang sind die Endprodukte der Werkstoffe zu sehen, unter denen besonders Lagerteile aus Kunstharzpressstoffen aufzufallen, die bereits von Bergbau- und Hüttenbetrieben erprobt wurden. So verwenden zum Beispiel Braunkohlenbetriebe Lagerteile aus Pressstoff für 25-Tonnen-Abraumwagen sowie für 16- bis 20-Tonnen-Braunkohlenförderwagen. Sogar im Löfelfaggerbau erfüllen die neuen Werkstoffe ihren Zweck, obwohl hier Beanspruchungen bis 150 Kilogramm auf den Quadratcentimeter auftreten. An einer anderen Stelle dieser Halle wiederum kann man sich davon überzeugen, daß bei der Benutzung von Pressstofflagern die Öl- und Fettschmierung zum Teil durch Wasserberieselung ersetzt werden kann, da die Pressstoffe eine gewisse selbstschmierende Wirkung haben.

Und wieder stürzt eine neue Sensation auf den Besucher ein: die Halle der eisen- und stahlschaffenden Industrie, eine sogenannte Stahlhülle, die mit ihrer stützenlosen Spannweite von 85 Meter und ihrem 640-Tonnen-Gewicht schon ein Ausstellungsstück für sich ist, das die durch den Vierjahresplan gestellten Anforderungen erfüllt. Das Innere wird den Fachmann wie den Laien in helle Begeisterung versetzen, denn hier sehen viele zum ersten Male in ihrem Leben ein Hüttenwerk in Betrieb: ein Elektrohochofen, ein Walzwerk, eine Gießerei und eine Drahtzieherei. Die Produkte, die hier entstehen, während der Besucher wie im Theater alles von einer Stahltribüne aus miterlebt, sind für den Freund von Stahl und Eisen bestimmt, dem eine frisch vom Hochofen kommende gewalzte und gezogene Erinnerungsgabe überreicht wird.

Zwischen Kunststoff- und Stahlhalle hat die Nichtmetallindustrie ihren Platz gefunden, die stolz auf ihre technischen Vervollkommnungen hinweisen darf, denn nicht jeder weiß, daß die Leistungssteigerung im Motoren- und Autobau nicht zuletzt auf die Werkstoffvervollkommenung von Aluminium, Hydronalium, Elektron und ähnlichen Metallen zurückzuführen ist. Die

Textil-, Baustoff- und Glashalle ergänzt den Teil der Ausstellung, der in erster Linie dem Werkstoffproblem gewidmet ist.

Obwohl die Werkstoff- und Industriehallen den Kern der Ausstellung bilden, üben auch jene Hallen eine große Anziehungskraft aus, in denen die Deutsche Reichsbahn ihre neueste Schnellzuglokomotive und ihren „Vierjahresplan D-Zugwagen“ zeigt, in denen die Reichsautobahnen einen überwältigenden Leistungsbericht geben, das deutsche Handwerk Zeugnisse seines großen Könnens ablegt, der Reichsnährstand als Rohstofflieferant auftritt, die Energiewirtschaft ihre Leistungen vorführt und „Der deutsche Lebensraum“ gestaltet wird. An aufschlußreichen Modellen werden gerade in dieser Halle die Bedingungen und Voraussetzungen der deutschen Boden-, Wasser- und Luftwirtschaft sichtbar, deren genauer Erforschung im Rahmen des Vierjahresplanes eine erhöhte Bedeutung zukommt, da Deutschland durch die Weltwirtschaftslage gezwungen ist, sich intensiv mit der Verbreiterung seiner Rohstoffbasis zu beschäftigen. Planmäßige Ausnutzung des deutschen Lebensraumes, planmäßiger Städtebau, planmäßiges Siedeln und planmäßige Förderung des Verkehrs sind deshalb die Aufgaben, die die Ausstellung theoretisch und praktisch löst, in dem sie diese Probleme in der Halle „Lebensraum“ zur Debatte stellt und praktische Vorschläge macht, und zwar auf der unmittelbar an das Gelände angrenzenden neuen Siedlung „Schlageterstadt“, die ein Musterbeispiel der neuen Baugesinnung und Baugestaltung ist. Auf diese Weise hat die Stadt Düsseldorf eine harmonische Erweiterung erfahren, da sich bei dieser Siedlung Landschaft und Haus in glücklicher Weise ergänzen. Alle Häuser sind im niederrheinischen, bodenständigen Bauernhausstil errichtet, ohne daß eine Schematisierung eingetreten ist, denn die Architekten konnten unter Berücksichtigung der vorgezeichneten städtebaulichen Anordnungen nach ihrer eigenen Idee schaffen. Auf diese Weise sind 91 Musterhäuser verschiedener Preisklassen und eine Heimstättenmustersiedlung mit 14 Anwesen entstanden, deren Mittelpunkt 14 Künstlerwohnheim und ein Künstlergemeinschaftshaus sind.

Ebenso wie in der Siedlung die Beziehung zwischen Landschaft, Haus und Mensch in vorbildlicher Weise gelöst wurde, ist die große Gartenschau, im Hinblick auf die Beziehung des Menschen zu seinem Garten gestaltet worden. Auch hier ist der große Wurf gelungen, ist ein überwältigendes farbenprächtiges Bild entstanden, in dem Sondergärten mit Blumenausstellungen und Wasserspielen mit künstlerischen Plastiken abwechseln.

Die Ausstellung hat sich den Namen „Schaffendes Volk“ redlich verdient. Es gibt keinen Winkel auf dem Gelände, in dem nicht der schaffende Mensch an dem ihm angewiesenen Arbeitsplatz zum Wohle der Menschheit arbeitet. Neue Ideen werden hier geboren, neue Werkstoffe geschaffen und neue Wege wirtschaftlichen Denkens gegangen.

Modelle — Spielerei oder Zweckbau?

Wie die Modelle für die großen Ausstellungen entstehen

In allen großen Ausstellungen, die in Deutschland und der übrigen Welt zur Zeit laufen, verschwinden immer mehr die Zeichnungen und graphischen Darstellungen und machen den viel eindrucksvolleren Modellen Platz. Völlig doch eine Zeichnung den plastischen Eindruck vermitteln, während Reliefs und originalgetreue Modelle besser als alle Beschreibungen oder toten Zeichnungen dem Beschauer das wirkliche Bild eines Gegenstandes zeigen. Aber nicht nur in Ausstellungen, sondern auch in den Schaufenstern großer Geschäfte oder den Empfangszimmern unserer Industrieunternehmen finden wir heute Modelle, die den Beschauer sofort auf die Eigenart des betreffenden Unternehmens hinweisen. Doch haben sich — wohl mit Ausnahme der Fachleute — die wenigsten Betrachter solcher Modelle einmal überlegt, welche mühselige Kleinarbeit in jedem Modell steckt, wie jedes Schrägloch, jeder kleine Handgriff vorher sorgsam überlegt sein muß, damit nachher das fertige Modell originaltreu bis in die kleinsten Einzelheiten hinein dargestellt wird.

Wo entstehen nun diese Modelle?

In einer Fabrik in Berlin finden wir einen

in der ganzen Welt wohl einzigartigen Betrieb, nämlich die „Werkstatt für wissenschaftlichen Modellbau“. Im Jahre 1870 gründete ein Lehrer der königlichen Gewerbeschule in Berlin diese Werkstatt, um für Lehr- und Studienzwecke wissenschaftlich brauchbare Modelle zu bauen. Bald kamen auch schon die ersten Aufträge aus dem Ausland. Einige Jahre später übernahm der Sohn die Werkstatt, der er nunmehr seit 5 Jahrzehnten auch heute noch vorsteht. Zu dem handwerklichen Können kam jetzt auch die künstlerische Fähigkeit, die die Werkstatt für wissenschaftlichen Modellbau nun seit Jahrzehnten berühmt gemacht hat. Und es gibt heute keine deutsche Ausstellung und wohl selten eine ausländische Schau, für die nicht die technischen Modelle in Berlin gebaut worden sind. Hier arbeiten in zwei Stockwerken etwa dreißig Facharbeiter, Schlosser, Feinmechaniker, Tischler, Maler und Zeichner.

Das größte Stück, das wohl jemals in dieser Werkstatt seit dem Gründungsjahr 1870 gebaut worden ist, ist das „Modell der Mangfallbrücke“ der Reichsautobahnkreuzung München-Landes-

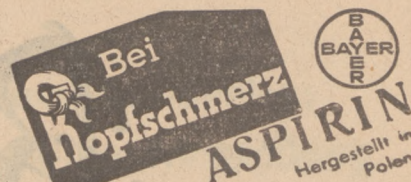
grenze. An diesem Beispiel mag jedermann erkennen, was Modellbau heißt. Denn hier entstand für die Ausstellung „Gebt mir vier Jahre Zeit!“ kein kleines Spielzeug, sondern das Modell nimmt heute mit seinen gewaltigen Ausmaßen einen großen Teil einer Ausstellungshalle am Junkturm ein. Dieses Modell wurde 18 Meter lang, 12 Meter hoch und 6 Meter breit angefertigt und paßte zum Schluß beim Aufbau in der Ausstellungshalle gar nicht einmal in der ganzen Länge hinein, so daß in der letzten Nacht noch schnell wieder ein Meter der Länge abmontiert werden mußte. Und jeder Besucher, der vor diesem gewaltigen Modell steht, wird einen Begriff von der richtigen Mangfall-Brücke bekommen, die im Original nur 3,5 mal größer als dieses Modell aus Eisen, Blech und Holz ist.

Da wir nun einmal bei der Reichsautobahn sind, können wir gleich ein zweites Schaustück bewundern, nämlich die Reichsautobahnkreuzung, die in der Welt unter dem Namen „Das Kleeblatt“ berühmt geworden ist. Es handelt sich hierbei um die Kreuzung zweier Autobahnen, und das Modell soll der Verkehrspolizei ermöglichen, zu kontrollieren, welche Ausweich-, Ein- und Ausfahrsmöglichkeiten hierbei gegeben sind. 1500 Lämpchen, die aufliegen können — jede Lampe ist im Modell einzeln geschaltet — vermitteln dem Fachmann, der an dieser Kreuzung studieren will, wie auch jedem Laien einen außerordentlich plastischen Eindruck. Dazu kommt, wie uns der Erbauer erzählt, daß dieses verhältnismäßig kleine Modell allein nahezu 8000 Meter Draht verbraucht hat und viele Tausend einzelne Röststellen enthält.

Daß die Modelle, die hier entstehen, im Gegensatz zu vielen nur lose zusammengelebten Schaustücken, wissenschaftlich und bis auf die letzte Feinheit genau sind, beweist, daß sehr viele amtliche Stellen, ehe sie sich für den Bau nach Zeichnungen entschließen, diese Zeichnungen hier erst einmal als Modell anfertigen lassen, um sich von der Gesamtwirkung im Rahmen der Umgebung einen Eindruck zu verschaffen. So wird z. B. der neue Bahnhof Zoo in Berlin, der Ausdruck unseres neuen Baustils sein wird, auch erst nach der Auswahl von verschiedenen hier gefertigten Modellen gebaut. Alles wurde hier einzeln angefertigt, die verschiedenen Außenansichten, mehrere Dachkonstruktionen usw., und so wurde schließlich das endgültige Bild bestimmt, nachdem man sich an Hand des Modells von der praktischen und schönsten Lösung überzeugt hatte.

Das Bad Pyrmont ließ sich ein Modell bauen, wobei dem Fremden im wesentlichen ein Eindruck von dem gepflegten Palmengarten und der baumreichen Umgebung vermittelt werden sollte. Die Reichspost beauftragte die Werkstatt, nach alten Beschreibungen eine originalgetreue Posthalterei aus dem 17. Jahrhundert für das Reichspostmuseum zu bauen. Die Luft-hansa hat hier viele ihrer Führerstände eines Flugzeugs in etwa 1/4 der Originalgröße bauen lassen, wo wir alle Einrichtungsgegenstände genau wiederfinden. Diese Modelle sind zu Werbezwecken in den Schaufenstern der Reisebüros von der Luft-hansa ausgestellt. Ein solches Modell, das immerhin eine wochenlange Arbeit erfordert und bei dem jedes Teilchen besonders geschmiedet, gegossen oder anderweitig gefertigt werden muß, stellt sich immerhin noch viel, viel billiger, als wenn man ein Original hinführen würde.

Jedes Modell, das hier in der Berliner Werkstatt entsteht, ist eine Neukonstruktion. Nichts kann noch einmal verwertet oder im voraus gearbeitet werden. Denn alle Aufträge bringen etwas anderes. Einmal ist es das Modell einer spanischen Parfümeriefabrik, in der sämtliche maschinellen Anlagen beweglich sein sollen, und das nächste Mal wird ein 90-Tonnen-Kran für Amerika gebaut. Zur Zeit arbeitet die Werkstatt bereits in monatelanger Feinarbeit an zwei Eisenbahnwagen, die als Geschenk nach der Türkei gehen. Im Maßstab 1:15 entsteht hier aus Draht, Holz, Pappe und Farbe ein naturgetreues Modell. Jeder Wagen ist etwa 1,10 Meter lang. Die originalgetreue Arbeit geht hierbei soweit, daß der Beschauer sich sogar davon überzeugen kann, daß die Federn auch wirklich federn. Alle Türen gehen auf, die elektrische Beleuchtung wird mittels einer Taschenbatterie gespeist, das Gepäck ist aus feinem Draht geflochten, die rot angepinzelten und weiß beschriebenen Notbremsen lassen sich ausziehen, die Armlehnen der 1. und 2. Klasse gehen hoch-zuschlagen, ja nicht einmal die Spiegel oder Teppiche fehlen. Selbstverständlich finden wir auch in den Waggäumen Rannen, Seifenbehälter und Kleiderhaken — es ist eben alles da. Ein Musterbeispiel deutscher Wertarbeit, die von hier, wenn auch nur als Modell, überzeugend ins Ausland hinausgeht. RJS.



Brumt wie das Leben

Elefanten-Tragödie

Wenn man in Siam nicht an gewissen Stellen sehr wirksame Schutzgebiete für die wilden Elefanten eingerichtet hätte, dann wäre vielleicht heute schon der letzte Malakka-Elefant abgeschossen. Die Geschichte des Elefanten von Hinterindien ist ungemein tragisch. Sie beginnt damit, daß der Mensch dem Elefanten immer mehr Boden wegnahm, seine Pflanzungen vorrückte. Zucker, Kaffee, Gummi, Reis, Tabak und Baumwolle pflanzte und diese Pflanzungen durch besondere Wachtposten gegen Elefanteneinbrüche sichern ließ.

Die gewaltigen, ewig hungrigen Riesen fühlten sich natürlich von den Zuckerrohr-Pflanzen angezogen. Aber in dem Maße, wie sie an diese Pflanze herangingen, wurden unter ihnen wahre Schlachtfeste veranstaltet. Zu Duzenden mordete man sie hin. Von Zeit zu Zeit wurden sogar ganz planmäßige Massenabschlüsse veranstaltet, um schon vorbeugend den Elefantenherden die Luft zu nehmen. Hier oder dort einen Überfall auf Pflanzungen zu wagen.

Die Elefanten erkannten sehr rasch die Gefahr und flohen nach Norden. Aber auch die Pflanzler rückten nach Norden nach. Zum Schluß blieben dann nur noch in den siamesischen Schutzstaaten Naturparks übrig, in denen die letzten der wilden Elefanten von Malakka sich ausleben durften. Aber die ältesten unter diesen Elefanten, die unter Staatschutz auf Malakka leben, wissen noch ganz genau, daß ein halbes Jahrhundert hindurch ihre Brüder und Schwestern dahingemordet worden sind. Sie wissen, daß der Schritt des Menschen, sein Geruch, den der Wind ihm zutrifft, Tod für sie bedeutet. Wenn also ein Elefant von Malakka einen Menschen wittert, dann nimmt er ihn nicht an, sondern flieht vor ihm, er überläßt ihm das Feld. Er mußte denn schon sehr in die Enge getrieben sein.

Man hat vor einiger Zeit erlebt, daß ein alter Elefant sich aufopferte, um seiner jungen Herde den Rückzug zu sichern. Auf der Eisenbahnstrecke nach Bangkok wurde ein ganzer Zug von einem einzigen Riesenelefanten angegriffen. Er warf die Lokomotive und mehrere Wagen um und zog sich dann, stolz trompetend, in die Dschungel zurück. In dem Bewußtsein, ein Ungeheuer der weißen Menschen überwunden zu haben. Allerdings schoß man ihn ein paar Tage später ab.

Eine peinliche Lage

Henry Mitchell war als Leutnant einer kleinen Militärabteilung nach Malakka gekommen, um bestimmte Bodenverhältnisse für die Anlage von Flugplätzen zu untersuchen. Wie üblich hatte man irgendwo einen alten Bungalow für die Abteilung hergerichtet. Mitchell bekam einen Raum zu ebener Erde. Gleich in der ersten Nacht erwachte er mit dem Gefühl, daß eine weiche, feuchte Masse auf seiner Brust liege und sich langsam zu seinem Gesicht hin verschiebe.

Er schaltete die Laterne an, die auf einem Tisch neben seinem Bett in Reichweite stand. Zu seinem Entsetzen erblickte er vor sich den großen Kopf und das ausgebreitete Brustbild einer Kobra. Er war vom Schreck wie gelähmt. Gleichzeitig vernahm er von der Tür her die geklüfferten Worte: „Nicht rühren, nicht sprechen — jede Bewegung kann den Tod bringen!“ Er lag und starrte die Schlange an, die unsicher wurde. Wie lange sollte diese Unsicherheit dauern. In der nächsten Sekunde kramte von der Tür her ein Schuß. Der Wachtposten, der durch das Licht im Schlafzimmer aufgewacht war, hatte gut geschossen. Eine sterbende Schlange wand sich neben dem Bett des Leutnants Mitchell.

Der verlorene Azteken-Schatz

Was sind alle Schätze auf den Cocosinseln, alle eingemauerten Goldklippen des Kapitän Kibb, alle Juwelen aus 1001 Nacht gegen die gewaltigen Goldladungen, die nach den Sagen der Mexikaner irgendwo in den Bergen oder den Höhlen versteckt liegen und nicht mehr aufgefunden wurden, seit die Azteken auf der Flucht vor räuberischen Spaniern und verbrecherischen Conquistadoren ihren goldenen Reichtum verschleppten. Man weiß, daß die Herrscher der Azteken Gold genug hatten, um ihre Götter in goldene Kammern einzuschließen, um dem Sonnengott eine gewaltige Statue mit kostbaren Steinen zu weihen. Von Zeit zu Zeit stoßen die Archäologen hier und da in den Bergen auf das eine oder andere Tempelgut. Aber „der große Schatz“ der Azteken ist und bleibt verborgen.

Das heißt — beinahe hätte man ihn vor ein paar Monaten gehabt. Da ließ sich bei dem Direktor des Nationalmuseums von Mexiko ein schon sehr bejahrter Indianer melden. Er gab an, Köhler in den Bergen von Santa Clara zu

Kuriose Übereinstimmung

Prophetische Träume — Vorhergesehene Gewinne bei Lotterie, Rennen und Roulette

Sehr häufig werden Geschichten von Personen erzählt, die Losnummern geträumt, die betreffende Nummer dann gelaufen und wirklich auf diese Weise etwas gewonnen haben. Alle diese Fälle sind jedoch sehr schwer zu kontrollieren, da man sie meist durch dritte oder vierte Hand erfährt. Einige Fälle, die aber durchaus authentisch sind, sollen hier erzählt werden.

Ein Mann träumte eines Nachts, er habe sich ein Los mit einer bestimmten Nummer gekauft, und diese Nummer sei mit einem Gewinn von 10 000 Mark herausgekommen. Der Traum war so deutlich, daß der Mann am Morgen beim Aufwachen sich noch an die Nummer erinnerte. Er begab sich zu einem Lottereeinnehmer, um zu versuchen, die betreffende Nummer zu kaufen. Unterwegs wurde er aber plötzlich unsicher und wußte nicht mehr, ob die fünfstellige Zahl am Schluß eine 36 oder eine 63 gehabt hatte. Bei dem Lottereeinnehmer hörte er, daß er das Los haben könne, das die von ihm geträumte Nummer aufwies, am Schluß mit einer 63. Dieses Los kaufte er in der festen Überzeugung, daß mehr als ein glücklicher Zufall ihn hierher geführt habe. Die Ziehung kam, und nun zeigte sich, daß seine Erinnerung ihn doch getäuscht hatte. Gewonnen hatte nämlich die geträumte Nummer mit der 36 am Schluß, und zwar wirklich 10 000 Mark. Schuld an dem Mißgeschick war sein schwaches Gedächtnis, das die Zahlen vertauscht hatte.

Eine andere Geschichte trug sich im Jahre 1933 in Paris zu. Ein Mann befand sich dort in der unangenehmen Lage, gar kein Geld zu haben. Da träumte er, er ginge zu einem Rennen in Auteuil. Das Rennen des Tages war schon beendet, und er sah den Boden voller Ferkel und aller möglichen weggeworfenen Sachen liegen. Einige alte Frauen gingen umher und sammelten alles auf. Er hatte im Traum den deutlichen Eindruck, es handle sich um die Rennen des kommenden Tages. Dabei war er sich im Traum bewußt, mit vollkommener Schärfe zu denken, daß er nicht wach werden dürfe, sondern vorher auf der Richtertribüne nachsehen müsse, welche Pferde gewonnen hätten. Er sah sich die

Nummern der Siegerpferde an und wiederholte sie sich ein paarmal, um sie auswendig zu lernen. Dann dachte er: Jetzt muß ich aufwachen, ehe ich sie vergessen habe. Er sprang aus dem Bett und schrieb sich die Nummern auf. Selbstverständlich erinnerte er sich auch der Namen einiger der Pferde, obwohl er bisher von keinem von ihnen jemals hatte reden hören.

Am Morgen erzählte er die ganze Traumgeschichte einem guten Freunde. Dieser war höchst interessiert, als er feststellte, daß die geträumten Pferdenamen wirklich vorhanden waren, und er trommelte alle Bekannten zusammen, um nun mit ihnen zum Rennen zu gehen.

An jedem Rennen nahmen etwa 10—12 Pferde teil. Aber einige der Pferde, die im Traum die Sieger gewesen waren, hoffnungslos abgefallen. Es zeigte sich jedoch, daß der Traum bei sämtlichen Rennen das Ergebnis vorausgesagt hatte; die Freunde konnten um einige Tausende reicher das Rennen verlassen.

In Monte Carlo hatte sich ein Mann bereits zu Bett gelegt und eine reichliche Dosis Chinin genommen, da er sich eine starke Erkältung zugezogen hatte. Plötzlich träumte er, er sehe mit Erfolg auf die Nummer 32. Schließlich erwachte er und hatte das Gefühl, daß dieser Traum sofort in die Wirklichkeit umgesetzt werden müsse. Er sah nach der Uhr. Es waren nur wenige Minuten bis zum Schluß der Spieltage. Obwohl ihm vom Chinin noch ganz benommen im Kopf war, fuhr er in die Kleider, nahm ein Auto und ließ sich so rasch wie möglich nach dem Kasino fahren. Als er den Spielsaal betrat, spielte man dort an zwei Tischen. Er warf 100 Francs auf die Nummer 32 des einen Tisches und weitere 100 Francs auf die Nummer 32 des anderen Tisches. Die Nummer gewann an beiden Tischen!

Es ist wirklich nicht unangenehm, solche Träume zu träumen! Aber es kommt wohl auch nur ein solcher Wahtraum auf aber Millionen anderer Träume, die überhaupt nichts zu berechnen haben.

Blödsinnige Wetten

Freizeitleistungen, an denen man erstickt — Drei wetten — Gefährlicher

Es vergeht kaum eine Woche, in der nicht irgendwo in Europa oder in Amerika eine Wette ausgetragen wird, die unheilvoll für den einen der Wettenden verläuft. Meist handelt es sich um die Erfüllung eines Ehrgeizes, der wahrhaftig nicht den Einfluß eines Menschenlebens wert ist. Denn solche Wetten, bei denen es um die größte Menge heruntergeschütteten Biers oder Wodkas, um die größte Quantität der verschlungenen Würste geht, erfordern mehr Todesopfer als wirkliche Wettkämpfe auf fairen sportlichen Gebieten. Das ist der Grund, weshalb mehrere europäische Länder ernsthaft ein Verbot für Wahnsinnssetten ins Auge fassen, wobei alle Beteiligten gerichtlich belangt werden können. — ganz gleich, ob die Hauptperson bei einer derartigen Wette nun mit dem Leben davonkam oder nicht.

In Polen haben in einer kleinen Ortschaft unweit von Warschau zwei Bauern um einen Floß gewettet, wer am schnellsten einen Hering herunterzuschlingen könne. Derjenige Bauer, der das Ereignis zuerst ausführen mußte, würgte den Hering herunter. Aber seine Gattin war noch am gleichen Abend Witwe. Er war an diesem Hering erstickt.

Unter den gleichen Umständen ging in Verviers in Frankreich ein Maurer zugrunde, der mit einem Freund in einer Gastwirtschaft angeht, eine große Würstplatte wettete, daß er in einer Minute 6 große ungekochte Würste verschlingen könne. Er verschluckte sie wirklich. Aber

Länder planen Verbote für Wahnsinns-Rekord-Anfug.

einen Augenblick später bekam er Herzkrämpfe und verstarb an Erstickungserscheinungen.

In Tunbridge Wells wettete ein Fuhrmann, daß er seine eigene Körperlänge in Würsten in 10 Minuten aufessen könne. Er tats und überlebte die gewaltige Mahlzeit. Aber 2 Tage später fand sich in Bath ein Konkurrent, der die Zeit von Tunbridge Wells verbessern wollte. Auch er schläng die Würste hinunter. Schaffte es in 8 Minuten, starb aber 30 Minuten später.

Ein traurigen Rekord im Trinken hält übrigens zur Zeit ein Amerikaner, der in einer liter Bier heruntergoß. Er wurde von einem Rivalen angegriffen, der das gleiche Quantum in 17 Sekunden und 17 Sekunden schaffte, aber dann seinen eigenen Rekord nicht überlebte.

Daneben gibt es freilich nutzlose Wetten, die nicht unter das zu erwartende Verbot fallen werden. So hört man augenblicklich von der gewonnenen Wette des Schriftstellers E. V. Wright in Los Angeles, der sieben einen Roman beendete, in dem nicht ein einziges Mal der Buchstabe „e“ vorkommt. Es handelt sich um eine Riesearbeit, die viele Jahre in Anspruch nahm, sich aber offenbar in irgend einer Weise für Wright gelohnt haben muß. Freilich brauchte er eine Gewaltleistung von 50 000 Worten, um die uralten Rekorde zu übertreffen, die schon im Altertum in dieser Hinsicht aufgestellt wurden, als man zum Beispiel die Taten des Odysseus ohne Alpha oder Beta besang.

an den Wänden sah, deren grauvolle Fragen unter dem grellen Licht der Blitze, die durch Schachöffnungen im Dache der Höhle einfielen, aufleuchteten.

Dann aber floh er aus der unheimlichen Höhle, sicherte aber den Rückweg durch eine Anzahl Zeichen, um jederzeit den Eingang wiederzufinden. Der Direktor unterzog den Greis einem eingehenden Verhör. Der Alte sagte zweifellos die Wahrheit. Aber berufliche Ver-

pflichtungen hinderten den Direktor, den Indianer, der den Führer spielen wollte, gleich zu begleiten. Als er zwanzig Tage später nach dem Alten Zuschau hielt und sich an die von dem Greis hinterlassene Adresse wandte, mußte er zu seinem Bedauern erfahren, daß der alte Indianer plötzlich verstorben sei.

An der Todesursache war nichts Absonderliches. Man kann also nicht von einer Rache der Azteken an einem Verräter sprechen. Das Schicksal hat es nur schlecht gemeint mit den weißen Männern, die den verlorenen Azteken-Schatz heben wollten und nicht gleich zugriffen als die Gelegenheit sich bot.

Schlafloge im Filmtheater

Die Filmtheater in Paris haben beschlossen, eine eigene Anstalt zu gründen, die die verlorenen und vergessenen Gegenstände, die man nach Schluß der Vorstellung findet, verwahren, zurückerstatten oder im gegebenen Falle versteigern sollen. Wenn man den Feststellungen der Theaterbüros folgt, dann macht das Kino den Menschen vergeßlicher als irgend etwas anderes auf der Welt. Der sprichwörtliche vergeßliche Professor ist geradezu ein Gedächtnisgenie, verglichen mit den vergeßlichen Besuchern der Pariser Filmtheater.

Man hat vor wenigen Tagen erst in einem Kino ein Gebiß gefunden, das später von einer englischen Lady angefordert wurde, die nur für ein paar Stunden nach Paris gekommen war. Aber man hat auch einzelne Schuhe gefunden, wobei es nachher rätselhaft bleibt, wie ein Mensch mit nur einem Schuh bekleidet nach Hause gehen konnte. Unzählige sind die großen und kleinen Damen- und Herrenhüte, die Handtaschen, die Nachttügel und Nachthemden und vor allem die Strümpfe, die man in den Filmtheatern findet.

Es handelt sich also um eine ganz bestimmte Gruppe von Gegenständen, die immer wieder und mit einer ungewöhnlichen Regelmäßigkeit vergessen werden. Einzigartig war die Feststellung, daß ein Filmbesucher eine Biederuhr in seine Altkleidermappe steckte, weil er die Stille des Kinos für den geeigneten Ort hielt, um dort ein Nickerchen zu machen. Nachher aber vergaß er die Uhr samt Biederuhr.

Diese Vorliebe gewisser Filmbesucher, im Kino zu schlafen, geht so weit, daß ein Pariser Kino schon eine besondere, recht weit zurückliegende Loge eingerichtet hat, in die sich ältere Herren zurückziehen können, die sonst mit ihrem Schnarchen selbst das Getöse des Tonfilmapparats überhören könnten.

Nicht alle Schläfer im Kino werden so galant sein wie jener französische Deputierte, der aus tiefem Schlummer während eines schönen Liebesfilms geweckt werden mußte und an die umstehenden verteilt ließ als Entschädigung dafür, daß er für sie die Liebesworte, die von der Leinwand tönten, durch das Schnarchen seiner redegewohnten Nachenöhle ungenießbar machte.

„Ich habe 800 000 Franken zu vergeben!“

Man sagt dem einfachen Mann in der französischen Provinz die größte Einfalt in Europa nach. Nur so erklärt es sich, daß in diesen Tagen in der Nähe von Chalons-sur-Saône eine Bäuerin in Claude Hubert in wenigen Stunden um 80 000 Franken betrogen werden konnte. Bei ihr meldete sich nämlich ein gutausssehender Mann, der nach der Adresse eines gewissen Dr. Bernard fragte. Ein Dr. Bernard hatte wirklich in jener Gegend gewohnt, war aber vor einiger Zeit verstorben.

Der Fremde, der einen Koffer bei sich trug, versicherte, er habe 800 000 Franken in diesem Koffer, die er Dr. Bernard übergeben solle: „Dr. Bernard oder seinen Erben! — Ich möchte nur nicht in diesen späten Stunden noch einmal den Weg zurückmachen. Vielleicht kann ich den Betrag hier irgendwo sicher unterbringen. Ich müßte allerdings ein Vertrauensdepot haben.“ Die Bäuerin, der er 5 Prozent Besorgungsgebühr für die Aufbewahrung des Geldes versprach, kramte ihr gesamtes Vermögen zusammen und übergab es dem Fremden, der seinen wohlverschlossenen Koffer in einem Schrank hinterlegte, dessen Schlüssel er außerdem noch mitnahm. Erst als der Fremde nicht mehr auftauchte, wandte sich die Bäuerin an die Polizei, die natürlich bald feststellte, daß der Koffer nur Zeitungspapier, aber nicht 800 000 Franken enthielt.

**Das Ziel der Deutschlandreise:
Die große Vierjahresplan-Ausstellung**

**Schaffendes Volk
Düsseldorf**

MAI – OKTOBER 1937

780 000 qm groß, 42 Hallen,
110 Musterhäuser, 1,5 km Rheinfront

In den ersten 10 Tagen über
450 000 Besucher



Bedeutende Fahrpreismässigungen durch jedes Reisebüro

HIER KAUFTE MAN GUT UND PREISWERT!

Geschäftsverkäufe

Czesław Młynar
SP. z o.o. POZNAN 1987
 Rzecyzpospolitej 6.
Auf die Hausnummer
achten!
 Gegr. 1860 Tel. 14-66

Möbel
 neue u. gebrauchte, kom-
 plette Zimmereinrich-
 tungen, Küchen, Einzel-
 möbel.

Kristallwaren
 Porzellane, verschiedene
 Hausgeräte, Gelegen-
 heitskäufe

Żeuzica 10
(Sivietostla wstla).

Beder.
Kamelhaar. Balata u. Hanf-
Treibriemen
Gummi, Spirals u. Hanf-
Schläuche, Ringeritzplatten,
Flanschen und Manlochs-
dichtungen.
Stopfbuchsenpackungen,
Puhwolle, Maschinendle,
Wagenfette empfiehlt
SKLADNICA

Poznań. Spółka Okowicianie,
Techniczne Artiele
Poznań.
Meje Marcinfowskiego 20.

**BRAUT-AUSTATTUNGEN
LEINEN - INLETTS**

**Damen
Herren**

tragen
Wäsche
der
Firma



J. Schubert
 LEINENHAUS
 WASCHE-
 FABRIK
POZNAN
 ST. RYNEK 76
 Steppdecken
 Gardinen

LOSE zur 1. Klasse der 39. Lotterie sind schon in meiner Kollektur zu haben.

Zahlreiche Kunden betrachten meine Lotterie als eine vom Glück besonders begünstigte. Mit Recht, denn in letzter Zeit hat sie verschiedentlich hohe Gewinne gebracht, und zwar:

30.000 zł auf Nr. 80 861	2.500 zł auf Nr. 62 293
20.000 „ „ „ 141 626	2.500 „ „ „ 141 643
10.000 „ „ „ 141 666	2.000 „ „ „ 143 067
5.000 „ „ „ 2 691	1.000 „ „ „ 31 972
5.000 „ „ „ 53 540	1.000 „ „ „ 38 406
1.000 zł auf Nr. 143 056	
1.000 „ „ „ 147 121	
1.000 „ „ „ 188 065	
1.000 „ „ „ 141 711	
1.000 „ „ „ 168 043 u. s. w.	

Bestellungen von auswärts erledige ich umgehend.

Stefan Centowski

Poznań, Plac Wolności 10. Tel. 24-94. P. K. O. 203 154.

**Es denkt und wirbt
und wird zur Tat
für Euch - das gute
Inserat!**

**Für Sonnenwende
und Sommerfeste!**

Sonnenwende. Bearbeitet von Hans Niggemann. Kart. zł 3,15

Wertvolles Rüstzeug für die Ausgestaltung von Sonnenwendfeiern liefert Hans Niggemann, immer für den Praktiker geschrieben und in hervorragendem Maße brauchbar für diesen. Wer eine Sonnenwendfeier zu gestalten hat, sollte sich von Niggemann beraten lassen. (Berliner Börsenzeitung).

Gestaltete Freizeit. Feste und Feiern deutscher Art, Heft 12, bearbeitet von Friedrich Arndt zł 3,15**Buntes Dorfleben.** Feste und Feiern deutscher Art, Heft 15, bearbeitet von Friedrich Lembke zł 3,50**Deutsches Frauentum, deutsche Mütter.** Feste und Feiern deutscher Art, Heft 14, bearbeitet von Ludwig Fröhlich zł 3,50**Das Hildebrandlied.** Ein dramatisches Spiel nach der aufgefundenen Handschrift frei entwickelt. Von Wilhelm Albrecht 2 männliche Hauptrollen, Spieldauer 20 Minuten. Textheft zł 1,40**Der Nibelunge Not.** Ein Spiel von Schuld und Sühne und von Mannebreue. Von Carl Heinz Weber. Musik von E. L. von Knorr, szenische Gestaltung von Fr. Arndt. 10 männliche, 1 weibliche Hauptrolle. Spieldauer 50 Minuten. Textheft zł 1,75

Sämtlich vorrätig in der

Kosmos-Buchhandlung

Poznań, Al. Marsz. Pilsudskiego 25. — Tel. 6105, 6275.

Bei Bestellungen mit der Post erbitten wir Voreinsendung des Betrages zuzüglich 30 gr Porto auf unser Postscheckkonto Poznań 207 915.

Möbel

solide u. gediegen gearbeitet zu zeitgemäß erschwinglichen Preisen. Ein Lagerbesuch wird Sie von der Richtigkeit meines Angebots überzeugen.

A. Soschinski, Poznań, Woźna 10, Tel. 52-56. Lagerräume Wielkie Garbary 11.

Geld

gewinnen kann nur der Besitzer eines Lotterieloses der Kollektur C. Jerzykiewicz, Poznań, ul. Pocztowa 30, Tel. 5450, Ziehung 1 Kl. beginnt am 22. Juni

Bestellungen von ausserhalb werden prompt erledigt.

Erich Beyer, Eisenwaren

Telefon 6481 Poznań, Przecznicza 9

ist die billigste Bezugsquelle für

Stab- u. Fasson-Eisen, Bandisen, T-Träger, Hufeisen, Stollen, Pflug-Ersatzteile, Buchsen, Nägel u. Ketten, Schrauben, Muttern, Nieten u. Bleche — sowie alle bedarfsartikel für die Landwirtschaft — Öle und Fette.

Total Eicgtacj — Auktionslot

Brunon Trzeciak — Stary Rynek 46/47

Bereiteter Tagator u. Auktionator

verkauft täglich 8—18 Uhr

Wohnungseinrichtungen. 10 komplette Salons, Speiser, Schlafzimmer, Bad, Kegel, verschiedene Marken Pianinos, Teppiche, Einzelmöbel, Kochöfen, Leinwand, Einrichtungen usw. (Hebernehe) Tapisierungen, sowie Liquidationen von Wohnungen u. Geschäften beim Auftragsgeber bzw. auf Wunsch im eigenen Auktionslot.

Abschreibswort (fett) ----- 20 Groschen
jedes weitere Wort ----- 10 „
Stellengesuche pro Wort ----- 5 „
Offertengebühr für Chiffrierte Anzeigen 50 „

Kleine Anzeigen

Eine Anzeige höchstens 50 Worte
Annahme täglich bis 11 Uhr vormittags.
Chiffrebriefe werden übernommen und nur gegen Vorweisung des Offertenscheines ausgefolgt.

Verkäufe**Modernes
Eckzimmer**
tauschbarer Aufbau, in gutem Zustande preiswert.

Zezuka 10 (Swietoslawka)

Berkaufe

Formen zur Anfertigung von Betonrohren. Off. unter 2248 an die Geschäftsstelle dieser Ztg. Poznań 3.

Nähmaschine

„Singer“ Handnähmaschine wenig gebraucht, billig zu verkaufen.

ul. Kochanowskiego 17, Wohnung 6.

**Poliertes
Schlafzimmer**

gute Ausführung, nur 320,— zł

Zezuka 10 (Swietoslawka)

Gelegenheitskauf!

Verbrechungen (Vandauer), erstklassig, Wert 2000 zł, verkaufe für 750 zł, evtl. Tausch auf offenen Wagen zwischen 5—7 Uhr.

ul. Wroclawska 15, Wohnung 16.

**Leberne
Küchengeräte**

in gutem Zustande, verschiedene andere Küchengeräte am billigsten.

Zezuka 10 (Swietoslawka)

**Blüthner
Harmonium**

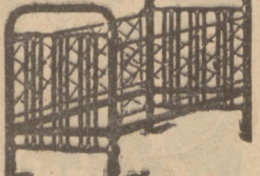
erstklassiger Stimmfänger, preiswert zu verkaufen, gleichfalls Kaufgeschäfte.

Poznań, sm. Marcin 22 (Hof) Klaviermagazin.

**Elegantes, poliertes
Schlafzimmer**

sehr gute Ausführung. Gelegenheitskauf.

Zezuka 10 (Swietoslawka)

**Kinderwagen**

Sportwagen, Kuppenwagen, Kinderbetten, Dreiräder, Roller, Liegestühle, Kängematten, Federbetten, Polsterbetten offeriert billigst

L. Krause, Poznań, Stary Rynek 25/28.

**Eichenes
Herrenzimmer**

in tadellosem Zustande. Außerdem neue, polierte, komplette Einrichtungen, sehr günstig.

Zezuka 10 (Swietoslawka)

**Zur Ernte empfiehlt
sämtliches
Leberverg**

Sättel, Geschirre, Hähne, u. Bänderleinen, Felle, Bettdecken u. Ersatzteile. Mager, Sattlerei, Zezuka 11, Tel. 3136. Pläne, Treibriemen werden repariert.

**Eichenes, massives
Eckzimmer**

Büfett 2,80 m, f. 12 Personen, nur 480,— zł. Seltene Gelegenheit.

Zezuka 10 (Swietoslawka)

**Hochherrschäftliches
Herrenzimmer**

erstklassige Ausführung, Gelegenheitskauf.

Zezuka 10 (Swietoslawka)

Gelegenheitskauf!

Verkaufe elegante 4 Zimmerwohnung mit neuen modernen Möbeln, Salon, Herren-, Eß- u. Schlafzimmer. Adresse anfragen unter 2267 in der Geschäftsstelle dieser Ztg. Poznań 3.

**National-
Registrier-Kasse**

gebrauchsfähig, Gelegenheitskauf.

Zezuka 10 (Swietoslawka)

Kinderwagen

gebraucht, noch gut erhalten, zu verkaufen. Köhler, Poznań, Dolna Wilska 32, W. 6.

Polstermöbel

eigener Herstellung empfiehlt günstig

Kopczak, Wroclawska 14.

Kohlmotor

12 PS. zu verkaufen. Offert. unter 2257 an die Geschäftsstelle dieser Zeitung Poznań 3.

Belze

nach Maß sowie sämtliche Reparaturen und Modernisierungen in den Sommer-Monaten um

50% billiger

Großauswahl in Büschen und Fellen aller Art zu den billigsten Preisen.

Jagsz,

Poznań, M. Marcinowski 21, Tel. 3608.

Offene Stellen**Evangelisches
Mädchen**
vollkommen selbständig, zum 15. Juni gesucht zu Ehepaar ohne Kinder. Polnisch u. Deutsch erwünscht. Gajowa 4, Wohnung 9.**Suche älteres, zuverlässiges
Mädchen**
oder einfache Stütze für Landhaushalt, welche mit mir alle vorkommenden Arbeiten verrichtet. Frau Darmel, Wasilko, poczt. Budzin.**Mädchen**
für alle Hausarbeiten, Polnisch u. Deutsch, für kleinen Haushalt in Poznań gesucht. Angeb. unter 2259 a. d. Geschäftsstelle dieser Zeitung Poznań 3.**Gärtner**
für einfache Gartengärtnerei. Zeugnisabschriften an Frau von Kefow, Głosi, p. Kotowicko Wk.**Suche von sofort einen
Maschinen**
der das Schlosser- oder Schmiedehandwerk erlernt hat, zu meiner Heißdampfventilmaschine Otto Greiner Dampfmaschine Strzelno.**Eine deutsch-polnische
Korrespondentin**
mit Stenographie in beiden Sprachen, guten Zeugnissen u. Referenzen im Alter bis zu 35 Jahren wird für Warszawa gesucht. Bevorzugt werden Damen, die im selbständigen direkten Kundendienst im Büro bewandert sind. Offerten unter „Solide Kraft“ befördert Tomaszewski Reklamy Wiezbarnarobowej, Warszawa, Marszalkowska 124.**Gesucht zum 1. Juli
unverh., evang.
Hofverwalter**
d. f. erfolg. Tätigkeit d. tücht. Zeugn. nachweist, der poln. Sprache u. Laborbuchführung mächtig, bekannt mit Herdbuchaufnahmen, möglichst gebierter Soldat. Bewerber wollen Anträge mit Gehaltsforderung, Bild usw. schriftlich einreichen.**Frankenre, geprüfte
Erkrankungsscheiter**
sucht Pflegen, Wochen- und Dauerpflügen, Stadt oder Land. Angebote u. 2242 an die Geschäftsstelle dieser Ztg. Poznań 3.**Für einige Wochen
Hilfe**

im Pof. Stadthaushalt ab sofort gesucht. Off. unter 2250 an die Geschäftsstelle dieser Zeitung, Poznań 3.

Stellengesuche**Stenotypistin**
Deutsch — Polnisch sucht Stellung. Offerten unter 2252 a. d. Geschäftsstelle dieser Zeitung Poznań 3.**Fräulein sucht
Beschäftigung**
auch stundenw. im Büro, Propagandistin dergl. Offerten u. 2266 an die Geschäftsstelle d. Ztg. Poznań 3.**Alleinstehende, bessere
Frau sucht Stellung als
Wirtin**
bei älterem Herrn, vom 15. Juni evtl. 1. Juli in Poznań. Gehaltsanspr. Nebensache. Offert. unter 2255 a. d. Geschäftsstelle dieser Zeitung Poznań 3.**Modistin**

aus Berlin, außer dem Hause nur auf Land. Erstklassige Verarbeitung Kleider, Kostüme, Referenzen erstklassig. Häuser. Off. unter 2263 a. d. Geschäftsstelle d. Zeitung Poznań 3.

Schlosser

der sämtliche Hausreparaturen und Zentralheizung abnimmt, sucht Haushälterstelle. Off. u. 2214 an die Geschäftsstelle dieser Ztg. Poznań 3.

Bäckergehilfe

Bäckermeistersohn, militärfrei, sucht Stellung. Ist auch im Konditoreifach bewandert. Offert. unter 2253 a. d. Geschäftsstelle dieser Zeitung Poznań 3.

**Suche Stellung als
Küchin**

oder Hausmädchen, bevorzugt Stadt Posen od. Nähe Posen. Off. u. 2247 an die Geschäftsstelle dieser Ztg. Poznań 3.

**Protektant sucht
Stellung**

als Chauffeur, Hausmeister, Wächter od. Arbeiter. Offerten unter 2244 an die Geschäftsstelle dieser Zeitung Poznań 3.

Erkrankene, geprüfte

sucht Pflegen, Wochen- und Dauerpflügen, Stadt oder Land. Angebote u. 2242 an die Geschäftsstelle dieser Ztg. Poznań 3.

Möbl. Zimmer**Möbl. Zimmer**
Telefon zu vermieten. Fredro 4 III.**Möbliertes
Zimmer.**

Śniadecki 32, Wohn. 4. (Ede)

**Reines
Herrenzimmer**

Ballon, Telefon, Komfort. Wielkie Garbary 43, W. 8

**Schönes, sonniges
Zimmer**

Zentralheizung, elektr. Licht, zu vermieten. Ściemięgińska 3, Wohn. 3. (Nähe Bristol)

Vermietungen**2 Zimmer**
u. Küche, möbliert, zu vermieten. Buszankowo, Paźna 6.**Komfortable, sonnige
3 Zimmerwohnung**

Bad, Diele, Veranda, vermietet. Willa Zakret 26 (Dziwogaj) Portier.

Mietsgesuche

Kleines, möbliertes Zimmer

sucht deutsche Studentin in besserem deutschen Hause zum 1. Okt. d. J. gegen Nachhilfstunden (z. B. Mathematik). Angebote erbeten u. 2265 an die Geschäftsstelle d. Zeitung Poznań 3.

Sommerfrische

Junges Ehepaar sucht Ferienaufenthalt in maliger Gegend mit Badegelegenheit. Off. unter 2256 a. d. Geschäftsstelle dieser Zeitung Poznań 3.

Primaner

Mietkiewicz-Gymn., sucht Ferien - Landaufenthalt gegen voll. Konversation. Offert. unter 2254 an die Geschäftsstelle dieser Zeitung Poznań 3.

**Ehepaar mit 10jähr.
Töchterchen sucht vom
11. bis 31. Juli
Landaufenthalt**

mit voller Verpflegung. Bedingung: Tagdagegenheit. Ausführl. Angebote unter 2258 an die Geschäftsstelle dieser Zeitung Poznań 3.

Sommergäste

finden in landschaftlich sehr schöner, waldreicher Gegend Sommerrellens Aufnahme. Großes Haus sonnig, ruhige Zimmer mit Balkon und Bad, großer Garten mit Tennisplatz, gut bürgerliche Küche, Bahnstation am Ort. Pensionspreis pro Person und Tag 4,— zł. Offert. unter 2220 an die Geschäftsstelle dieser Zeitung Poznań 3.

Grundstücke**Berliner Grundstück
verkaufte**

Friedensmiete 14 856. Genaue Auskunft

Warszawa. Zygmuntowska 14/9 Grosfeld.

Heirat**Geburtsstagswünsche**
Junges evgl. Mädchen sucht auf diesem Wege einen netten, lieben, soliden Ehepartner im Alter von 32—38 Jahren Vermögen von 5 000 zł vorhanden. Witwer mit Kind angenehm. Zuschr. unter Nr. „55,395“, Rat, Poznań, Al. Marcinowski 11.**Fördert
das Handwerk****Achtung
Teppichbesitzer!**
Perser, Smyrna u. a. e. Teppiche werden sorgfältig repariert.**Caesar Mann**
GER. POZNAŃ 1850

ul. Rzezypospolitej 6. Auf die Hausnummer achten!

Gegr. 1860. Tel. 14-66.

**Reparaturen
sämtlicher Uhren**Leo Schroll
Poznań, Podgórną 2a
I. Treppe.**Verkäufe
Kaufgeschäfte
Vermietungen
Mietsgesuche
Wohnungsbau
Stellenangebote
Stellengesuche
Vertrietungen
Unterstützt
geiraten usw.****haben große Werbekraft im****P.T.****Restauracja
'Pod Strzechą'**
früher: „Zur Hütte“

Poznań, Plac Wolności 7, Tel. 31-28.

Das populärste Restaurant und Treffpunkt in Poznań. Küche u. Getränke bekannter Güte zu billigen Preisen.

Tiermarkt
Verkaufe englische Bulldogge und Maltierhündchen Rüden mit Stammbaum.

von Wiliś, Gorychowa, Wiezbarnarobowej.

**Verkaufe
Kaufgeschäfte
Vermietungen
Mietsgesuche
Wohnungsbau
Stellenangebote
Stellengesuche
Vertrietungen
Unterstützt
geiraten usw.****haben große Werbekraft im****P.T.**

England, Italien und der Suezkanal

Die vor kurzem beendete Kapitulationskonferenz von Montreux hat grundsätzlich die durch die Einrichtung der sogenannten „gemischten Gerichte“ noch eingeengt gewesene Souveränität Ägyptens vervollständigt. Damit wird im wesentlichen die letzte praktische Folgerung aus dem Englisch-ägyptischen Vertrag vom 26. Oktober v. Js. gezogen. Schon seit damals sind die englischen Truppen im Bereich des Kanals von Suez nicht mehr Organe einer Okkupation, sondern Streitkräfte eines Verbündeten, deren Anwesenheit, zumindest theoretisch, eine vorläufige Maßregel darstellt.

Ägypten hatte die Kapitulationen — das sind die Exterritorialitätsvorrechte der Ausländer, wie Konsulargerichtsbarkeit, Steuerfreiheit usw. — als türkischen Vasallenstaat übernommen. 1875 wurden die Kapitulationen zwar eingeschränkt, 1877 aber wieder verschärft. Weder die Aufhebung der Hoheitsrechte der Türkei durch England, 1914, noch die Aufrichtung des unabhängigen Königreiches Ägypten im Jahre 1922, haben seither an der bevorzugten rechtlichen Stellung der Ausländer im großen und ganzen etwas geändert. Das soll nun anders werden. Auf die britische Machtstellung am Suezkanal dürfte aber auch die Beseitigung der Kapitulationen kaum einen wesentlichen Einfluß ausüben.

Deutsche und Franzosen haben den Gedanken dieser wichtigsten künstlichen Wasserstraße der Welt vorwärts getragen, England aber hat politisch die Zuganwendung gezogen. Bereits im Altertum gab es einen schiffbaren Kanal zwischen Mittelmeer und Rotem Meer. Im Mittelalter war die Wasserstraße verlandet. Zu Ende des 17. Jahrhunderts griff G. W. v. Leibniz den Plan auf. Napoleon ließ um die Jahrhundertwende Untersuchungen vornehmen, die jedoch merkwürdigerweise die Möglichkeit, einen solchen Kanal zu bauen, in Frage stellten. Zu richtigeren Ergebnissen kam die Untersuchung, die 1847 auf Veranlassung des Kanzlers Metternich angestellt wurde. 1856 entwarf der österreichische Ing. v. Negrelli den Plan für einen schiffbaren Kanal durch die Enge von Suez. Im nächsten Jahre bereiste der spätere österreichische Admiral v. Tegetthoff das Gebiet von Suez und die Küsten des Roten Meeres; er befand sich dabei längere Zeit in Gesellschaft des deutschen Afrikaforschers Heuglin. Das Interesse an dem Kanalprojekt war in Österreich sehr groß, da das Schwerkraft der österreichischen Handelschiffahrt im Osten lag. Auf Grund seiner Beobachtungen an Ort und Stelle schlug Tegetthoff die Erwerbung der Insel Sokotra vor, eines ideal gelegenen Stützpunktes vor dem Mündungsbereich des Roten Meeres. Negrelli hatte an den Vermessungsarbeiten von 1847 teilgenommen. Seine Vorschläge standen im Gegensatz zu denen der französischen und englischen Fachleute. Der französische Seemann griff die Gedanken Negrellis auf und beschaffte die erforderlichen enormen Geldmittel. Er führte den Bau des Suezkanals durch. Der Seeweg von Hamburg nach Bombay beträgt um das Kap der Guten Hoffnung 11 220 Seemeilen, durch den Suezkanal 6420, von Marseille nach Bombay um das Kap 10 560, durch den Kanal 4368 Seemeilen! Aus diesen Vergleichsziffern ergibt sich die ungeheure verkehrspolitische, wirtschaftliche und strategische Bedeutung dieser Wasserstraße.

England stand dennoch dem Kanalbau mißtrauisch gegenüber. Denn hier wuchs unter französischer Führung und mit französischem Geld ein Werk heran. Der Kanal bedeutete also fürs erste nicht so sehr eine Verbindung Englands mit Indien als vielmehr eine Bedrohung des britisch-indischen Reiches. Es ist sehr aufschlußreich, aus dem Gesichtswinkel des Geschichtlichen die Wandlung des Verhältnisses zwischen England und dem Kanal zu betrachten und von dem zähen Kampf Londons um diese wertvolle Wasserstraße auf Angelegenheiten der Gegenwart und Zukunft zu schließen. Man tat in England alles, um den Kanalbau zu erschweren. Wie immer in solchen Fällen, wurden auch Schlagschüsse der „Menschlichkeit“ ausgestreut. Die britische Presse rief die ganze Kulturwelt gegen das „Skandalwerk“ auf, gegen „die Schande des 19. Jahrhunderts“. Als der Kanal seinen Wert bewiesen hatte, begann sich England für ihn zu interessieren. Die Verschwendungs-sucht des Vizekönigs Ismail bot den Anlaß zu raschem Zugriff. Lord Disraeli kaufte ihm heimlich seine Aktien ab. Unter englischer Führung entstand 1877 eine internationale Finanzkontrolle über Ägypten mit der bereits erwähnten Verschärfung der Kapitulationen. Der Aufstieg des Nationalistenführers Arabi Paschas veranlaßte England 1882 zum Schutze der bedrohten Fremden Truppen zu landen. Seither ist der Suezkanal fast in englischen Händen. England hat geerntet, was andere Völker gesät haben.

Für die rechtliche Stellung des Kanals sind die Neutralitätsakte von 1888 maßgebend, denen zufolge die Wasserstraße im Kriege wie im Frieden den Kriegs- und Handelsschiffen aller, auch der kriegführenden Staaten offen bleiben muß. Eine Unterbrechung der Schifffahrt ist bloß in Ausübung der Landesverteidigung zulässig. Im Weltkrieg hat England

den Schein in der Weise gewahrt, daß es sich zum Schutzherrn Ägyptens aufwarf und als solcher hier Krieg führte. Diese von England damals vorgenommene Kanalsperre wird immerhin in völkerrechtlicher Kritik als Bruch der Konvention von 1888 bezeichnet. Der sehr deutschfreundliche Khedive Abbas Hilmi, in Wien erzogen, wurde abgesetzt. England erklärte, von den Ägyptern keinerlei Kriegshilfe zu verlangen, hielt aber dieses Versprechen nicht ein. Türken und Deutsche erlangten vorübergehend erhebliche Erfolge. Ihr Zug durch die Wüste bildete eine Leistung, wie sie in der Menschheitsgeschichte noch keinem Heere vor ihnen gelungen war. Aber Marschall v. Sanders behielt recht mit seiner Auffassung, daß Ägypten niemals vom Kanal, sondern vom Mittelmeer aus zu erobern sei. Heute stehen hier die Kriegerdenkmale mit dem dräuenden britischen Löwen als Sinnbild der nach wie vor unveränderten Wachsamkeit Englands an dieser Schlagader des Verkehrs. England hatte den politischen Kampf um den Kanal gegen Frankreich gewonnen. Erst 1935 meldete wieder eine Großmacht ihr Interesse für den Kanal an: Italien. Während des Abessinienkrieges mußte Italien für seine Truppentransporte in einem halben Jahr 1 500 000 Pfunde Sterling an Kanalgebühren zahlen! Die Suezgesellschaft zahlte hierauf eine Dividende von 58,19 Prozent! ...

An dem Schiffsverkehr durch den Kanal, der bis auf rund 30 Millionen Tonnen im Jahre angewachsen ist, hat die englische Flagge den Hauptanteil. Italien, dessen Schiffe im Kanalverkehr an zweiter Stelle stehen, ist seit der Errichtung des ostafrikanischen Imperiums stärker als je an dieser Wasserstraße interessiert.

Daß die britische Staatsführung durch die Gewährung der Unabhängigkeit an Ägypten mit den Zugeständnissen von 1922, 1936 und nun mit der Konferenz von Montreux an Macht und Boden verloren habe, ist eine jener Täuschungen, wie sie sich nur bei einer Betrachtung von dem zu nahen Standpunkt des Momentes ergeben können. London denkt immer in Generationen. Das unabhängige Königreich am Suezkanal ist ein besserer Bundesgenosse als ein Okkupationsgebiet oder ein Vasallenstaat wäre. Die Gefahren des ägyptischen Nationalismus von Arabi Pascha bis Saghlul sind damit für England gebannt. Die militärische Sicherung des Kanals durch die Waffen der Tommys bleibt einstweilen bestehen. Und während sich die Kraftlinien des alten britischen und des jungen römischen Imperiums in der Enge der ägyptischen Wasserstraße überschneiden, hält Großbritannien für alle Fälle schon andere Karten bereit, um davor gesichert zu sein, vielleicht eines Tages alles auf die eine Karte von Suez setzen zu müssen. R. B.

Unabhängiges Irland

„We alone!“, wir für uns — der Schlachtruf der irischen Separatisten, ist zur Wahrheit geworden. Unmittelbar vor den Krönungsfeierlichkeiten hat Ministerpräsident de Valera dem irischen Unterhaus einen Verfassungsentwurf unterbreitet, der die volle Souveränität Irlands und dessen Unabhängigkeit vom britischen Weltreich sowohl wie von England klar ausdrückt. Vor kurzem hat die Versammlung den Entwurf in zweiter Lesung mit Zweidrittelmehrheit angenommen. Ob dieser neue Abschnitt irischer Geschichte nur ein Zwischenpiel oder schon das Endergebnis einer Jahrhunderte währenden Entwicklung bedeutet, jedenfalls stellt er der Welt ein Problem klar vor Augen, das für England stets zu den schwierigsten gezählt hat.

Zwei protestantische Staatsmänner haben das Schicksal Irlands, des katholischen aller Länder, im guten wie im bösen bestimmt. Der eine war Cromwell. Im grausamsten Glaubenskrieg überwand er den Widerstand der autochthonen keltischen Bevölkerung, vereinigte das Land mit der englischen Krone, vertrieb die Iren aus dem fruchtbaren Nordteil ihrer Insel und verpflanzte mehr als 50 000 Familien in die Sümpfe des unfruchtbaren Westens. Als armelige Pächter auf Zwergstellen — Jonathan Swift hat diese Verhältnisse in erschreckenden Bildern geschildert — mußten die Iren 250 Jahre lang ihren Beherrschern zinsen und fronen. Was sie durch Viehzucht und Getreidebau erwarben,

ging als Abgabe nach England, sie blieben auf die Kartoffeln beschränkt, industrielle Gründungen waren ihnen verboten. Wer dem Hunger entfliehen konnte, wanderte aus. Zwischen 1850 und 1914 haben über 4 Millionen Menschen die Insel verlassen. Die Katholikenemigration gibt den Iren die Möglichkeit, auf öffentlicher Tribüne gegen ihr hartes Los zu protestieren. „Repeal“ entsteht, die erste Unabhängigkeitsbewegung. Aber das Glend steigt. Da greift nun zum zweiten Mal ein großer protestantischer Staatsmann entscheidend in das Schicksal der irischen Nation ein, Gladstone. Hatte Cromwell geglaubt, daß alle geistige und soziale Unterdrückung aufgewogen werden könnte durch eine gerechte und saubere Verwaltung, so erkannte der große Liberale, daß nur eine weitreichende Agrarreform Irland aus der Not befreien konnte, ohne englische Interessen zu verletzen. So kam es zu der sozialen Gesetzgebung seit 1881. Aus Pächtern wurden Eigentümer mit freier Habe, Basten wurden abgelöst, Entschimpfungen vorgenommen. England schloß das Geld hierfür zu niedrigen Zinsen vor, dessen Jahresbeträge von 5 Millionen Pfund im Jahre noch heute von dem Freistaat bezahlt werden sollen.

Mit dem sozialen Aufstieg der irischen Nation wuchs aber auch ihr Selbstbewußtsein. Die Vorlagen der englischen Kabinette, die eine Selbstregierung des von Katholiken bewohnten Teiles der Insel zum Inhalt hatten, wurden als ungenügend zurückgewiesen. Im

Die erste Einnammungseglung der Erde

Von Kapitän Joshua Slocum.

Der Mann, der als erster allein um die Erde segelte, war Kapitän Joshua Slocum aus Newshottland. Seine bewundernswürdige Fahrt dauerte vom 24. April 1895 bis 3. Juli 1898, also drei Jahre und drei Monate. Sie ging über 46 000 Seemeilen. Überall, wo Kapitän Slocum ankerte, wurde er von den Zeitgenossen geehrt. Seine Abenteuer auf der Weltreise waren mannigfacher Natur. Es lief sich in seinem Leben bei Brochhaus, Leipzig, erscheinenden Buch „Erdumsegelung — ganz allein!“ merkwürdig, daß noch vor 40 Jahren gefährliche Seeräuber im Mittelmeer ihr Unwesen getrieben haben. Als die „Spray“ Gibraltar verläßt, wird sie von einer maurischen Piratenflotte gejagt und entkommt nur, weil eine plötzlich auftretende Bö das Fahrzeug der Verfolger entmastet. Auf der Fahrt in den „Stillen“ Ozean, in dem die schlimmsten „Willkürs“ (Stürme) es von einer „Stille“ in die andere heßen, wird das Schiff bei Nacht von Wilden des Feuerlandes überfallen. Doch sie entfliehen heulend, da der listige Odyseus seinen Schlaf schlau gesichert hat: Reißzwecken, hübsch säuberlich mit der Spitze nach oben auf das Deck gestreut, tun nackten Füßen weh! — Wir entnehmen dem Buch einen Abschnitt.

Aus einem Gefühl des Mißtrauens gegenüber den Seelenten mit großer Erfahrung enthielt ich mich in den vorangegangenen Kapiteln, die zur fortsetzungsweisen Veröffentlichung im „Century Magazine“ bestimmt waren, Einzelheiten über den Bau der „Spray“ zu geben und die einfache Methode zu beschreiben, um sie zu segeln. Da ich keinerlei Jachterfahrung besaß, hatte ich nicht die Möglichkeit festzustellen, ob die schmucken Fahrzeuge, die ich in unsern Häfen und in der Nähe des Landes gesehen hatte, das gleiche oder womöglich noch mehr leisten konnten als die „Spray“, indem sie beispielsweise mit besagter Pinne Kurs hielten.

Ich wußte, daß kein anderes Fahrzeug bisher auf diese Weise rund um die Welt gesegelt worden war. Aber ich will damit nicht sagen, daß es nicht auch ein anderer tun

könnte, oder daß nicht schon manch einer Schiffe mit bestimmter Takelung auf diese Weise so weit gebracht hatte, wie er es sich vorgenommen hatte. Ich mußte deshalb über die oberflächliche Behauptung eines „Sachverständigen“ lächeln, so etwas gebe es nicht.

Als ich die „Spray“ segelte, war sie ein vollkommen neues Boot, das ich aus einer Slup, die denselben Namen trug, umgebaut hatte und die, wie die Ueberlieferung sagt, zuerst vor etwa hundert Jahren als Küstenschiff an der Küste von Delaware gedient hatte. Es existierte kein Plan mehr von ihr in dem Zollhaus, in dessen Bezirk sie gebaut worden war. Sie gehörte einst nach Noank in Connecticut, später nach New Bedford, und als Kapitän Eben Pierce sie mir am Ende ihres ersten Lebens anbot, stand sie wie ich bereits beschrieb, auf dem Trocknen in Fairhaven. Es hieß, daß ihre Linien die eines Nordseefischerfahrzeugs seien. Indem ich sie Balken und Planken um Planken erneuerte, fügte ich ihrem Freibord mittschiffs 30 Zentimeter, dem Vorschiff 45 Zentimeter und dem Achterschiff 35 Zentimeter hinzu, vermehrte so ihren Sprung und machte sie dadurch, wie ich glaubte, zu einem seetüchtigeren Schiff. Ich will nicht die Geschichte des Neubaus der „Spray“ wiederholen, die ich in meinem ersten Kapitel ziemlich eingehend geschildert habe; ich will nur noch sagen, daß ihre Maße waren: Länge über alles 11,03 Meter, Breite 4,25 Meter, Tiefe des Rumpfes 1,25 Meter. Ihr Rettorraumgehalt betrug 9 Registertonnen, ihr Bruttoraumgehalt 12,7 Registertonnen.

Ich will gerne die Riße der „Spray“ begeben — mit den Hinweisen, die meine ja recht beschränkte Jachterfahrung erlaubt, da ich mein Leben als Seefahrer größtenteils auf Barken und Vollschiffen zugebracht habe. Keine Mühe wurde gespart, um sie möglichst genau zu bringen. Die „Spray“ wurde von New York nach Bridgeport in Connecticut gebracht, wo sie unter der Ueberwachung des Park City Yacht Club aus dem Wasser geholt und sehr sorgfältig vermessen wurde, um in jeder Weise ein zufriedenstellendes Ergebnis zu sichern. Kapitän Robins baute das Modell. Unsere jungen Jachtführer, die sich in den „Lilien des Meeres“ vergnügen, werden natürlich nicht sehr günstig über mein Fahrzeug denken. Sie haben ein Recht zu ihrer Meinung, während ich an der meinen festhalte. Sie werden sich an den kurzen Enden der „Spray“ stoßen, deren Vorteil aber bei schwerer See stark in Erscheinung tritt.

Einiges auf Deck der „Spray“ mag verschieden angeordnet werden, ohne das Fahrzeug wesentlich zu beeinträchtigen. Ich sehe keinen Grund, warum zum Beispiel bei

einem Tourenboot der Kajütenaufbau nicht mehr mittschiffs stehen soll anstatt so weit achtern wie der meine, der sehr wenig Platz zwischen Rod und Niedergang läßt. Einige meinen gar, ich hätte die Form des Hecks verbessern können. Was soll ich dazu sagen! Die lange Wasserlinie der „Spray“ trug sie glänzend, ließ sie gut laufen, und es wurde durch kein unnötig gestuftes Achterteil ein Sog verursacht.

Segler der sanften Gewässer fragen: „Wo sind ihre Ueberhänge?“ Sie freuzten ja niemals im Golfstrom bei Nordost, und sie wissen nicht, was für jedes Wetter am besten ist. Bout um Gottes willen nicht aus Eitelkeit einen langen Ueberhang an ein Fahrzeug, das auf See gehen soll. Wie ein echter Seemann sich sein zukünftiges Schiff mit einem einzigen Blick weisenhaft vorstellt — wenn er sich überhaupt die Mühe nimmt, den Riß daraufhin zu überprüfen —, so sah ich die „Spray“ lebendig vor mir, und ich wurde nicht enttäuscht.

Die „Spray“ machte mit ihrer Sluptakelung jenen Teil der Fahrt, der von Boston bis durch die Magellanstraße reichte, wo sie die allerwiderschiedensten Wetterverhältnisse antraf. Die Pawtakelung, zu der ich später überging, war nur insofern ein Fortschritt, als dadurch das ziemlich schwere Großsegel verkleinert werden konnte und ihre Umwind-Eigenschaften verbessert wurden. Wenn der Wind von achtern kam, wurde der Treiber nicht bemerkt, er wurde dann stets beschlagen. Mit dem Baum weit draußen und zwei Strich Wind segelte die „Spray“ besten Kartentkurs. Ich brauchte niemals lange zu suchen, um zu wissen, wie ich die Pinne zu drehen hatte, oder den Winkel des Ruders zu finden, der nötig war, um sie auf ihrem Kurs zu halten und dann das Rad entsprechend zu lassen. Dann lief sie, vom Großsegel gezogen, während die Klüverschot flach nach mittschiffs geholt oder leicht auf der einen oder anderen Seite gelegt war, was zum stetigen Lauf sehr beitrug. Wenn der Wind sehr stark oder böig war, setzte ich zuweilen auch einen Außentüver an einer Stange draußen vor dem Bugspriet, dessen Schoten ebenfalls flach nach mittschiffs geholt waren, was ich auch bei Sturm unbefangt wagen konnte. Ein starker Niederholer an der Gaffel war unbedingt notwendig, weil ich ohne ihn bei schwerem Wind das Großsegel nicht hätte herunterholen können. Wieviel ich die Ruderpinne zu drehen hatte, war je nach dem Wind und seiner Richtung ganz verschieden. Doch diese Dinge lernt man ja schnell aus der Erfahrung.

Ich will nur noch kurz sagen, daß sie bei leichtem Winde, wenn sie mit Vollzeug und dichten Schoten segelte, fast keine oder nur ganz geringe Ruderhilfe brauchte. Wenn

Eine Mittelmeerinsel chirurgischer Freistaat?

Der „Vater der Invaliden“ verhandelt wegen der Insel Kyra Paanghia

Athen, im Juni 1937.

Es scheint hier, daß die kühnen Pläne des holländischen Chirurgen Dr. Esser nunmehr vor ihrer endgültigen Verwirklichung stehen. Er beabsichtigt, auf der griechischen Insel Kyra Paanghia eine politisch unabhängige Heimstatt für Invaliden zu schaffen, auf welcher diese geheilt werden sollen. Der König von Griechenland hat grundsätzlich seine Zustimmung erteilt.

Dr. Esser hat seinen Ruf während des Krieges begründet. Unermüdlich hat er in den großen Lazaretten gearbeitet, und was er dort schuf, hat er selbst als „plastische Chirurgie“ bezeichnet. Er verfolgte, wie so viele Ärzte, ein besonderes Ziel: Er wollte nicht nur die Verletzten am Leben erhalten — seine Bemühungen waren darauf konzentriert, verstümmelte Menschen auf chirurgischem Wege wieder völlig arbeitsfähig zu machen, ihnen den Gebrauch jener Glieder wiederzuschaffen, die durch Geschosse und Granatsplitter für immer zerstört schienen. Damals erhielt Dr. Esser im Kreis seiner Patienten den Beinamen „Vater der Invaliden“.

Seine Aufgabe war mit Kriegsende nicht erfüllt. Alltäglich saß er in den Straßen der Straße und in den Betrieben ihre Opfer, und immer wieder fand er Verstümmelte, die den Menschen zeit seines Lebens unglücklich zu machen drohen.

Ehe Dr. Esser in Griechenland ernsthaft um die Durchführung seiner Pläne zu verhandeln begann, hat er vor einer Versammlung der medizinischen Gesellschaft in Athen demonstriert, was heute bereits auf dem Gebiet der „plastischen Chirurgie“ möglich ist. Zu dieser Versammlung waren einige Krüppel geladen worden, die für alle Zeiten dazu verurteilt schienen, durch ihre Verstümmelungen der menschlichen Gesellschaft zur Last zu fallen. Durch chirurgischen Eingriff versuchte Dr. Esser diese Leiden zu beheben und die Ergebnisse hierbei waren so überwältigend, daß die Gesellschaft geschlossen seinen Plänen zustimmte.

Weshalb ein Freistaat?

Dr. Esser ist gewiß ein ganz hervorragender Chirurg — ein Wunderkünstler ist er nicht. Immer wieder ist es ihm gelungen, durch seine Eingriffe die Arbeitsfähigkeit der Opfer des Krieges und der Arbeit ganz er-

heblich wieder heraufzusetzen — dennoch verlagten seine Patienten nur allzuoft im täglichen Leben.

Nach eingehendem Studium der Ursachen, die dazu führen, daß trotz Wiederherstellung der körperlichen Funktion nicht die alte Schaffenskraft vorhanden ist, kam Dr. Esser zu dem Ergebnis, daß bei den Krüppeln fast stets nicht nur körperliche, sondern auch seelische Momente arbeitshemmend wirken. „Soll — so folgerte er — die Arbeit des Chirurgen wirklich hundertprozentige Erfolge erzielen, so muß sie ergänzt werden durch die Einwirkungen des Seelenarztes. Man muß nicht nur die Glieder heilen: Man muß dem Verstümmelten auch das Bewußtsein wiedergeben, daß er kein Krüppel mehr ist, sondern ein vollwertiges Glied der menschlichen Gesellschaft.“

Und Dr. Esser vertritt den Standpunkt, daß man in einem Menschen, auf den die Gesellschaft mitteilend herabblickt, dies Gefühl nicht durch gute Worte oder lange Vorträge wecken kann, sondern nur, indem man seine seelische Widerstandskraft stärkt und ihm das Gefühl der Vollwertigkeit zurückgibt.

Und so entstand die Idee eines Freistaates, in dem die Krüppel, völlig getrennt von der Außenwelt, so lange verbleiben sollten, bis sie auch seelisch wieder völlig hergestellt sind.

Der erste Schritt.

Zur Verwirklichung seiner Ideen rief Dr. Esser vor zwei Jahren das „Unabhängige Institut für plastische Chirurgie“ ins Leben, in dessen Präsidium er eine Reihe hervorragender Staatsmänner und Ärzte vereinigen konnte. So gehören hierzu beispielsweise der deutsche Chirurg Prof. Bier, der berühmte Wiener Chirurg von Hochnege, der Nobelpreisträger für Chemie, Lord Rutherford of Cambridge, der Leibarzt der englischen Königsfamilie, Lord Dawson of Penn, Marshall Petain, sowie zahlreiche europäische Ministerpräsidenten und Minister. Dem Ehrenkomitee gehören unter anderem die Könige von Italien und Griechenland an.

Und der König von Griechenland — der, wie man sich hier berichtet, gewillt ist, an die alten medizinischen Ueberlieferungen des Hypokraties anzuknüpfen, die einst halfen, den Weltkummer Hellas zu schaffen — der König selbst veranlaßte, daß Dr. Esser ein griechisches Torpedoboot zur Verfügung gestellt wurde, mit dem er die griechischen Inseln bereifte auf

der Suche nach einer zukünftigen Heimstatt der Krüppel.

Zwei Bedingungen waren bei dieser Auswahl maßgebend: vor allem sollte die Insel von fast paradiesischer Schönheit sein und von günstigen klimatischen Verhältnissen. Zum anderen sollte sie möglichst dünn besiedelt sein, um späterhin vielleicht einmal völlig evaluiert werden zu können und nur mehr Patienten zu beherbergen.

Im Schatten des Berges Athos.

Die Wahl Dr. Essers fiel auf die Insel Kyra Paanghia, die im Schatten des Berges Athos liegt, unablässig in Sonne gebadet, überzogen von dichten schattigen Wäldern, umgeben von zahlreichen kleineren Inseln — ein wahres Paradies auf Erden. Nach Verhandlungen mit dem Bevollmächtigten der griechischen Regierung, Minister Kotias, ist nun der Plan Dr. Essers dem griechischen Ministerpräsidenten Metaxas zur endgültigen Entscheidung vorgelegt. Die griechische Wissenschaft steht nahezu geschlossen hinter Dr. Essers Plänen, und der König hat sie, wie bereits erwähnt, weitestgehend unterstützt.

Was jedoch der schwierigste Punkt in der Entscheidung Metaxas sein dürfte, ist die staatsrechtliche Frage, denn Dr. Esser verlangt für seine Heimstatt nichts anderes als völlige Unabhängigkeit: Er will auf dieser Insel im wahrsten Sinne des Wortes einen rechts selbständigen Freistaat der Invaliden errichten.

„In einem völlig eigenen Staat sollen die Invaliden sich und ihrer Umwelt beweißen können, daß sie zu jeder Leistung fähig sind, die eine staatliche Gemeinschaft erfordert.“ Und deshalb verlangt er nicht nur völlige politische Unabhängigkeit seines „Staates“, Freiheit von jeder anderen Pachtkontrolle, Gerichtsbarkeit, Besteuerung usw. — er strebt sogar an, seinen geplanten Staat unter einen ganz besonderen Schutz aller Kulturenationen zu stellen, ähnlich wie ihn das „Rote Kreuz“ genießt. Die Entscheidung, die Metaxas demnächst zu diesem Ansuchen fällen wird, ist gegenwärtig durch zwei der maßgeblichsten Staatsrechtler Griechenlands in Ausarbeitung. Noch also ist das Wort in dieser Angelegenheit nicht gefallen, aber das Königshaus und die öffentliche Meinung unterstützen auf das weitgehendste die Pläne Dr. Essers.

B. L.

Weltkriege kam es zum Aufstand gegen England, bei den Wahlen von 1918 siegte entscheidend die nationale Gruppe Sinnfeiner. Nach langen Verhandlungen kam es zum Ausgleich mit der englischen Regierung; die Verfassung des Jahres 1922 verlieh Irland das Recht der übrigen Dominions. Für alle inneren Angelegenheiten bei „ewiger“ — das heißt für die Dauer dieser Verfassung geltender — Personalunion mit der britischen Krone erhielt Irland souveränen Rang. Es nahm an der Reichsleitung teil, an der Fortbildung der Reichsverfassung in innerer und äußerer Politik. Es übte das Recht eigener diplomatischer Vertretung bei den anderen Dominions aus, es nahm selbständig am Völkerbunde teil und konnte seinem Vertreter dort eigene Instruktionen erteilen. Bei einem Kriege Großbritanniens konnte es sich neutral verhalten, ohne damit das Reichstatut zu brechen. Irland genoß somit die gleichen Rechte wie Kanada. Aber noch immer wurde das Recht im Namen des Königs gesprochen, noch immer saß ein Generalgouverneur als Vertreter der britischen Krone in Dublin, die auswärtigen Vertreter des Landes wurden durch den König ernannt. Dieser Rang eines Dominions im Reichsverbande genügte die Valera nicht, dem neuen Führer der Separatisten, der 1932 das alte Regime unter Cosgrave gestürzt hat. Die erste Tat des neuen Premiers war die Verweigerung der weiteren Jahreszahlung an England, die nach der Meinung der Valeras ein Vasallenverhältnis gegenüber Großbritannien ausdrückte. Bezeichnenderweise und die Ereignisse der letzten Wochen vorausnehmend, bestand die Valera darauf, nicht die Reichskonferenz, sondern ein internationales Gericht als Schiedsinstanz in dieser Streitfrage aufzurufen. Englische Sonderzölle auf irische Produkte in der Höhe der geforderten Jahreszahlung, irische Prohibitivzölle auf englische Produkte waren hüben und drüben die nächsten Maßnahmen. Ein Handelskrieg zwischen beiden Ländern brach aus, doppelt drückend für Irland, weil während der Wirtschaftskrise die USA die irische Einwanderung droffelten. Allein die Valera ging unbeirrt den Weg der Trennung weiter. Den Thronwechsel in England nach Georgs V. Ableben benützte er, um am 11. Dezember 1936 den Namen des englischen Königs aus der inneren Verwaltung auszuschneiden, den Gouverneur durch den Sprecher des Unterhauses in Dublin, des „Deil“, zu ersetzen. Irland war Republik und bewahrte nur in auswärtigen Angelegenheiten die Verbindung mit Empire und Krone.

Die Iesen im irischen Unterhause beschlossene Verfassung löst nun auch diese Verbindung. Irland erklärt sein Recht, die Beziehungen zu den anderen Staaten selbst zu bestimmen. Es entscheidet darüber, im Verband des Empires zu verbleiben oder aus diesem auszuschneiden. Selbständig urteilt es über Krieg und Frieden. Es läßt die neue Verfassung auch über Ulster in Geltung treten, dehnt sie also auf das Gebiet der britischen Krone aus, auf dem die Nachkommen von Cromwells Veteranen, fanatische Protestanten und nationale Erbfeinde der Kelten, wohnen. Wenn die neue Verfassung von der be-

sonderen Stellung der katholischen Religion im Staate spricht, so wird neben dem ethnischen auch das konfessionelle Problem die Auseinandersetzung zwischen Nord- und Südirland, zwischen dem neuen Staate und England besonders erschweren.

England freilich glaubt, daß das letzte Wort in dieser Auseinandersetzung noch nicht gesprochen ist. Mögen in Irland die natio-

nalen und konfessionellen Leidenschaften sich noch nicht so scharf gegen die britische Krone entwickelt haben, so waren die beiden streitenden Teile wirtschaftlich doch seit Jahrhunderten in so enger und natürlicher Verbindung gewesen, daß eine volle Trennung fast unmöglich erscheint. Auch in Irland will man sich am liebsten den Weg friedlicher Aussprache offenhalten. Es ist eine bezeichnende

Geste, daß Irland gewillt ist, in einem Kriege seinem Feinde Großbritannien militärische Stützpunkte auf seinem Gebiet einzuräumen. Auch die Annahme der Verfassung wird wohl den Weg zu Verhandlungen nicht abschneiden, zu jener Methode, die Baldwin in seiner Abschiedsrede vor dem Unterhause als die der modernen Zeit zukommende Art, Politik zu treiben, bezeichnet hat.

R. B.

der Wind zunahm und ich unten war, ging ich eben an Deck und drehte das Rad eine Speiche mehr oder weniger, band es fest und ließ die „Spray“ laufen wie vorher.

Mit Vergnügen würde ich alle Fragen beantworten, die über mein Verhalten bei allen möglichen Vorkommnissen an mich gestellt werden könnten; aber es würde den Rahmen meines Buches sprengen. Ich kann hier nur sagen, daß man das meiste durch die Praxis lernt und daß außer der Liebe zum Segeln und der Erfahrung Mutterwitz der beste Lehrer ist. Unbezahlbare Gerätschaften? Die hatte ich nicht. Die Segel wurden mit der Hand gefetzt, die Fallen liefen durch gewöhnliche Schiffsblöcke mit den üblichen Patentrollen. Natürlich wurden die Schoten alle achtern belegt.

Das Gangspil hatte die Form einer Winde oder Winc, wie es wohl auch heißt. Ich hatte drei Anker; der eine wog 40, der andere 100 und der dritte 180 englische Pfund. Die Winc, der 40-Pfund-Anker und die „Kruke“ — der Zierat am Brustholz — stammten noch von der alten „Spray“. Der Ballast — Betonement — war gut und sicher verstaute. Ich hatte weder Eisen noch Blei oder ein anderes Gewicht am Kiel.

Wenn ich Vermessungen mit dem Meßstab vornahm, so schrieb ich sie jedenfalls nicht nieder. Ich hätte selbst nach der längsten Fahrt auf der Slup weder die Höhe des Mastes noch die Länge des Großbaums oder der Gaffel aus dem Gedächtnis angeben können. Ich kannte nicht den Mittelpunkt der größten Segelwirkung, es sei denn, daß es mich die Erfahrung auf See lehrte. Uebrigens war es mir vollkommen gleichgültig. Aber mathematische Berechnungen sind natürlich für ein gutes Boot wichtig. Die „Spray“ hätte ihnen auch standgehalten. Sie war fein ausgeglichen und leicht im Trimm zu halten.

Selbst die ältesten und fähigsten Kapitäne haben mich gefragt, wie es möglich war, daß die „Spray“ selbst vor Wind rechtweisenden Kurs hielt, was sie ja wochenlang tat. Einer dieser Herren, ein Schiffsführer von Ruf und guter Freund von mir, wurde vor nicht langer Zeit in einem berühmten Mordprozeß in Boston als Sachverständiger der Regierung gehört. Er behauptete, ein Schiff könne nicht so lange allein seinen Kurs halten, daß der Steuermann das Rad verlassen und dem Kapitän die Röhle durchschneiden könne. Gewöhnlich ist das richtig. Man kann vielleicht sagen, daß es bei einem rahgetakelten Schiff immer so ist. Aber

während jenes schrecklichen Geschehens segelte die „Spray“ um die ganze Erde, ohne daß jemand an Ruder war, abgesehen von seltenen Zwischenzeiten. Jedoch möchte ich hier sagen, daß das für den Bostoner Mordprozeß nichts besagte. Aller Wahrscheinlichkeit nach legte das Gericht die Hand auf den richtigen Schurken. Mit anderen Worten, ich würde in Hinblick auf das Unglückschiff mit seinem Bau und seiner Takelung ebenso urteilen wie der seemannische Sachverständige.

Aber man erinnert sich vielleicht, daß ich während des dreißigwöchigen Törns der „Spray“ von der Thursdag-Insel bis zu den Kokosinseln — eine Strecke von 2700 Seemeilen — insgesamt fast nur eine Stunde am Steuer stand. Kein anderes Schiff in der Welt hat jemals unter gleichen Umständen das Kunststück einer so langen und ununterbrochenen Fahrt vollbracht. Es war dabei eine vergnügliche Mittsommersegel. Keiner kann das Vergnügen des Raumschiffsegels über die weiten Ozeane ermessen, wenn er es nicht erlebt hat. Um die höchste Freude einer Weltumsegelung zu verspüren, brauchte man nicht gerade einhand zu segeln, aber mir freilich gab diese erste Alleinreise im Boot um die ganze Welt besondere Freude, weil es zum erstenmal geschah. Mein Freund, der Regierungssachverständige und der gefälteste der salzigen Seekapitäne, stand erst gestern auf dem Deck der „Spray“ und war von ihren trefflichen Eigenschaften überzeugt. Er sprach begeistert davon, daß er seinen Bauernhof auf Kap Cod verkaufen wolle, um wieder auf See zu gehen.

Jungen Leuten, die etwa die Absicht haben, auch einmal eine solche Fahrt zu unternehmen, würde ich sagen: „Nur los!“ Die Erzählungen von der Härte der Seefahrt sind meistens übertrieben, ebenso wie von den Gefahren der See. Ich hatte eine gute Schule auf den sogenannten „hards ships“ auf dem harten Stillen Ozean, und ich kann mich nicht erinnern, daß ich in all den Jahren einmal an mir selbst zweifelt wäre. Solche Erinnerungen haben bewirkt, daß ich die See nur noch mehr liebte. Ferner schulde ich es den Offizieren aller der Schiffe, auf denen ich als Knabe und als Mann gelebt bin, hier zu erklären, daß nicht einer auch nur einen Finger gegen mich aufgehoben hat. Ich lebte nicht zwischen Engeln, sondern zwischen Männern, die auch schon einmal aus der Haut fahren konnten. Ich bestrebe mich jedoch, es den Offizieren der Schiffe, auf denen ich fuhr, rechtzumachen, und so kam ich voran. Ganz gewiß hat die See ihre Gefahren genau wie das Land, aber Gott verleiht

dem Menschen Klugheit und Geschicklichkeit, um diese Gefahren auf das geringste Maß herunterzuschrauben. Und dazu gehört auch das geschickt gebaute Schiff, das wert ist, die Meere zu befahren.

Den Naturgewalten zu trotzen ist sicherlich keine leichte Sache, wenn die See vor Jörn tobt und wütet. Dann muß man die See kennen und wissen, daß man sie kennt, und nicht vergessen, daß sie dazu da ist, daß man über sie hinweggelegt.

Ich habe in den Rissen der „Spray“ die Maße eines Schiffes wiedergegeben, das man für alle Wetterverhältnisse und für jedes Wetter als fechtüchtig ansprechen muß. Wenn freilich der Erfolg einigermaßen gewährleistet werden soll, muß schon auch ein wenig Erfahrung auf dem Schiff mitsegeln. Aber um ein erfolgreicher Navigator oder Segler zu werden, braucht man sich nicht gerade einen Teufel um den Hals zu hängen. Andererseits trägt das Kopfzerbrechen über all die schönen Meßingknöpfe, die man sich auf die Uniform nähen könnte, in keiner Weise zur Sicherheit des Schiffes bei.

Vielleicht habe ich dereinst Anlaß, die Linien der guten alten „Spray“ zu ändern. Aber aus meiner beschränkten Erfahrung heraus kann ich nur ihre gewichtigen Maße vor denen feberleichter Vergnügungsjachten empfehlen. Sie bieten mehr Sicherheit. Erfahrung auf einem Fahrzeug wie der „Spray“ dürfte jungen Seglern sehr lehrreich sein und sie befähigen, später größere Schiffe zu führen. Ich glaube, ich lerne selber mehr Seemannschaft auf der „Spray“ als auf irgendeinem andern Schiff, auf dem ich segelte. Vor allen Dingen lernte ich Geduld, die größte aller Tugenden, namentlich damals, als ich durch die Magellanstraße zwischen dem steilen Festland und dem unwirtlichen Feuerland hindurchsegelte; da lernte ich bei all der schwierigen Segelerei, die mich zwang, den ganzen Tag am Ruder zu sitzen, mich damit zu befrieden, daß ich täglich 10 Seemeilen gegen den Flußstrom ankreuzte. Und als so ein Monat vergangen und alles vergeblich gewesen war, kam mir immer noch ein altes Lied auf die Lippen, das ich vor mich hinsummte, während ich die ganze Strecke noch einmal erkämpfen mußte wie vorher. Selbst dreißig Stunden im Sturm am Steuerrad konnten mir meine Geduld nicht rauben. Einen Riemen zur Hand zu nehmen und in einer Flaute in oder aus einem Hafen zu rudern, war nichts Besonderes für die Besatzung der „Spray“. Die Tage gingen mir glücklich dahin, wo immer mein Schiff segelte.

Transfer belgischer Forderungen

Wie jetzt von der halbamtlichen polnischen Nachrichten-Agentur bekanntgegeben wird, ist zwischen der Polnischen Devisenkommission und einer Gruppe belgischer Industrieller ein Uebereinkommen für das Jahr 1937 abgeschlossen worden, durch das die belgischen Industriellen berechtigt werden, für Zinsen und Dividenden ihrer in Polen arbeitenden Unternehmungen Beträge zu transferieren. Abschreibungen und Rückzahlungen sind dagegen weiterhin von dem Transfer ausgeschlossen.

Die Zahl der Konkurse in Polen

Im Monat März wurden in Polen 12 Konkurse eröffnet (Februar d. J. 6, März v. J. 20), davon waren 4 Gesellschaften mit beschränkter Haftung, 1 offene Handelsgesellschaft, 1 Genossenschaft und 6 Einzelunternehmen. Vier der in Konkurs geratenen Firmen waren Handelsbetriebe und 8 industrielle Unternehmungen.

Steigende Produktion der elektrotechnischen Industrie in Polen

Wie den Angaben des Polnischen Statistischen Hauptamtes zu entnehmen ist, ist die Produktion der polnischen elektrotechnischen Industrie im ersten Quartal d. J. im Vergleich zur selben Zeit des Vorjahres beachtlich gestiegen. Es wurden erzeugt (Menge in Tonnen): elektrische Maschinen 293 (erstes Quartal 1936 215), Umformer 10 (7,7), Transformatoren 212 (129), Akkumulatoren 347 (342), Verteiler 35 (45), Oelschalter 83 (12), Sicherungen und Installationsmaterial 223 (178), Stromzähler 41 (44), Isolationsröhren 255 (247), elektrische Hausgeräte 84 (33), Telefonapparate 16 (19), Ersatzteile 15 (24), Leitungsdrähte 1059 (797), isolierte Leitungsdrähte 699 (440), Bleikabel 1358 (770). Ferner wurden erzeugt 56 000 Beleuchtungskörper (52 000), 3 161 000 Glühlampen (3 584 000) und 1 290 000 Zwerghlühlampen.

Die Rundfunkgeräteherstellung war ebenfalls bedeutend grösser. Es wurden erzeugt 16 000 Detektorgeräte (12 000), 46 000 Lampengeräte (31 000), 251 000 Kondensatoren (127 000) und 26 000 Transformatoren (26 000). Der Absatz der Erzeugnisse der elektrotechnischen und der Rundfunkindustrie war im Berichtsquartal ebenfalls bedeutend grösser als im ersten Quartal des vorigen Jahres.

Neues Finanzprogramm Frankreichs?

Der französische Finanzminister ist, wie der „Figaro“ berichtet, im Begriff, unter grösster Diskretion ein neues Finanzprogramm auszuarbeiten. Der Finanzplan Vincent-Auriols umfasst drei Punkte: 1. Allgemeine Erhöhung der indirekten Steuern und der Tarife der öffentlichen Dienste: Eisenbahn, Wasser, Gas, Elektrizität, Post, Tabak, Benzin usw.; 2. Erhöhung gewisser direkter Steuern, angefangen von der allgemeinen Einkommensteuer bis zur Erbschaftsteuer. Diese Erhöhungen will man verschieden motivieren, um den Finanzexperten bei dem extremen Flügel der Volksfront in gleicher Weise zu entsprechen. 3. Ein Appell an die Rentner ist vorgesehen. Man will von ihnen neue Opfer verlangen. Von diesem ganzen Programm stand Genauerer noch nicht fest. Die Tatsache, dass der Regierung Experten wie Charles Rist zur Seite stehen, berechtigen zur Hoffnung, dass das Programm in textlicher Hinsicht einwandfrei sei und kein Risiko nach sich ziehen wird.

Mißstände in der sowjetischen Landwirtschaft

Während aus der Ukraine, dem Asow-Schwarzmeergebiet, der Krim und dem Stalin-grader Gebiet von einem guten Saatenbestand berichtet wird, ist im fernöstlichen, westsibirischen und Krasnojarsker Gebiet mit der Saat noch nicht begonnen worden. In diesem Zusammenhang wird dem Volkskommissariat für Landwirtschaft der UdSSR vorgeworfen, dass die von ihm für die Aussaat und für die Einbringung der Ernte getroffenen Massnahmen noch viel zu wünschen übrig liessen.

Im vergangenen Jahre hätten auf den Feldern der Kollektivwirtschaften an der Einbringung der Ernte 65 000 Mährescher gearbeitet, deren Zahl in diesem Jahre zur Aberrichtung eines Gesamtareals von 34 Mill. ha auf 98 000 erhöht worden sei. Nicht dringend genug könne jedoch auf die rechtmässige Ueberholung und Reparatur der Mährescher hingewiesen werden, um die es gegenwärtig noch ausserordentlich schlecht bestellt sei. Bis zum 20. Mai seien erst 9266 Mährescher (21 Prozent des Planes) repariert worden. Während im Vorjahre in der Ukraine bis zum 10. Mai bereits 75 Prozent aller reparaturbedürftigen Mährescher überholt worden seien, betrüge der diesjährige Prozentsatz erst 40 Prozent. Im Saratower Gebiet seien erst 5 Prozent und in Westsibirien erst 2 Prozent überholt worden. Im Gebiet von Gorki und Iwanowo sei mit der Ueberholung überhaupt noch nicht begonnen worden. Auch die Reparatur der Automobile, Dreschmaschinen und des übrigen Ernteeventars sowie die Vorbereitung des Personals gehe schlecht vonstatten.

Riesenangebot an Gold in London

London, 4. Juni. Auf dem englischen Goldmarkt kam es am Freitag zu einem Rekordangebot an Gold in Höhe von 4,2 Millionen Pfund. In Börsenkreisen vermutet man, dass dieses Gold noch spanisches Gold ist, das über Sowjetrussland auf den Markt geworfen wird. Der Preis des Goldes sank dabei um 4 Pence die Unze auf 140 Schilling 5 Pence. Der Hauptkäufer war der englische Währungsausgleichsfonds.

Ansteigen der Beschäftigung im April 1937

Schwierige Kreditlage — Rückgang der Bankeinlagen

Für den Monat April 1937 wird in dem Monatsbericht der Landeswirtschaftsbank (Bank Gospodarstwa Krajowego) ein weiteres Ansteigen der industriellen Beschäftigung festgestellt, das sich hauptsächlich in den Produktionsmittelindustrien ausgewirkt hat. Der Index für die Tätigkeit in diesem Wirtschaftszweig (1928 = 100) stellt sich auf 84,3 gegenüber 83,2 im Vormonat und 71,3 im April 1936. In erster Linie ist die Beschäftigung in der Metall-, Maschinen- und Elektroindustrie angestiegen sowie in der Mineralindustrie, in der im April 1937 alle Arbeitszweige nach der Winterruhe wieder ihre Tätigkeit aufgenommen hatten. Ein beträchtlicher Anstieg der Beschäftigung ist auch in der chemischen Industrie festzustellen, und zwar vor allem bei der Herstellung von Farbmitteln und Kunstseide. Günstig wirkt sich auch für die chemische Industrie der erhöhte Bedarf der Landwirtschaft an Düngemitteln in diesem Frühjahr aus. Weiter ist eine jahreszeitlich bedingte Beschäftigungszunahme in der Holzindustrie eingetreten, obwohl hier die Lage durch den rückgängigen Inlands- und Auslandsabsatz sowie durch die absinkenden Preise beeinträchtigt war. Eine günstige Entwicklung zeigt die Tätigkeit der polnischen Eisenhütten, die im April 1937 den Vorjahresstand um rd. 25 Prozent überschritten hat. Die Kohlenförderung gab im April 1937 dank grösserer Aufträge der Industrie nur wenig dem Ergebnis des Vormonats nach. Demgegenüber ist für die Textilindustrie im April 1937 bereits ein stärkerer Rückgang der Beschäftigung festzustellen, der in dem Bericht der Landeswirtschaftsbank auf jahreszeitliche Schwankungen zurückgeführt wird, jedoch in dem eingetretenen Umfang nicht allein aus diesem Umstande erklärt werden kann.

Die Zahl der registrierten Arbeitslosen hat im April einen Rückgang erfahren, der sowohl auf die Zunahme der Beschäftigung wie vor allem aber auch auf erhöhte Einstellungen bei der öffentlichen Arbeiten zurückzuführen ist. Die Preise für landwirtschaftliche Erzeug-

nisse haben sich unter dem Einfluss des Verbotes für die Ausfuhr der Hauptgetreidearten und der Festsetzung von Ausmahlungsnormen rückgängig entwickelt und zeigten damit eine Uebereinstimmung zu der Preisgestaltung auf den Weltmärkten. Im Zusammenhang mit dieser Preisentwicklung und der ungeklärten Marktlage für Getreide ist die Beschäftigung in den Mühlen zurückgegangen.

Der Geldmarkt stand im April weiter im Zeichen der erhöhten Industriebeschäftigung und der Verknappung der verfügbaren Mittel. In dem Monatsbericht der Landeswirtschaftsbank wird darauf hingewiesen, dass der Bedarf der Industrie an Bargeld — der schon in den vorhergehenden Monaten sehr hoch war — sich weiter vergrössert hat, da der Zahlungseingang sehr langsam erfolgt. Ebenso bestand auch in der Landwirtschaft ein grosser Bedarf an Bargeld für die Durchführung der Frühjahrseinstellungen. Eine Ausdehnung der Bankkredite hat — wie die Landeswirtschaftsbank in ihrem Bericht darlegt — nicht stattgefunden, so dass sich der erhöhte Bargeldbedarf in einer Verminderung der Bankeinlagen, besonders der laufenden Konten, ausgedrückt hat. In diesem Zusammenhang ist auf die Politik der Bank Polski hinzuweisen, die seit längerer Zeit — trotz des zunehmenden Geldbedarfs — ihre Rediskontkredite einschränkt.

Gründung einer Exportvereinigung der Möbelindustrie

Von 11 führenden polnischen Möbelfabriken, die zum grössten Teil ihren Sitz in Westpolen haben, ist eine Exportvereinigung (Zrzeszenie Eksportowe Fabrykantów Mebli w Polsce) gegründet worden, die sich bereits mit den zuständigen amtlichen Stellen in Verbindung gesetzt hat. Man erwartet, dass sich noch weitere Fabriken der Vereinigung anschliessen werden.

Börsen und Märkte

Börsenrückblick

Posen, 5. Mai. Die Börse konnte ihre Stabilität in dieser Woche bewahren. Der Umsatz erfuhr eine erhebliche Belebung, und es wanderten grössere Posten unserer Pfandbriefe von einer Hand in die andere. Es handelte sich grösstenteils um Anlagekäufe, die in nächster Zeit wohl kaum wieder auf den Markt kommen dürften. Das herauskommende Material war meistens genügend, um den täglichen Bedarf zu decken. Trotzdem trat keine Kursermässigung oder Kurserhöhung ein. Gegen Ende der Woche scheint der Bedarf geringer geworden zu sein, so dass die Papiere evtl. eine leichte Abschwächung erfahren könnten. Jedoch ist mit Kursrückgängen grösseren Ausmasses nicht zu rechnen. Die Staatspapiere zeigten z. T. leichtere Kursermässigungen, z. T. verkehrten sie auf Basis der Vorwoche. Besonderes Interesse war für Bank-Polski-Aktien vorhanden, die nach 101½ mit 101 Prozent umgingen.

Posener Effekten-Börse

vom 5. Juni.

5% Staatl. Konvert.-Anleihe	—
grössere Posten	53,00+
kleinere Posten	37,75+
4% Prämien-Dollar-Anleihe (S. III)	—
4½% Obligationen der Stadt Posen 1927	—
4½% Obligationen der Stadt Posen 1929	—
5% Pfandbriefe der Westpolnisch-Kredit-Ges. Posen	75,00 G
5% Obligationen der Kommunal-Kreditbank (100 G.-zl)	—
4½% umgestempelte Zloty-Pfandbriefe der Pos. Landschaft in Gold	51,50+
4½% Zloty-Pfandbriefe d. Pos. Landschaft Serie I	51,00+
4% Konvert.-Pfandbriefe der Pos. Landschaft	45,00+
Bank Cukrownictwa (ex. Divid.)	—
Bank Polski (100 zl) ohne Coupon	101,00 G
8% Div. 36	—
Piecheln. Fabr. Wap. i Cem. (30 zl)	22,00 G
H. Cegielski	—
Lubań-Wronki (100 zl)	—
Stimmung: ruhig.	—

Warschauer Börse

Warschau, 4. Juni.

Rentenmarkt: Die Stimmung war in den Staatspapieren fester, in den Privatpapieren vernachlässigt.

Es notierten: 3proz. Prämien-Invest.-Anleihe I. Em. 63,38, 3proz. Prämien-Invest.-Anleihe II. Em. 64,50, 7proz. Stabilisierungs-Anl. 1927 370,00, 4proz. Konsol.-Anleihe 1936 52,75—53,00 bis 51,50—52,25, 5proz. Staatl. Konv.-Anl. 1924 57—57,50, 6proz. Dollar-Anleihe 1919/20 54,00, 7proz. Pfandbriefe der Staatl. Bank Rolny 83,25, 8proz. Pfandbriefe der Staatl. Bank Rolny 94, 7proz. L. Z. der Landeswirtschaftsbank II.—VII. Em. 83,25, 8proz. L. Z. der Landeswirtschaftsbank I. Em. 94, 7proz. Kom.-Obl. der Landeswirtschaftsbank II.—III. Em.

83,25 8proz. Kom.-Obl. der Landeswirtschaftsbank I. Em. 94, 5½proz. Pfandbriefe der Landeswirtschaftsbank I. Em. 81, 5½proz. L. Z. der Landeswirtschaftsbank II.—VII. Em. 81, 5½proz. Kom.-Obl. der Landeswirtschaftsbank I. Em. 81, 5½proz. Kom.-Obl. der Landeswirtschaftsbank II.—III. und III. n. Em. 81, 5½proz. Kom.-Obl. der Landeswirtschaftsbk. IV. Em. 81, 4½proz. L. Z. Tow. Kred. Ziem. der Stadt Warschau Serie V 54,00, 5proz. L. Z. Tow. Kred. der Stadt Warschau 1933 58,00.

Amtliche Devisenkurse

	4.6. Geld	4.6. Brief	3.6. Geld	3.6. Brief
Amsterdam	289,58	291,02	289,78	291,22
Berlin	211,67	212,51	211,67	212,51
Brüssel	88,77	89,13	88,72	89,08
Kopenhagen	115,86	116,44	115,76	116,34
London	25,94	26,08	25,92	26,06
New York (Seheck)	5,26½	5,29½	5,26¾	5,29¼
Paris	23,44	23,56	23,45	23,57
Prag	18,35	18,45	18,35	18,45
Italien	—	—	—	—
Oslo	130,32	130,98	130,22	130,88
Stockholm	133,82	134,48	133,72	134,38
Zürich	99,80	100,20	99,80	100,20
Montreal	120,20	120,80	120,20	120,80
Wien	—	—	—	—

1 Gramm Feingold = 5,9244 zl.

Aktien: Tendenz: etwas schwächer. Notiert wurden: Bank Polski 101,50, Wegiel 18,50, Lilpop 12,25, Ostrowiec Serie A 22, Starachowice 28.

Märkte

Getreide. Bromberg, 4. Juni. Amtliche Notierungen der Getreide- und Warenbörse für 100 kg im Grosshandel frei Waggon Bromberg. Umsätze: Roggen 15 Tonnen zu 25,15 Zloty. Richtpreise: Roggen 25—25,50, Weizen 29,25 bis 29,75, Braugerste 23—23,25, Hafer 22,75 bis 23, Roggenkleie 17,75—18, Weizenkleie grob 16,25—16,75, Weizenkleie mittel 15,75—16,25, Weizenkleie fein 16—16,25, Gerstenkleie 16 bis 16,50, Senf 32—34, Peluschen 22,50 bis 23,50, Wicken 22—24, Viktoriaerbsen 22—24, Folgererbsen 22—24, Blaulupinen 14,25—14,75, Gelblupinen 14,25—14,75, Serradella 22,50 bis 24, Schrotmehl 95% 36,50—37, pommersche Speisekartoffeln 6,50—7, Netzekartoffeln 5,75—6,25, Leinkuchen 22—22,50, Rapskuchen 18 bis 18,50, Sonnenblumenkuchen 23—24, Sojaschrot 23 bis 23,50. Stimmung: ruhig. Der Gesamtumsatz beträgt 533 t. Abschlüsse zu anderen Bedingungen: Roggen 148, Weizen 52, Gerste 10, Hafer 15, Roggenmehl 128, Weizenmehl 46, Roggenkleie 55, Weizenkleie 10, Gelblupinen 42 t.

Getreide. Warschau, 4. Juni. Amtliche Notierungen der Getreide- und Warenbörse für 100 kg im Grosshandel frei Waggon Warschau. Einheitsweizen 748 gl 31 bis 31,50, Sammelweizen 737 gl 30,50—31, Standardroggen I 693 gl 24,50—24,75, Standardroggen II 681 gl

Starke Steigerung der Tätigkeit der polnischen Handelsflotte im April

Die polnische Handelsflotte hat im April d. J. 123 058 t Güter befördert gegenüber 87 581 t im April v. Js. Von der beförderten Gesamtmenge entfielen auf die Einfuhr 29 058 Mill. t (April 1936 20 768 t), auf die Ausfuhr 98 938 t (65 947 t) und auf den Verkehr zwischen fremden Häfen 4062 t (866 t). Auf die Trampschiffahrt der polnischen Schifffahrtsgesellschaft entfielen von der Gesamtmenge 32 862 t (23 562 t).

24,25—24,50, Hafer 24,50 bis 25, Braugerste 23—23,50, Felderbsen 23 bis 24, Viktoriaerbsen 27—29, Wicken 22,50—23,50, Peluschen 21—22, Blaulupinen 15,75 bis 16,25, Gelblupinen 15,75—16,25, Serradella 23,50 bis 24,50, Weissklee roh 85 bis 95, Weissklee gereinigt 97% 110 bis 125, Rotklee roh 90 bis 105, Rotklee gereinigt 97% 120—130, blauer Mohn 72 bis 74, Weizenmehl I 65% 44 bis 44,50 II 65—70% 35—36, Schrotmehl 95% 27,50—28, Weizenkleie grob 16,25—16,75, Weizenkleie fein und mittel 15,25—15,75, Leinkuchen 20,75 bis 21,75, Rapskuchen 16,50—17. Der Gesamtumsatz beträgt 1153 t, davon Roggen 183 t. Stimmung: ruhig.

Getreide. Posen, 4. Juni 1937. Amtliche Notierungen für 100 kg in Zloty frei Station Poznań.

Richtpreise:		
Roggen	24,00—24,25	
Weizen	28,75—29,00	
Braugerste	27,25—28,25	
Mahlerste 630—640 g/l	22,50—22,75	
667—676 g/l	23,75—24,00	
700—715 g/l	—	
Wintergerste	22,75—23,00	
Hafer	—	
Roggenmehl, neue Standards:	—	
Roggenmehl I. Gatt. 70%	32,50	
Roggenmehl I. Gatt. 82%	30,50	
Roggen-Schrotmehl 95%	28,00	
Roggenmehl, alte Standards:	—	
Roggenmehl 30%	36,00—36,50	
Roggenmehl I. Gatt. 50%	35,50—36,00	
II 65%	33,50	
II 50—65%	26,50—27,00	
Roggen-Schrotmehl 95%	—	
Weizenmehl, neue Standards:	—	
Weizenmehl I. Gatt. 65%	42,50	
II 65—70%	30,00—31,50	
II a 65—75%	23,00—29,00	
III 70—75%	24,00—26,00	
Weizen-Schrotmehl 95%	—	
Weizen-Futtermehl	—	
Weizenmehl, alte Standards:	—	
Weizenmehl I. Gatt. 20%	47,00—47,75	
IA Gatt. 45%	46,00—46,50	
IB 55%	41,50—45,00	
IC 60%	44,00—44,50	
ID 65%	—	
IIA 20—55%	41,50—42,00	
IIB 20—65%	40,75—41,25	
IID 45—65%	37,75—38,75	
IIF 55—65%	33,75—34,75	
IIG 60—65%	—	
Roggenkleie	17,25—17,75	
Weizenkleie (grob)	16,75—17,25	
Weizenkleie (mittel)	15,50—16,00	
Gerstenkleie	15,30—16,50	
Wintererbsen	56,00—57,00	
Leinsamen	—	
Senf	30,00—32,00	
Sommerwicke	23,00—25,00	
Peluschen	23,00—25,00	
Viktoriaerbsen	21,50—24,00	
Folgererbsen	22,00—24,00	
Blaulupinen	14,00—15,00	
Gelblupinen	14,00—15,00	
Serradella	22,00—25,00	
Blauer Mohn	72,00—76,00	
Rotklee, roh	100—110	
Inkarnatklee	—	
Rotklee (95—97%)	120—130	
Weissklee	85—125	
Schwedenklee	150—180	
Gelbklee, entschält	65—75	
Wundklee	65—75	
Engl. Raygras	60—70	
Speisekartoffeln	—	
Fabrikkartoffeln in Kiloprozent	—	
Leinkuchen	21,75—22,00	
Rapskuchen	18,50—18,75	
Sonnenblumenkuchen	22,75—23,50	
Sojaschrot	23,50—24,5	
Weizenstroh, lose	1,85—2,10	
Weizenstroh, gepresst	2,35—2,60	
Roggenstroh, lose	2,05—2,30	
Roggenstroh, gepresst	2,80—3,05	
Haferstroh, lose	2,25—2,50	
Haferstroh, gepresst	2,75—3,00	
Gerstenstroh, lose	1,95—2,20	
Gerstenstroh, gepresst	2,45—2,70	
Heu, lose	4,60—5,10	
Heu, gepresst	5,25—5,75	
Netzeheu, lose	5,70—6,20	
Netzeheu, gepresst	6,70—7,20	

Stimmung: ruhig.

Gesamtumsatz: 1550,5 t, davon Roggen 361, Weizen 225, Gerste 24, Hafer 19 t.

Vom 5. Juni bis zum 17. Juli einschliesslich finden am Sonnabend keine Börsennotierungen statt.

Getreide. Kattowitz, 4. Juni. Amtliche Notierungen der Getreide- und Warenbörse für 100 kg im Grosshandel frei Waggon Kattowitz. Umsätze: Roggen 25,50, Einheitsweizen 30,50, Einheitshafer 26,10, Sammelhafer 25,25—25,50, Weizenmehl 65% 43, Roggenmehl 70% 33,75, Roggenkleie 17. Richtpreise: Roggen 25,25 bis 25,75, Einheitsweizen 30,50—31, Sammelweizen 30—30,50, Einheitshafer 25,75—26,25, Sammelhafer 25,25—25,75. Der Gesamtumsatz beträgt 1165 t, davon Roggen 105 t. Stimmung: ruhig.

Landesgenossenschaftsbank

Bank Spółdzielczy z ograniczoną odpowiedzialnością

Poznań, Al. Marsz. Piłsudskiego 12

Fernsprecher: 42-91
Postscheck - Nr. Poznań 200192

Drahtanschrift: Raiffeisen

Bydgoszcz, ul. Gdańska 16

Fernsprecher: 3373 u. 3374
Postscheck - Nr. Poznań 200182

Verkauf von Registermark in Form von Schecks u. Zahlungsbriefen zur Bestreitung von Reisekosten, sowie für Lebensunterhalts-, Studien- und Ausbildungskosten innerhalb Deutschlands.

Devisenbank

Am 4. Juni nachts 11 Uhr entschlief sanft unsere
herzensgute Schwester und Tante, die verwitwete

Emma Theel

geb. Mattus

Im Namen der trauernden Hinterbliebenen:

Hedwig Friß, geb. Mattus.

Glinka duch., den 5. Juni 1937.

Die Trauerfeier in Glinka duch. bei Kostrzyn findet am
Dienstag, dem 8. Juni, vormittags 11 Uhr im Trauerhause statt.
Anschließend Überführung nach Poznań, Christuskirchhof.
Beerdigung nachmittags 5 Uhr von der Leichenhalle dortselbst.Für die überaus zahlreichen Glückwünsche anlässlich unserer Vermählung
danken wir herzlichst.
Hugo Schiller und Frau Charlotte
geb. Hauert.
Czarnków, im Juni 1937.

Wichtig!

Der Herr, der am 13. 4. den Schnellzug
Poznań-Danzig III. Klasse benutzte, in Tczew
aussteigen mußte, weil er seine Devisenkarte
vergaß, wird vom Herrn, der auch aussteigen
mußte gebeten, seine Adresse gegen Belohnung
anzugeben.

Näheres Tel. 1068, Poznań, Mate Garbary 9

Solide, schöne, billige MÖBEL
W. Nowakowski i Synowie
Ausstellungsräume: Kantaka
Fabrik u. Magazin: Górna Wilda 134
Parkettfußböden zu Konkurrenzpreisen.Fa. St. Twardowski, Eisenhandlung
Tel. 3604 Poznań St. Rynek 79
empfiehlt: Pflugersatzteile (Ventzi u. Sack),
Wagenachsen, Kartoffel- und Rübenabeln,
obersch. Dachpappe u. Teer, Eisen, Träger,
Bleche, Buchsen, Hufeisen u. Stollen, Schrauben,
Nieten, Ketten usw.

Installationsarbeiten

Gas- und Wasserleitungen
Neuanlagen u. Reparaturen
Beste Ausführung - Solide Preise.
K. Weigert, Poznań I.
Plac Sapieżyński 2. - Telefon 3594.

Beeilt Euch,

Lose der I. Klasse der 39. Ziehung

bei der glücklichen Kollektur von

Julian Langer

zu kaufen, in welcher bei der 38. Ziehung eine Million fiel,
sowie letzters 6 Gewinne zu je 100.000.— zł,
3 Gewinne zu 50.000.— zł und viele andere.Poznań, ulica Sew. Mielżyńskiego 21
Konto P. K. O. 212 475Habe mich in Poznań
ulica Szemska Nr. 1
(Ecke Wielka)
niedergelassen
J. Wrembel
Dentistin

Schiller-Gymnasium

Posen, Wały Jagiełły 2, Tel. 13-83

Gymnasium und Lyzeum für Knaben und
Mädchen.Neuanmeldungen für das Schuljahr 1937/38
werden im Sekretariat täglich von 10—1 Uhr
angenommen. Letzter Termin für die An-
meldung 15. Juni. Bei der Anmeldung sind
erforderlich:

1. Geburtschein,
2. Nationalitätserklärung (Formular im
Sekretariat erhältlich),
3. Abgangszeugnis der zuletzt besuchten
Schule.

Der Termin der Aufnahmeprüfung wird
nach Schluß der Meldungen schriftlich bekannt-
gegeben. Die Schulleitung.

Lose

für die am 22. Juni beginnende
Staats-Klassen-Lotterie sind bei
M. Jataczewski
Poznań, Pocztowa 3, erhältlich.

¼ Los 10 zł.

Briefliche Bestellungen werden umgehend erledigt.
10 000 zł und viele andere Gewinne
fielen während der letzten Ziehung in
meine Kollektur.

Lichtspieltheater Stońce

Am Sonntag, 6. Juni um 3 Uhr nachmittags
Sondervorstellung
zu ermäßigten Preisen.

„Die Nacht vor der Schlacht“

ein hinreissendes Film nach dem Roman von
Claude Farrere.

In den Hauptrollen:

Anna Bella - Victor Francen - Signeret.
Erschütternde Momente einer Meeresschlacht!
Der Film ist für Jugendliche ab 12 Jahren
gestattet.Parterre 75 Gr. Balkon 1.— zł.
Karten
im Vorverkauf an der Kinokasse II zu haben.

Hochwertige Ausführung

vollendeter Geschmack
aller Goldschmiedearbeiten
Konfirmations-Geschenke
M. Feist, Poznań
gegr. 1910 ul. 27 Grudnia 5 Tel. 23-28
Moderne Werkstatt für Reparaturen
und Gravierungen

Felgen u. Speichen

(Rotbuche) (beste Steineiche)
ebenso Bügelfelgen für Kutschwagen aller
Stärken, alles erstklassige trockene Ware
liefert

E. THORENZ, Pogorzela, Tel. 15.



ERIKA „M“

(Meisterklasse)

übertrifft alle bisherigen
Kleinschreibmaschinen.
Skóra i Ska, Poznań
Al. Marcinkowskiego 23.
Telefon 18-47.

Trinkt Weissbier

(mit der großen silbernen Medaille ausge-
zeichnet). Das beste Erfrischungsgetränk
in der wärmeren Jahreszeit. Aerztlich em-
pfohlen. Sehr bekömmlich. Jahre lang
haltbar. Lieferung in Gebinden u. Flaschen
Browar Zachodni Sp. z ogr. odp. Zbąszyn

Vertretung und Niederlage für Poznań:

Józef Liedke, Poznań, Dąbrowskiego 28, Tel. 74-78.
Stenographie
und Schreibmaschinenteile
Kantaka 1Der neue
Photoschlager!
Photo-Apparat nur
6.50 zł.
Neuheit!Photo-Apparat
6x9 nur 10 zł
Photo-Apparat
18.75 zł.
Billigst Photoartikel
und Photoarbeiten.
Filme — Platten —
PapiereDrogeria Warszawska
Poznań,
ul. 27 Grudnia 11.

Gelegenheit!

Empfehle zu günstigen Preisen und
Zahlungsbedingungen:
Original Breit Drescher
„Jaehne und Sohn“, Landsberg und „Ber-
nard-Motoren“ und sämtliche Reserveteile.
R. Rymarkiewicz, Rogoźno, pow. Oborniki.

Drehbank

Fräsmaschine, Shaping, Benzin- oder Kohle-
motor, gebraucht, sucht zu kaufen. Off.
unter 2240 an die Geschäftsst. d. Zeitung.
Poznań 3Anzeigen kurbeln
die Wirtschaft an!

Wenn

MÖBEL

dann von

Heinrich Günther, Möbelfabrik

Swarzędz, Rynek 4 — Tel. 40

Wir drucken:

Familien-, Geschäfts- und Werbe-Drucksachen

in geschmackvoller, moderner Aufmachung. —

Sämtliche Formulare für die Landwirtschaft,

Handel, Industrie und Gewerbe. — Plakate,

ein und mehrfarbig. — Bilder und Prospekte

in Stein- und Offset-Druck. — Diplome.

Concordia Sp. Akc. Poznań

Aleja Marsz. Piłsudskiego 25. Telefon 6105 und 6275.

Das moderne Auto

Beilage zum „Posener Tageblatt“ vom 6. Juni 1937.

Henschel-Erzeugnisse für die Schiene, für die Straße, für die Luft

Bevor auf das Fabrikationsprogramm der Firma Henschel & Sohn A.-G., Kassel, näher eingegangen wird, lohnt es sich einen Rückblick auf die Entwicklung dieser Firma zu werfen.

Im Herbst des Jahres 1935 konnte die Firma Henschel & Sohn A.-G., Kassel, ihr 125jähriges Jubiläum begehen. In diesen 125 Jahren hat sich die Firma von einer kleinen Gießerei bis zur größten Lokomotivfabrik Europas entwickelt. Seit ca. 12 Jahren baut Henschel noch Lastkraftwagen und Omnibusse. Damals stellte man den Grundsatz auf: „Henschel-Erzeugnisse für die Schiene, für die Straße“. Neuerdings ist noch die Fabrikation von Flugzeugen aufgenommen worden, so daß es nun heißt: „Henschel-Erzeugnisse für die Schiene, für die Straße, für die Luft“.

Ueber die Qualität der Henschel-Lokomotiven zu schreiben, erübrigt sich, da diese weltbekannt ist. Ganz abgesehen davon, daß heute ja nur von Lastkraftwagen bzw. von Omnibussen geschrieben werden soll.

Henschel baut Lastkraftwagen und Omnibusse mit einer Rahmentragfähigkeit von 3600 bis 12000 kg und rüstet sie vorzugsweise mit Henschel-Lanova-Dieselmotoren aus.

Im Jahre 1936 stellte Henschel seine Kraftwagen-Erzeugnisse zum ersten Male auf der internationalen Posener Mustermesse aus. Im Jahre 1937 war Henschel die einzige deutsche Lastkraftwagen-Fabrik, die mit einer größeren Anzahl Fahrzeugstellen wieder auf der Posener Mustermesse vertreten war. Das Interesse, das man den von Henschel gezeigten Fahrzeugen entgegengebracht hat, war außerordentlich rege. Wem sind bei der diesjährigen Ausstellung die hellblau lackierten, wuchtigen Lastkraftwagen- und Omnibus-Fahrzeuge, die am Kopfende der Halle I gegenüber dem Eingang ausgestellt waren, nicht aufgefallen?

Es lohnt sich, auf die konstruktiven Einzelheiten der Henschelwagen näher einzugehen. Vor allen Dingen ist die außerordentlich stabile und schwere Bauweise hervorzuheben. Die Rahmenlängsträger sind in den oberen Flanschen niemals angebohrt, um keine Schwächung des Trägers hervorzurufen. Die nötigen Bohrungen sind in parallel zueinander verlaufenden Linien lediglich in dem Steg der Träger angeordnet.

Besonders interessiert naturgemäß der von Henschel eingebaute Henschel-Lanova-Dieselmotor. Diese Motoren arbeiten mit dem niedrigsten Verdichtungsverhältnis, das bei Dieselmotoren bis heute verwandt wird. Es beträgt lediglich 1:12,5. Auf dem Stand der Firma Henschel & Sohn A.-G., Kassel, war dieses Jahr ein Schnittmodell eines 6 Zylinder 125 PS starken Dieselmotors gezeigt, aus dem die konstruktiven Einzelheiten und Eigentümlichkeiten der Henschel-Lanova-Dieselmotoren zu ersehen waren.

Um den Motor anlassen zu können, wird mittels eines Doppel-Regelventils der Hauptspeicher des Verbrennungsraumes abgeschaltet und hierdurch das Verdichtungsverhältnis auf 1:14,5 erhöht. Durch das Abschalten des Hauptspeichers und die damit erhöhte Kompression erhöht sich natürlich auch die Kompressionswärme und der Motor springt ohne weiteres an. Nachdem der Motor angesprungen ist, wird durch Öffnen des oben erwähnten Doppel-Regelventils der Hauptspeicher dem Verbrennungsraum wieder zugeschaltet. Hierdurch sinkt das Verdichtungsverhältnis wieder auf 1:12,5. Besonders hervorzuheben werden muß, daß die Hauptspeicher nur bei vollkommen kaltem Motor abgeschaltet werden müssen. Irgendeine elektrische Hilfszündung wird zum Inbetriebsetzen des Henschel-Lanova-Dieselmotors nicht benötigt.

Das hauptsächlichste Merkmal der Henschel-Lanova-Dieselmotoren ist und bleibt aber die lediglich von Henschel zur Verwendung gelangende Mitteldruckregelung. Normalerweise fällt das Drehmoment eines Dieselmotors in den unteren Tourenzahlen ab. Durch den Einbau der Mitteldruckregelung hat Henschel einen Weg gefunden, diesen Mangelzustand zu beseitigen. Die Mitteldruckregelung bewirkt, daß das Verhältnis der angesaugten Luft und des von der Bosch-Einspritzpumpe eingespritzten Brennstoffes in allen Tourenzahlen das gleiche bleibt. Hierdurch wird erreicht, daß das Drehmoment der mit Henschel-Mitteldruckregelung ausgerüsteten Henschel-Lanova-Dieselmotoren in den unteren Tourenzahlen nicht absinkt. Eine Tatsache, die sich besonders im Stadtverkehr und beim Befahren von engen Kurven bemerkbar macht. Henschel-Lastkraftwagen und Omnibusse, deren Motoren mit Mitteldruckregelung ausgerüstet sind, brauchen nicht so oft geschaltet zu werden wie andere Fahrzeuge. Der Henschel-Lanova-Dieselmotor mit Mitteldruckregelung ist elastischer als alle anderen Dieselmotoren. Die Verbrennung in dem Motor erfolgt durch die Aufteilung des Verbrennungsraumes in Vorseicher, Hauptspeicher und Zylinderraum nicht schlagartig, sondern allmählich fortschreitend. Die einzelnen Motorenteile werden also verhältnismäßig gering beansprucht. Henschel rüstet seine Motoren außerdem noch mit auswechselbaren Zylinderlaufbuchsen aus, deren Vorteile jeder Fachmann kennt.

Die kleineren Fahrzeuge mit einer Rahmentragfähigkeit bis 5500 kg werden mit Getrieben der Zahnradfabrik Friedrichshafen ausgerüstet; bei den schweren Lastkraftwagen dagegen verwendet Henschel ein eigenes Getriebe, das je nach Wunsch mit einem Berg- oder Schnellgang versehen werden kann.

Erwähnenswert ist auch die Hinterachs-Konstruktion der Henschel-Lastkraftwagen und Omni-

busse. Henschel baut eine kombinierte Banjo-Trichterachse ein, die die Vorzüge der beiden Achsarten in sich vereinigt. Bei evtl. vorkommenden Reparaturen bzw. beim Nachprüfen des Antriebs-Aggregates der Hinterachse kann dies nach Lösen einiger Schrauben leicht nach vorn ausgebaut werden.

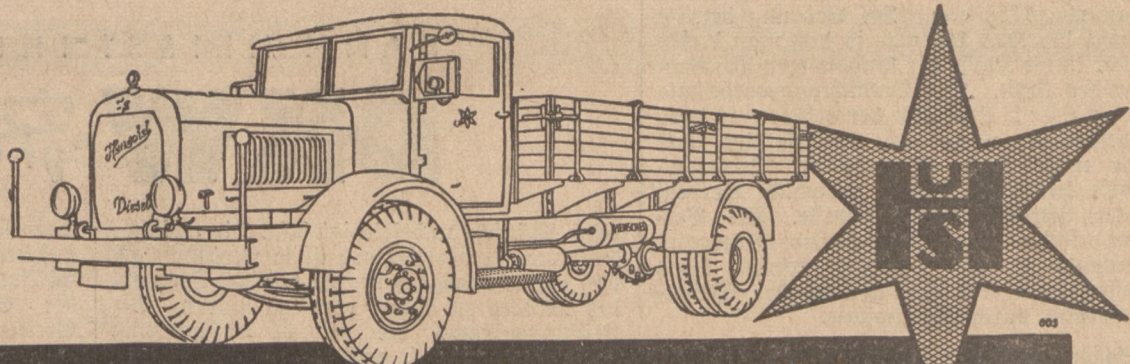
Besonderen Wert legt Henschel auf die Ausbildung der Bremsen. Die kleineren Fahrzeuge mit einer Rahmentragfähigkeit bis zu 4000 kg werden mit einer kombinierten Veldrud-Saugluft-Vierradbremse ausgerüstet, die größeren dagegen mit einer Druckluft-Vierradbremse, teilweise Fabrikat Bosch, teilweise Fabrikat Knorr.

Henschel baut nicht nur Lastkraftwagen, sondern, wie oben bereits erwähnt, auch Omnibusse. Die Geschwindigkeiten dieser Omnibusse liegen zwischen 80 und 100 km je Stunde. Auf den Reichsautobahnen verkehren eine größere Anzahl derartiger Henschel-Schnell-Omnibusse, die die Deutsche Reichsbahn bei Henschel gekauft hat. Auch die Deutsche Reichspost gehört zu den laufenden Abnehmern von Henschel-Fahrzeugen; ein Beweis für die gute Qualität der Wagen.

Außer den bisher erwähnten Lastkraftwagen und Omnibussen liefert Henschel auch noch Kommunal-Fahrzeuge, also Sprengwagen, Müllwagen, Sinkkastenreinigungswagen usw.; aber auch Feuerweh-Fahrzeuge baut Henschel.

Frühzeitig bereits hat Henschel die Wichtigkeit der Senkung der Betriebskosten bei Nutzfahrzeugen erkannt und sich daher mit dem Antrieb von Fahrzeug-Motoren mit Gasen beschäftigt. Dabei hat sich herausgestellt, daß die Henschel-Vergasermotoren für den Gasbetrieb besonders geeignet sind, und zwar durch ihre niedrigen Umdrehungszahlen, ihr großes Hubvolumen und ihre reichlich bemessenen Ansaug- und Auspuff-

HENSCHTEL



FAHRZEUGE AUF DIE MAN SICH VERLASSEN KANN

Lastwagen und Omnibusse

Starke, zuverlässige Fahrzeuge in jeder notwendigen Grösse. Henschel-Lastwagen und Omnibusse sind auch in vielen ausserdeutschen Ländern bekannt und wegen ihrer Leistungsfähigkeit geschätzt.

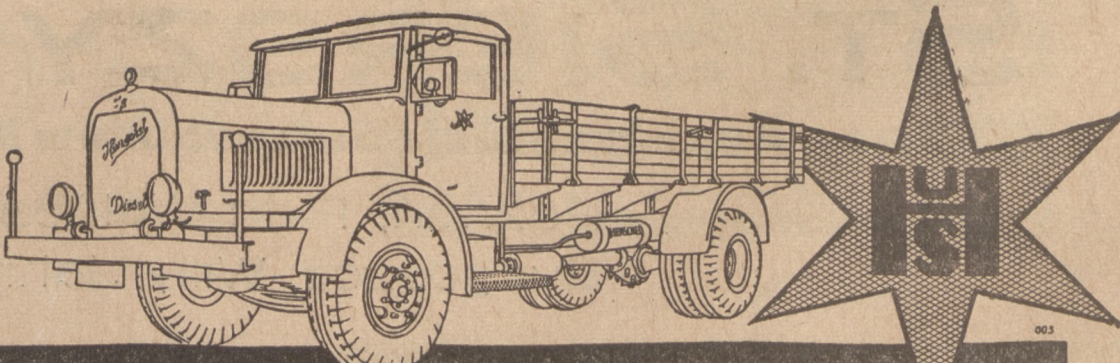
Unsere Vertretungen in Polen:

Oskar Lehmwald, Warszawa,
Świętokrzyska 27,

F. Szczepański, Poznań,
Plac Wolności 17,

Walter Stadie, Danzig,
Stadtgraben 6.

HENSCHTEL



FAHRZEUGE AUF DIE MAN SICH VERLASSEN KANN

lanäle. In einiger Zeit wird man in Warschau einen Probe-Omnibus der Stadtverwaltung in Betrieb sehen, der mit Holzgas ausgerüstet ist. Außerdem hat die Stadtverwaltung Warschau bei Henschel einen Sprengwagen gekauft, der mit einem 125 PS starken Dieselmotor ausgerüstet ist.

Den Besuchern der internationalen Pöjener Mustermesse ist sicherlich in den Straßen Pöjens der hellblaue Lastkraftwagen von Henschel auf-

gefallen, der sowohl durch seine Größe als auch durch seine Wendigkeit und Geschwindigkeit Aufsehen erregte.

Die Firma Henschel & Sohn A.G., Kassel, hat ihre Verkaufsorganisation in Polen in rechtzeitiger Erkenntnis der Wichtigkeit dieses Marktes von vornherein auf eine breite Basis gestellt. Folgende Firmen sind von Henschel mit dem Verkauf von Henschel-Kraftfahrzeugen beauftragt:

Oskar Lehmann, Warszawa, Świątokrzyska 27,
Walter Stadie, Danzig, Stadtgraben 6,
F. Szczępaniński, Poznań, Plac Wolności 17.

Außer den Lastkraftwagen und Omnibussen zeigte Henschel auf seinem Stand während der diesjährigen internationalen Pöjener Mustermesse eine Straßenwalze, die mit Dieselmotor ausgerüstet war. Henschel baut Straßenwalzen von der kleinsten Diesel-Straßenwalze an bis zur schwersten Dampfwalze.

Kurz zusammengefaßt kann man sagen, daß die Erzeugnisse, die Firma Henschel & Sohn A.G. einerlei ob es sich um Lokomotiven, Lastkraftwagen, Straßenwalzen handelt, in aller Welt bekannt sind und einen guten Ruf genießen. Henschel wird an der Entwicklung seiner Erzeugnisse weiterarbeiten, getreu dem Grundsatz: „Henschel-Erzeugnisse für die Schiene, für die Straße, für die Luft“.

Ein neuer Wagentyp der Auto Union

Wanderer W 24

Als die Auto Union dazu überging, aus dem ehemaligen 1,7-Liter-Wanderer den 2-Liter und dann den 2,3-Liter zu entwickeln, verschoß sich damit das Tätigkeitsfeld des Werks, das früher die Interessen der Auto Union auf dem Gebiet des mittleren Wagens wahrzunehmen hatte, immer mehr in der Richtung auf die Herstellung schwerer Wagen. Denn es kann ohne weiteres gesagt werden, daß die Reflektanten für Wanderer-Wagen in der ganz überwiegenden Mehrzahl der Fälle sich für den 2,3-Liter-Typ entschieden haben, eben wegen der zahlreichen Vorzüge, die ein stärkerer Motor in diesem Fahrgestell bieten mußte. So trat am Ende der Zustand ein, daß die Auto Union in der Klasse der mittleren Wagen nicht besetzt war, so daß zwangsläufig der Wunsch entstehen mußte, zwischen den 1000 ccm der Schwabe-Klasse und den 2300 ccm des Wanderer einen neuen Typ einzuführen.

Die Prinzipien, die die Konstruktion des W 24 bestimmt haben, sind nicht neu. Vierzylinder-Motoren lassen sich heute in einer Vollkommenheit bauen und vor allem aufhängen, daß sie den Fahrkomfort in keiner Weise mehr beeinträchtigen. Ein Viergang-Getriebe ist dann zweckmäßig und nötig, wenn eine möglichst günstige Ausnutzung der Motorleistung gewährleistet werden soll. Eine völlige Verwindungsfreiheit des Rahmens muß auf bekannten und bewährten Wegen sichergestellt sein. Eine wirklich einwandfreie Lenkung läßt sich nur bei unabhängig aufgehängter der Borderräder sicherstellen.

So ist also der Motor des Wanderer W 24 ein Vierzylinder-Motor mit einem Zylinderinhalt von 1755 ccm. Die Bohrung beträgt 75 mm, der Hub 100 mm, so daß man diesen Motor in die Klasse der langhubigen Motoren einreihen kann. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 6,4 : 1, liegt also bemerkenswert hoch, insbesondere, wenn man berücksichtigt, daß nicht mehr nach altbewährter Wanderer-Praxis hängende Ventile verwandt werden, sondern seitlich stehende Ventile. Als Vergaser findet ein Solex-Horizontallvergaser Verwendung; die Kühlung erfolgt durch Wasserpumpe, die Regulierung der Wassertemperatur durch Thermostate.

Schon aus dieser Beschreibung ergibt sich, daß keine aufregenden Neuigkeiten grundsätzlicher Art in diesem Motor zu finden sind. Selbstverständlich kommt es aber bei Problemen dieser Art weniger auf das Grundsätzliche als auf die Art der Verwirklichung an.

Wer sich an frühere Vierzylinder-Motoren erinnert, die in ihrem Kern nicht wesentlich anders ausfallen als die heutigen, wird zugeben müssen, daß man durch fortgesetzte Verfeinerung an allen Punkten Fortschritte erzielen kann, die zu höchster Anerkennung nötigen. Unter diesem Gesichtswinkel kann vom Motor des Wanderer W 24 gesagt werden, daß durch ihn die Reihe der Vierzylinder um einen sehr vollkommenen Vertreter bereichert worden ist. Er ist von erfreulicher Lebendigkeit und von einer Laufruhe, die

wird. Daß bei Höchstbeanspruchung ein höherer Verbrauch erzielt wird, bedarf keines Hinweises.

Die Kraft des Motors wird über eine Einscheibentrödenkupplung auf das Viergang-Getriebe übertragen, dessen dritter und vierter Gang geräuschlos und synchronisiert sind. Gegenüber den bisherigen Wanderer-Modellen stellt die Synchronisierung der beiden oberen Gänge einen erfreulichen und schon lange erwarteten Fortschritt auf dem Gebiet der Bedienungserleichterung dar. Die Syn-

Die Hinterachse ist als starre Achse ausgebildet, die durch eine hochliegende Querscheibe am Rahmen abgestützt ist. Es handelt sich um die bekannte „Schwebelachse“. Diese Konstruktion verbürgt eine genaue Führung der Hinterräder und führt zu einer Verminderung der unabgefederten Massen insofern, als der ganz überwiegende Teil des Eigengewichts der Feder dem Rahmen, nicht aber der Achse zur Last fällt, ein wesentlicher Unterschied gegenüber etwa der Verwendung zweier längsliegender Halbelliptikfedern. Dadurch, daß die Querscheibe ungefähr in Höhe des Wagenachswinkel am Rahmen angreift, wird ein seitliches Ueberneigen der Karosserie wirkungsvoll vermindert. Die Hinterachse weist ein Unterfedungsverhältnis von 1 : 4,5 auf.

Die Aufhängung der Borderräder erfolgt über eine querliegende Halbfeder und je einen Lenker, der in seiner Aufhängung mit einem hydraulischen Stoßdämpfer verbunden ist. An einem besonderen Arm angebrachte Gummipuffer begrenzen den Federungsweg der Borderräder. Neben der Querscheibe sind zwei kräftige Arme vorgezogen, die im Falle eines Federbruchs ein Unsicherwerden der Radführung unter allen Umständen verhindern. Aus diesen Tatsachen ergibt sich eine außerordentlich befriedigende Federung der Borderräder, und gleichzeitig ermöglichen sie den Einbau einer völlig korrekten Lenkung.

Auf den ersten Blick möchte man meinen, daß beim Lenkungsmechanismus des W 24 ein etwas zu großer Aufwand getrieben sei. Wird doch die Bewegung des Lenkfingers über eine Schubstange auf die Borderräder übertragen, die ihrerseits durch eine dreigeteilte, vor der Vorderachse liegende Spurstange miteinander verbunden sind. Wenn man aber in dem Wagen sitzt und auf üblen Straßen schnelle Kurven fährt, merkt man sofort, daß dieser Aufwand nicht fehl am Platz war; die Lenkung ist geradezu ein Muster an Korrektheit und Leichtgängigkeit.

Es wird niemanden überraschen, zu hören, daß die Landstraßenfahrten mit einem derart konstruierten Fahrzeug erfreuliche Eindrücke hinterlassen haben. Das gilt vor allem von der Federung und Straßenlage. Die Federung ist verhältnismäßig hart, ohne jedoch in unangenehmer Weise die Stöße der Straße auf das Fahrzeug zu übertragen. Sie bewirkt eine vorzügliche Bodenhaftung der Räder und läßt keinerlei Ritschwingungen des Wagens entstehen. So spürte man schlechte Straßen weniger durch eine Unruhe des Wagens als vielmehr durch das Dröhnen der Räder, gegen das nach unserer Auffassung wohl noch etwas unternommen werden könnte. Ganz außergewöhnlich ist die Kurven-



Wäre „preiswert“ gleichbedeutend mit einem Verzicht auf wertvolle Eigenschaften - wie schwer wäre die Wahl!

Frage: Sie suchen einen Wagen, der „klein“ in Preis und Kosten, „groß“ aber in Leistung und Nutzraum sein soll?

Antwort: Wenn dieser Wagen zudem alle Eigenschaften fortschrittlicher Technik verwirklichen soll,

DANN HEISST IHRE WAHL:

DKW-Front Ab 4.500 zł.

keine Wünsche unbefriedigt läßt. Die elastische Aufhängung des Motors ist so wirkungsvoll, daß es nicht möglich ist, die kritische Drehzahl des Motors zu hören oder zu spüren. Die Leistungsabgabe, die mit 42 PS maximal angegeben wird, ist auch bei niedrigen Drehzahlen durchaus befriedigend. Eine gute Abstimmung des Vergasers ergibt sich aus völlig einwandfreien Uebergängen und aus einer erfreulichen Sparlampe im Verbrauch, der zutreffend mit 10 bis 11 Liter angegeben

chronisierung ist beim Schalten vom dritten auf den vierten Gang unter allen Umständen wirksam, während man beim Zurückschalten der Synchronisierungskupplung Zeit zum Greifen lassen muß. Die Gänge sind durchaus richtig abgestuft, so daß sie auch ausgenutzt werden können. Das gilt insbesondere von der Abstufung des ersten und zweiten Ganges, die so beschaffen ist, daß nicht der erste Gang ein meist tatenloses und überflüssiges Dasein verbringen muß.

AUDI

D. K. W.



**WANDERER
HORCH**

D.K.W.-Wagen ab 4500 zł loco Poznań,
Benzinverbrauch 6 Liter auf 100 km.

ST. SIERSZYŃSKI Sp. z o. o.

Reprezentacja Samochodów Auto-Unien Büssing Nag.

Poznań, Plac Wolności 11 — Tel. 1341.
Bydgoszcz, Willy Jahr, ul. Gdańska 41.

lage des W 24. Wir kennen wenige Wagen, die sich bei schnellen Kurven so wenig um Straßenbeschaffenheit kümmern wie dieser Wanderer. Auch gibt es nicht viele Wagen, mit denen man in ähnlich korrekter und sicherer Weise den Wagen genau dahin zu steuern vermag, wo man ihn haben will. Zu dieser Kurvensicherheit trägt nicht nur die Lenkung und die gute Abstimmung der Federung bei, sondern auch das Fehlen einer seitlichen Neigung der Karosserie, das ja doch in gewissem Maße das Gefühl der Kurvensicherheit beeinträchtigt.

Federung und insbesondere Kurvenlage sind dafür verantwortlich, daß man mit dem Wanderer W 24 hohe Reisedurchschnitte erreichen kann. Unter diesen Umständen kann auf eine übermäßige Höchstgeschwindigkeit

gern verzichtet werden. Sie stellte sich im Mittel von vier Stoppungen auf beinahe genau 100 Benz; der günstigste Wert lag bei 103 Benz.

Qualität und Wirkung der hydraulisch betätigten Bremsen waren einwandfrei. Sie sind spielend leicht zu betätigen und erlauben eine sehr genaue Dosierung der Bremswirkung durch den Fahrer.

Bei der Gestaltung des Fahrgastraumes hat man sich mit Erfolg bemüht, den Ansprüchen selbst verwöhnter Fahrer gerecht zu werden. Bei ausreichender Breite der Hinterreihe ist der Raum zwischen ihnen und den Bordseitigen so reichlich bemessen, daß die Kniee bei den Fondinsassen unbeschädigt bleiben. Die Bordseitigen sind geteilt und einzeln ver-

stellbar. Da der Handbremshebel unterhalb des Armaturenbretts seinen Platz gefunden hat und der Schalthebel entsprechend gekröpft ist, kann der Fahrer ohne gefährliche Verrenkungen auch nach rechts den Wagen verlassen bzw. ihn von rechts betreten, wozu ihn die Anbringung des Türschlosses an der rechten Tür unter Umständen nötigt. Das Armaturenbrett enthält Tachometer, Veldruckmesser, Benzinstandmesser und Zeituhr. Ein Kühlwasserfernthermometer fehlt.

Auf dem dreispeichigen Lenkrad befindet sich an der Stelle eines Hupentropfes ein Signalring, ebenfalls eine bemerkenswerte Bedienungsvereinfachung. Wir möchten in diesem Zusammenhang den Wanderer-Werken zur Erwägung anheingeben, ob nicht

eine Höherlegung des Lenkrades um etwa 5 cm dem Körperbau des Durchschnittsfahrers eher gerecht wird als die augenblickliche, sehr niedrige Anordnung des Lenkrades.

Die Windschutzscheibe besteht aus Sekurit. Für zugfreie Entlüftung ist durch ausschwenkbare und feststellbare Seitenfester Rechnung getragen. Die Scheibenwischerachsen sind oberhalb der Windschutzscheibe angebracht; im Hinblick auf etwaige Schneefälle wäre ihre Verlegung nach unten zu erwägen. Der Kofferraum ist sehr groß bemessen, allerdings nur von innen zugänglich. Die Karosserie ist äußerst stabil und bleibt auch auf schlechten Straßen frei von Geräuschen. Die Schmierung des Fahrgestells wird durch eine WV-Eindruhzentralschmierung besorgt.

Mercedes-Benz

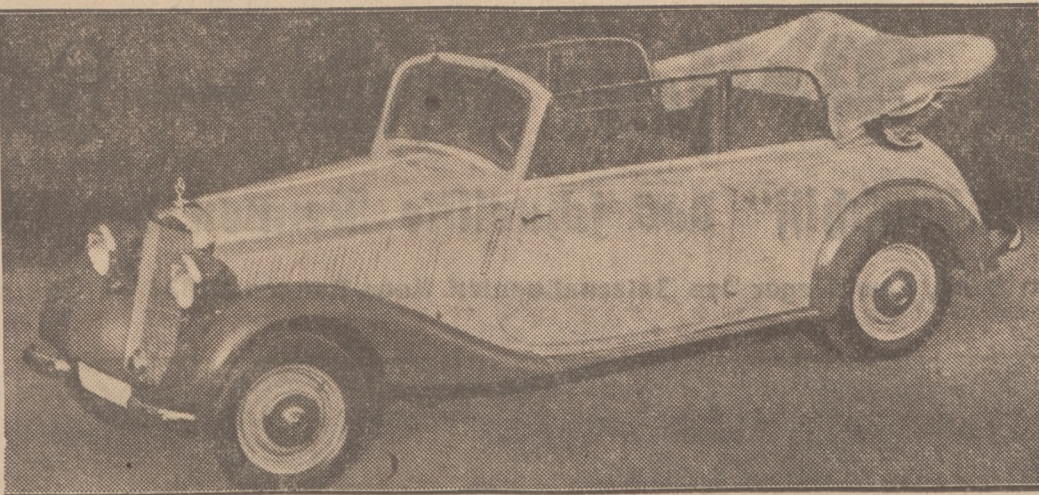
Die in der ganzen Welt berühmte Automobilfabrik Mercedes-Benz hat sich in Polen besonders mit zwei Typen ihrer Fahrzeuge eingeführt, und zwar:

a) Mercedes-Benz Typ 170 V.

Dieser Typ ist ein Doppelschwinge-Wagen mit neuartigem X-förmigen Ovalrohrrahmen von besonderer Verwindungssteifigkeit und dennoch überraschend geringem Gewicht. Durch „schwebende“ Aufhängung in Gummi ist der robuste 1,7 Liter-Vierzylindermotor von 38 PS Bremsleistung an Laufruhe und Erschütterungsfreiheit einem guten Sechszylinder ebenbürtig. Die gestoppte Spitzengeschwindigkeit beträgt 108 bis 110 Stundenkilometer, der Verbrauch nur 10—11,5 Liter Benzin auf 100 Kilometer. Das durch Spiralverzahnung in allen Stufen geräuscharme Viergang-Getriebe gestattet bestmögliche Ausnutzung der Motorleistung in jedem Gelände und ist außerordentlich bequem zu schalten, da der 3. und 4. Gang synchronisiert sind. Straßensicherheit u. Federungsqualität liegen weit über dem Durchschnitt und ermöglichen Reisegeschwindigkeiten, wie sie kaum mit manchen um vieles größeren und stärkeren Wagen erzielt werden können.

Dem technischen Hochstand von Motor und Fahrgestell entspricht die Formschönheit und vorzügliche Ausstattung der Original-Sindelfinger Karosserien, von denen eine reiche Auswahl an Modellen zur Verfügung steht. Zu den schon bisher serien-

mäßig gelieferten Aufbauten (Limousinen, Cabrio-Limousinen, verschiedene Cabriolets) sind neu hinzugekommen eine aus dem



MERCEDES-BENZ Typ 170 V, Cabriolet „B“, 4—5 Sitze.

Original-Sindelfinger Karosserien, von denen eine reiche Auswahl an Modellen zur Verfügung steht. Zu den schon bisher serien-

Innenlenker entwickelte Kleindroschke, ein Kübelwagen für Heeres- und Polizeizwecke sowie ein geräumiger Lieferwagen.

b) Mercedes-Benz Typ 230

der im Herbst 1936 geschaffen wurde, hat bereits eine große Schar begeisterter Anhänger gewonnen. Der gummielagerte Sechszylinder-Motor, dessen Hubraum auf 2,3 Liter vergrößert wurde, leistet jetzt 55 PS und verleiht dem Wagen eine ausgezeichnete Beschleunigung sowie ein gestoppte Spitzengeschwindigkeit von 116 Stundenkilometer. Verwendet wird ein Doppel-Flammstromvergaser modernsten Typs mit Beschleunigerpumpe, Start- und Sparvorrichtung. Dank der besonders sorgfältigen Durchbildung des Kühl- und Schmier Systems — in den Ölkreislauf ist ein Spaltfilter eingeschaltet, das sich beim Niederdrücken des Kupplungspedals automatisch reinigt — hat der Motor ein hervorragendes Durchstellvermögen, so daß man ihn als „reichsauto-bahnfest“ bezeichnen kann. Selbstverständlich besitzt auch der Mercedes-Benz Typ 230 Doppelschwingeachsen, ein Schnellgang-Getriebe, Eindruhzentralschmierung sowie hydraulische Bremsen, die seit neuestem mit selbsttätiger Radnachsstellung ausgestattet sind.

An Karosserien steht für diesen Typ eine überaus reichhaltige Auswahl von Modellen



Die weltberühmten Werke

MERCEDES-BENZ, STUTTGART

empfehlen die bekannten und bevorzugten Fahrzeuge

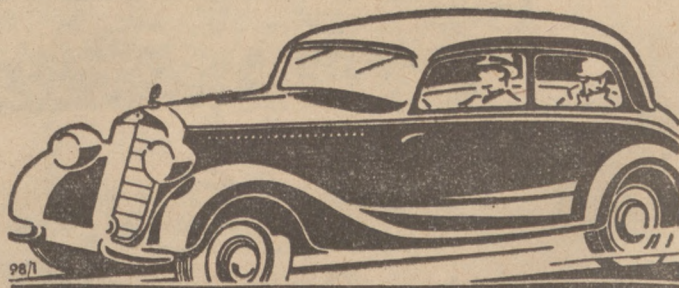
MERCEDES-BENZ

zum Preise ab zł 9.950.—

Vertretung:

Brzeskiauto S.A.

Poznań, Dąbrowskiego 29. — Tel. 63-23, 63-65.



MERCEDES-BENZ

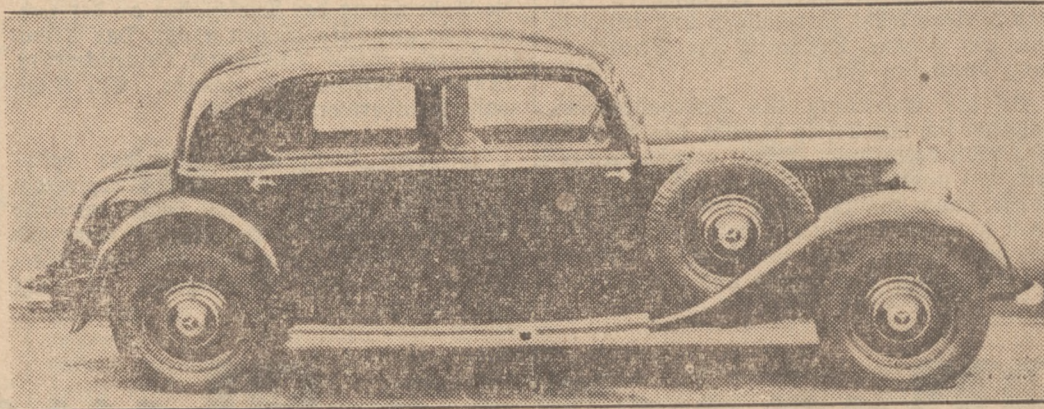
sowohl mit normalem wie mit verkürztem Radstand zur Verfügung. Gegenüber den bisherigen Ausführungen wurden die Raumverhältnisse durchweg erheblich verbessert und die Innenausstattung noch weiter vervollkommen. Auch das „Gesicht“ des Wagens wurde modernisiert, und zwar werden die Scheinwerfer unter Fortfall der Verbindungsstange nunmehr mit gegossenen Füßen unmittelbar auf die Vorderkotflügel aufgesetzt.

Dieselpersonenwagen Typ 260 D

Außer den Typen 170 V und 230 wird jetzt in Polen der Mercedes-Benz-Dieselpersonenwagen Typ 260 D, der auf der letzten Auto-Ausstellung als bahnbrechende Neuerung größte Beachtung fand, eingeführt. Dieser Typ ist inzwischen noch weiter durchgefeilt worden und wird seit einiger Zeit serienmäßig geliefert. Die unerreichte Wirtschaftlichkeit des Dieselmotors beruht nicht nur auf der Verwendung sehr billiger Brennstoffe (Rohöl, Gasöl, Braunkohlenteeröl, aber auch vegetabilische Öle wie Palmöl, Sojabohnenöl und dergl.), sondern auch auf dem im Vergleich zum Benzinmotor wesentlich geringeren spezifischen Verbrauch. Während man z. B. bei einem benzin-

getriebenen 2,3 Liter Wagen mit einem Brennstoffverbrauch von 14 bis 16 Litern auf 100 km rechnen muß, verbraucht der Mercedes-Benz Dieselpersonenwagen für die

gleiche Strecke nur 9 bis 11 Liter Treiböl. Die gegenüber dem Benzinmotor-Kraftwagen etwas höheren Anschaffungskosten des Dieselmotors werden durch die Erspar-



Mercedes-Benz Typ 230 (Radstand 3050 mm) 4-türiger Innenlenker. 4-5 Sitze.

nis auf der Brennstoffseite innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit mehr als ausgeglichen. Vor allem für Vielfahrer, wie z. B. für Droschkenbesitzer und Autovermieter, ist

der Mercedes-Benz-Dieselpersonenwagen das gegebene Fahrzeug. Der „schwebend“ in Gummi gelagerte 2,6 Liter Vierzylinder-Dieselmotor entwickelt

eine Bremsleistung von 45 PS und erteilt dem Wagen eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 95 km/Std. nach der Stoppuhr. Der Motor arbeitet nach dem bewährten Mercedes-Benz-Vorkammerverfahren, bei welchem ein temperaturregelmäßiger Einlaß rauch- und geruchlose Verbrennung des eingespritzten Treibstoffes bei allen Drehzahlen und Belastungsverhältnissen verbürgt. Dank der „schwebenden“ Aufhängung läuft die Maschine so ruhig und erschütterungsfrei, daß selbst der Fachmann während der Fahrt kaum einen Unterschied gegenüber einem normalen Benzinmotor feststellen vermag. Ein eingebauter elektrischer Ölverdampfer sichert leichtes Anspringen des Motors auch in kaltem Zustand.

Das Fahrgestell des Mercedes-Benz-Dieselpersonenwagens gleicht weitgehend dem des weiter oben beschriebenen Typs 230, besitzt also wie dieses Doppelschwingeachsen, ein Schnellgang-Getriebe mit halbautomatischer Synchronschaltung des III. und IV. Ganges, Eindruckzentralbremse sowie hydraulisch betätigte Bremsen. Auch die Karosserien sind an Schönheit der Linie und Sorgfalt der Ausstattung denen der übrigen Mercedes-Benz-Personenkraftwagen in jeder Weise ebenbürtig.

Motoren, Reifen und — Menschen

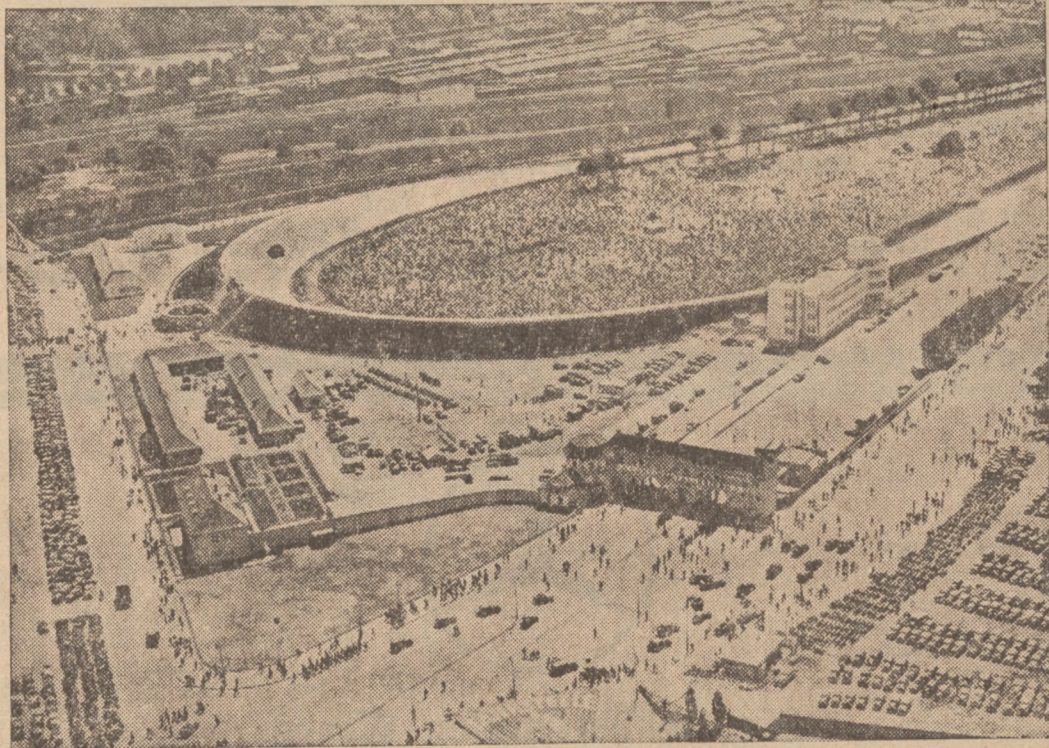
Wie mein „Wüstenschiff“ das schnellste Rennen der Welt gewann

Von Hermann Lang, dem Sieger des Internationalen Autos-Rennens 1937 auf Mercedes-Benz

Der Kampf der Rennwagen auf der Avus ist beendet. Das Donnern und Dröhnen der Motoren ist verstummt. Aus dem Zweikampf der beiden deutschen Spitzenfirmen ist mein Stromlinienwagen als Sieger durchs Ziel gefahren. Nahezu 155 Kilometer, genau acht lange Avusrunden ging der heiße Kampf, und es wurde das schnellste Rennen, das bis heute gefahren worden ist. Wieviel der 400 000 Berliner, die am Sonntag die schönste Rennstrecke der Welt in Berlin säumten, hätten mir, dem jungen deutschen Nachwuchsfahrer, noch einen Sieg zugetraut, als ich beim zweiten Vorlauf durch einen Reifenwechsel als dritter durchs Ziel fuhr? Allerdings hatte ich in diesem Vorlauf die schnellste Runde mit 272,1 Kilometerstunden gefahren.

Der aufregende und oft entscheidende Augenblick des Starts war gekommen. Wir Mercedes-Benz-Fahrer sahen noch einmal auf unsere Rennleiter, Oberingenieur Neubauer. Er gibt die letzten Anweisungen und mahnt vor allem zur Ruhe. Auf unsere Wagen können wir uns verlassen, das hat das letzte Rennen bewiesen und das hat das schwere Avustraining gezeigt. Bei dem großen Kampf der Maschinen aber kommt es nun vor allem auf die Ruhe und Ueberlegung des einzelnen Fahrers an. Nicht zuletzt werden die heutigen Rennen mit ihrem wahnwitzigen Tempo durch ein Schonen der Reifen gewonnen. Die Kompressoren heulen auf, der Startschuß ertönt. Unsere Wagen gehen ins Rennen.

Die meisten meiner Rennkameraden kannten die Avusstrecke bereits von früheren Rennen her. Doch hatte die kurze Zeit des Trainings für alle genügt, sich besonders mit der neuen Nordkurve vertraut zu machen, die zwar sehr hohe Geschwindigkeiten erlaubt, aber durch ihren kurzen Einlauf aus der Geraden ein verhältnismäßig starkes Bremsen erfordert. Jedes Bremsen ist aber reifenmordend. Es galt also nicht nur auf der Geraden Höchstgeschwindigkeiten in diesem



Ueberblick über den Start zum großen Rennen auf der Avusbahn.

Das große Ereignis des Autorennens auf der Avusbahn in Berlin, der schnellsten Motorsportkampfbahn der Welt, hatte Hunderttausende angelockt. Diese Aufnahme vom Berliner Funkturm gibt einen Ueberblick über die herrliche Bahn während des Starts zum Rennen.

Kampf zu entwickeln, sondern gleichzeitig in die Kurven so hineinzufahren, daß ich möglichst wenig bremsen mußte. Das bedeutet in der Nordkurve wohl immer einen ganz kleinen Verlust an Zeit, der aber durch ein Durchhalten über sämtliche Runden wieder mehrfach ausgeglichen wird. Diese Erfahrung hatte ich sehr schnell beim Training

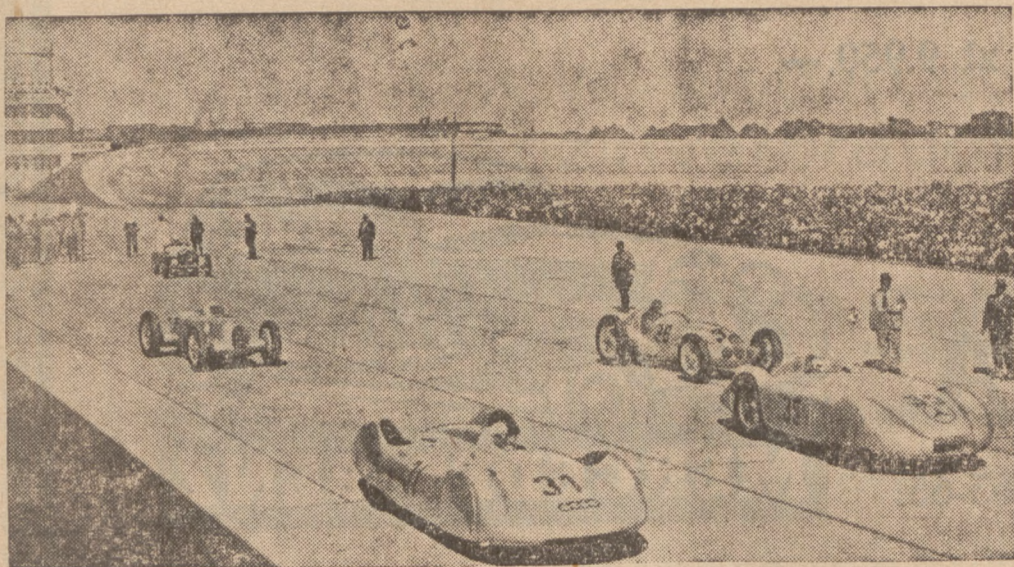
ausprobiert, wo ich meine erste Bekanntschaft mit der Avus überhaupt gemacht habe. Der Erfolg hinterher hat mir dann auch recht gegeben.

Im Hauptlauf kam ich zwar nur als vierter aus der ersten Runde, doch ich war mit dem festen Willen in die Entscheidung gegangen, aus diesem Rennen, wenn möglich, als

Sieger hervorzugehen. Ich fuhr meine vorher festgelegte Renntaktik und ließ mich durch nichts beirren. Wir standen ja erst am Anfang. Als Dritter kam ich aus der zweiten Runde und als Zweiter bereits aus der dritten. Jetzt lag ich direkt hinter meinem Stallkameraden Rudolf Caracciola, dem erfahrenen und beliebten „Rennhasen“. Mit Vorsprung hatte er die ersten drei Runden unbefritten an der Spitze gelegen, während ich mich langsam nach vorne gearbeitet hatte. Doch die vierte Runde brachte für mich bereits die große Entscheidung. Caracciola mußte aufgeben und fuhr auf dem Mittelstreifen, um mit seinem Wagen nicht die anderen Fahrer zu behindern. Jetzt lag mein Mercedes-Benz vorn. Es galt die Spitze zu halten und den Wagen zum Sieg zu steuern.

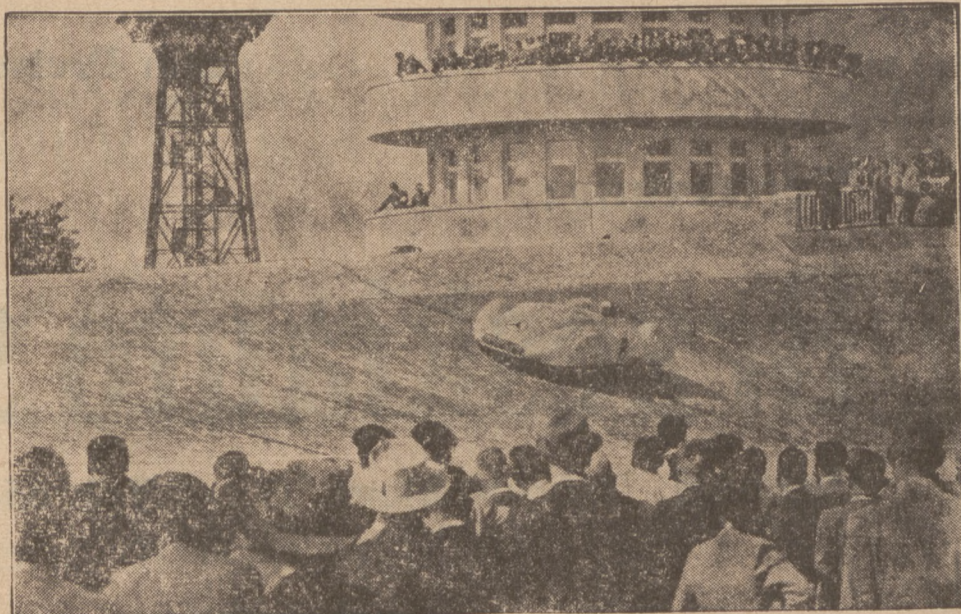
Unentwegt raste hinter mir das Dreigespann der Auto-Union: v. Delius, Haffe und Hofmeyer. Runde auf Runde drehten wir. Ich sehe nichts mehr von den Hunderttausenden, die links und rechts und im Innenraum die Strecke säumten, ich höre nur das gleichmäßige Laufen meines fabelhaften Motors, es ist wie ein ruhiges Singen, ich sehe auf die Geraden von fast 10 Kilometer und achte darauf, wie ich zu schalten habe und möglichst wenig bremsen muß, wenn es in die Kurven geht. Wie von einem Magnet angezogen liegt mein Rennwagen in der steilen Nordkurve. Runde um Runde versucht das Dreigespann an mich heranzukommen. Doch ich weiß, was ich meinem Wagen zutrauen kann, und als mein Sieg nicht mehr gefährdet ist, fahre ich etwas langsamer, um nicht im letzten Augenblick durch einen plötzlichen Reifenwechsel den sicheren Sieg zu gefährden. 35 Minuten 30,4 Sekunden sind um, ich fahre als Sieger durchs Ziel mit einem Stunden-durchschnitt von 261,7 Kilometer.

Ich höre immer wieder, daß sehr viele heute noch der Meinung sind, daß Rennen nur durch „Schnellfahren“ gewonnen werden. Nein! Ein Draufgänger riskiert heute mehr, als



Die großen Wagen am Start.

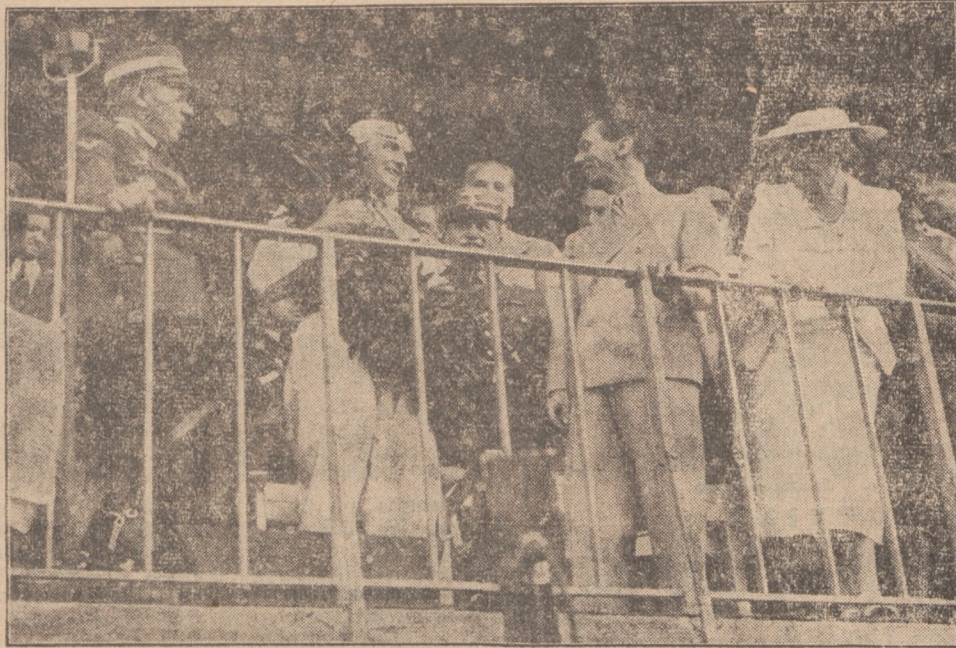
Erste Reihe von links: Hofmeyer (Auto-Union), Caracciola (Mercedes-Benz); zweite Reihe von links: von Delius (Mercedes-Benz) und Seaman (Mercedes-Benz) und hinten Balestrero (Alfa-Romeo).



Mercedes-Benz siegt durch Hermann Lang auch im Avusrennen 1937, dem schnellsten Rennen der Welt. Lang in der Nordkurve.

daß er gewinnen kann. Schon in Tripolis habe ich bei dem mörderischen Ringen gemerkt, daß es viel weniger auf Draufgängerturn als auf ruhiges und überlegtes Fahren ankommt. Man muß seinen Motor so kennen, daß man ihn jederzeit im Ohr hat, d. h. daß man an dem Singen verfolgen kann, ob er gleichmäßig weiterläuft. Und vor allem muß heute der Fahrer auf seine Reifen achten. Der „Reifenschoner“ wird immer im Vorteil sein. Ich bin in Tripolis wie jetzt auf der Wous als Reifenschoner in meinem „Wüstenschiff“ gefahren, wie man meinen Rennwagen in Tripolis gekauft hat. Da mein „Wüstenschiff“ mir nun meinen zweiten großen Sieg in diesem Jahr für den deutschen Automobilsport eingebracht hat, bin ich stolz auf diesen Ehrentitel.

Ich bin gewissermaßen ganz vom Bau. Ich bin von Beruf Mechaniker und komme aus der Rennabteilung von Mercedes. Das ist auf jeden Fall ein großer Vorteil, denn ich kenne natürlich jede Kleinigkeit meines Rennwagens. Schon mit 18 Jahren holte ich mir meinen ersten Rennsieg als Motorradfahrer, und diesem Sport blieb ich viele Jahre treu. Dann kamen aber Zeiten der Not, ich war froh, als ich als Lokomotivführer eines Lorenzuges in einer Kiesgrube



Hermann Lang siegt auf Mercedes-Benz auch im Wousrennen 1937 in neuer Rekordzeit. Unter begeistertem Beifall der Zuschauer massen beglückwünscht ihn Reichsminister Dr. Goebbels, der mit seiner Gattin Zeuge des glänzenden Sieges war, und Korpsführer Hühnlein.

unterkommen konnte. Als 1933 der Rennleiter von Mercedes-Benz, Neubauer, seine Rennabteilung neu aufbaute, wurde ich als einer der dreißig Monteurs der Rennabteilung eingestellt, und dieser Tag war mein Glückstag. Sollte er mir doch einmal dazu helfen, in unsere Rennwagen zu steigen, Rennen zu fahren und zu — siegen! Es kam nämlich jener Vormittag in Untertürkheim, an dem Meister Krauß zu mir sagte: „Lang, Du hast so oft auf Motorrädern gefahren, willst nicht auch mal in unsere Rennwagen klettern?“ So durfte ich zunächst die Rennwagen zum Start auf den Nürburgring fahren, und wenn unsere Meisterfahrer besonders gute Laune hatten, auch mal schnell nach dem Renntraining selbst eine Runde drehen. Neubauer „entdeckte“ mich da, ich wurde in Rennen eingeführt und in diesem Jahre hatte ich den festen Willen, durch einen Sieg mein Leben unter Beweis zu stellen. Es gelang in Tripolis! Nun galt es den Erfolg zu festigen. Dazu half mir die Wous, wo ich abermals zeigen konnte, was in unseren Wagen an deutschem Erfindergeist wie an mühseliger Monteurarbeit steckt. So ist mein Sieg nur das Ergebnis einer jahrelangen Gemeinschaftsarbeit, die sich — wie ich fest überzeugt bin — auch in dem kommenden Rennen auf der Roosevelt-Bahn (USA) bewähren wird!

Die Adler-Kraftfahrzeug-Produktion 1937

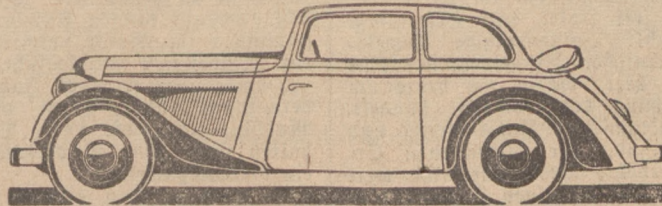
Die Adlerwerke haben für das Jahr 1937 ihr Typenprogramm erweitert. Neben den bekannten und vielfach begehrten Typen Adler Trumpf-Junior 1 Liter, Adler Trumpf 1,7 Liter und Adler Diplomat 3 Liter erscheint der Adler Primus 1,7 Liter in einer neuen Form, und ferner bringen die Adlerwerke als Neuschöpfung einen 2,5 Liter — 6 Zylinder von besonders interessanter Charakteristik. So zeigt das Adler-Programm für 1937 5 Grundtypen, die alle den Formen des Zeitgeschmacks vollendet Rechnung tragen. Die Einheitlichkeit der den Adlerwerken besonders eigenen charakteristischen Formgebung tritt bei diesen 5 Adler-Typen deutlich in Erscheinung und ist so ein sichtbares Bild für die kontinuierlich angestrebte Linie, in der Gestaltung der Karosserie eine immer größere Windschlüpfigkeit und Anpassung an die Wirtschaftlichkeit des Fahrens zu erzielen.

Adler-Trumpf-Junior 1937:

Der Adler Trumpf-Junior präsentiert sich 1937 in vier Ausführungen, und zwar als Ganzstahl-Cabriolet-Limousine, 4 Sitze, 2 Türen, 4 Fenster — Ganzstahl-

der bereits eine beachtliche Reihe nationaler und internationaler Erfolge besitzt, vervollständigt.

Technisches: Die Adlerwerke haben es sich angelegen sein lassen, die so erfolgreiche Type des 1 Liter Adler



ADLER TRUMPF-JUNIOR CABRIO-LIMOUSINE

Limousine, 4 Sitze, 2 Türen, 4 Fenster — Cabriolet, 4 Sitze, 2 Türen, 2 Fenster — Sport-Cabriolet, 2 Sitze, 2 Türen, zwei Fenster. Neben diesen bekannten Ausführungen wird das Trumpf-Junior-Programm noch durch den kleinen Trumpf-Junior-Sportwagen für 1937.

Trumpf-Junior in stiller Entwicklungsarbeit auf einen technischen Höchststand zu bringen, der heute diesem Wagen eine besondere Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit verleiht. Die Anfang 1936 mit einem Adler Trumpf-Junior, altes Modell, so erfolgreich ver-

anstaltete 50 000 km-Dauerfahrt durch Berlin mit einem Verbrauch von nur 7,5 Liter Gemisch auf 100 km ergab in dieser Hinsicht eine außerordentliche Fülle von Anregungen, die dem Adler Trumpf-Junior 1937 zugute kam. So erhielt der jetzt gelieferte Adler Trumpf-Junior eine gehärtete Kurbelwelle, schwimmende Kolbenbolzen und Molybdängauß des Kurbelgehäuses, die nunmehr den Verschleiß der Maschine und namentlich der Zylinderwandungen auf ein Minimum reduzieren. Auch das Ventilmaterial wurde verbessert und erhielt eine Silicium-Chrom-Legierung. Ferner wurden die beiden Scharniergelenke der Antriebswelle verstärkt und das Getriebe in seiner Lagerung verbessert. Der wirtschaftlich so günstige Verbrauch dieses Wagens bei seiner großen Leistung weist ihm so innerhalb der deutschen Automobil-Produktion eine hervorragende und besondere Stellung zu.

Alles in Einem!

TRUMPF JUNIOR

Ein Wagen, der sparsam ist — dessen Geräumigkeit ihn populär macht — und der fahreigenschaften hat, um die Sie Besitzer größerer Wagen beneiden können.

Cabriolet-Limousine z. 6950.—



G. JOH. K.

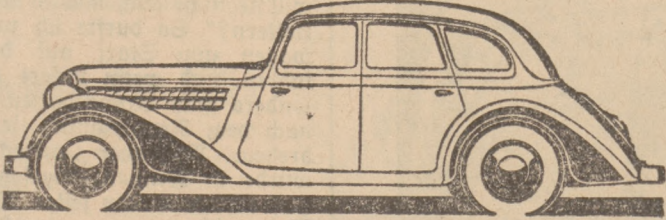
F. SZCZEPAŃSKI, Poznań, Plac Wolności 17 - Tel. 30-07

AUTOREIFEN - ERSATZTEILE - ZUBEHÖR UND OELE

Adler-Kundendienst und mechanische Werkstätten — Poznań, ul. Dąbrowskiego 81, Telefon 76-95

Adler-Trumpf 1937:

Der Adler Trumpf präsentiert sich 1937 in folgenden Ausführungen: Ganzstahl-Limousine, 4-5 Sitze, 4 Türen, 6 Fenster — Cabriolet, 4-5 Sitze, 2 Türen, 4 Fenster — Sport-Cabriolet, 2-3 Sitze, 2 Türen, 2 Fenster. Neben dem Adler Trumpf-Junior ist es besonders der



ADLER TRUMPF LIMOUSINE

1,7 Liter Adler Trumpf, der auf eine große Serie nationaler und internationaler Sport- und Rekordleistungen zurückblicken kann, die seine überragenden Fahreigenschaften unter Beweis stellen. Die ansprechende und moderne Formgebung des Adler Trumpf macht diesen Wagen zu einem Fahrzeug, das eine ästhetisch vollkommene Lösung harmoni-

scher Technik mit größter Bequemlichkeit und Geräumigkeit bei Wirtschaftlichkeit und großer Leistungsfähigkeit darstellt.

Technisches: An technischen Verbesserungen erhielt der Adler Trumpf serienmäßig einen Leichtmetall-Zylinderkopf, der die Leistung des temperamentvollen, aber vollkommen ruhig laufenden Motors abermals verbessert, ohne daß

der Verbrauch erhöht wurde. Im Zusammenhang damit wurde auch das Ventilmaterial neu gestaltet und erhielt ebenfalls eine Silicium-Chrom-Regierung. Ferner wurde die Kupplung einer Neukonstruktion unterzogen, so daß sie nun auch für die Fahrer, die gewohnt sind, hart zu schalten und zu kuppeln, absolut narrensicher ist.

Wirtschaftlich fahren

Das Gebot der Stunde

Der Kraftwagen hat natürlich wie jede andere Erfindung auch jene drei bekannten Entwicklungsstadien durchgemacht: zu allererst genügte es, ein Fahrzeug mittels Motor fortzubewegen, um Staunen und Begeisterung zu wecken. Die Fortbewegung mit eigener Kraftquelle wurde aber bald zur Selbstverständlichkeit: das Kennzeichen des zweiten Entwicklungsabschnittes wurde daher das Streben nach verlässlicher Betriebssicherheit, wobei die Frage nach den Kosten eine mehr untergeordnete Rolle spielte. Erst im dritten Stadium völliger, selbstverständlicher Reife muß der Hersteller des nun zum täglichen Gebrauchsgesandten gewordenen Wunders versuchen, die ausschweifendsten Forderungen hinsichtlich Sicherheit, Verlässlichkeit, vor allem auch Bequemlichkeit mit einem gleichzeitigen Höchstmaß von Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu verbinden, womit gemeint ist: mit möglichst wenig Geldausgaben!

In dem besonderen Falle des Kraftwagens ist ein solches Verlangen um so mehr geeignet, den Erzeugern dieses „technischen Wunders“ Kopfschmerzen zu machen, als die Benutzer recht uneinheitlich zusammengefaßt sind. Außerdem machen auch sie drei, sich bei jedem einzelnen Fahrer wiederholende Entwicklungsstufen durch. In der ersten, — lieber Gott, da wird „Fahren!“ ganz groß geschrieben: fahren, den Wagen dahin kriegen, wohin man ihn allen den unzähligen Widerständen zum Trotz gern haben möchte, das ist das einzige Ziel jedes Fahrers in der ersten Entwicklungsstufe der Fahrkunst. In der zweiten äußert sich überschäumende Freude über das Erreichte: „Gib ihm!“ ist die Parole, „Draufsetzen“ heißt das Bekenntnis, wobei es ganz gleich ist, ob es sich um Gas- oder Bremspedal handelt: fix muß alles gehen, Eindruck will man machen, was das an Brennstoff und Reifen und Abnutzung kostet, ist nicht so wichtig. Aber zuletzt erreichen doch die meisten den dritten, endgültigen Abschnitt der Fahrkunst: sie fragen sich, ob sich der Aufwand lohnt, der nötig ist, um immer als erster bei „grün“ über die Kreuzung zu fliehen, um unmittelbar vor der Kurve aus Höchstgeschwindigkeit abzubremfen und was solcher Scherz aus Stufe 2 mehr sind. Der Fahrer

fragt sich: wie fahre ich wirtschaftlich? — womit auch er meint: mit möglichst wenig Geldausgaben!

Hier, in der Frage nach der Wirtschaftlichkeit des Betriebes treffen sich die naturnotwendig von vielfältig verschiedenen Anschauungen ausgehenden Hersteller und Verbraucher mit einer Einmütigkeit der Absichten, die geradezu wohlwollend wirkt, zumal hier eine Beweisführung möglich ist, die im Streit der Meinungen leider oft fehlt: die Beweisführung mit der Zahl! Zahlenmäßige Beweisführung ist in technischen Dingen immer eine erfreuliche Sache: hier, wo es sich heute um spärlichste Ausnutzung der Rohstoffe handelt, bekommt die zahlenmäßige Unterfuchung und die reifliche Ausnutzung der gewonnenen Erkenntnisse eine erhöhte Bedeutung. Die weit über das Interesse des einzelnen Fahrers hinausreicht.

Als am 21. Januar 1936 ein Adler-Trumpf-Junior begann, in einem anscheinend regellosen Zick-Zack durch die Straßen der Reichshauptstadt zu fahren, war es die Frage der Wirtschaftlichkeit, die einmal in einer alle Zweifel ausschließenden Weise geklärt werden sollte.

Je allgemeiner jener oben dargestellte dritte Abschnitt in der Entwicklung des Fahrzeugs und der Fahrkunst erreicht wird, um so weniger genügen die bisher für Kraftfahrzeuge angewendeten Prüfungsformen. Die älteste Prüfungsform ist diejenige in Geschwindigkeitsrennen; mit Rennwagen durchgeführt, erbringt sie auch heute noch wertvolle Erkenntnisse. Für den Gebrauchswagen ist ihr Wert zweifelhaft, weil unzählige Kraftwagenbenutzer niemals dazu kommen, die Spitzengeschwindigkeit ihres Wagens auszunutzen, dafür aber andere und für sie wichtigere Anforderungen stellen, so daß ein Gebrauchswagen nicht einzig und allein im Hinblick auf große Höchstgeschwindigkeit gebaut werden kann. Mit der zweiten Prüfungsform, den Geländefahrten, verhält es sich ähnlich: das Gelände stellt an ein Fahrzeug andere Anforderungen als der normale Gebrauch; einzelne Teile werden außerordentlich hoch beansprucht und es ergeben sich daraus sehr erwünschte Erkenntnisse, aber die Frage, ob und wie ein wirtschaftlicher täglicher Betrieb zu er-

zielen ist, bleibt auch hier offen. Diese wichtige Frage läßt sich nur durch besondere Wirtschaftlichkeitsprüfungen beantworten: weil man deren Notwendigkeit und Wert einseh, sind auch bereits mehrfach Ansätze zur Durchführung derartiger Prüfungen gemacht worden, die indessen das eigentliche Ziel aus naheliegenden Gründen nie erreichten.

Wirtschaftlichkeit? — das ist eine eindeutige Frage, die eine ebenso eindeutige Antwort verlangt; mit „beinahe“, „fast“ und „ebensogut“ ist da nichts zu machen: die Zahl entscheidet! Will man klare Zahlen haben, so muß man klar sehen, — will man klar sehen, so muß man tief in die Dinge hineinschauen. In einen längeren Zeit hoch beanspruchten Motor tief hineinschauen! ... ?? Und wer garantiert dafür, daß dann die Zahl nichts Unerfreuliches an den Tag bringt? — Man begreift, warum jene ersten Ansätze das Ziel der Schaffung klarer Wirtschaftlichkeitszahlen nicht erreichten.

Damals am 21. Januar 1936 war das anders! In ihrem eigenen und im Interesse der Kraftfahrer — aller Kraftfahrer! — hatten sich die Adlerwerke entschlossen, das Risiko der „unerfreulichen Zahlen“ auf sich zu nehmen, denn anders konnte man nie zu hieb- und stichfesten Wirtschaftlichkeitszahlen gelangen, — so viel war klar. Klar war aber auch von vornherein, daß die Männer vom Dampfkefessel-Überwachungs-Verein Berlin, denen in diesem Fall die Überwachung der Zahlen anvertraut war, keine Wiße machen und sich bei ihren Feststellungen den Teufel um „erfreulich“ oder „unerfreulich“ kümmern würden. Trotz alledem den von oben bis unten mit Meßgeräten versehenen Trumpf-Junior unter ständiger Beobachtung durch einen Ingenieur des DAV Berlin auf eine Dauerfahrt von 50 000 km zur Gewinnung „zuverlässiger Messungen der Ver-

brauchsmittel (Kuppeln, Schalten, Bremsen Treibstoff, Del) und genauer Feststellungen über den Verschleiß der Einzelteile und über die anfallenden Wartungs- und Instandsetzungskosten“ schiden, — wenn dies kein Risiko war, dann hat es in der Geschichte des Kraftwagenbaues noch nie ein Risiko gegeben!

Was aber wurde mit dem Eingehen dieses Risikos erreicht?

Der Dampfkefessel-Überwachungs-Verein Berlin spricht in seinem „Technischen Bericht Nr. 264 betr. 50 000-km-Dauerfahrt mit einem 1.1 Adler-Triumph-Junior-Wagen von der erstmalig (!) zahlenmäßig festgelegten Größe der Dauer- und Wechselbeanspruchung wichtiger Wagenteile und er fügt hinzu, daß „mit den Fahrerergebnissen eine Reihe neuer Erkenntnisse gesammelt worden ist und viele bisher offenen Fragen Antwort finden konnten.“

Viele Fragen waren bisher offen, — ja, weil wußte bisher auch nur mit einiger Sicherheit wie man beim Autobetrieb Verschwendung verkleinern, Wirtschaftlichkeit vergrößern konnte? Immer fand man nur Meinungen, keine Tatsachen, immer stieß man auf das „Ungefähr“, selten auf klare Zahlen. Daß man in der Stadt nicht nur des größten Verkehrs, sondern auch des häufigsten Schaltens wegen langsamer fährt als auf freier Straße, das weiß schließlich jeder, der einmal in einem Kraftwagen gefahren hat: wie Fahrgeschwindigkeit, Geschwindigkeitswechsel und Verbrauch zahlenmäßig zusammenhängen, hat bis vor kurzem noch niemand gewußt.

Es ist selbstverständlich, daß die Kenntnis dieser und anderer Zusammenhänge für den überlegten Fahrer vielerlei Hinweise enthält wie er unnötigen Aufwand vermeiden und statt dessen mit größtmöglicher Wirtschaftlichkeit fahren kann. Die Frage „Wie fahre ich wirtschaftlich?“ ist heute allgemein.

Was der Fahrer wissen muß

Überdrehende Motoren

Mit der Zunahme der Geschwindigkeiten in der letzten Zeit werden mit Sicherheit die Motorleistungen in starkem Ausmaß zunehmen.

Gewiß gibt es Mittel und Wege — und die Herstellerwerke von Kraftwagen sind bereits dabei, sie zu beschreiten, welche dafür sorgen, daß auch auf langen Autobahnstrecken Wärmestauungen im Motor vermieden oder doch auf ein Mindestmaß zurückgeführt werden.

Immer aber wird es Fahrer und insbesondere junge Fahrer geben, die im Motor eine Maschine sehen, die jede Beanspruchung erhalten muß, ohne zu versagen. Wir sind in einer Uebergangszeit!

Es wird gut sein, einmal zu sagen, daß auch die beste und kräftigste Maschine verlagert, wenn sie nicht sachgemäß gepflegt und behandelt wird. Selbst die deutschen viele Hunderttausende von M. kostenden Rennwagen verlangen, wenn ihren Motoren ein ungewohnter Brennstoff oder ein nicht geeignetes Del zugeführt wird. Jedes Automobilwerk kann und wird größte Sorgfalt auf die Herstellung seiner Fabrikate legen. Für den Konstrukteur hat der Motor keinerlei Geheimnisse. Er weiß aber nicht, in welche Hände er kommt, und wie er behandelt wird.

Jedem Adler-Wagen wird eine Behandlungs-vorschrift mitgegeben, die leider viel zu wenig beachtet wird. Aber ... Es ist aber leider nicht zuviel gesagt, wenn behauptet wird, daß wenigstens 20% aller Fahrer eben diese Anweisungen nicht oder nur oberflächlich beachten.

Am häufigsten wird sich diese Nichtbeachtung im Delwechsel und in der Ventilpflege aus. Ueber eine längere Strecke wird ein in gutem Betriebszustand stehender Motor, der zu 80% seiner Spitzenleistung beansprucht wird, mit einer unverbrauchten, nicht verschlammten und wenig verdünnten Delfüllung anstandslos leisten, was ihm billigerweise abverlangt werden kann, während eine überalterte, verschlammte und stark verdünnte Delfüllung nicht mehr den schützenden und kühlenden Film auf

den mit hohen Drehzahlen umlaufenden Triebwerksteilen bilden kann, der die Reibflächen vor gegenseitiger Metallberührung und damit vor dem „Fressen“ bewahrt. Tritt dann infolge Ueberhitzung eine schwere Motorstörung ein, so jagt der Volksmund: „Der Motor ist überdreht worden.“

In Wirklichkeit aber hat in 99 von 100 aller Fälle der Fahrer sein Sparjamteilsbedürfnis „überdreht“ oder er hat die Gebrauchsanweisung der Fabrik nicht beachtet. Ist es gerecht und billig, die Schuld an solcher schweren Betriebsstörung dem Herstellerwerk in die Schuhe zu schieben, wenn die am „Tatort“ aus dem zertrümmerten Kurbelgehäuse auf die Fahrbahn gelaufene schwarze, schlammig-wäßrige Brühe, die einmal ein gutes Del war, einwandfrei nachweist, daß sie im Motorgehäuse seit vielen Wochen nicht gewechselt worden ist?

Ist es weiter angebracht, den „Motor“ als Sündenbock hinzustellen, wenn bei der Untersuchung eines „überdrehten“ Motors festgestellt wird, daß ein oder mehrere Ventilstößel, insbesondere solche der Auspuffventile, im warmen Zustand nicht das von der Fabrik vorgeschriebene Spiel hatten, weil der Fahrer versäumt hatte, dieses „Spiel“ von Zeit zu Zeit nachzuprüfen? Ohne dieses Spiel kann ein Ventil weder ganz noch zu der vom Motorenbauer vorgesehenen Zeit schließen. Der Motor kann sich der heißen, verbrannten Gase nicht entledigen, die Kühlorgane können die gestaute Wärme nicht genügend abführen, der Delfilm verdampft und die Metallflächen „fressen“ aufeinander, oder die an den Ventilstößeln vorbeischießenden Stichflammen verbrennen diese so daß das Ventil unbrauchbar wird, der Schaf sich verzieht und das Ventil festfist. Als Folge kann Vergaserbrand eintreten und es steht zu lesen: „Der Motor brannte. Er war überdreht.“ Ist es gerecht und logisch, vom Motorenbauer zu verlangen, daß er für derartige Sünden in der Motorpflege aufkommt? Da nützt auch „Stromlinie“ nicht!



ERGE-MOTOR

POZNAŃ, ul. Mylna 38 -- Telefon 79-29 u. 58-26

Fabrikation von: Kolben, Kolbenringen, Kolbenbolzen, Zylinder-Laufbüchsen und Ventilen für sämtliche Verbrennungsmotoren

Präzisions-Schleiferei für: Zylinder und Kurbelwellen

Aeltestes und grösstes Spezialunternehmen dieser Art in Polen

Kostenanschläge, Preislisten sowie Beratung unentgeltlich.

Chevrolet - Opel - Buick

Die Werke Lilpop, Rau i Löwenstein S. A. in Warszawa montieren auf Grund der Lizenz der General Motors in U. S. A. Personen- und Lastwagen Chevrolet, Personenwagen Buick und Opel.

Chevrolet - Personenwagen

Dem Chevrolet muß in der niedrigen Preisklasse eine Sonderstellung eingeräumt werden. Er besitzt in der Tat alle Vorzüge, die man sonst nur in bedeutend teureren Wagen vereint findet. Die Karosserie ist ein Vorbild moderner Linienführung und harmonischer Schönheit. Je genauer man auf jede Einzelheit achtet, desto höher wird der Chevrolet in Achtung steigen. Es genügt die Form und Federung der dickgepolsterten Kissen, die Qualität und Verarbeitung der Bekleidung zu beachten, um sich davon zu überzeugen, welche äußerste Sorgfalt allen Kleinigkeiten, Paneelen, Zierleisten, ja der ganzen Ausstattung zuteil wurde, um das Innere nicht nur bequem, sondern auch gefällig für das Auge zu gestalten. Der moderne Wagen muß schnell sein. Der Chevrolet bietet Schnelligkeit und Komfort und Fahrbequemlichkeit.

1. Wirtschaftlicher Sechszyl.-Kopfventil-motor

Die besonders gestalteten Verbrennungskammern, die durch ihre Form und die Anordnung der Ventile und Zündkerzen eine reiblose Verbrennung des Gasgemischs gewährleisten, halten den Kraftstoffverbrauch durch ihre hohe volumetrische Leistung niedrig. Sehr ausgedehnte Druckschmierung, zweckmäßige Kühlung und zahlreiche technische Verbesserungen verbürgen größte Zuverlässigkeit, lange Lebensdauer und Betriebsparasamkeit. Abnehmbarer Zylinderkopf zwecks leichter Zugänglichkeit.

2. Unabhängige Vorderrad-Aufhängung

Ideale Fahrbequemlichkeit auf allen Straßen. Größere Sicherheit durch bessere Straßenlage und beständige Abhänion zwischen Reifen und Straße. Geringer Verschleiß des ganzen Wagens durch gänzliche Absorbierung der Raderschütterungen.

3. Hydraulische Bremsen

Kräftige, sichere Bremswirkung bei allen Straßen- und Witterungsverhältnissen gewährleistet. Pedaldruck durch Servo-Wirkung unterstützt. Automatisch gleichmäßige Verteilung des Bremsdruckes verhindert seitliches Schleudern und vermeidet Gleitgefahr. Nachstellung selten erforderlich. Lange Lebensdauer des Bremsbelages durch besondere Montage der Bremsbacken: diese greifen stets gleichmäßig auf ihrer vollen Länge an.

4. Erschütterungsfreie Lenkung

Vollständige Trennung zwischen Federung und Lenkung. Ergebnis: genaue, stabile Lenkung und größere Sicherheit, da die heftigsten senkrechten Radbewegungen auf schlechter Straße keine gefährlichen Reaktionen in der Lenkung verursachen können.

5. Karosserie mit Ganz-Stahl-Dach

Ein starker Stahlblech-Panzer schützt die Insassen, sowohl von oben als von den Seiten. Vollständige Isolierung des Wageninnern, sowohl gegen Hitze und Kälte als auch gegen Resonanz. Starke, dauerhafte Konstruktion. Zugfreies Fächer-Entlüftungssystem. Alle Scheiben aus Sicherheitsglas.

6. Schöne Linie, geräumiges Innere

Karosserien mit schöner, fließender Stromlinienführung. Breite, tiefebeurnde Sitze, die durch ihre Form den Körper dort stützen, wo dies zu einem bequemen Sitz erforderlich ist. Reichliche Fuß- und Ellbogenfreiheit und genügend Raum über den Sitzen. Vornehme, gebiegene Bekleidung, luxuriöse Ausstattung und bis in die kleinsten Einzelheiten gepflegte Verarbeitung. Auf eine gute Aufhängung und

einen zugfreien Schluß der Türen wurde ganz besonders geachtet.

Chevrolet - Lastwagen

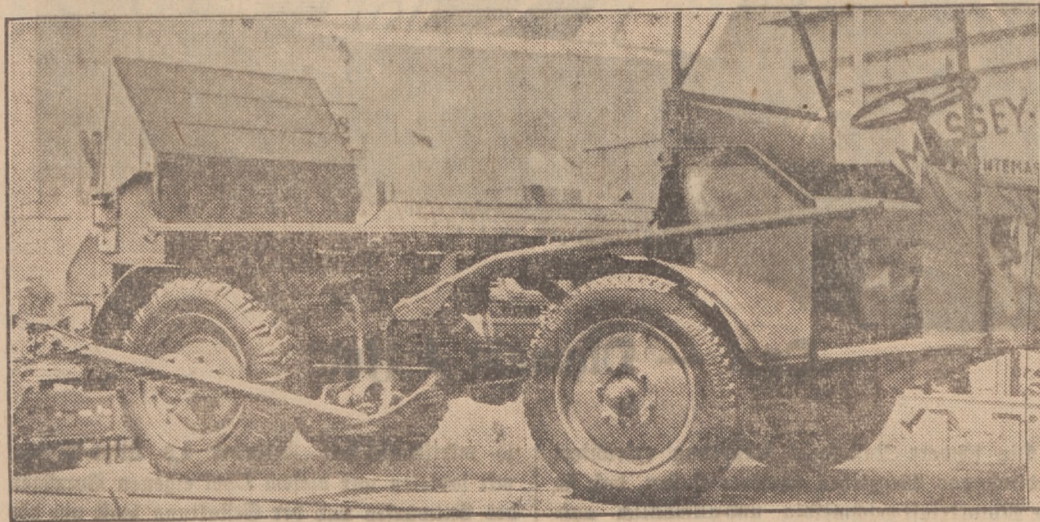
In keinem Last- oder Lieferwagen findet man in gleichem Maße, wie in einem Chevrolet, alle diejenigen Faktoren vereint, die die Transportkosten niedrig halten.

Der obengeführte Chevrolet-Sechszylinder-motor ist unanfechtbar die beste zuverlässigste und wirtschaftlichste Kraftquelle, die jemals in ein Lastwagen-Chassis gleicher Ladefähigkeit eingebaut wurde.

Der Chevrolet-Lastwagen-Motor entwickelt seine 85 PS bei nur 3200 U./Min., so daß hierzu keine hohen Tourenzahlen erfordert werden, die zu frühzeitiger Abnutzung führen. Auch in anderen Hinsichten sind seine Dauerhaftigkeit und bleibende Zuverlässigkeit gewährleistet. Die Schmierung und die Kühlung, zwei sehr wichtige Faktoren in dieser Hinsicht, wurden mit ganz besonderer Sorgfalt durchgearbeitet. Die Kühlung wurde u. a. durch die Vertiefung der Wasserkammern dermaßen verbessert, daß die Decktemperatur im Durchschnitt um 40° niedriger gehalten wird.

Von größter Wichtigkeit ist beim Lastwagen die große Zugkraft seines Motors, die durch sein Drehmoment bestimmt wird. Soll der Motor den vollbeladenen Wagen mit Leichtigkeit aus schwierigem Gelände oder aus der Baugrube ziehen, so muß er bereits bei niedriger Geschwindigkeit ein hohes Drehmoment entwickeln. Dies ist beim Chevrolet der Fall. Er hat ein höchstes Drehmoment von 21,42 kgm, das bereits bei 900 U./Min. erreicht wird und bis zu 2000 U./Min. konstant bleibt. Der Chevrolet-Besitzer weiß somit, daß die Kraftquelle seines Fahrzeuges selbst unter den schwierigsten Betriebsbedingungen sehr großzügig für ihre Aufgabe berechnet ist.

Höchste Rentabilität kann ein Nutwagen nur bieten, wenn er stets mit einem guten Durchschnitt gefahren werden kann. Hierzu ist nicht nur ein guter Motor erforderlich, sondern auch kräftige und zuverlässige Bremsen. Durch die



Neuigkeiten auf der Reichsnährstandsschau.

Dieser Ackerwagen, der in der Reichsnährstandsschau in München ausgestellt ist, ist im wahrsten Sinne ein „Mädchen für alles“. Für 0,25 Mark Brennstoffkosten pro Stb. verrichtet dieses Fahrzeug sämtliche Gespannarbeiten, ist selbst Ackerwagen und Mäher. Mit 120 Zentner Nutzlast erreicht es eine Stundengeschwindigkeit von 16 Kilometer auf fester Straße.

Wir empfehlen die in den Werken

Lilpop, Rau i Loewenstein S.A. Warszawa

montierten Personenwagen

CHEVROLET

ab zł 7.600.—

OPEL

ab zł 5.600.—

BUICK

in Luxusausführung

und Lastwagen-Chassis

CHEVROLET

ab zł 4.800.—

BRZESKIAUTO Spółka Akcyjna

KAROSSERIE-FABRIK, WERKSTÄTTEN, AUTO - SERVICE, GARAGEN

Poznań, Dąbrowskiego 29. Tel. 63-23, 63-65.

Abteilung: ul. Jak. Wujka 8. Tel. 70-60.

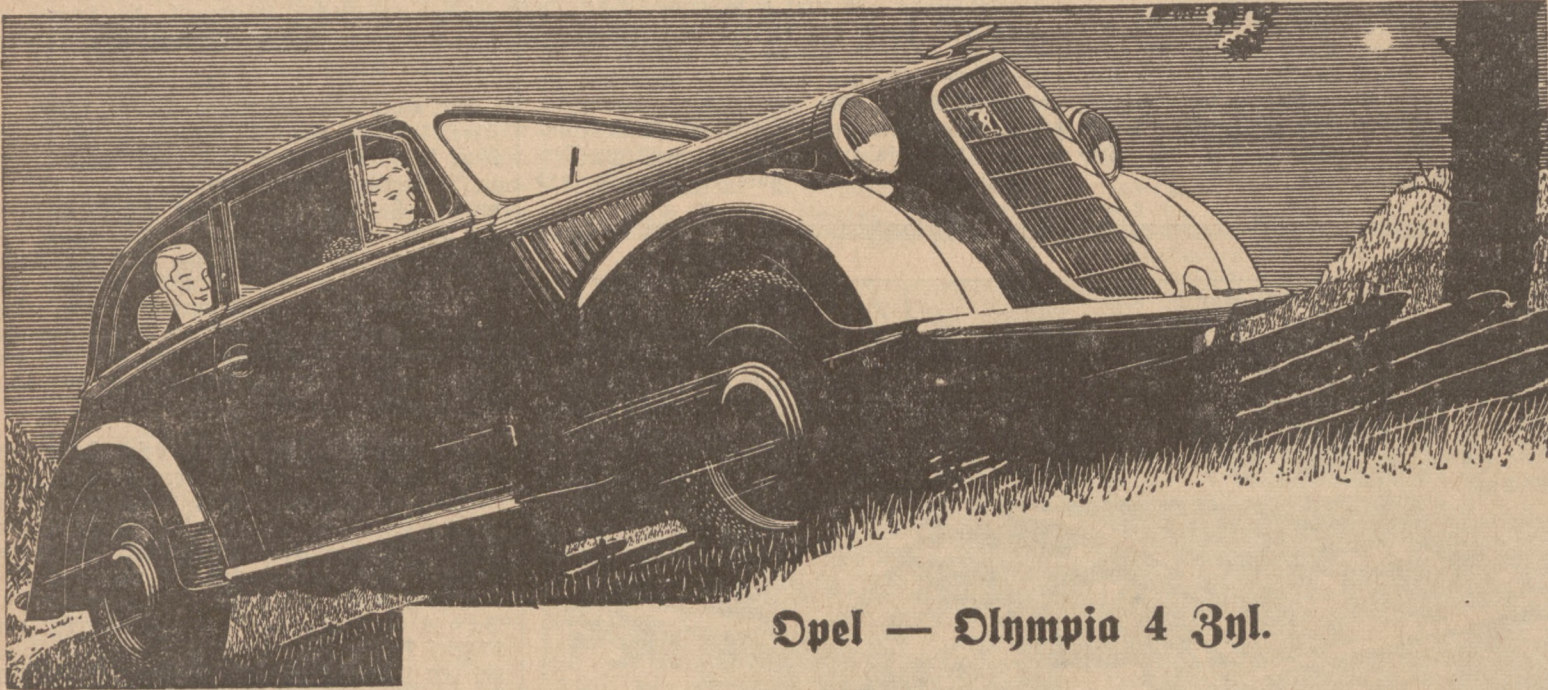
Wir bauen Karosserien jeder Art, solide und zu Konkurrenzpreisen. — Sachgemässe und billige Ausführung von Reparaturen. — Kostenanschläge auf Wunsch.

neuen hydraulischen Bremsen des Chevrolet wird der vollbeladene Wagen bei jeder Fahrgeschwindigkeit schnell und sicher zum Stillstand gebracht. Der Pedaldruck wird durch den Kolben im Hauptbremszylinder über die Flüssigkeit in den Leitungen und Radzylindern auf die beiden Kolben in jedem Radzylinder übertragen, die je mit einer Bremsbade verbunden sind. Da die Flüssigkeit den auf sie ausgeübten Druck stets gleichmäßig nach allen Richtungen fortpflanzt, kann die Verteilung des Bremsdruckes nicht anders als gleichmäßig sein. Seitliches Schleudern und Gleitgefahr durch ungleichmäßiges Angreifen der Bremsen ist hierbei ausgeschlossen. Die mechanisch betätigte Hand-

Die neuen Chevrolet-Lastwagen haben eine vollschwebende Hinterachse. Die ganze Belastung wird somit von dem sehr schweren Hinterachsgehäuse getragen und nicht von den Achswellen, so daß diese ausschließlich für den Antrieb der Hinterräder zu sorgen haben. Das Antriebs-egelrad ist in zwei schweren Kugellagern gelagert und bleibt dadurch tadellos gerichtet. Die Hinterräder tragen an beiden Seiten auf zwei Rollenlagern, deren Rollen tonnenförmig sind. Der Vorteil dieser Lager besteht darin, daß die Tragfläche der Rollen und ihrer Lauf- ringe nach Maßgabe der Belastung größer wird, so daß auch ihre Tragkraft im gleichen Verhältnis zur Belastung zunimmt.

scheidungen. Ein Wagen der X-Liter-Klasse, der X-Tausend-Zloty-Preisklasse, das ist für alle Beteiligten beim Autokauf fast immer der erste Anhaltspunkt.

Mag eine solche Einteilung im allgemeinen zu Recht bestehen, für den Opel 6 mit der nun schon berühmt gewordenen „Opel-Synchron- Federung“ hat sie keine Gültigkeit! Das abgegriffene, so oft mißbrauchte Schlagwort „Eine Klasse für sich!“ — hier wäre es wirklich angebracht, hier wäre es die nüchterne Feststellung einer unumstößlichen Tatsache. Es genügt, sich vor Augen zu halten, daß ein Wagen mit einem so hochleistungsfähigen und dabei



Opel — Olympia 4 Zyl.

bremsen wirkt, vollkommen unabhängig von der Fußbremse, auf die Hinterradbremse.

Ein wesentlicher Vorzug der Chevrolet-Bremskonstruktion ist die besondere Montage der Bremsbade, durch die letztere stets auf ihrer ganzen Länge gleichmäßig angreifen, so daß der Bremsbelag gleichmäßig abnutzt und erst nach sehr geraumer Zeit erneuert werden muß.

Ein starker, robuster Rahmen mit Längsträgern, schweren Traversen, verbürgt beim Chevrolet die Stärke und die große Verbiegungssteifigkeit, die von einem Lastwagen im täglichen schweren Dienst gefordert wird. Dadurch, daß der Rahmen weit nach hinten durchläuft, wird ein starkes Fundament für den Aufbau der Karosserie erzielt. Der niedrigste Punkt des Chassis besitzt noch eine genügende Bodenfreiheit für eine leichte Wendigkeit auf losem Grund.

Die schwere Lastwagen-Kupplung erleichtert dadurch das Wegziehen schwerer Lasten, daß sie die Motorkraft geschmeidig und allmählich aufnimmt, und kräftig angreift, sobald sie eingerückt ist. Das robuste Vierganggetriebe ist speziell entworfen, um der schweren Beanspruchung gewachsen zu sein, die es erfährt, wenn der vollbeladene Wagen aus tiefem Schlamm oder losem Sand gezogen werden muß.

Opel

Man hat sich daran gewöhnt, Kraftwagen nach Sammelbegriffen einzuteilen, sie nach Stärke- und Preisklassen zu unterscheiden. Bevor der Autokauf sich über einzelne Fabrikate und deren besondere Eigenschaften unterrichtet, achtet er meist zuerst auf diese oberflächlichen Unter-

so wirtschaftlichen Zylinder 1,3 Liter-Motor, mit solchen nur diesem Opel eigenen Vorzügen des Entwurfes und der Gestaltung sonst um die Hälfte mehr oder doppelt so viel kostet. Man braucht sich andererseits nur zu vergegenwärtigen, daß zum Preis des Opel-Olympia kein Fahrzeug anderer Herkunft zu haben ist, das so ausschließliche Vorteile bietet. Dieser Opel steht also außerhalb der Klassen, er wurde in der seit seiner Einführung vergangenen kurzen Zeit ein Begriff für sich — er ist wirklich „eine Klasse für sich“!

Buick

Außer den obengeannten Fahrzeugen wird noch der in der ganzen Welt beliebte 8-Zyl.-Buick mit 5-sitziger Innenlenker-Karosserie und 7-8-sitziger Pullman-Limousine montiert.

Der neue BMW Sportwagen

Motorleistung 80 PS, Höchstgeschwindigkeit 150 km/Std.

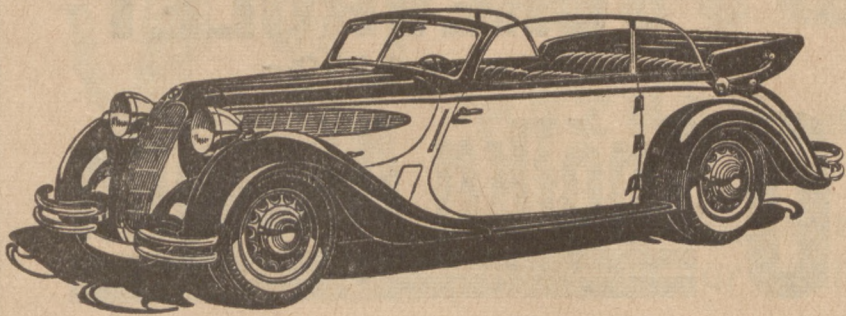
Durch die schöne Reihe großer Erfolge, mit der BMW mit ihrem neuen 80 PS Sportwagen im vorigen Jahre berechtigtes Aufsehen erregte, ist schon frühzeitig das Interesse für einen Wagen erweckt worden, den wir erstmals auf der diesjährigen Messe sahen. Stärker noch als bei dem bisherigen BMW Sportwagen ist

det. Die Kerzen sitzen nunmehr in der Mitte des Verbrennungsraumes, und durch die groß bemessenen Ventile ist eine rasche Füllung der Zylinder durch die drei Fallstrom-Startvergasen möglich. Bei einer Verdichtung von 7,5 : 1 leistet der Motor bei 4500 Umdrehungen je Minute etwa 80 PS. Seiner hohen Bean-

verständnis tritt dieser Delfühler nur bei entsprechender Erwärmung des Deles in Tätigkeit. Die Regelung des Kühlwassers erfolgt durch eine, dem Kühler vorgebaute Klappenreife, die vom Führersitz aus verstellbar werden kann. Die Neuerungen am Fahrgestell.

Das Fahrgestell des Wagens weist eine Reihe von Neuerungen auf, die sicherlich eine besondere Anzugskraft auf jeden Kraftfahrersporttreibenden ausüben. Der etwa 50 Ztr. fassende Kraftstoffbehälter ist im Wagenboden untergebracht. Die Kraftstoff-Förderung erfolgt durch mechanische Membran-Pumpe. Getriebe und Fahrgestell sind zum größten Teil von dem bisherigen Sportwagen übernommen, da sie sich in jeder Weise bewährt haben. Nur die Bremsen sind, entsprechend der höheren Leistung, groß bemessene Delfühler, die unbedingte Sicherheit, auch bei hohen Geschwindigkeiten verbürgen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei einwandfreien Messungen etwa 150 km/Std. Kurzfristig lieferbar sind die fünfzylinderigen Kabriolette in zwei- und viertüriger Ausführung.

Die fünfzylinderigen 50 PS BMW-Kabriolette, die von seiten des Wertes neuerdings geliefert werden, sind in zweitüriger und viertüriger Ausführung auf der Ausstellung. Leistung, Aus-

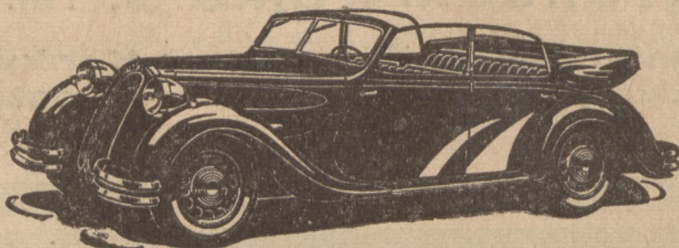


50 PS BMW Kabr., zweitürig „326“.

die Stromlinienförmige Ausbildung des Aufbaues betont. Die Scheinwerfer sind nunmehr mit einbezogen in den Aufbau, dessen Gesicht sich dem neuen BMW-Kühler, wie wir ihn von der großen Limousine her kennen, anpaßt. Für schlechtes Wetter bietet ein Klappverdeck, das im Kofferraum hinter den Sitzen versenkt werden kann, leicht und rasch zu bedienen ist, angenehmen Schutz.

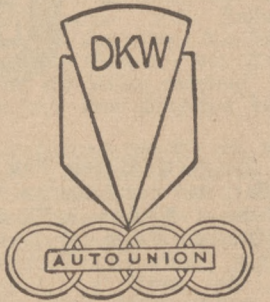
Der völlig neu entwickelte Motor ist durch die V-förmige Anordnung der Ventile in dem abnehmbaren Leichtmetall-Zylinderkopf gekennzeichnet. Mit besonderer Sorgfalt ist der halbkugelförmige Verbrennungsraum ausgebil-

sprechung entsprechend besitzt dieser Wagen einen eigenen Delfühler, der auch ein dauerndes Fahren mit hohen Drehzahlen gestattet. Selbst-



50 PS BMW Kabr., viertürig „326“.

Motorräder



Type RT 3 PS z 850.
Type HS 200 7 PS z 1375.—
Type Sport 250 9 PS z 1690.—
Type SB 350 9 PS z 1900.—
Type SB 500 Luxus mit elektr. Starter z 2450.—

Die Preise verstehen sich einschließlich Zoll loco Verkaufsstellen.

Reprezentacja Samochodów
AUTO-UNION

St. Sierszyński Sp. z o. o.
Poznań, Plac Wolności 11, Tel. 13-41.
Bydgoszcz: Willy Jahr, ul. Gdańska 41

stattung und Gesamteindruck dieser Wagen dürften wohl auch sehr hoch gestellten Ansprüchen genügen. Es sei erwähnt, daß die beiden Vorderbänke nicht nur verschiebbar sind, sondern daß ihre Lehnen auch vollkommen nach rückwärts umlegen sind, wodurch die Möglichkeit geboten ist, völlig ausgestreckt im Wagen liegend auszuruhen. Der Kofferraum, der hinter den Lehnen der hinteren Sitze liegt, ist hier auch bei geöffnetem Kabriolettdach gesichert, da er mit einem Sicherheitschloß verriegelt werden kann. Für die Käufer besonders erfreulich dürfte die Tatsache sein, daß diese Wagen bereits geliefert werden können.

Die viertürige Limousine des gleichen Baumusters, die im vergangenen Jahre im Straßenverkehr schon häufig beobachtet werden konnte, war gleichfalls wieder auf der Ausstellung vertreten.

Das 45 PS-Kabriolet mit ganz neuartigem Aufbau, ebenfalls sofort lieferbar.

In einem neuen Gewande erscheint das 45 PS-Kabriolet. BMW hat es vorgezogen, auch dem 45 PS-Kabriolet, das einen der bekanntesten und beliebtesten BMW-Wagen darstellt, mit dem schrittweisen, den neuesten Anforderungen entsprechenden neuen Kühlergehäuse zu versehen. Dies dürfte von den Käufern besonders begrüßt werden, da doch gerade der Kabriolettfahrer besonderen Wert auf eine gefällige Linienführung legt. Die ganze Gestalt ist windflüchtig gebaut und diesen Bestrebungen folgend das Heck des Wagens dem Stromlinienlauf entsprechend nach rückwärts abfallend. Damit konnte gleichzeitig auch ein weit größerer Kofferraum geschaffen werden. Motor und Fahrgestell bleiben dagegen unverändert, nur die Innenausführung ist, dem neuen Aufbau entsprechend, noch weiter verfeinert.

Auch dieses Baumuster ist bereits lieferbar, und zwar als vierfaches Kabriolet und in der Ausführung als Zweiführer mit Notführer. Auch der bekannte 45 PS BMW ist weiterhin im Bauprogramm.

Der bisherige 45 PS 2 Str.-BMW-Wagen, der uns aus dem täglichen Straßenbild so sehr bekannt ist, wurde zwar auf der Ausstellung nicht gezeigt, aber unverändert weitergebaut, um auch denen ein gleichwertiges Fahrzeug zu bieten, die weniger Wert auf eine kostspielige Ausstattung als vielmehr auf zweckmäßige Raumausschüttung und Hochleistung legen.

„DODGE“

der
führende Lastkraft-
wagen Amerikas
wieder in Polen

und zu erstaunlich billigen Preisen:

1 t Chassis	zł 5 950,—
1 3/4 „ „	„ 6 950,—
2 1/2 „ „	„ 7 950,—
3 1/4 „ „	„ 8 950,—
4 „ „	„ 9 950,—
5 „ „	„ 14 900,—
6 1/2 „ „	„ 21 500,—
usw.	

in modernster, massiver Bauart mit 6-Zylinder-Motor, hydraulischen Bremsen, Stoßdämpfern etc.

Generalvertretung für Wielkopolska

Automotor

Poznań, plac Nowomiejski 7, Tel. 3401.

Verlangen Sie bitte unser Angebot vor Kauf eines anderen Lastwagens. Es wird sich Ihnen bestimmt lohnen.