

inlehmart.

Chylen 9, Bussen
schweine 735, Schafe
teilt. Es folgen:
a) 30-41, b) 35
c) 20-31, d) 35
e) 33, f) 52-57, g) 40
h) 56, i) 54, j) 51,
am 18. August.

w Yorker
Baumwollkurse
11. 8. 9. 8.
4.43 0.30
4.42 0.30
4.44 0.37
4.40 0.38
4.47 0.40
4.48 0.42-43

ulzaführen
uhr in All. Hafen
uhr in Goll-Hafen
Pacfic-Hafen
England
übrig. Kontinent
Japan u. China
Liverpool

eufrische
erie.
hbrud verboten
zwei gleich
er. Je einer
den beiden
D. August 1938
wurden gezogen
342401
342402
342403
342404
342405
342406
342407
342408
342409
342410
342411
342412
342413
342414
342415
342416
342417
342418
342419
342420
342421
342422
342423
342424
342425
342426
342427
342428
342429
342430
342431
342432
342433
342434
342435
342436
342437
342438
342439
342440
342441
342442
342443
342444
342445
342446
342447
342448
342449
342450
342451
342452
342453
342454
342455
342456
342457
342458
342459
342460
342461
342462
342463
342464
342465
342466
342467
342468
342469
342470
342471
342472
342473
342474
342475
342476
342477
342478
342479
342480
342481
342482
342483
342484
342485
342486
342487
342488
342489
342490
342491
342492
342493
342494
342495
342496
342497
342498
342499
342500

17 18251 19002
43062 43067
76108 76473
72505 124893
39752 142788
67769 167849
12956 180648
202693 203380
242969 226412
342969 273593
33168 298330
31913 319913
32502 325020
37149 371499
39301 399098

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

19002
43062
76108
72505
39752
67769
12956
202693
242969
342969
33168
31913
32502
37149
39301

Zeno-Zeitung

Rheder Volkszeitung
Generalanzeiger für Bocholt
Anholter und Iffelburger Zeitung.

65. Jahrgang
Bocholter Anzeiger: Bocholt.
Bocholter Anzeiger: Dortmund.

Volksblatt für Bocholt und den Kreis Borken

Nummer 219

Samstag, den 13. August 1938

Jahrgang 1938

Deutsche Flugleistung.

(Von unserer Berliner Schriftleitung.)

v. W. Berlin, 12. August.

Der Flug des deutschen Großverkehrsflugzeuges Focke-Wulf Fw 200 „Condor“ hat in der gesamten ausländischen Presse die reifste Anerkennung der Leistung unserer deutschen Flieger gefunden. In ausführlichen Berichten mit großen Schlagzeilen berichten die amerikanischen Zeitungen über den glänzenden und schneidigen durchgeführten Ohne-Halt-Flug. Auch die französische Presse zollt den Fliegern höchste Anerkennung und spricht davon, daß der Flug von Berlin nach New York den Beweis dafür geliefert habe, daß das Flugzeug nunmehr als ein erfolgreiches Verkehrsmittel für den Transatlantikverkehr angesehen werden könne. Gerade in diesen Worten der französischen Presse kommt die besondere Bedeutung und Leistung unserer Verkehrsflieger zum Ausdruck, die in dem Flug eben nicht eine Sensation sahen, sondern das Ziel vor Augen hatten, einen Schritt weiter zu tun, in der Richtung, die von den führenden Männern der Deutschen Luftfahrt immer als das Ziel eines planmäßig geleiteten Transatlantikverkehrs dargetan wurde.

Nun, da man diesem Ziel ein gewaltiges Stück nähergekommen ist, verdient es sich, einen kurzen Rückblick über die Ozeanflüge zu tun, auf die Pioniere, die ihr Leben wagten, als sie einst aufstiegen, um die riesige Strecke des Atlantik zu überqueren. Es war stets das Streben der Menschheit, die großen Kontinente, die durch Ozeane getrennt sind, durch raschere Verbindungs-möglichkeiten einander näher zu bringen. Was einst der Kampf um das Blaue Band für die Schiffe auf dem Atlantik gewesen ist, das sind heute schon die Rekordflüge über die Meere.

Wie lange ist es her, daß der amerikanische Pilot Lindbergh den Ozean zum ersten Mal bewandert? Es dauerte aus, wie hielten diese Meldung erst gesehen. Am Mai 1927 flog Lindberghs nach recht primitivem Flugzeug von New York nach Paris. Das war eine Großtat ersten Ranges. Denn Lindbergh hatte der Welt bewiesen, daß man im Flugzeug den Atlantik überqueren könne. Aber noch zweifelten die Sachverständigen, ob auch ein Flug in umgekehrter Richtung, der wegen der Witterungsverhältnisse sehr viel schwieriger ist, möglich sei. Da waren es die deutschen Flieger Hermann Köhl und Freiherr v. Fühnfeld, die zusammen mit dem Freizeithumaurice in einem kleinen Junters Ganzmetall-Flugzeug den Beweis erbrachten, daß man auch von Europa nach Amerika fliegen könne. Andere Flüge folgten. Aber sie dienten nicht dem regelmäßigen Flugverkehr, sondern sie wurden von einzelnen Männern durchgeführt, die das Wagnis lotete.

In der systematischen Erschließung neuer Flugzeugstrecken ist Deutschland stets führend gewesen. Wir erinnern an v. Gronau's Forschungsarbeit, die ihn nach Grönland führte, um dort die Flugverbindungen auszuprobieren. Wir erinnern an die deutschen Fernflüge nach dem Fernen Osten und an jene der Luftkutschka-Flugboote, die den Flugdienst nach Südamerika erschlossen haben. Was einst ein unerreichtes Ziel schien, hier wurde es durchgeführt, Amerika und Europa waren durch einen regelmäßigen Dienst fest aneinander verbunden worden. Als unsere Ozeanflieger hier die notwendigen Erfahrungen gesammelt hatten, begann die Luftkutschka Versuchsstufe nach Nordamerika durchzuführen. Es waren die Flugboote Nordmeer und Nordwind, die eingesetzt wurden. Warum sollte, wenn die Flugpost nach Südamerika regelmäßig wie ein Uhrwerk abließ, nicht eine entsprechende Einrichtung auch die Vereinigten Staaten mit Deutschland verbinden, waren doch im Japantest bereits zahlreiche Ozeanüberquerungen geglückt.

Als Deutschland die schnellen viermotorigen Flugzeuge, den „Condor“ und die „Ju 90“ baute, handelte es sich dabei um Maschinen, die auf lange Strecken eingesetzt werden sollten. Was lag näher, als der Gedanke, sie auch der Verbindung mit Amerika zu erproben. Denn schließlich strebt die Luftfahrt der Welt dahin, auch einmal den Passagierverkehr durch Flugzeuge auf weiteste Entfernungen aufzunehmen. Flugzeuge, wie der „Condor“ sind dazu vorzüglich geeignet. Die Maschine kann neben dem Bordpersonal 26 Gäste aufnehmen. Und sie erreicht Geschwindigkeiten, wie man sie früher niemals für möglich gehalten hätte.

Wir sind stolz auf die Leistungen deutscher Flugzeugmaschinen, die auf ihren Fahrten die Geschwindigkeiten auf die Minute einhalten, so daß sich der Luftverkehr heute ebenso reibungslos abwickelt, wie der Verkehr der Eisenbahnzüge. Wir sind stolz auf den Flugkapitän Alfred Henke von der Luftkutschka und auf den Hauptmann Rudolf v. Moreau, die gemeinsam den „Condor“ über den Ozean leiteten. Wir sind aber auch stolz auf die Maschine, die mit ihrer inneren Einrichtung einem bequemen D-Zug-Wagen gleicht, so daß der Fahrgast — selbst das Rauchen nicht mehr entbehren muß. Wir wissen auch, mit welchem Interesse man in Nordamerika die deutschen Versuche der Ozeanüberquerung verfolgt. Sie erreichte Rekordzeiten bilden den Ruhm unserer neuen deutschen Flugmaschinen.

Die Welt bewundert FW 200 „Condor“

Vor einer neuen Epoche im Transoceanflug.

Kapitän Henke erzählt.

8 New York, 12. August.

In einer Unterredung mit dem New Yorker DNB-Korrespondenten erklärte Flugkapitän Henke, die gestellte Aufgabe, nämlich die Strecke Berlin—New York in 24 bis 26 Stunden zu durchfliegen, sei durchaus als erfüllt anzusehen. Das Wetter war bis zur Mitte des Ozeans ausgezeichnet, von dort bis zur neulandischen Küste wurden jedoch starke Gegenwinde angetroffen, die zum Teil auch noch über dem Atlantik anhielten. Henke hob besonders hervor, daß die Maschine den langen Flug ohne den geringsten Schaden überstanden habe. Zu seiner Zeit habe die Befahrung das Gefühl gehabt, daß sie etwa eine besonders schwierige Aufgabe durchführe. Auf der 6397 km langen Strecke betrug der Treibstoffverbrauch 9000 Liter. Außer dem deutschen Luftfahrts Generalleutnant von Wittlicher, dem Generalstabschef Müller und anderen hatte sich auch die Befahrung des Katapultflugzeuges „Nordwind“ sowie der bekannte Polarforscher Sir Hubert Wilkins zum Empfang des „Condor“ eingefunden. Ein 100 Mann starkes Polizeigebot sorgte für den Schutz der Maschine vor der begeisterten Zuschauermenge.

Die „Condor“-Piloten sprachen mit der Heimat.

DNB Berlin, 12. August.

Kurz nach ihrer Landung auf dem Floyd-Bennett-Feld bei New York setzten sich die beiden Führer des Focke-Wulf-

Condor, Flugkapitän Henke und Hauptmann von Moreau, telefonisch mit General Udet, dem Chef des Technischen Amtes im Reichsluftfahrtministerium, in Verbindung. Klar und ganz nahe klang ihre Stimme. Fröhlich und ohne im geringsten angestrengt zu sein, berichteten sie von dem 25stündigen Rekordflug Berlin—New York, der bei verhältnismäßig schönem Wetter vollkommen programmgemäß und ohne die geringsten Störungen an Jelle und Motoren verlief. Noch weitere drei Stunden hätte der Betriebsstoff gereicht. Das wäre bei der eingehaltenen Reisegeschwindigkeit noch „Schnaps“ für weitere 1000 km gewesen.

Die Flieger sind glücklich über die gelungene Ost-West-Überquerung des Nordatlantik und begeistert vom Empfang und von der herzlichen Aufnahme durch die Amerikaner. Unzählige New Yorker begrüßten sie. Unaufhörlich tönten die Hupen und Sirenen zum Zeichen eines freudigen und freundlichen Willkommens und der Hochachtung vor der Flugleistung, die sich wie ein Lauffeuer herumgesprochen hatte.

Elfrig bemühen sich zuerst Monteur und Mechaniker des Ozean-Stützpunktes „Westfale“, eines der Luftkutschka-Schiffe, das gerade für Zwecke der im Gange befindlichen Luftkutschka-Transoceanflüge im Hafen von New York liegt, Schulter an Schulter mit amerikanischen Kameraden, um die Maschine, sehen sie in allen Teilen genau durch, tanken und versorgen den viermotorigen Vogel mit allem Notwendigen.

Befonders erfreut war die Befahrung über die Grüße und die besondere Anerkennung des Reichsministers der Luftfahrt, Generalleutnant Göring, der den Flug mit größtem Interesse verfolgt hatte. Der Heimat und

allen ihren Freunden und Bekannten galten zuletzt noch die besten Grüße der Befahrung, für die heute dank ihres „Condor“ die Trennungsbrücke höchstens eine 24-Stunden-Fahrt bedeutet.

Die hohe Anerkennung in Amerika.

8 New York, 12. August.

Der überragende Ohne-Halt-Flug Berlin—New York, den das deutsche „Condor“-Flugzeug durchführte, bildet als Flugereignis ersten Ranges hieszulande das Tagesgespräch und löst die höchste Bewunderung aus. Ebenso wie die Nachmittagszeitungen die Ankunft des deutschen Flugzeuges in ganzseitigen Schlagzeilen meldeten, widmet auch die Morgenpresse dem Fluge mehrseitige Berichte, die sich ausreichend mit Bildern von der „Condor“-Maschine und ihrer Befahrung und den Ereignissen bei der Landung versehen.

In den Presseberichten wird insbesondere die Bedeutung der Flugleistung hervorgehoben, und es wird auch darauf hingewiesen, daß die Flugzeit der „Condor“ um etwa 30 Minuten geringer war als die Flugzeit, die der verbesserte amerikanische Flieger „Wittler“ auf dem gleichen Kurs in umgekehrter Richtung auf seinem Ohne-Halt-Flug New York—Berlin 1933 benötigte. Al Williams, einer der amerikanischen Flugpioniere, bezeichnet die deutsche Flugleistung als eine der bedeutendsten in der Entwicklung des Flugwesens. Er betont, daß der Flug in einem Landflugzeug und nicht in einem Wasserflugzeug oder Flugboot unternommen wurde. Die „New York Times“ liefert ihren Bericht mit der Erklärung ein, daß mit der Ankunft der „Condor“ einer der bemerkenswertesten Ohne-Halt-Transatlantikflüge in der Geschichte der Luftfahrt beendet worden sei, der mit der routinemäßigen Bunkertankung eines Verkehrsfluges durchgeführt wurde. Das Blatt unterstreicht weiter, daß dies nicht nur der erste Ohne-Halt-Flug Berlin—New York in westlicher Richtung war, sondern daß durch ihn alle Ohne-Halt-Transatlantikflüge für die schwierige Atlantiküberquerung in östlicher Richtung gebrochen wurden.

Im Beistand bemerkt die „New York Times“, man werde eines Tages die Nachrichten über Ohne-Haltflüge über den Nordatlantik wahrscheinlich neben den gewöhnlichen Schiffsmeldungen auf den inneren Seiten der Zeitungen verzeichnen. Heutzutage aber, wo die Menschen in den einzelnen Ländern sich beharrlich und mutig bemühen, die Weltentfernungen zu verringern, fehle ein Flug wie der der „Condor“ zum Nachrichtenstoff der ersten Hauptseite.

Flugkapitän Henke und seine Begleiter, so betont die Zeitung weiter, könnten für ihre ausgezeichnete Flugleistung und Navigation sowie für die Sorgfalt und Genauigkeit und Vorbereitung nicht zuviel gelobt werden. Sie hätten ja gleich bekanntgegeben, daß sie von Berlin nach dem Floyd-Bennett-Feld fliegen würden, und genau das hätten sie auch getan. Die Flieger nennen das „genaues Eintreffen“, der gewöhnliche Mensch aber bezeichne es als „wunderbar“.

Beginn einer neuen Ära der Transatlantik-Flugfahrt.

(1) Paris, 12. August.

Die Überquerung des Nordatlantik durch das deutsche Flugzeug „Condor“ findet in der Pariser Presse größte Beachtung. Allgemein wird die hervorragende Leistung der deutschen Flieger hervorgehoben und die Tatsache, daß um diesen Flug im voraus nicht das geringste Gerücht der Kette angehängt worden war, ist Bewunderung und Erstaunen aus. Der „Jour“ erklärt, diese Leistung stelle den Beginn einer neuen Ära der Transatlantik-Luftfahrt dar. Mehr noch als der Flug Hughes beweise dieser Flug, daß der große Endpunkt um die Überquerung des Atlantik begonnen habe. Deutschland werde mit diesem im stillen vorbereiteten Flug, der mit einer wunderbaren Genauigkeit durchgeführt worden sei, ein großes Ansehen genießen. Im „Journal“ heißt es, dieser Flug von Deutschland nach den Vereinigten Staaten, der in der ungleichen Richtung durchgeführt worden sei, stelle einen Rekord dar. Denn zum ersten Male sei es einem viermotorigen Flugzeug gelungen, diese Strecke ohne Zwischenlandung zu bewältigen. Die Leistung der deutschen Flieger sei eine Befähigung dafür, daß die Zeit der wissenschaftlichen Luftfahrt begonnen habe.

„Paris Soir“ erklärt, daß dieser Flug die Fortschrittlichkeit der Handelsluftfahrt unter Beweis stelle und Frankreich zum Nachdenken veranlassen müsse. Im Augenblick verfüge Frankreich nur über den Fliegerleutnant Paris, als das einzige Flugzeug, das geeignet sei, Flüge über den Nordatlantik zu wagen. Die Maschine gehöre jedoch einer zehn Jahre alten Technik an und sei nicht schnell genug. „Die Liberté“ stellt fest, daß der Flug der FW 200 die Überlegenheit der deutschen Luftfahrt beweise. Der linksgerichtete „Le Soir“ erklärt, daß die deutsche Handelsluftfahrt eine schöne Schlacht gewonnen habe.

Ibn Saud auf dem Wege nach London.

(1) Paris, 12. August.

Der König des Hedjaz, Ibn Saud, ist am Freitag mit dem Dampfer „Strathnaver“ in Marseille eingetroffen; er wird sich über Paris nach London begeben.

12. Internationaler Gartenbaukongress.

Reichsminister Darré begrüßte die Teilnehmer aus 51 Staaten.

Feierliche Eröffnung.

v. Berlin, 12. August.

Im Plenarsaal von Kroll am Königsplatz wurde am Freitagabend der 12. Internationale Gartenbaukongress Berlin 1938, an dem nicht weniger als 51 Staaten der Welt beteiligt sind, durch den Reichsminister für Ernährung und Landwirtschaft, Darré, feierlich eröffnet.

Neben den mehr als 200 Delegierten und den übrigen Kongreßteilnehmern war zu der Eröffnung eine große Zahl von Ehrengästen erschienen. So sah man Vertreter des Diplomatischen Korps, ferner Reichsminister Lammers und Vertreter der Reichs- und Staatsbehörden, der Partei und der Wehrmacht.

Die Eröffnung wurde eingeleitet mit der „Egmont“-Ouvertüre, worauf der Reichsminister Gartenbau, Johannes Voeltner, der geführende Präsident des Kongresses, die Teilnehmer begrüßte. Es folgten dann Anreden des Reichspräsidenten des Internationalen Agrarinstituts in Rom, Dr. J. S. L. van Rijn, des Ersten Vizepräsidenten des Kongresses und Präsidenten des Internationalen Ausschusses für Gartenbaukongresse und eine Rede des Reichsministers für Ernährung und Landwirtschaft Reichsbauernführer R. Walther Darré.

Der zugleich der Präsident des 12. Internationalen Gartenbaukongresses ist. Er führte u. a. aus:

Der Internationale Gartenbaukongress vereint heute das gesamte gartenbauliche Berufs- und Spezialistentum der Welt. Auch dieser Kongress soll der Ueberlieferung getreu, den Austausch der wissenschaftlichen Erkenntnisse und der praktischen Erfahrungen zum Besten des Gartenbaues in allen seinen Zweigen und der Verbraucher in der ganzen Welt fördern. Es gibt wohl kaum ein Gebiet, das so vielseitig ist, wie der Gartenbau. Es wurde daher notwendig, die Arbeit dieses Kongresses in 20 wissenschaftliche Sektionen aufzuteilen. Die von diesen Sektionen aufgestellten Themen fanden in aller Welt so lebhaftes Interesse, daß mehr als 400 Beiträge eingingen.

Der Gartenbau hat in den letzten Jahren in allen Ländern der Welt mehr und mehr an Bedeutung gewonnen. Die Erkenntnisse der Ernährungswissenschaft führten zu einer härteren Bevorzugung der Pflanzenstoffe. Obst und Gemüse sind heute keine Luxusartikel mehr, sondern erscheinen als regelmäßige Kost auf dem Tisch jedes Volksgenossen. Der erhöhte Bedarf an Gartenbauzeugnissen stellte an die Gartenbauer der meisten Länder neue Anforderungen. Mit der Ausweitung der Produktion an gartenbaulichen Erzeugnissen erschöpfte sich

(Fortsetzung auf der 2. Seite.)



Der Ostwest-Atlantikflug des Focke-Wulf-Flugzeuges „Condor“.

Oben: Die Besatzung des Rekordflugzeuges, das nach 25stündigem Flug die 6500 Kilometer lange Strecke Berlin—New York ohne Zwischenlandung zurücklegte, von links: Flugkapitän Henke, Oberfliegergutsamer Kober, Oberfliegergutsamer Dierberg und Flugkapitän Hauptmann von Moreau. Unten: Der Start der viermotorigen Focke-Wulf-„Condor“-Maschine auf dem Flugplatz in Staaken. Weltbild (M)

DNB Berlin, 12. August.

Gegen 16 Uhr flog Generalmajor Udet mit Marshall Balbo im Fieseler „Storch“ nach der Schorfheide.

× Buzarejt, 12. August.

Tschechisches Militär

DNB Prag, 12. August.

Nach einer Meldung des Tschschelonskischen Prekuraus hat Lord Runciman am Freitagmorgen eine Delegation der vereinigten ungarischen Nationalpartei empfangen und mit ihr über das Memorandum verhandelt, das die Partei ihm vor einiger Zeit vorgelegt hatte. Am 15.80 Uhr stattete der jüdisch-englische Abgeordnete Karl Hermann Frank Lord Runciman einen Besuch ab.

Tschechisches Flugblatt fordert zum Boykott deutscher Kaufleute und der Feuerwehr auf.

aus, geben die Brügeltigkeit des scheinbar-flotantigen Rief-vollerkanntes zu und arbeiten selbst daran, seinen Aus-einanderfall herbeizuführen. Das scheinbare Flugblatt ergeht sich weiter in Beschimpfungen der „deut-schen Denkeleute“. Es fordert dann über den

(Fortsetzung von der 1. Seite.)

Schließlich darf der bevölkerungspolitische Wert des Gartenbaues nicht verkannt werden. Im deutschen Erwerbsgartenbau sind 88 v. H. der Betriebe

Prachtvolle Ausschmückung Berlins.

Bei der Ankunft auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin zeigt sich die Halle in vollem Schmuck mit den

DNB Prag, 12. August.

Auch der letzte sudetendeutsche Post- heimkehrer perfekt

DNB Tepitz-Schönan (Böhmen), 12. August.
Zu den öffentlichen Beziehungen...

Welch großen Umfang die oben bereits gekennzeichneten Sicherungsmaßnahmen angenommen haben, geht aus einer Enststellung des Reichsverbandes der Deutschen Beamten hervor, in der darauf hingewiesen wird, daß im Reichsteil im süddeutschen Gebiet nicht weniger als 7000 süddeutsche Beamte fehlen, die seit der Gründung des tschechoslowakischen Staates tschechischen Beamten Platz machen mußten.

★

Grußwechsel mit dem Führer.

DNB Berlin, 12. August.

Der Führer hat in seinem Antworttelegramm die Grüße herzlich erwidert und gleichzeitig seine besten Wünsche für einen guten Erfolg der Tagung ausgesprochen.

alten Embleme der besetzten Länder. Auch vor dem Bahnhof grüßen das ungarische Wappen und neben der deutsche Adler. Am Ufer der Spree entlang sieht sich eine Bannerreihe. Ueber die geschmückte Moltke-Brücke führt der Weg an der Siegesgasse vorbei. Hinter dem großen Rund des Bausaums einer Banner- und Fahnenreihe. Der Bausaum wird mit großen Gold- und Silberbändern geschmückt. Von der neuen gewaltigen Eingangsbrücke der Siegesgasse werden oben in über 40 Meter Höhe dicht aneinander gereihten Fahnen wehen. Am Brandenburger Thor schillen den Platz zum Tiergarten hin vier große Pläne über 20 Meter hoch ab. Das Brandenburger Thor selbst legt wiederum nur den üblichen Fahnenhimmel an. Die Ausmündung der Festungsbatterie unter den Linden, Wilhelmstraße, Wilhelm-Platz gestaltet wie beim Empfang der Russen, nur das bismarckische neben der deutschen Fahne und dem deutschen Emblem die ungarische Fahne und das ungarische Emblem zu sehen ist. Da die Ost-West-Achse mehrmals befahren wird, ist hier die Aufstellung zweier Bannerreihen rechts und links vom Brandenburger Thor bis vor die Zeugnisse Siegesgasse geplant, wobei am Großen Stern auch außerdem die Hauptallee der dort wieder aufzubauenden Siegesgasse von einem dichten Fahnenwald umgeben ist. An der Zeugnisse Siegesgasse wird die Ausmündung ganz neuartig und großartig durchgeführt. Am Knie werden etwa 16 m hohe Mäute mit Bannerbündeln errichtet. In der Bismarck- und Schloßstraße wiederum flagen die Bannerhimmel. Das Schloß Charlottenburg zeigt eine der Architektur entsprechende würdige Ausmündung in Schabracken. Die bei besonderen Gelegenheiten blige Festsetzung wird auch bismarck wieder zur Anwendung gelangen.

DNB Budapest, 12. August.

Der „Pester Lloyd“ schreibt, daß erste offizielle Be-
k., den das ungarische Staatsoberhaupt seit Beendi-
gung des Krieges in Deutschland unternimmt, sei durch
in Gang der Neujahrsgesandtschaften aus Wien,
Gefühle der Freundschaft zwischen uns und Ungarn,
mit besonderem Nachdruck vor der europäischen
Stellung hervorzuheben. Auch in dem feierlichen
der Taufe eines neuen Kriegsschiffes werde die Er-
terung an die deutsch-ungarische Kameradschaft wieder
berührt werden. Diese Kameradschaft habe sich in einem
ropa bedürftig, das infolge des Tummels der Sieger-
schaft auf keine Gebote der Vernunft oder Gerechtigkeit
wen wollte; diese habe auch in der Gegenwart Rand-
gallen, da der Stern des Schicksals wieder den im
tiefe unterliegenden Nachbarn zu leuchten beginne. Die
se des Reichsverweilers vollziehe sich im Zeichen
Gerechtigkeit für die ehemals Besieg-
ten, im Zeichen der Entschlossenheit, den europäischen
den ebenso wie den Frieden im Donauraum auf fester
gerecht Grundlage aufzubauen.

ngöfischen Grenze, einem Vertrag über einen Teil des
ngsverlaufs zwischen Deutschland und Frankreich und
er ergänzenden Vereinbarung hierzu hat am 11. August

**Der außerordentliche Ministerrat in Budapest. — Eine
ausgezeichnete Belgrader Ausstellung.**

In maßgebenden politischen und militärischen Kreisen der ungarischen Hauptstadt ist man der Ansicht, daß nunmehr auch für Ungarn die Stunde gekommen sei, eine Klärung über seine Wehrhoheit herbeizuführen. Man weiß in diesem Zusammenhang auf die Taifage hin, daß Ungarn im Augenblick noch das einzige Land sei, das durch die Militärtaufein eines Pariser Vorbilds ins Unrecht gelegt wird. Allerdings zeigt man zunächst in Budapest wenig Hoffnung, daß in der Kleinen Entente für den ungarischen Anspruch auf Gleichberechtigung Verständnis besteht und wird deshalb in Anlehnung an die von Daranyi und Szredny im Rahmen des Fünfjahresplanes vorgesehenen Maßnahmen auch weiterhin eine Verstärkung der ungarischen Wehrmacht aus eigener Kraft ins Auge fassen.

Schaffung von Lagerraum für Getreide.

Die hervorragende Getreideernte dieses Jahres und die außerordentlich großen Lagerbestände an Getreide haben zu einer großen Knappheit an Lagerraum geführt, obwohl der Neubau von Getreidelagerräumen in den letzten Jahren mit allen Mitteln gefördert worden ist. Um diesen Lagerraum-mangel zu beheben, wird der Neubau von Getreidelager-räumen nunmehr noch verstärkt betrieben werden. Das erforderliche Holz ist bereitgestellt. Um aber die augen-scheinlichen Schwierigkeiten zu überwinden, und um die letzten Lagermöglichkeiten zu erschaffen, hat der Bau- und Wohnungsausschuß der Reichshauptstadt eine „An-ordnung zur Sicherstellung des Lager-raumes für Zwecke der Getreidelagerung“ er-lassen, die im Reichsanzeiger Nr. 186 vom 12. 8. 1938 ver-öffentlicht worden ist.

ung von Getreide geeignet sind, für La-
erzwecke in Anspruch zu nehmen. Für die
nanspruchnahme des Lagers wird die ortsübliche
terhaltung und in Ermangelung einer solchen

gebundene Vergütung gewährt werden. Bestehen Zweifel, ob die so festgesetzte Vergütung ordentlich oder angemessen ist, so entscheidet hierüber die für den in Anspruch genommenen Raum stiftlich zuständige höhere Verwaltungsbehörde endgültig. Weigert sich der Inhaber der Vermöhung, erforderliche Handlung vorzunehmen, kann die Reichsstelle diese auf seine Kosten und mit seinen Mitteln eines Betriebes ausführen oder ausführen lassen und nötigenfalls mit Hilfe der zuständigen Polizeibehörde durch polizeiliche Zwangsmittel den Vollzug sichern.

Außerdem werden auf Anordnung des Beauftragten in den Bierlagresplan alle Lagerhallen und alle Anlagen mit einem Fassungsvermögen von Pflügen und Weizen von zusammen mehr als 750 Tonnen verpflichtet, die Reichsstelle binnen einer Frist von zwei Wochen nach Inkrafttreten dieser Anordnung ihre Lagerräume zu melden, die für die Einlagerung von Getreide geeignet sind. Bei dieser Meldung ist anzugeben, ob und welchem Umfang die Lageräume vom Zeitpunkt der Meldung mit Getreide befüllt sind.

Zumüberhandlungen gegen diese Anordnung werden auf den allgemeinen Vorschriften der zweiten Verordnung zur Durchführung des Bierlagresplans vom 2. November 1933 haftend.

DNB Tokio, 12. August.

Donnerstag gegen 20 Uhr fand zwischen Oberst Chén in japanischer Seite und dem Chef des Stabes der sowjetischen Fernostarmee, General Schutern, in der Form von Sängang auf sowjetischer Seite eine Unterredung statt. Im Verlauf der Besprechungen wurde folgendes Uebereinkommen festgelegt:

1. Unter Aufrechterhaltung der jetzt eingenommenen Stellungen werden die Feindseligkeiten sofort

2. Beide Seiten bergen ihre Gefallenen.
3. Werden die nordersten Stellungen bei

Selten Freitag mittig im gegenseitigen Einvernehmen feierlegt werden.
Dieses Leberertrinken soll in schriftlichen Noten nach dem Befähigt werden, die von den militärischen Führern mitgeliefert werden.
Der Vorgesetzte der japanischen Außenämter gab die bis zu 800 Toten und 600 Verwundeten an. Er erklärte weiter zu den gesonderten Zusammenstellungen, dass die japanischen Truppen nach wie vor die Japanen von Shanghai entfernt haben.