

# Deutsche Zeitung

Organ für die deutsche Minderheit in Slowenien

Erscheint wöchentlich zweimal: Donnerstag früh und Samstag früh mit dem Datum vom Sonntag

Bezugspreise:  
Für das Inland  
1/4-jährig Din 80.—  
1/2-jährig „ 60.—  
ganzzjährig „ 120.—  
Fürs Ausland ent-  
sprechende Erhöhung  
Einzelne Nummer  
Din 1.25

Nummer 31

Celje, Donnerstag, 18. April 1929

54. Jahrgang

## Die deutschen Automobilisten in Jugoslawien.

Gegenwärtig befindet sich eine Autokolonne des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) auf einer Frühlingsfahrt durch den dem Meere nahen Teil unseres Staates.

Wir haben am Sonntag Vormittag Gelegenheit gehabt, den Empfang der deutschen Gäste an der Reichsgrenze und ihre Aufnahme in der Grenzstadt Maribor mitzumachen. Man muß zugeben, daß sie herzlicher nicht sein konnten. Abgesehen von der sehr umsichtigen und tadellos organisierten Arbeit des Empfangsausschusses, tat die ganze Bevölkerung mit ehrlicher Begeisterung mit. Es war nicht bloße Schaukunst der Menge, welche den geräumigen Halteplatz der Automobile und die Straßen, durch welche sie dann aus der Draustadt hinausfuhren, mit unverdrossenen dichten Spalieren besetzt hielt. Da war zweifellos etwas anderes in großem Maße dabei: die Freude des Volkes darüber, daß nach so vielen Jahren künstlicher Entfremdung wieder die natürlichen Wechselbeziehungen zum großen deutschen Nachbar öffentlich bewiesen werden. Das Eis unglücklicher Psychosen der Vergangenheit schmilzt an der Sonne neuer Erkenntnisse alter Wahrheiten, von denen die wichtigste die ist, daß unter allen Ostvölkern gerade das jugoslawische Volk gute Freundschaft mit dem deutschen Volke halten muß. Das ist das Natürliche, das Normale; der Zustand, der sich als Folge des Krieges eine Zeitlang lähmend breitmachte, war das Abnormale, Schädliche, Unnatürliche. Wir glauben daher, daß, wenn bei den offiziellen Vertretern und Rednern die Rücksicht auf den im hiesigen Inland zu entwickelnden Fremdenverkehr einen großen Teil der Aufwendung des wirklich hervorragenden Empfanges bestimmte, bei der Masse der Bevölkerung nur die ehrliche

Freude über die offensichtlich demonstrierte Freundschaft zwischen Deutschen und Jugoslawen spontanen Ausdruck suchte.

Daß wir Deutsche in Slowenien über die Ankunft und die feierlich-herzlichen Begrüßungen unserer Volksgenossen aus dem Reich auf ihrer ganzen Fahrt durch unser Land eine besondere Genugtung empfanden, versteht sich von selbst. Wir wünschten natürlich nicht, bei dieser Gelegenheit unsere Volksgruppe irgendwie auffällig in den Vordergrund zu stellen. Wir waren mit der wieder zu bestätigenden Tatsache zufrieden, daß die besondere Wärme der Herzlichkeit, die den deutschen Gästen aus den Zursen der slowenischen Volkspalier ebenso freudig entgegenwehte wie aus den deutschen, nicht zuletzt aus der vom breiten slowenischen Volke anerkannten Kulturarbeit unserer deutschen Väter zum Segen dieses Landes erflöß. Man hätte daher, wie dies in Zagreb natürlicherweise der Fall war, ruhig auch in der Stadt Maribor die schwarz-rot-goldenen Fahnen der Gäste aufhängen können. Dies hätte sich geziemt, weil voriges Jahr in München die jugoslawischen Gäste ebenfalls durch den Anblick der flatternden jugoslawischen Fahnen erfreut wurden. Wenn für das Fehlen der deutschen Staatsfahnen auf den Dächern in Maribor die Befürchtung maßgebend war, daß der slowenische Bevölkerungsteil, weil sie den früheren Farben der hiesigen Deutschen gleich sind, daran Anstoß hätte nehmen können, so trifft diese Befürchtung bestimmt nicht zu. Wenigstens heute nicht mehr. Also es störte einigermaßen, daß man in den Straßen die Höflichkeit der deutschen Staatsfahnen vermißte, während sie im Götzsaal in bunten Schleifen das Wappen der ADAC und das Bild des Reichspräsidenten Hindenburg zierten.

Natürlich ist diese Außerlichkeit, die offenbar ein Zugeständnis an die kaum verstoffene Zeit des Mißtrauens darstellt, nicht sehr wesentlich. Wesentlich ist bloß die von beiden Seiten demonstrierte Bereitwilligkeit, in guter Freund-

nachbarschaft leben zu wollen. Wir ließen bekanntlich niemals davon ab, auch nicht in Zeiten scheinbaren Gegenteils, die absolute Notwendigkeit eines solchen Verhältnisses zu predigen.

## Die Wünsche der Minderheiten in Rumänien.

Der Name des politischen Reformators von Großrumänien, des Ministerpräsidenten Julius Maniu, hat auch für die Minderheiten in diesem national sehr buntfarbig zusammengesetzten Staate ein Programm bedeutet. Hat Maniu doch die frühere Kampfzeit seines Lebens für eine gerechte Behandlung der Rumänen im ungarischen Staate eingesetzt. Er und seine Partei haben nach Kriegsende grundsätzlich sich zur Achtung der Minderheitenrechte im neuen Staate bekannt. Die fortschrittliche Richtung seines politischen Programmes auf allen Gebieten ließ auch für die Minderheiten in Großrumänien eine neue Zeitspanne erwarten, nachdem die sogenannte liberale, in Wirklichkeit despotische Partei der Bratianus völlig abgewirtschaftet hatte. Die deutsche Partei in Rumänien hat daher Maniu bei den Wahlen unterstützt. Maniu ist nun, gestützt auf eine freiwillige und unbeeinflusste Mehrheit der Bürger, wie sie Rumänien noch nicht erlebt hat, in der Lage, seine Versprechungen und Grundsätze auch den Minderheiten gegenüber wahrzumachen. Deutsche und Magyaren haben sich daher vor einiger Zeit, unbeschadet ihrer taktisch bei den Wahlen verschiedenartigen Haltung, zusammengesetzt, um die Grundlagen eines Minderheitenprogrammes in Rumänien zu beraten. Das Ergebnis dieser Beratungen liegt nunmehr vor. Die deutschen Abgeordneten aus den verschiedenen Gebieten sind mit einer Denkschrift zum Ministerpräsidenten Maniu gegangen und haben mit ihm die verschiedenen Punkte ihrer Forderungen beraten. Neben den Führern des Siebenbürger und Banater Deutschtums war auch der

wagens hatte es schon zu Beginn des Jahrhunderts von sich reden gemacht, es fehlte nicht an Versuchen, auch den Gasmotor zum Antrieb eines pferdelosen Wagens zu verwenden, und als der ungleich leichtere Benzinmotor erfunden war, hatte der Mecklenburger Marcus 1864 die erste Fahrt auf einem Automobil mit Benzinmotor unternommen. Marcus konnte also unbedingt als der „Erfinder“ des Benzin-Kraftwagens gelten, aber sein Gefährt war reichlich primitiv und für den praktischen Gebrauch untauglich. Seinem, wie allen anderen Automobilen, die vor dem Wagen Karl Benz' geschaffen wurden, haftete der gleiche Fehler an: sie übertrugen die Kraft des Motors direkt auf die Nabenachsen, sie kannten weder einen Leerlauf, noch eine Kupplung, noch das unumgänglich notwendige Differenzial zum Ausgleich der Radrehungen in der Kurve, so daß sie allenfalls auf geraden Strecken fahren, niemals aber tatächlich im Verkehr benützt werden konnten. Es war Karl Benz, der nach umfangreichen Vorarbeiten einen Wagen hervorbrachte, der für die damalige Zeit schlechthin vollkommen war, der bereits alle Kinderkrankheiten überwunden hatte —: ein absolut brauchbares Automobil, das auf der Landstraße seine 16 Stundenkilometer fuhr und beweglich genug war, um im Straßenverkehr wirken zu können.

Dieser erste Wagen der später hochberühmten Benz-Werke steht heute im Deutschen Museum zu

## Karl Benz, der Schöpfer des Automobils.

Von Gerhard Stahl.

Vor wenigen Tagen haben der Rheinische, Württembergische und Bayrische Automobil-Klub sich zu einer Huldigungsfahrt für Dr. Karl Benz vereinigt. Vor seiner Villa in Ladenburg, wo er in einsamer Zurückgezogenheit sein Lebensende verbrachte, versammelten sich die Teilnehmer der Fahrt, viele hundert Automobile. Der greise Pionier lag krank im Bett, er war zu schwach, um selbst am Fenster zu erscheinen. Aber er mag die Stimmen der Redner, das Surren der Motoren, das Konzert der Hüpen gehört haben. Die, die ihm huldigten, wußten nicht, daß sie einem Sterbenden die letzte Ehrung bereiteten, die schönsten, die er sich wünschen konnte.

Zwei Tage später, in der Nacht vom 3. auf den 4. April ist er verschieden.

Ein Mann ist von uns gegangen, dessen Lebenswerk das Gesicht der Welt verändert hat. Ein Mann, der das vielbesprochene „Tempo“ unserer Zeit voraus sah und ihr das Mittel gab, mit dem sie die Wandlung vom beschaulichen Dasein des neunzehnten zum stürmischen Rhythmus des zwanzigsten Jahrhunderts am augenfälligsten vollziehen konnte — das Automobil.

Man nennt Karl Benz zu Unrecht den „Erfinder“ des Automobils. Er hat sich immer dagegen gestraubt, als „Erfinder“ zu gelten, als grübelnder Phantast, der weltfernen Zielen nachjagt. Karl Benz hat das Automobil nicht „erfunden“ — er hat es nur brauchbar gemacht. Und das war die Tat eines Mannes, der fest mit beiden Füßen auf dem Boden der Tatsachen stand, mit klarem Blick die Bedürfnisse der Zeit erkannte und mit der stillen Fähigkeit des großen Pioniers den alten Traum mehr oder minder weltfremder Geister in ein brauchbares, handfestes Werkzeug umformte.

Er kam 1844 in Karlsruhe als Sohn eines Lokomotivführers zur Welt, als Kind einer Zeit, deren große Sehnsucht die Bändigung der Naturkräfte mit den Mitteln der jungen Technik war. Benz besuchte, ohne jemals in seiner Berufswahl geschwankt zu haben, das Polytechnikum und arbeitete später in der Deutzer Maschinenfabrik. Aber er fand dort nicht das Verständnis für seine Pläne, die immer schon dem Kraftwagen galten. Er und sein Freund Gottlieb Daimler machten sich selbständig, der eine in Mannheim, der andere in Cannstadt, und beide haben, unabhängig voneinander, die ersten Schritte zur „Automobilisierung“ der Welt getan.

Als Karl Benz die ersten Zeichnungen für seinen Kraftwagen entwarf, war der Begriff des Automobils schon längst vorhanden. In der Gestalt des Dampf-

Vertreter der Bukowina zugegen, während der Abgeordnete der bessarabischen Deutschen durch Krankheit verhindert war. Ein Hauptpunkt der deutschen Forderungen bildet der Anspruch auf Beitragsleistung für die konfessionellen Minderheitenschulen, der rechtlich besteht, in der Praxis aber bisher so gut wie gar nicht erfüllt worden ist und auch in dem neuen Etat der Maniu-Regierung noch keine Berücksichtigung gefunden hat. In Siebenbürgen ist die konfessionelle Minderheitenschule in einer besonders schwierigen Lage, weil die sogenannte Agrarreform den Kirchen- und Gemeindebesitz des Sachsenvolkes enteignet hat, aus welchem früher die Schullasten getragen wurden. Die Wiedergutmachung der vielfachen Gesetzesverletzungen bei der Durchführung der

Agrarreform bildete einen Hauptgegenstand der Aussprache, wobei Maniu eine gewissenhafte Prüfung der Beschwerden zusagte, ohne sich im einzelnen festzulegen. Auch eine Aenderung des Baccalaureatsgesetzes wurde in Aussicht gestellt. Bisher wurden die Abschlußprüfungen dazu benützt, um die Schüler nichtrumänischer Nationalität in ihrem weiteren Fortkommen zu behindern. Auch für die Klärung der sonstigen Schulfragen, Anerkennung des kirchlichen Charakters der deutschen Schulen in Bessarabien, loyale Durchführung der gesetzlichen Schulrechte und Schulfreiheiten versprach sich Maniu einzusetzen. Eine Aenderung der Verwaltungsorganisation im Geiste der Autonomie, der Verbürgung der Sprachfreiheit in Verwaltung

und Gerichtswesen ist ebenfalls angekündigt worden. Ein neues Verwaltungsgefes soll zur Erörterung in der Presse herausgebracht werden. Die ungarische Partei Rumäniens beabsichtigt eine Denkschrift einzureichen, in welcher die Kulturautonomie der Minderheiten gefordert wird. Wenn auch der verantwortliche Staatsleiter meist nicht in vollem Umfange das erfüllen kann, wofür er als oppositioneller Politiker eingetreten ist und wenn die tatsächlichen verwaltungsmäßigen und finanziellen Schwierigkeiten für die neue Regierung auch sehr groß sind, so muß von einem Manne wie Maniu doch erwartet werden, daß den Worten bald Taten folgen.

## Politische Rundschau.

### Inland.

#### Große Veränderung in der Leitung unserer Armees.

Das Militärblatt (Vojni list) vom 12. April verlautbart einen großen Ukas des Königs bezüglich der Ernennungen, Transferierungen und Pensionierungen höherer Offiziere. Es wurden 36 Generale pensioniert, darunter der Generalstabschef Armeegeneral Petar Pešić, ferner der Korpskommandant von Sarajevo General Krsta Smiljančić und der Korpskommandant von Nis General Boža Terzić. Auch der Kontreadmiral Method Koch ist auf der Pensionistenliste. Der bisherige Kommandant der Draubrigade General Milan Rebić wurde zum Gehilfen des Korpskommandanten in Stolje ernannt.

### Ausland.

#### Plötzlicher Ausfall Italiens gegen Jugoslawien.

Der Triester Berichterstatter Virginio Gayda veröffentlichte dieser Tage im „Giornale d'Italia“ ein angebliches Dokument des jugoslawischen Generalstabs, aus welchem die Tatsache jugoslawischer Kriegsvorbereitungen gegen Italien mittels Kommandoschwänden an der Grenze hervorgeht. Diese Veröffentlichung, welche alle italienischen Blätter in schreiender Aufmachung auf der ersten Seite übernahmen, erreichte in Italien ungeheures Aufsehen, in Belgrad jedoch peinlichste Ueberraschung. Das jugoslawische Außenministerium gab ein Communiqué heraus, in welchem das „Dokument“ Gaydas als von Anfang bis zum Ende erlogen und erfunden bezeichnet wird. Die ausländische Presse, namentlich die österreichische und deutsche, glaubt nicht an diese plötzliche italienische Sensation.

#### Was enthält das Tugendokument?

Das von Gayda veröffentlichte „Dokument“ im „Giornale d'Italia“ geht über sieben Zeitungs-

München. Vor wenigen Jahren noch hat Karl Benz anlässlich einer Feierlichkeit eine Fahrt auf ihm unternommen. Sein Entstehungsjahr war 1886, das seither als Geburtsjahr des modernen Kraftwagens gelten muß.

Der Benzwagen fuhr auf drei hohen Drahtspeichenrädern, die von den damaligen Fahrern übernommen waren. Zwischen den beiden Trieb- rädern lag der Zylinder Viertakt-Benzinmotor, darüber der Sitz für zwei Personen. Die Steuerung erfolgte durch das Vorderrad und wurde durch eine Handturbel betätigt. Der Wagen sah für unsere modernen Anschauungen natürlich merkwürdig aus, aber Benz hatte ihn bereits mit allen Einzelheiten versehen, die heute noch das Wesen des Autos ausmachen: Magnetzündung, Kupplung, Differential, Wasserkühlung und Trommelbremse.

Von nun an führte die Entwicklung steil nach oben. Nachdem auch Gottlieb Daimler 1886 ein durchaus brauchbares Motorrad und später Automobile entwickelt hatte, gab es in Deutschland zwei Werke, von denen aus das Auto seinen Siegeszug in die Welt antrat. Im Ausland wurden Lizenzwagen hergestellt und bald fahren in allen Ländern Automobile, die wenigstens in wichtigen Teilen aus deutschen Patenten entwickelt waren.

Der Name Benz wurde zum Begriff. Deutschland hat einen seiner größten Schätze verloren.

spalten, so daß sein Inhalt von den jugoslawischen Blättern bloß auszugsweise wiedergegeben wird. Wir entnehmen diesbezüglich dem Ljubljanaer „Slovenec“ folgendes: Unter blutrünstigen Ueberschriften beschrieb Herr Gayda, wie Jugoslawien den Krieg gegen alle vorbereitet. Die gesamte Leitung führt der serbische Generalstab. Die Hauptaufgabe haben die Komiten, welche schon vor Beginn des Krieges auf dem feindlichen Territorium arbeiten. Jeder Komita besitzt auch die Uniform des fremden Heeres. Seine Tätigkeit wird sich in der wildesten, rohsten und unloyalsten Art des Kampfes, ohne jedes Erbarmen und ohne alle Skrupeln auswirken. Die Komiten werden das Wasser mit Bazillen vergiften, rauben und Zivilpersonen umbringen; mit Brandstiftungen, Terror und bewaffneter Gewalt werden sie über die unbewaffnete Bevölkerung herfallen. Damit die Komiten dieser tigerhaften und einer noch schlimmeren Rolle gewachsen sein können, werden sie sorgfältig ausgebildet. Besonders wird auch für die

## Aus Stadt und Land.

**Aus dem hiesigen Gemeinderat.** Zu der am Freitag abends abgehaltenen Gemeinderatssitzung wurde vorerst auf Verlangen des SR Brinar im Protokoll der letzten Sitzung die Benennung des Gemeindevorstandes, der für die Regulierung der Sann gewählt wurde, in „engerer Gebietsausschuß für die Regulierung der Sann“ korrigiert. — Hierauf verlas der Bürgermeister den Dank des Königs und des Ministerpräsidenten für die Ergebnissen des Beschlusses, welche von der Verteidigung des Gemeinderates abgelehnt worden waren. — Der Bürgermeister brachte die bekannte Eingabe der 10 oppositionellen Gemeinderatsmitglieder, worin diese auf ihre Stellen in den Ausschüssen Verzicht leisten, zur Kenntnis des Plenums. — Es folgte die Verlesung eines dringlichen Antrages, welchen die Obmänner von 11 Gewerbevereinigungen in Gelse bezüglich der zukünftigen Vereinigung der beiden slowenischen Verwaltungsgebiete dem Gemeinderat vorgelegt haben. Die Unterzeichner der Denkschrift sind der Ansicht, daß der Sitz des neuen Verwaltungsgebietes Slowenien Gelse werden soll, welches nach seiner geographischen, historischen, wirtschaftlichen und industriellen Lage als Zentrum Sloweniens anzusehen sei. Die Stadt sei ein Knotenpunkt des Verkehrs (Eisenbahn, Auto und Straße), mehr als 50 Km von den Staatsgrenzen entfernt, weshalb Gelse als Sitz des Verwaltungsgebietes auch aus staatlichen Sicherheitsgründen am geeignetsten und empfehlenswertesten sei. Wenn der Sitz des Verwaltungsgebietes in Ljubljana bestimmt werde, sei dies nahe der italienischen Grenze, also an der äußersten Grenze Sloweniens gegen Süden; wenn aber der Sitz in Maribor beibehalten werde, bestehe das gleiche Verhältnis gegen Norden. Nach Gelse gravitieren alle industriellen, gewerbetreibenden und kaufmännischen Schichten und diese haben bei dem Verwaltungsgebiet am meisten zu tun. Mit dem Sitz in Ljubljana oder in Maribor werden weder die einen noch die anderen zufrieden, sondern alle werden schwer betroffen sein. Als Amtspalais würde nach der Meinung der Gewerbevereinigungen das ehemalige „Deutsche Haus“ in Betracht kommen, das am repräsentabelsten Platz der Stadt gelegen ist. Der Gemeinderat nahm diese weitblickende und die Ansicht unserer Gewerbetreibenden ehrende Denkschrift zur Kenntnis und bevollmächtigte den Bürgermeister, nach seinem Gutdünken die bezüglichen erforderlichen Schritte zu unternehmen. — Die Stadtgemeinde hat mit 1. Jänner l. J. das gesamte elektrische Netz in der Umgebungsgemeinde um 25.000 Din in ihre Verwaltung übernommen; sie muß jedoch für die kostlose öffentliche Beleuchtung Sorge tragen. — In den hiesigen Heimatsverband werden samt ihren Familien aufgenommen: Jozip Soršak, Anton Bengust und Anton Joržini; das Ansuchen der Brüder Friedrich und Wilhelm Jarmer wurde abgelehnt. — Zwei Gesuchstellern wurde die Straßen-

geistige Vereinskasse gesorgt und hier hilft auch das Unterrichtsministerium mit. Diese Komiten bekommen natürlich auch besondere Bezahlungen. „Alle Kommandanten müssen überzeugt sein, daß wir heute ein großer und mächtiger Staat sind, welcher es nicht nötig hat, irgendwelche Rücksichten auf die Nachbarn zu nehmen,“ so heißt es wörtlich in diesen „Dokumenten“!

#### Ein technisches Wunderwerk.

Wie die Blätter aus Washington berichten, hat der amerikanische Marineminister erklärt, daß der deutsche Panzerkreuzer „A“ ein Wunderwerk der Marinetchnik sei. Mit der Erbauung dieses Schiffes seien alle bestehenden Vorschriften und Bestimmungen über die Abrüstung zur See über den Haufen geworfen. Er bedeute eine derart moderne und ungeahnt starke Waffe, daß der Kreuzer jeden amerikanischen in Schriten stellen müsse. Der Kreuzer bedeute eine Epoche im Schiffbau.

umlage auf den zweifachen Betrag herabgesetzt vom dreifachen, den sie hätten bezahlen müssen, weil sie die Zahlungsfrist versäumt hatten. — Die serbischorthodoxe Kirchengemeinde in Gelse hat um unentgeltliche Ueberlassung eines Baugrundes für den Bau einer Kirche des Hl. Sava auf dem Platz des früheren Militärspitals am Brajov trg angefragt. Es wurde beschlossen, der orthodoxen Kirchengemeinde 2291 m<sup>2</sup> des dortigen Baugrundes zu schenken, jedoch muß die Kirche bis spätestens 1932 erbaut sein. — Dem Ansuchen des Fischereivereines, die Stadtgemeinde solle am Hauptplatz einen Pavillon für den Verkauf von Fischen, wofür die Gemeinde 10% der Bruttoeinnahmen erhalten würde, bauen, wird stattgegeben; die Gemeinde wird um den Betrag von 30.000 Din, welcher dem Wasserleitungsfond entnommen werden wird, den Fischverkaufspavillon bauen, jedoch nicht am Hauptplatz, sondern auf einem anderen Platz. — In kürzester Zeit wird im Stadtbereich mit der Regulierung der Sann begonnen werden, zu welchem Zweck bisher schon 8½ Millionen Din zusammengebracht wurden; man braucht nach den jetzigen Plänen aber 10 Millionen. Zu der genannten Summe hat die Stadtgemeinde 3 Millionen, das Verwaltungsgebiet 4 Millionen, die Bezirksvertretung 1 Million und die Umgebungsgemeinde 500.000 Din beigetragen. Aus Gründen der Regulierung wird das jetzige Damenbad auf dem rechten Ufer abgerissen und auf das linke Ufer in der Nähe der Villa Rafusch übertragen werden müssen. — Für den Bau eines neuen Bades bzw. Kurhauses wird ziemlich viel Geld notwendig sein, voraussichtlich 2½ bis 3 Millionen Din; insolge dessen wurde beschlossen, das Gebäude des früheren Kindergartens auf der Mariborska cesta, in dem sich jetzt die Polizeiwache befindet, um 300.000 Din zu verkaufen. — Der Sanntaler Filiale des Slowenischen Alpenvereines wird für das Grundstück, auf dem die Celjska toča steht, der bisherige Pachtzins von 1350 Din genehmigt. — Der städtische Besitz Lahnhof wird dem Bulgaren Dimoff für die Dauer von 6 Jahren zu Gärtnereizwecken in Pacht gegeben unter der Bedingung, daß die Preise, die er für das Gemüse verlangen wird, nicht höher sein dürfen als die am Zagreber Markt; der verpachtete Grund ist 10 Joch groß. — Auf Vorschlag des Verschönerungsvereines wurden im Stadtpark gegen 50 Bäume geschlägelt, welche nicht gesund waren und im Wege standen. — Dem Massieur im städtischen Dampfbad wird eine Erhöhung der Massagegebühr bewilligt; als Maschinist und Heizer wird wieder Jakob Jnkret, dem der Dienst gekündigt worden war, aufgenommen. — Es wurde ein Paar städtischer Pferde um 6000 Din verkauft. — Die Stadtgemeinde hatte im Jahre 1925 in Bitanje behufs Sicherung der Wasserleitungsquellen einen größeren Grund gekauft; auf Vorschlag des Stadtgärtners wurden mehrere Bäume gefällt (16 Klaster Holz), das Astwerk und Kleinholz aber den Armen der Gemeinde Bitanje geschenkt. — Herrn Josef Kirbisch wird der Steinbruch in der Nähe des Herrenbades für 6 Monate zur Ausnützung abgegeben; er darf aber bloß 50 m<sup>3</sup> Sand weg-

haben. — Die in der Wirt-Angelegenheit entlassenen städtischen Arbeiter können vorläufig wegen budgetärer Unmöglichkeit nicht in den Dienst aufgenommen werden; sie sollen aber bei künftigen Aufnahmen den Vorzug vor anderen Arbeitern haben. — Es werden 4 Wasserkontrolluhren angeschafft, um festzustellen, wo das Wasser in Verlust gerät. Bisher wurden zwei größere Leitungsdefekte gefunden, vor der Grafei und am Mann, wo große Mengen Wasser verloren gingen. Sobald diese Defekte repariert wurden, hat sich der Wasserdruck sofort gebessert. — Ein Prof. Aravljak trat gegen die kleinen Pipen in den Waschküchen aus, auf deren Unzulänglichkeit auch in der hiesigen Presse schon hingewiesen worden war. Mit diesen Pipen, welche die Stadtgemeinde in verschiedenen Häusern zum Zweck der Wasserversparung habe montieren lassen, sei niemand geholfen, weil aus ihnen das Wasser nur in faden dünnen Strahl laufe. Der Verlust kostbarer Zeit und die absolute Unmöglichkeit des Wäschewaschens sei bei solchen Pipen evident, weshalb die Parteien mit ihrer Wäsche aus der Waschküche in die Wohnküche wandern, wo die normalen Pipen reichlich Wasser geben. — Fünf im Autotarifkonjessionen eingereichte Ansuchen wurden vertagt, bis die Frage des städtischen Autobusverkehrs gelöst sein wird. Auf telegraphische Forderung des Obergepanns in Maribor mußten genau die Strecken festgesetzt werden, die vom Autobusverkehr benützt werden sollen; auch die Typen der Autobusse mußten schon gemeldet werden. — Es hätte noch die Erziehung für die Sektionen folgen sollen, weil 10 Gemeinderäte ihre Stellen niedergelegt haben. Da jedoch der Bürgermeister vorher verstorben wird, in dieser Frage ein allfälliges Kompromiß zu erzielen, ist die Erziehung bis zur nächsten Sitzung verschoben worden. — Um 10 Uhr schloß der Bürgermeister die Sitzung.

**Der deutsche Gesandte in Celje.** Am vergangenen Samstag weilte der deutsche Gesandte Herr Minister Dr. Köster, auf seiner Reise von Bled nach Zagreb einen Abstecher nach Celje machend, in unserer Stadt, wo er die hiesigen Industrien, Zinkhütte und Fabrik Westen, besichtigte. Bei dieser Gelegenheit stattete er auch dem Chef der hiesigen politischen Verwaltung Herrn Regierungsrat Dr. Hubad und Herrn Bürgermeister Dr. Sorican einen Besuch ab.

**Der Empfang der deutschen Automobilisten am Sonntag an der Staatsgrenze bei St. Jh und in Maribor** gestaltete sich sehr herzlich. Der Himmel, der am Morgen zögerlich verzogen gewesen war, hatte sich ausgeheitert und in der schönen Frühlingssonne boten die mit jugoslawischen Fahnen geschmückte Stadt und ihre festlich erregten Menschenmengen ein erwartungsvolles Bild. Gegen 10 Uhr fuhr die erste Wagen der Autokolonne auf dem Freiheitsplatz auf. Voran der Wagen des Präsidenten Ewald Kroth aus Frankfurt am Main. Die Leitung der Fahrt wurde von den hiesigen Funktionären kurz begrüßt. Ein reizendes Bild bot eine Gruppe von jungen Damen, welche in slowenische Nationaltrachten gekleidet waren. Sie gingen von einem zum anderen der ankommenden und auffahrenden Wagen und überreichten jeder der mitfahrenden Damen einen Blumenstrauß. Ganz besonders gut gefielen uns ein paar liebliche kleine Mädchen und ein winziger Hosenknir, gekleidet in Nationaltracht, welche bei der Begrüßung in herzlichster Weise mitwirkten. Nicht nötig zu erzählen, daß die einfahrenden Wagen von der vieltausendköpfigen Volksmenge, welche alle Straßen und den Freiheitsplatz einrahmten, auf das begeistertste begrüßt wurden. Dazu spielte ausgezeichnet eine Militärkapelle, die Fahnen flatterten, vom hohen Triumphbogen beim Scherbaumhof leuchteten in der Sonne das schwarz-weiß-rote Wappen des Adac und die Aufschrift: „Dobrodosli! Willkommen!“ herab: eine angenehme, frohe Stimmung breitete sich über den Platz aus, eine Art Befreiheit las man in den Mienen der Zuschauer, welche diesen erfreulichen Gegensatz zu oft erlebter Schamlosigkeit und Unzulässigkeit erlebten. Endlich füllten die Wagen den ganzen Platz aus, von drüben bis ganz herüber an die Burg war der imposante Park der schönen Wagen aufgereiht. Wir sahen durchwegs große und schwere Wagen, aber auch ein kleiner Zwerg, der kleine Hanomag, hatte sich auf die lange Fahrt begeben. Da waren etwa 30 Mercedeswagen, 6 Steyr, dann alle bekannten deutschen Typen, wie Adler, Opel, Daimler, Benz, Horch, aber auch Ausländer: Chrysler, Buick, Citroen, Fiat, Packard, Cadillac und Ford. Im großen Unionsaal, der uns wegen seiner Vollgestopftigkeit klein erschien, waren die Gäste mit den Einheimischen bald in freundlichen Gesprächen versammelt. Der Saal war schön geschmückt; schwarz-rot-goldene Bänder umgaben das Wappen des ADAC und das Bild Hindenburgs, das neben dem unseres Königs von der Stirnwand herabsah. Ein reiches vieredriges Buffet, an dem sich das halbe Tausend morgenschmücker Menschen sattessen konnte, ohne daß es bis zum Schluß fahl geworden wäre, machte mit seinen liebenswürdigen bedienenden Damen den Arrangements alle Ehre. Wie uns schien, erregten die schönen slowenischen „Bauerinnen“, die sich, gute Dinge balancierend, zwischen der Menge durchdrängten, in ihren blumenfarbigen Volkstrachten das besondere Wohlgefallen der Automobilisten, wenigstens sahen wir, wie es den einen und den anderen unwiderstehlich hinst, eine so blühende Wange zu küssen. Mit ungeheurer Schadenfreude bemerkten wir ferner, daß an

allen Tischen der gute südsteirische Wein wie Wasser oder Münchener Bier von diesen ahnungslosen Fremden hinuntergegossen wurde. Der Wirkungen ermangelte es denn auch nicht, denn bei der Abfahrt konnten die erfreuten Zuschauer spaliere sehen, wie Männlein und Weiblein in den abfahrenden Wagen ganz merkwürdige Nuderbewegungen in die blaue Luft hinaufmachten, als ob sie fliegen wollten. Einer machte mit verblüffender Naturtreue unmotivierter Schwimtempo, einer sah sogar vor dem Kühler auf den Stoßschuffedern: das alles hatte nach unserer Meinung der süßliche, heimtückische Südsteirische getan. Um in den Saal zurückzuführen: umrahmt von flotten Musikanten, begannen die Reden. Der Obmann der Sektion Maribor des Jugoslawischen Automobilklubs Herr Jerbo Winter verlas eine Depesche des deutschen Gesandten in Beograd Herrn Reichsminister a. D. Dr. Köster, in welcher dieser die Hoffnung ausdrückte, daß der Ausflug des ADAC die freundschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Völkern noch inniger gestalten werde. Dann redete der erste Vizepräsident des Jugoslawischen Automobilklubs Herr Minister a. D. Dr. Velizar Janlovic die Versammelten in deutscher Sprache an (alle Redner bedienten sich nach wenigen einleitenden slowenischen Worten der deutschen Sprache). Er versicherte die deutschen Gäste, daß alle jugoslawischen Herzen ihnen mit warmer Zuneigung entgegen schlugen. Nach Minister Janlovic sprach Herr Obergepann Dr. Schaubach als Chef der Kreisverwaltung, welcher den Besuch der deutschen Automobilisten als wichtigen Markstein in der Entwicklung der deutsch-jugoslawischen Annäherung bezeichnete. Er schloß mit einem Hoch auf das deutsche Volk und den Reichspräsidenten von Hindenburg. Die Kapelle spielte das Deutschlandlied, das von den Anwesenden begeistert mitgesungen wurde. In ausgezeichnete Weise sprach dann Herr Bürgermeister Dr. Jovan, welcher den Wunsch zum Ausdruck brachte, es mögen diesem ersten Besuche noch viele folgen, damit im gegenseitigen näheren Kennenlernen alle Vorurteile der Vergangenheit schwinden. Präsident Herr Ewald Kroth dankte für den überaus schönen Empfang; die Fahrer seien durch Empfänge verwöhnt, aber einen so herzlichen, warmen Empfang hätten sie bisher noch nicht erlebt. Er hob sein Glas auf das Wohl des Königreiches und seines Herrschers des Königs Alexander. Die Militärkapelle spielte die jugoslawische Hymne. Die Trinksprüche beschloß der zweite Obmannstellvertreter der Marburger Sektion des Jugoslawischen Autoklubs Herr Primarius Dr. Robjic mit herzlichsten Wünschen „Gute Fahrt“. Punkt 12 Uhr fuhr die Wagen in musterhafter Ordnung durch die unverdrossenen dichten Zuschauer-mengen, welche mit begeisterten Zivis- und Heilrufen die freudestrahlenden Ansätze jedes einzelnen Wagens allmählich, wieder ab. Es verbietet uns der zur Verfügung stehende Raum, den deutschen Gästen noch weiter auf ihrer Reise, welche ein Triumphzug durch weites jugoslawisches Land ist, zu folgen. Es sei nur noch gesagt, daß die Autokolonne überall, wo sie durchfuhr, auf das allerwärmste begrüßt wurde. Überall waren die Bauern zusammengeströmt, am dichtesten in Poljane, wo ihrer Tausende da waren, um die Deutschen zu begrüßen. Wer beschreibt die Einfahrt nach Kroatien und die Fahrt durch dieses schöne Land nach Zagreb, da doch die kroatische Gastfreundschaft und die Zuneigung der Kroaten zu deutschem Wesen bekannt ist! Auf dem großartigen Bankett mit 600 Gedecken im „Gradski Podrum“ in Zagreb, an dem u. a. Handelsminister Dr. Mazurancic, der deutsche Gesandte Herr Minister Dr. Köster, Herr Minister a. D. Velizar Janlovic, Obergepann Dr. Jorivic, Bürgermeister Dr. Erkulj, Konfil Dr. Freundt teilnahmen, wurden Herrn Präsidenten Kroth drei Etnis überreicht, welche hohe Orden enthielten, und zwar waren von S. M. dem König der erste Präsident des ADAC Fris mit dem St. Savaorden IV. Kl. der zweite und dritte Präsident Kroth und Kriger mit dem St. Savaorden V. Kl. ausgezeichnet worden. Ausgezeichnete Reden hielten Minister Dr. Mazurancic im Namen unserer Regierung, ferner der deutsche Gesandte Minister Dr. Köster, Minister a. D. Dr. Janlovic und andere hohe Funktionäre. Nach einem Tag Aufenthalt in Zagreb, das auch deutschen Fahnen schmuck trug, setzten die deutschen Automobilisten am Dienstag um 5 Uhr früh ihre Fahrt gegen Bosnien fort, überall von den Vertretern der Behörden und von großen Volksmengen begrüßt. In Bos. Novi überreichten muslimanische Mädchen in Nationaltracht den Gästen Blumen und goldgestickte Tücher.

**Sozusagen einen weltgeschichtlichen Wis,** welcher verdient, der Vergessenheit entrissen zu werden, leisteten sich, ohne es zu ahnen, gelegentlich des Besuches der deutschen Automobilisten die „Mariborer Zeitung“ und das Zagreber „Morgenblatt“. Sie hielten es nämlich für notwendig, die Bevölkerung mit der Erklärung zu „beruhigen“, daß, falls das „Deutschlandlied“ gespielt werden sollte, dies nicht etwa die alte österreichische Hymne sei. Es sei zwar die gleiche Melodie, aber die berühmte von Haydn, die dieser nach einem Volkslied der burgenländischen Kroaten komponiert habe.

**Winterer II,** der bekannte Psychographologe, wird, wie wir erfahren, in kurzem nach Celje kommen und hier im Hotel „Post“ Aufenthalt nehmen.



„Unsere Ehe ist glücklich,“

sagt Frau Annie Jung, geb. Klug. „Ich habe immer Zeit für meinen Mann und selbst am Waschtage gibt es kein verspätetes Essen, denn RADION wäscht die Wäsche allein.“



Schont die Wäsche!

**Nachrichten aus Ptuj.** Am städtischen Magistrat fand dieser Tage unter Beisein der Stadtvertretung, der politischen Behörde, der Schulbehörde, der Militärbehörde sowie des Oremiums der Kaufleute eine Enquete bezüglich der seinerzeit aufgelaufenen Züge auf der Strecke Bragerško-Murška Sobota statt. Der Bürgermeister schilderte in längerer Rede die durch die Zugseinstellung entstandenen Uebelstände, die den Fremdenverkehr der Stadt Ptuj, sowie auch aller übrigen an der Strecke liegenden Städte total lahm legten. Die bisherigen Schritte seien trotz der Bemühungen des Gemeinderates erfolglos geblieben, da die Verkehrsdirection unbedingt bei der Einstellung dieser Züge beharrt. Durch die Einstellung des Früh- und Abendzuges sei keine ordentliche und rasche Verbindung der Anschlüsse gegen Zagreb, Ljubljana und Deutschösterreich derart erschwert, das Reisende und Geschäftsleute für eine Fahrt nach Ljubljana und zurück drei Tage verlieren. Das Verlangen der Vertreter der Behörden geht dahin, daß der Personenzug Nr. 1121, der um 5-14 und der Abendzug Nr. 1120, der um 11-20 Ptuj passiert, welche beide die Verbindung mit Zagreb, Ljubljana und Oesterreich herstellen, auf dieser Strecke unbedingt wieder eingeführt werden. Wenn schon eine Reduzierung der Züge aus Ersparnisrücksichten notwendig erscheint, so sind die Vertreter der Ansicht, daß wegen der ohnedies schlechten Frequenz die Schnellzüge 1102 und 1102 B ruhig eingestellt werden könnten; es würde dadurch der Nachdienst entfallen. Sollte eine Einstellung der erwähnten Schnellzüge mit Rücksicht auf den internationalen Verkehr unmöglich erscheinen, so würde der Wunsch dahin gehen, daß auf unserer Strecke Züge, die von Kotoriba-Maribor und zurück verkehren, derart geleitet werden, daß sie in Bragerško den Anschluß an die Abendzüge bewerkstelligen. In diesem Sinne wurde nun neuerlich beim Verkehrsministerium um die Einführung der Züge angefragt und man hofft, daß die Erledigung baldigst erfolgen werde. — Vergangene Woche fand unter dem Vorsitze des Obmannes Herrn Thomas Lesinzel die äußerst stark besuchte diesjährige Generalversammlung der Bäckergenossenschaft der Bezirke Ptuj und Lutomer statt. Zur Generalversammlung erschien auch in Vertretung des Verbandes Herr Mühlenbesitzer Josef Zadavac. Ersterer erstattete einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeit im verflossenen Jahr. Die Jahresbeiträge für das Jahr 1929 wurden auf 30 Dinar festgesetzt; die noch ausstehenden Mitgliedsbeiträge werden im Rechtswege eingetrieben. Auch in Punkte der Arbeitszeit faßte man neuerlich den Beschluß, bei den kompetenten Behörden Schritte zu unternehmen, um diese

