

Ottendorfer Zeitung

Lokalanzeiger und Anzeigebblatt für Ottendorf-Okrilla u. Umg.

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



Anzeigenpreis: Die 6 gespaltene mm-Zeile oder deren Raum 5 RM. Alles weitere über Nachschlag usw. laut ausliegender Anzeigenpreisliste. Anzeigenannahme bis 10 Uhr vormittags des Erscheinungstages. Bei fernmündlicher Anzeigenannahme wird keine Gewähr für Richtigkeit übernommen. Bei Konkurs und Zwangsvergleich erlischt jeder Nachschlagsanspruch.

Diese Zeitung veröffentlicht die amtlichen Bekanntmachungen der Gemeinde-Verhörde zu Ottendorf-Okrilla und des Finanzamtes zu Radberg.
Hauptverleger: Georg Köhle, Ottendorf-Okrilla — Vertreter: Hermann Köhle, Ottendorf-Okrilla — Verantwortlich für Anzeigen u. Bilder: Hermann Köhle, Ottendorf-Okrilla
Postfachkonto: Leipzig 20148. Druck und Verlag: Hermann Köhle, Ottendorf-Okrilla. Girokonto: Ottendorf-Okrilla 133.

Nummer 150 Fernruf: 231 Sonnabend, den 18. Dezember 1937 Nr.: XI, 265 36. Jahrgang

Sachsens Bergbau

sein Anteil an der Rohstoffversorgung Deutschlands
In der Universität Leipzig sprach in einer Vortragsreihe der Leiter der Abteilung für das Berg- und Hüttenwesen im Sächsischen Ministerium für Wirtschaft und Arbeit, Regierungs-Beirat Dr.-Ing. Bernick, über den Anteil des sächsischen Bergbaues an der Rohstoffversorgung Deutschlands.
Die Braunkohlen in Sachsen sind seit über 200 Jahren bekannt und kommen in zwei ausgedehnten Gebieten, dem Leipzig-Bornaer Revier und dem Zittauer Revier vor. Durch die Einführung der Vortriebsmethode in den achtziger Jahren nahm der Braunkohlenbergbau einen besonders raschen Aufschwung. Heute v.a. der deutschen Braunkohlenbergmänner, rund 8000 Mann, arbeiten in Sachsen, während ein Vielfaches dieser Zahl mittelbar durch den Bergbau beschäftigt wird. Der größte Braunkohlenbergbau-Unternehmer ist die RAG. Wesentlich ist, daß in Sachsen fast überall der billigere und leistungsfähigere Tagebaubetrieb angewandt werden kann. Die sächsische Braunkohle eignet sich wegen ihres hohen Bitumengehaltes zur Verfeuerung besonders gut. 1935 entstanden mehrere Schmelzanlagen, von denen die größte Anlage der Welt ist. Sachsen ist auf Grund seiner großen Vorräte an schwerwüdriger Kohle in erster Linie dazu berufen, die Grundlage der heimischen Treibstoffherstellung zu vergrößern. Seit neuester Zeit wird die sächsische Braunkohle auch vergast; den ersten sichtbaren Erfolg auf diesem Gebiet zeigt die ausschließliche Versorgung Zittaus mit Braunkohlengas aus Hirschfeld.

Außer Breun und der Abteilungsleiter verfügt nur noch Sachsen über Steinoblenlager von Bedeutung. Wenn auch der Anteil Sachsens an der Reichsförderung verhältnismäßig gering ist, kommt der Steinoblen doch wegen ihrer guten Eigenschaften und der günstigen Lage große Bedeutung zu; so konnte sich auf der sächsischen Steinoblen als Grundlage des zweitgrößten Industriegebietes Deutschlands mit dem Mittelpunkt Chemnitz entwickeln. Die Künftel der sächsischen Steinoblen wird in der Industrie verfeuert. Heute arbeiten rund 18 000 Mann im sächsischen Steinoblenbergbau, der zu den bestbelegten Deutschlands gehört. In vielen Dingen ist er als richtunggebend für den deutschen und ausländischen Bergbau; so wird u. a. die Art des Abbaues mächtiger Lagerstätten bei der Gewerkschaft „Gottesfegen“ ständig von in- und ausländischen Fachmännern besucht.
Der sächsische Erzbergbau ist mit seiner 700-jährigen Geschichte der älteste Bergbau in Sachsen. Während dieser Zeit wechselten Zeiten der Blüte und des Niederganges ab. Der letzte Niedergang begann 1861 infolge der liberalen Wirtschaftspolitik; 1932 erfolgte der Erzbergbau gänzlich. Seit 1933 wird am Wiederaufbau des Erzbergbaues kräftig gearbeitet; heute arbeiten wieder über 1000 Mann in den Gruben. Heute liefern die Gruben wieder Zinn, Wolfram, Bismut, Blei und Silber, mit Ausnahme von Blei, also fast alle Metalle von hohem wirtschaftlichem Wert, deren Vorkommen sich fast ausschließlich auf das Erzgebirge beschränkt. Schon im kommenden Jahr wird der Wert der Erzeugnisse der Gruben einige Millionen Mark betragen. Nach vollendetem Gesamtanbau wird der sächsische Erzbergbau wieder in nennenswerter Weise zur Rohstoffversorgung Deutschlands beitragen, denn die Lagerstätten sind, wie die neuen Aufschlußergebnisse bewiesen haben, noch lange nicht erschöpft. Es wurden sogar über die bekannten Vorkommen hinaus neue Lagerstätten entdeckt.

Auch die sächsische Industrie der Steine und Erden ist von großer wirtschaftlicher Bedeutung; es arbeiten rund 20 000 Mann darin. Besondere Bedeutung besitzen die Hartsteine, die Granit, Porphyr, Grünsteine, Basalte und andere Gesteine verarbeiten. Groß sind auch die Kaolin- und Tonlager Sachsens; erstere dienen der weltbekanntesten sächsischen Porzellanindustrie als Rohstoffgrundlage. Aus sächsischen Tonen wird Aluminium hergestellt; dadurch gewinnen die Tonlager Sachsens für die Zukunft erhöhte Bedeutung.

Der Erzbergbau gab frühzeitig den Anlaß zur Entwicklung einer Metallindustrie. Heute gibt es in Sachsen vier bedeutende Hüttenwerke, die nach Erlegen des Erzbergbaues reiflos auf ausländische Erze angewiesen waren; heute erhalten diese Hütten zum Teil wieder heimische Erze zur Verarbeituna geliefert.

Achtung, Glätte!

Der Straßenwetterdienst Dresden teilt mit: Reichsautobahn Dresden-Merano: Glätte, gefroren. Reichsautobahn Halle-Schleier: Ebnplatte: Fehlfahrer: Schneedecke. Schneeglätte, gefroren. Reichsstraßen im Hochland: Glätte. Reichsstraßen im Gebirge: Fehlfahrer: Schneedecke, Schneeglätte, Straßen gefroren.

Der Ehrentag der Reichsautobahnarbeiter

Der Führer beim Kameradschaftsabend der Arbeiter

Nach einem an großen Erlebnissen überreichen Tage versammelten sich die in Berlin weilenden 2000 Reichsautobahnarbeiter am Freitagabend im Theater des Volkes zu einem Kameradschaftsabend, der sie mit den führenden Männern des Staates und der Partei zusammenbrachte, einem Abend, der die zur Tat gewordene Volksgemeinschaft in unüberwindlicher Weise bewies. Der Führer wies die Arbeiter in die Verantwortung für die Reichsautobahnarbeit an dem großen Wert der Reichsautobahnarbeit wesentlich dazu beigetragen haben, die gewaltigen Leistungen des Nationalsozialistischen Deutschlands aller Welt zu offenbaren, und die die besten Zeugen für den friedlichen Wiederaufbau des Dritten Reiches sind. Der Führer ehrte nicht nur durch seine Anwesenheit, sondern auch durch herzliche und anerkennende Worte jeden einzelnen der mehr als 100 000 Volksgenossen, die seit nun vier Jahren an diesem gewaltigen Werk mitwirken.

Die Freude über die ihnen zuteilgewordenen Ehrungen blühte noch aus den Augen dieser 2000 Reichsautobahnarbeiter, als sie sich in diesem riesigen Theaterraum am Abend wiederfanden und zunächst den stottern und mitreißenden Klängen des Musikzugs der Leibstandarte „Adolf Hitler“ lauschten. Die Herzen erwarteten sie alle die Ankunft des Führers. Als der Badenweiler Marsch erklang, gab es kein Halten mehr. Gewaltig drücken die Hände des Führers entgegen und voll herzlicher Freude und Verehrung erhoben die Männer der Reichsautobahn ihre schwieligen Hände dem Führer zum Gruß.

Der Führer nahm neben Reichsminister Dr. Goebbels und Generalinspektor Dr. Todt Platz. Unter den vielen Ehrengästen sah man u. a. Reichsinnenminister Dr. Frick, Reichsverkehrsminister Dr. Dörpmüller, Reichsjustizminister Gurtner, Reichsarbeitsminister Selbke, Reichsminister und Chef der Reichsanleihe Dr. Lammer, die Reichsleiter Vöhrler und Dr. Dietrich, Reichsarbeitsführer Staatssekretär Hiert, den Staatschef der SA, Luge, den Kommandierenden General der Panzertruppen, Lutz, als Vertreter des Reichskriegsministeriums den Vizeadmiral Gubbe, den Korpsführer des NSKK, Hähnlein, die Staatssekretäre König, Kleinmann und Hanke sowie die Gouverneur Stürz, Hellmuth, Mutschmann, Terboven und Sanderl.

Generalinspektor Dr. Todt eröffnete einleitend den Rechenschaftsbericht über die auf den Straßen des Führers geleistete Arbeit. Er legte damit ein hervorragendes Zeugnis ab von dem Erfolge deutscher Wissenschaft, dem Können deutscher Techniker und dem Fleiß deutscher Arbeiter. Er erinnerte daran, wie zuerst der Führer anlässlich der Automobil-Ausstellung im April 1933 und dann am ersten Feiertag der Nationalen Arbeit, am 1. Mai 1933, das Werk der Reichsautobahnen ankündigte und wie diese Arbeit immer größeren Umfang annahm. Immer wieder habe der Führer gerade bei der Fertigstellung der verschiedenen Abschnitte auf den Reichsautobahnen dem deutschen Volk den feinsten Gedanken an den Aufbau Deutschlands beigebracht.

Dr. Todt sprach von der Überwindung aller Schwierigkeiten, die sich dem gewaltigen Werk entgegenstellten, und dem Wandel der Verhältnisse in Deutschland, der nicht deutlicher belegt werden könne als durch die Tatsache, daß in allen Teilen des Reiches die Arbeitsämter, die seinerzeit gegründet wurden, um 6,5 Millionen Arbeitslosen zuzuteilen, heute ausschließlich damit beschäftigt seien, die nötigen Arbeitskräfte für das aufbauende Deutschland zu finden.

Dr. Todt sprach den herzlichen Dank allen aus, die an dieser gewaltigen Arbeit mitgeholfen haben. Er nannte die deutschen Reichsautobahnen eine große Gemeinschaftsleistung des deutschen Volkes, an der jeder Deutsche geoffert und mitgeholfen habe. Sein Dank galt den Ingenieuren und Verwaltungsbeamten, den Bau-Unternehmern und allen Behörden, den deutschen Landwirten, die selbstlos den Boden zur Verfügung stellten, und vor allem und immer wieder den deutschen Arbeitern für ihre unermüdete Arbeitsleistung. Er gedachte weiter derjenigen Arbeiter, die bei diesem Werk ihr Leben gelassen haben oder verletzt worden sind.

Unter körnlichem Beifall der Autobahnarbeiter erklärte Dr. Todt: „Mein Führer, ich melde Ihnen hiermit die heute durchgeführte Freigabe des 2000. Kilometers. Dank der Mitarbeit aller ist das von Ihnen beim 1000. Kilometer angenommene Baupiel für das Jahr 1937 erreicht worden. Ich bitte, als Erinnerung an diesen Ehrentag des deutschen Straßenbaues die von Professor Klein, München, entworfene Plakette des 2000. Kilometers, die heute jeder von uns trägt, anzunehmen!“

Darauf wandte sich der Generalinspektor an den Reichsverkehrsminister Dr. Dörpmüller. Er dankte ihm dafür

daß die Deutsche Reichsbahn ein hervorragendes technisches Personal den Reichsautobahnen zur Verfügung gestellt habe. Die Arbeit der Reichsbahner sei eine wesentliche Voraussetzung für die schnelle Inangriffnahme und flotte Arbeit der Reichsautobahn gewesen.

Unter nicht endenwollendem Jubel überreichte Dr. Todt dem Führer die Plakette und auch dem Reichsverkehrsminister Dr. Dörpmüller. Der Führer dankte Dr. Todt herzlich und sprach auch dem Reichsverkehrsminister seinen Dank aus.

Der Dank der Reichsautobahnarbeiter

Im Auftrag aller seiner Kameraden nahm dann der Reichsautobahnarbeiter Ludwig Brähler aus Frankfurt am Main das Wort. Er grüßte im Namen aller beteiligten Arbeitskameraden den Führer und sprach den Dank aus für die Einladung nach Berlin. Dieser Mann, der vom ersten Spatenstich zur Reichsautobahn bis heute an dem Werk mitarbeitete, gab in bewegten Worten dem Dank aller Ausdruck, die lange Zeit hindurch vergeblich nach Arbeit suchten, die heute aber in fester Arbeit stehen, die im Nationalsozialistischen Staat wieder frei geworden sind. Wir wollen, so erklärte er unter lauter Zustimmung seiner Arbeitskameraden, Ihnen, mein Führer, bei Ihrem großen Werk helfen. Wir glauben an unseren Führer, wir glauben an unser Volk, wir glauben an Deutschland! Darauf nahm der Führer das Wort zu einer Ansprache.

Bier Millionen Reichsmark

Zweite Reichsstraßenkammerung — Ergebnis des Jahres weit übertroffen

Das vorläufige Ergebnis der zweiten Reichsstraßenkammerung im diesjährigen Winterstichtag beträgt 1 020 808,49 Mark. Das Ergebnis des gleichen Monats aus dem Vorjahr belief sich auf 3 941 860,48 Mark; das bedeutet eine neue Steigerung der Spendenfreudigkeit.

Dr. Frid im Welt-Erzgebirge

Am Donnerstagvormittag besuchte der Reichsinnenminister Dr. Frid mit seiner Begleitung das Städtische Krankenhaus in Aue. Die Medizinärzte Dr. Lange und Dr. Morgenstern unterbreiteten Dr. Frid die Erweiterungspäne des Krankenhauses. Es handelt sich um Entwürfe von Stadtbaumeister Hesse, die von Dr. Frid als vorbildlich bezeichnet wurden. Mit dem Bau soll im Frühjahr 1938 begonnen werden; er wird etwa 400 000 Mark Baukosten erfordern.

Gegen 10.30 Uhr fuhren die Gäste zur neuen Adolfs-Hilfer-Brücke, besichtigten die neuen Anlagen am Anton-Sünter-Platz sowie das neue Haus der NSDAP. Kreisleiter Billmeyer führte Reichsminister Dr. Frid und seine Begleitung durch alle Räume, deren bauliche Befahrung und gezielte Inneneinrichtung den besonderen Beifall des Ministers fanden. Im Geschäftszimmer des Kreisleiters wurden Dr. Frid und Frau sowie Oberregierungsrat Krebs einige heimische Silbererzeugnisse als Erinnerungsgeschenke übergeben. Dann verabschiedeten sich die Gäste, um eine Kraftwagenfahrt durch das weltliche Erzgebirge zu unternehmen, das sich im prächtigsten Winterkleid zeigte. Gegen 14.15 Uhr verließ Reichsminister Dr. Frid im Schnellzug Weidau.

Die Blauener Modeschule in Berlin

Die von Reichsstatthalter Mutschmann und Staatsminister Lent ins Leben gerufene Modeschule Blauen, die am vergangenen Sonntag in Blauen eröffnet wurde, stellte sich im Deutschen Modemuseum in Berlin mit ihren reichhaltigen neuesten Erzeugnissen den führenden Vertreterinnen im Deutschen Modeschaffen und vor allem den Mode-Berichterhalterinnen, Vertreterinnen der Mode-, Hoch- und Berliner Tageszeitungen und Frauenzeitschriften vor.

Der Leiter der Staatlichen Kunst- und Nachschube für Textilindustrie in Blauen, Direktor Schauer, betonte die Aufgabe der Modeschule, dem Handwerk und der Industrie schöpferische Kräfte zuzuführen und damit der hochentwickeltesten heimischen Industrie wieder Anregung für ein deutsches Modeschaffen zu geben. Dann wurden die neuesten Schöpfungen der Modeschule vorgeführt, eine reiche Kollektion von Kleidern für den Vormittag und Nachmittag sowie Kleider und großer Abendkleider. Die Modelle zeigten besonders gut die Anwesenheit der heimischen Modeschaffen. Die Blauen Modeschule ist für das modische Schaffen Stoffe, Blauener Spitzen und Stückerien, künstlerische Hümmen, Pastamenten usw.).

