

Ottendorfer Zeitung

Lokalanzeiger und Anzeigebblatt für Ottendorf-Okrilla u. Umg.

Ercheinungstage: Dienstag, Donnerstag, Sonnabend. Bezugspreis monatlich 1.10 RM einschließlich Trägerlohn. Im Falle höherer Gewalt (Störungen des Betriebes der Zeitung, der Lieferanten oder der Vertriebsanstalten) hat der Bezahler keinen Anspruch auf Lieferung oder Nachlieferung der Zeitung oder Rückzahlung des Bezugspreises.



Anzeigenpreis: Die 6 gepaltene mm-Zeile oder deren Raum 5 Rp. Alles weitere über Nachschlag usw. laut anliegender Anzeigenpreisliste. Anzeigenannahme bis 10 Uhr vormittags des Erscheinungstages. Bei fernmündlicher Anzeigenannahme wird keine Gewähr für Richtigkeit übernommen. Bei Kontos und Zwangsvergleich erlischt jeder Rückzahlungsanspruch.

Diese Zeitung veröffentlicht die amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde-Verhörde zu Ottendorf-Okrilla und des Finanzamtes zu Rabenberg.
Hauptverleger: Georg Röhle, Ottendorf-Okrilla — Vertreter: Hermann Röhle, Ottendorf-Okrilla — Verantwortlich für Anzeigen u. Bilder: Hermann Röhle, Ottendorf-Okrilla
Postfachkonto: Leipzig 2148. Druck und Verlag: Hermann Röhle, Ottendorf-Okrilla. Girokonto: Ottendorf-Okrilla 138.

Nummer 75 Fernruf: 231 Sonnabend, den 26. Juni 1937 Nr. V. 267 36. Jahrgang

Sachsens Freudentag

Der Führer eröffnet 101 Kilometer Reichsautobahn Dresden—Meerane

Wir Sachsen können uns zu diesem 25. Juni 1937 mit Recht beglückwünschen: der Führer wollte in unserem Heimatgau und eröffnete ein Stück seines gewaltigen Werkes der Reichsautobahn, damit die Leistungen des sächsischen Arbeiters des Kopfes und der Hand anerkannt. An der Anschlussstelle in Dresden am Kirchberg bei der großen Autobahnbrücke über die Elbe wie an der 101 Kilometer langen Strecke von Dresden bis Meerane stana ihm der Jubel der Bevölkerung, das Ergebnis der unwandelbaren Treue des Sachsenlandes und der innigste Dank des sächsischen Menschen für seine tiefenhafte Aufbauarbeit entgegen.

Vor kurzem begann Sachsen die Feiern der hundertjährigen Wiederkehr des Tages, an dem die erste Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Altdorf eröffnet wurde. In ungeahnter Höhe entwickelte sich von nun ab das arbeitssame Sachsenland. Die fortschreitende Zeit erfordert neue Maßnahmen und neue Mittel, soll das Wirtschaftsleben nicht stillstehen. Unsere ganze deutsche Wirtschaft braucht neue Verkehrswege zum schnelleren Arbeiten: unser Sachsenland, die Werkstätten Deutschlands, wie wir ihn mit Stolz nennen dürfen, in besonderer Weise. Die restlose Durchführung des Vierjahresplanes verlangt die Einparung von Wert und Reichstoffen: die Reichsautobahn führt auf den Reichsautobahnen schwankt von A bis B u. v. d. bei gleicher Reichswirtschaft auf anderen Verkehrsströmen. Eine schnellere Verbindung mit sämtlichen Gauen im Reich wird geschaffen, und die landwirtschaftliche Schandeheit unserer Heimat wird auf diesen prächtigen Straßen zweifellos das Ziel vieler Reisenden bilden und den Fremdenverkehr besonders im Erzgebirge und Vogtland fördern. In der Reichsautobahn seit dem ersten Spatenstich Arbeit für Hunderttausende in unserer Heimat, so werden sie nach ihrer Fertigstellung ihren Aufwandsaufgaben gerecht werden und jeder Volksgenosse wird den Segen dieses gewaltigen Werkes spüren.

Wahrhaftig, wenn man die Riesenscharen der Volksgenossen am Festtag bei Dresden-Kemnitz trotz dem kalten, regnerischen Wetter zusammenkommen sah, um ihren Führer zu sehen, dann erkennt man, wie schlagartig die Nationalsozialistische Bewegung im deutschen Menschen ist. Zu Hunderten, zu Tausenden kamen sie, ob in den Reihen der Gliederungen der Partei oder aus dem innerlichen Avangardetreiben, durch ihre Anwesenheit bei diesem großen Fest zu beweisen, daß sich der Führer auf sein Volk verlassen kann und das Volk auf ihn. Zu Fuß und auf allen möglichen Verkehrsmitteln zogen die Menschen, oft familienweise, ohne Rücksicht auf Mühe, Regen und Schmutz auf den Anmarschstraßen zum Kirchberg, von wo man das weiße Band der Reichsautobahn hinunterziehen sieht zur Elbe, ringsum liegend die regenverdunsteten Höhen, die das Elbtal bei Dresden umschließen. Sämtliche Betriebe ermblickten die Teilnahme ihrer Gefolgschaftsmitglieder an dieser Feiern durch früheren Dienstschluß, die Schulen rühten geschlossen an, die Gliederungen der Bewegung, Reichsarbeitsdienst, Wehrmacht und sonstige Verbände marschierten auf, und alles hatte schon Stunden zuvor auf den großen Augenblick des Eintreffens des Führers, reibungslos vollzog sich der Anmarsch und der Anmarsch der ungezählten Tausende. Der Kundpunkt sorgte dafür, daß die Dabeimgeliebten an diesem für Sachsen so bedeutungsvollen Tag teilnehmen konnten.

Auf seiner Fahrt vom Haus des Reichshatthalters Reichsmann durch die Stadt bis nach Dresden-Kemnitz klingen dem Führer von den zu beiden Seiten der Straßen stehenden Menschenmassen ununterbrochen die Heil-Rufe entgegen. In langsamer Fahrt nähert sich die Wagenkolonne der Anfahrt zur Reichsautobahn; immer und immer wieder muß der Führer für die herzlichen Guldigungen danken, besonders den hier aufgestellten langen Reihen von Hitlerjugenden, die sich in ihrer Begeisterung von den Abwehrmannschaften kaum zurückhalten lassen. Als der Führer mit seinem Wagen die Anfahrt zur Autobahn erreicht, schließen sich hier unmittelbar dahinter die Lastkraftwagen mit den Reichsautobahnarbeitern an, die mit dem Führer als erste über die neue Straße fahren.

In Begleitung des Führers befanden sich: Reichshatthalters von Ribbentrop, Reichspressesekretär Gruppenführer Dr. Dietrich, SA-Obergruppenführer Bräuer, SS-Obergruppenführer Epp, Reichsleiter für Volksaufbau und Reichshatthalters Müller.

Der Führer trifft ein

Kurz nach 14 Uhr hallen aus der Niederung zum Kirchberg heraus die Heil-Rufe der Reihentausende: der Führer trifft ein. Brausend pfanzen sich die Rufe fort bis auf die Höhe. Jubel brandete ihm entgegen, als er aus dem Wagen steigt. Eine Ehrenkompanie der Wehrmacht präsentiert, während der Präsentiermarsch gespielt wird und anschließend die Nationalhymnen. Darauf schreitet der Führer mit Reichshatthalter Müller an die Front der Ehrenkompanie und die Fronten der Gliederungen der Bewegung und der sonstigen Verbände ab, fortwährend mit lauten Heil-Rufen herzlich begrüßt. Als er Führer auf die Tribüne tritt, den Arm zum Gruß erhebt und allen Volksgenossen sichtbar wird, brandet in vielfacher Verstärkung noch einmal der Jubel auf.

In nächster Nähe des Rednerpultes standen die Arbeiter des Kopfes und der Hand, die nach dem Willen des Führers unter vollem Einsatz ihres Könnens in Wind und Wetter, in Hitze und Kälte in fast vierzigmonatiger Tätigkeit dieses gewaltige Werk schufen.

Reichshatthalter Müller

begrüßte den Führer mit folgenden Worten:
„Mein Führer! Ich bin glücklich und dankbar, Sie heute zur Eröffnung der ersten 100-Kilometer-Strecke der Ostwestlinie der Reichsautobahn durch Sachsen hier begrüßen zu können.“

Alle Volksgenossen in Sachsen sind mit Stolz und Freude erfüllt, daß hier ein so bedeutendes Stück Ihres gewaltigen Werkes dem Verkehr übergeben werden kann und durch Ihre Anwesenheit die rechte Weihe erhält.

Besonders aber werden Ihnen alle die Männer danken, die mit gewerkt und geschafft haben, weil sie Ihre persönliche Teilnahme an der schlichten Eröffnungsfest als Anerkennung für Ihre Leistung und Opfer empfinden.

Mein Führer! Nur durch Ihren Weitblick und Ihre Entschlußkraft war es möglich, die große Not und die Arbeitslosigkeit, die sich im Gau Sachsen durch das liberalistische Wirtschaftssystem besonders tief ausgewirkt hatte, zu bannen. Sie haben damit den kern und freudig schaffenden Menschen wieder Glauben, Mut, Hoffnung und Freude gegeben. Durch Ihre zielbewusste Politik haben Sie dem hochentwickeltesten Industriegebiet, das sich nur durch höchste Leistung erhalten kann, zu neuer Entfaltung seiner Energien und gewaltigen Kräfte verholfen, so daß es heute wieder mit Recht die Werkstätte Deutschlands genannt werden kann. Ueberall rauchen wieder die Schloten, überall regen sich die fleißigen Hände.

Erste Voraussetzung für diese wunderbare Entwicklung war die Schaffung neuer Verkehrswege denn ohne diese hätten die Verkehrsmittel nie zur Entfaltung kommen können. Viel wichtiger aber noch jeden wir die Straßen Adolf Hitlers in der Zukunft. Diese Autobahn aber durch Sachsen ist nur eines der zahllosen sichtbaren Beispiele des deutschen Wiederaufbaues. Wie wir diese Autobahnstrecke mit Jähigkeit und Zielbewußtsein, allen Schwierigkeiten zum Trotz, bis zum gezielten Ziel durchgeführt haben und noch bis zum Endziel vorbringen werden, so sind wir in Sachsen auch auf dem Weg zur deutschen Arbeit, Gestalt und Macht ein aures Stück vorwärtsgekommen. Es ist für jeden einzelnen von uns eine Ehrensache, Ihnen, mein Führer, auf dem Weg in die deutsche Zukunft unerbittlich und unter Dingabe aller Kräfte zu folgen.

So leuchten uns diese wunderbaren Strohen wie ein Weg in die Zukunft unserer großen, zu einem festen Block zusammengeschweißten Nation, in das Deutschland des Nationalsozialismus, das Sie unserem Volk geschenkt haben.

Mein Führer! Ich bin stolz darauf, Ihnen in dieser Feiertunde melden zu dürfen:

Der Sachsengau steht zu Ihnen in fanatischer Liebe und Treue!

Deutschland ist für uns Adolf Hitler! Adolf Hitler ist uns Deutschland!“

Wieder und immer wieder brausen dem Führer die Heil-Rufe der Reihentausende Sachsen entgegen aus Ausbruch ihrer Treue und Verehrung, mitzuhelfen am Aufbau des Dritten Reiches bis zum letzten Einsatz.

Für die Gefolgschaft der Reichsautobahnarbeiter übermittelte der Arbeiter Karl Fetz in einem Wertpruch die besten Wünsche und Grüße zum Gelingen dieses großen Werkes in Sachsen. Der Führer schüttelt Fetz zum Dank kräftig die Hand.

Generalinspekteur Dr. Loh

meldete dem Führer die Fertigstellung der Reichsautobahn Dresden—Meerane und erinnerte daran, daß am kommenden Sonntag vor vier Jahren das Reichskabinett den Entschluß faßte, Reichsautobahnen durch Deutschland zu bauen. Dr. Loh bat den Führer, als erster über die neue Straße zu fahren.

Unser Führer

In seiner Rede vor den Arbeitern sprach der Führer über die politische, wirtschaftliche und soziale Bedeutung der Reichsautobahnen. Er führte dabei u. a. aus:

„Das Problem des Straßenbaues mußte gerade in Deutschland um so gründlicher angefaßt werden, als wir schon einmal erlebt haben, wie wichtig in nationalpolitischer Hinsicht die große gesamtdeutsche Regulierung des Verkehrs ist. Was wir der deutschen Eisenbahn für die Einigung unseres Volkes, für die Ueberwindung unserer Trägheit und kleinmütlichen Zerissenheit verdanken, können wir gar nicht abschätzen.“

Glauben Sie mir, noch viel gewaltiger wird der Einfluß dieser Straßen sein! Das neue deutsche Reichsautobahnen ist nicht nur in der Anlage das gewaltigste, was es in dieser Art auf der Erde gibt, sondern es ist zugleich das vorbildlichste. Es wird mehr als alles andere mithelfen, die deutschen Gaur und Lande miteinander zu verbinden und in eine Einheit zu zwingen.“

Unter begeisteter Zustimmung der Reichsautobahnarbeiter reagierte der Führer mit den Kleinlichen Einwänden der Zweifler und Kritiker ab, die zu Beginn die Größe und Bedeutung dieser neuen monumentalen Straßenbauten nicht verstanden und erklärten: „Das kann man nicht finanzieren!“, „Die Straßen schneiden zu sehr in die Landschaft ein!“, „Sie werden Tausende von Projekten mit den Landbesitzern bekommen!“, „Sie können das nicht machen, weil Sie zu viel Brücken bauen müssen!“, „Es ist wegen der geologischen Struktur unseres Landes zu schwierig!“, „Die Straßen werden sehr häßlich sein, und man wird einschalten, wenn man auf ihnen fährt!“, und vor allem, „Sie werden niemals einen Arbeiter dafür gewinnen, denn der Arbeiter acht lieber Stempeln, als daß er Autostraßen baut!“, „Es sind mir noch viele andere Gründe vorzuzahlen worden. „Man muß erst studieren, welches Material man nehmen muß! Dazu sind zehn und zwanzig Jahre notwendig, bis man darüber Klarheit bekommt!“ usw.

„Ich habe es damals zunächst als wichtigstes angesehen“, so fuhr der Führer fort, „einen Mann zu finden, der meiner Ueberzeugung nach geeignet ist, eine solche Aufgabe durchzuführen, und das konnte nur ein Nationalsozialist sein (tosender Beifall). Nur ein Nationalsozialist konnte diesen fanatischen Glauben an die Notwendigkeit und damit auch an die Durchführbarkeit eines solchen Werkes besitzen. Zweitens mußte er ein Mann sein, der nicht am Grünen Tisch groß geworden war, sondern ein Mann der selbst einmal auf der Straße gearbeitet hat, der hinter dem Leertisch stand, ein Mann, der vor allem gerade auch die Fragen begriff, die in bezug auf die Arbeiter gelöst werden mußten. Denn auf die Dauer konnte man ja die Arbeiter nicht in Reihentausenden unterbringen, sondern mußte neue Anlagen und Unterkünfte schaffen. Ich habe damals einen guten, alten Parteigenossen gekannt, von dem ich der Ueberzeugung war: der wird es schaffen!“

Das ist überhaupt unser größter Stolz, daß wir in diesem Reich jeden einzelnen fähigen Kopf, er kann kommen, woher er will, den Weg zu den allerhöchsten Stellen ebnen, wenn er nur fähig, tatkräftig, fleißig und entschlossen ist.“

Ich zweifelte außerdem keine Sekunde, daß wir auch die Arbeiter für den Bau der Reichsautobahnen finden würden. Ich weiß, daß die Arbeit auf den Reichsautobahnen bei Wind und Wetter, bei Schneereichen oder bei Sonnenglut nicht leicht ist. Aber unsere Volksgenossen haben überall eine schwere Arbeit der Reichsautobahnen, der viele hundert Meilen unter der Erde kühlt, ebenso wie der Bauer, der im Sommer im Acker, nach vierzehn Stunden auf dem Feld abtrudelt.“

(Sprach der Rede auf der letzten Seite.)