

des Zusammenrückens aller europäischen Völker zu fördern.

Dann nahm der Direktor der Reichsautobahnen, Dr. Rudolph, das Wort, um einen Rechenschaftsbericht über die bisherige Arbeit zu geben. Er gedachte zunächst der fünf Arbeitskammeraden, die bei den Bauarbeiten für die Reichsautobahnen ein Opfer der Arbeit geworden sind, und führte dann aus, über die bereits fertiggestellten 1000 Kilometer hinaus seien mehr als 1500 Kilometer Reichsautobahnen im Bau. Während der Hauptbaumonde seien im Durchschnitt 120.000 Arbeiter der deutschen Bauindustrie beschäftigt gewesen, un-

gerechnet der zahllosen mittelbar Beschäftigten in Steinbrüchen, Gruben usw. Von Beginn der Arbeit bis heute seien fast 60 Millionen Tagewerte geleistet worden, 175 Millionen Kubikmeter Boden seien bewegt worden.

Dann trat ein an der Baustelle Breslau-Kreibitz beschäftigt gewesener Arbeitskammerad vor das Mikrophon und machte sich zum Sprecher der Gefühle und Gedanken seiner Arbeitskammeraden. Als er den Führer als den alleinigen und eigentlichen Bezugsgeber Deutschlands bezeichnete, wurde dieses Bekenntnis von allen Anwesenden mit starkem Beifall begrüßt.

Reichsautobahnen. Die Baumaschinenindustrie hat bei intensiver Beschäftigung die modernsten und leistungsfähigsten Straßenbaugeräte geschaffen und erobert sich damit in ganz großem Umfang Abzug im Ausland.

Dabei brachte diese ungeheure Arbeitsleistung durch den Bau der Straßen des Führers keinen vermehrten Rohstoffbedarf aus dem Ausland, da die Durchführung des großen Bauprogramms ausschließlich auf heimischen Bau- und Rohstoffen aufgebaut ist.

Die Anregungen, die diese neuen Straßen dem Kraftfahrer bringen, zeigen sich am Verkehr auf diesen Straßen. Die hundertbefahrenen Landstraßen in Deutschland tragen bisher einen Tagesverkehr von 2000 bis 3000 Fahrzeugen. Wir haben das Doppelte an der Autobahn erwartet, ein 5- bis 6-facher Verkehr hat sich ergeben.

Und wenn heute einige Menschen mit sorgenvollem Ausdruck fragen, ja, die Autobahn, aber wo bleiben das Benzin und der Gummi, den wir nicht besitzen, so können wir nur sagen:

Nach dem Willen des Führers wurden in 900 Arbeitstagen 1000 Kilometer Reichsautobahnen gebaut, obwohl viele nicht daran glaubten, nach dem Willen des Führers wird für eine weitere große Zahl von Volksgenossen der Volkswagen entstehen und nach dem Willen des Führers wird der deutsche Kraftfahrer auch das Benzin und den Gummi haben, den er braucht. Die Kleinmut der ewig Neugierigen kann unseren Glauben nicht stören, daß wir die vom Führer gesteckten Ziele alle und in höchster Vollendung erreichen.

Mein Führer! Zu gleicher Zeit, in der hier bei Breslau die Arbeiter dieser Baustelle und die Abordnungen der Arbeitskammeraden aus dem Reich angetreten sind, haben draußen in allen Ecken die Arbeiter auf ihren Baustellen, haben zum heutigen Tag 430 Kilometer Teilstrecken beschlechtsfertig gemacht und warten auf das Wort ihres obersten Bauherrn. Mit dem Dank an alle Arbeitskammeraden und Mitarbeiter in den Betrieben, im Unternehmen Reichsautobahnen, in den beteiligten Industriezweigen und Behörden melde ich die Fertigstellung der ersten tausend Kilometer Ihrer Straßen. Es sind mit dem heutigen Tag fahrbar:

auf der Strecke München-Berlin 121 Kilometer, die ganze Strecke Berlin-Stettin mit 117 Kilometer, zwischen Berlin-Hannover 170 Kilometer, zwischen Bremen-Hamburg 71 Kilometer, im Rheinland 33 Kilometer, die zusammenhängende Strecke Rauberg-Frankfurt-Mannheim-Heidelberg-Strasbourg 156 Kilometer, in Württemberg 24 Kilometer, von München bis zur Alpenstraße 100 Kilometer, in Sachsen 73 Kilometer, in Ostpreußen 35 Kilometer, in Schlesien 103 Kilometer.

Der deutsche Arbeiter wuchs mit die'm großen Werk

Sierauf nahm Dr. Todt, der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, das Wort: „Es sind genau drei Jahre, seit Sie, mein Führer, in Frankfurt a. M. dem ersten Spatenstich zum großen Werk Ihrer Straßen den Befehl gegeben haben: Das Werk nehme seinen Anfang! Und die wieder Jahre vergangen, soll ein Riesenergebnis zeigen von unserem Willen, unserem Fleiß, unserer Fähigkeit und unserer Entschlossenheit.“

Ein erstes Teilergebnis dieses Reichs ist mit dem heutigen Tage erreicht. In weniger als 900 Arbeitstagen wurden 1000 Kilometer der Straßen des Führers fertiggestellt. Der deutsche Arbeiter auf den Baustellen und in den Werkstätten, der deutsche Beamte und Angestellte im Unternehmen „Reichsautobahnen“, die deutsche Bauindustrie, die Baumaschinen- und Baustoffindustrie, alle haben sich — Ihrem Willen gehorchend, dem Volksganggen zusammengefunden, deren Ergebnis diese tausend Kilometer Straßen sind.

Die Bedeutung der fertigen Straßen und der dabei geleisteten Arbeit geht weit über die materielle Leistung hinaus. Wir haben nicht nur Millionen von Kubikmeter Boden bewegt, Beton hergestellt, Mauerwerk aufgerichtet; größer als die materielle Leistung ist die kulturelle und politische Bedeutung dieses Riesenergebnisses. Jeder Kilometer Spatenstich brachte besseres handwerkliches Können, höhere Baukultur, vollkommene Technik, wurde zur Stufe in der weiteren Entwicklung. Was eine dieser Straßen, die heute fertig sind, von der Stelle des ersten Spatenstichs bis zur Stelle der letzten Arbeiten durchführt, erkennt deutlich an den Baumaterialien, an der landschaftlichen Eingliederung und an allen technischen Einzelheiten die bedeutende Aufwärtsentwicklung von

Technik und Kultur im Laufe dieser drei Jahre.

Aus 700 wurden 250 000

Aber nicht nur das Werk selbst entwickelte sich während der Arbeit, auch der deutsche Arbeiter ist mit diesem großen Werk gewachsen. Es stehen heute an den Straßen Adolf Hitlers rund 130 000 Mann auf den Baustellen und rund 120 000 Mann in den Steinbrüchen, Pflasterwerken und Nebenbetrieben.

Die 700 ersten Arbeiter, die damals mit dem Führer in Frankfurt angetreten sind, waren sorgenvolle Arbeitslose die jahrelang ihre vererbten Gänge zum Arbeitsamt gemacht hatten, um im erbärmlichen Stempelvorgang Almosen zu holen. Ihre Frauen und Kinder litten in ungenügender Ernährung; ein von Jahr zu Jahr schwächeres Schicksal entwidete sich vor ihnen, und mancher hat in diesen Jahren sogar Arbeitskraft und Arbeitsfreude, Gesundheit und Lebensmut verloren.

Die ersten Wochen bei der ungewohnten Arbeit an der Reichsautobahn waren hart. Kleider und Schuhwerk waren ungenügend, der Körper nicht kräftig. Aber der deutsche Arbeiter hat sich bezeugen in Hitze und Kälte, bei Regen und Schnee schaukelte er Kubikmeter um Kubikmeter, wie der Führer es ihm vorgemacht hatte beim ersten Spatenstich heute vor drei Jahren in Frankfurt am Main. Man kann sich die gewaltige Zahl der 175 Millionen Kubikmeter Boden, die bis heute gerührt sind, materiell vorstellen, ausgelassen auf einen Rollwagenzug, der viermal um die Erde reicht; viel gewaltiger erscheint diese Leistung, wenn wir erfahren, daß der deutsche Arbeiter für jeden einzelnen dieser Rollwagen 2 000 schwere Schaufeln mühen mußte.

Ewiges Denkmal eines geeinten Volkes

Gewaltig ist der Eindruck der fertigen Straßen, bewundert wird die Kühnheit der Brückenbauten, die Vollendung der Technik und die Harmonie mit der Landschaft. Aber all diese äußeren Erscheinungen treten weit zurück hinter der Achtung vor dem unermüdbar jähren Fleiß des deutschen Arbeiters, der mit einer unendlichen Kleinarbeit Schippe um Schippe zum großen Werk geschaukelt, Rollwagen um Rollwagen gestößt und Stein auf Stein gesetzt hat und durch die Arbeit seiner treuen deutschen Hand aus Boden und Stein ein Werk schuf, das ewig zeugen wird von der gewaltigen Leistungsfähigkeit eines geeinten, fleißigen Volkes unter großer Führung.

So wuchs mit diesem gewaltigen Werk der deutsche Arbeiter, und sein Führer hat für ihn georgt. Dem persönlichen Eingreifen des Führers verdankt der deutsche Arbeiter seine mühselige, aber so fruchtbareren Lager. Eine Reihe von Zulagen, die die frühere Zeit nicht kannte, er-

gänzen den Lohn im Interesse der Familienunterstützung und des Familienlebens. Die Reichsautobahnen haben in ihren Lagern ihr eigenes Reichsautobahnarbeiter zur Unterhaltung am Feierabend.

Alle hatten Anteil an diesem großen Werk

Aus dem kummervollen, unterernährten Arbeitslosen der früheren Zeit ist eine stolze, traktvolle, leistungsfähige und arbeitsfreudige Arbeiterklasse geworden, die sich mit Stolz „Reichsautobahnarbeiter“ nennt. Der Kreis derer, die den Segen dieser großen Arbeit genießen, geht aber weit über die direkt beim Bau beschäftigten Werkleute hinaus. Die zusammengehörigen deutsche Bauindustrie bekam wieder Boden unter die Füße. Die Steinindustrie, die in den ärmsten Gegenden Deutschlands zu Hause ist, wo es viel Steine und wenig Brot gibt, ist wieder voll beschäftigt. Die Zementindustrie liefert mehr als ein Drittel ihrer Gesamtproduktion der früheren Jahre heute jährlich für die

Technik und Kultur im Laufe dieser drei Jahre.

Aus 700 wurden 250 000

Aber nicht nur das Werk selbst entwickelte sich während der Arbeit, auch der deutsche Arbeiter ist mit diesem großen Werk gewachsen. Es stehen heute an den Straßen Adolf Hitlers rund 130 000 Mann auf den Baustellen und rund 120 000 Mann in den Steinbrüchen, Pflasterwerken und Nebenbetrieben.

Die 700 ersten Arbeiter, die damals mit dem Führer in Frankfurt angetreten sind, waren sorgenvolle Arbeitslose die jahrelang ihre vererbten Gänge zum Arbeitsamt gemacht hatten, um im erbärmlichen Stempelvorgang Almosen zu holen. Ihre Frauen und Kinder litten in ungenügender Ernährung; ein von Jahr zu Jahr schwächeres Schicksal entwidete sich vor ihnen, und mancher hat in diesen Jahren sogar Arbeitskraft und Arbeitsfreude, Gesundheit und Lebensmut verloren.

Die ersten Wochen bei der ungewohnten Arbeit an der Reichsautobahn waren hart. Kleider und Schuhwerk waren ungenügend, der Körper nicht kräftig. Aber der deutsche Arbeiter hat sich bezeugen in Hitze und Kälte, bei Regen und Schnee schaukelte er Kubikmeter um Kubikmeter, wie der Führer es ihm vorgemacht hatte beim ersten Spatenstich heute vor drei Jahren in Frankfurt am Main. Man kann sich die gewaltige Zahl der 175 Millionen Kubikmeter Boden, die bis heute gerührt sind, materiell vorstellen, ausgelassen auf einen Rollwagenzug, der viermal um die Erde reicht; viel gewaltiger erscheint diese Leistung, wenn wir erfahren, daß der deutsche Arbeiter für jeden einzelnen dieser Rollwagen 2 000 schwere Schaufeln mühen mußte.

Mein Führer! Zu gleicher Zeit, in der hier bei Breslau die Arbeiter dieser Baustelle und die Abordnungen der Arbeitskammeraden aus dem Reich angetreten sind, haben draußen in allen Ecken die Arbeiter auf ihren Baustellen, haben zum heutigen Tag 430 Kilometer Teilstrecken beschlechtsfertig gemacht und warten auf das Wort ihres obersten Bauherrn. Mit dem Dank an alle Arbeitskammeraden und Mitarbeiter in den Betrieben, im Unternehmen Reichsautobahnen, in den beteiligten Industriezweigen und Behörden melde ich die Fertigstellung der ersten tausend Kilometer Ihrer Straßen. Es sind mit dem heutigen Tag fahrbar:

auf der Strecke München-Berlin 121 Kilometer, die ganze Strecke Berlin-Stettin mit 117 Kilometer, zwischen Berlin-Hannover 170 Kilometer, zwischen Bremen-Hamburg 71 Kilometer, im Rheinland 33 Kilometer, die zusammenhängende Strecke Rauberg-Frankfurt-Mannheim-Heidelberg-Strasbourg 156 Kilometer, in Württemberg 24 Kilometer, von München bis zur Alpenstraße 100 Kilometer, in Sachsen 73 Kilometer, in Ostpreußen 35 Kilometer, in Schlesien 103 Kilometer.

Der deutsche Bauarbeiter und seine Kameraden danken Ihnen für die erhaltene Arbeit an einem großen Werk von ewigem Bestand.

Mein Führer! Ich bitte Sie, an der Spitze der Arbeiter dieser Baustelle und der Abordnungen aus dem ganzen Reich den tausendsten Kilometer als Erster zu befahren.“

Der Führer dankt den Arbeitskammeraden

Als Dr. Todt beendet hat und nun der Führer vor das Mikrophon tritt, brauchen ihm stürmische Hellrufe entgegen. In tiefempfindlichen Worten sprach Adolf Hitler allen an dem gewaltigen Werk der Autobahnen tätig Schaffenden seinen Dank aus für ihre erfolgreiche und ihre sorgfältige Leistung. Er dankte ganz besonders herzlich seinen Arbeitskammeraden dafür, daß sie den Weg zur Gemeinschaft des deutschen Volkes gefunden und gleich ihm den Spaten in die Hand genommen und gehandelt hätten.

Der Führer brachte zum Ausdruck, wie sehr er, der selbst einmal die Schaufel in der Hand hatte, die Schwere der Arbeit, die hier geleistet werde, zu würdigen wisse. Daß ihn der deutsche Arbeiter am besten verstehe und am meisten auch dieses große Werk und seine Notwendigkeit begreife, das beglücke ihn ganz besonders. Denn durch dieses Werk werde die Arbeit erst wahrhaft gegenwärtig für unser deutsches Volk. Daß wir in so ganz kurzer Zeit allen Zweiflern und Ärgern, allen Nichtigmachern und Ungläubigen zum Trotz heute schon die ersten 1000 Kilometer einer Betonstraße eröffnen könnten, wie sie in dieser oder auch nur ähnlicher Art noch niemals gebaut worden ist, das sei ein Grund zum Stolz für jeden einzelnen Arbeiter, der daran mitgewirkt habe.

Mit anerkennenden Worten gedachte der Führer auch der zahlreichen geistigen Mitarbeiter, die wirklich wunderbare Leistungen vollbracht hätten. Es seien in diesen drei Jahren Brücken konstruiert worden, die zu dem Schönen gehörten, was die Technik überhaupt geschaffen habe, und die rein künstlerisch gesehen, Meisterwerke darstellten, die ihresgleichen zur Zeit noch nicht hätten. Ebenso sprach der Führer seinen Dank aus den unzähligen anderen, die in Büros und Kontoren oder in der Zubehöriindustrie am Werk mitgeholfen hätten.

Der besondere Dank des Führers galt dem

Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr. Todt, der sich als einer der gläubigsten Idealisten und zugleich nüchternsten Realisten vom einseitigen Straßenbauarbeiter zum größten Straßenbauarbeiter aller Zeiten emporgeworben habe und auf den der deutsche Arbeiter immer besonders stolz sein könne. Brauende Begeisterung löste die Zustimmung des Führers aus, daß in fünf Jahren die ersten 7000 Kilometer Reichsautobahn fertig sein werden.

Generalinspektor Dr. Todt schließt den Bericht mit einem „Sieg-Heil“ auf den Führer, in das die riesige Menschenmenge begeistert einfällt. Das Deutschland und das Fort-Weltlich Lied bilden den Abschluß des eigenartigen Festes. Anschließend begibt sich der Führer zu den Abordnungen der 15 obersten Bauleitungen. Nur mit größter Mühe kann die Abperrung der begeisterten Volksgenossen zurückhalten. Immer und immer wieder drückt Adolf Hitler die ihm entgegenstehenden Hände der Arbeiter, für jeden hat er ein freundliches Wort. Zwischen den Arbeitern haben sich Jungen und Mädchen durchgedrängt und stehen nun mit einem Male vor dem Führer. Er erwidert, steht sie an sich heran und fragt sie, wo sie herkommen, wie sie heißen und wie sie es fertig gebracht haben, sich durch die Abperrung hindurchzuschlagen. Wiederum freude er ihre Wangen.

Dann wieder fragt er die Arbeitskammeraden, wo sie herkommen. Ein Arbeiter spricht den Führer an und richtet ihm als Geiermörder einen Gruß aus Oesterreich aus, worüber sich der Führer besonders freut.

Das Band zerriß

Als der Führer dann seinen Wagen besteigt, brachen erneut tosende Heilrufe auf. Unter dem Jubel der Zehntausende leht sich die Wagentonne in Bewegung und um 12.45 Uhr zerriß der Wagen des Führers das Band,

„Wer so Kultur aufbaut, will nichts als Frieden“

Innenminister Dr. Frick weiht das Grenzlandtheater Zittau

Sonderbericht für den „Freiheitskampf“

Als hochragender Markstein wird dieser Sonntag im kulturellen Leben der Stadt Zittau und darüber hinaus des ganzen Oberlausitzer Grenzraumes dauern. Mit der Weihe des neu erbauten Grenzlandtheaters hat die Stadt nunmehr wieder lebendigen, unmittelbaren Anteil an schöpferischen Kulturgeschehnissen unserer Zeit. Mit besonderem Stolz erfüllt es die Zittauer Volksgenossen, daß in den Mauern ihrer schönen Stadt der erste Theaterbau nach der Machübernahme vollendet werden konnte, eine Tatsache, die zugleich höchste Verpflichtung in sich birgt, da mit diesem Neubeginn sowohl in der äußeren architektonischen Formgebung des Theatergebäudes selbst wie im künstlerischen Schaffen in seinem Innern für alle Beteiligten, Schauspieler wie Theatergemeinde, die herrliche Aufgabe wächst: mitzuschaffen an einem neuen Anknüpfen, der sich wieder aus wirklichem Erleben, aus dem ewigen Born unseres Volkstums, aus dem Empfinden der deutschen Seele heraus gestaltet.

Das war auch der Grundplan, der über der Wehstunde anlässlich der Eröffnungsfest des Theaters stand, und dem unter fröhlicher Innenminister bei seiner nun grundlegenden Gedanken getragenen Weisung mit den Worten Ausdruck gab: „Der Dienst an der Grenze ist Ehrenamt.“

Über die äußere und innere Gestaltung des Theaters wurde schon vor einigen Tagen von uns berichtet. Bei der Abergabe an die Öffentlichkeit hörte man immer wieder Worte der Bewunderung für die vollendete Stilgestaltung der Annehmlichkeiten wie des Gebäudes selbst. Die Wehstunde am Sonntagmorgen wurde mit der Ouvertüre zu „Kienzi“ feierlich eröffnet. Nach den Begrüßungsworten des Oberbürgermeisters Zwillingenberg an die feierliche Gemeinde, mit denen er allen am Aufbau des Theaters Beteiligten seinen herzlichsten Dank aussprach,

vor allem aber aus unserem Reichskatholikern, Vg. Musikmann für seine Hilfe und das lebhafteste Interesse dankte, das er von Beginn der Planung an dem Theaterbau gezeigt hat, ergriß Staatsminister Vg. Dr. Frick das Wort zu der Weisung. Er übermittelte zunächst die Grüße und Wünsche des Reichskatholikern, der wegen der Eröffnung der Reichsautobahn zu seinem großen Bedauern an der Teilnahme verhindert sei, und führte dann, oft von lebhaftem Beifall unterbrochen, namentlich als er über den Grenzlandkampf sprach, u. a. folgendes aus:

„Wie dieser stolze Bau aus einer Gemeinschaftsleistung von Partei, Staat und Volk emporgewachsen ist, so soll er auch als wahre Kunststätte des Volkes künftig ein Gemeinschaftstheater im besten Sinne des Wortes sein. Der Nationalsozialismus hat am lebendigen Beispiel seiner politischen Organisation bewiesen, daß in einer wirklichen Schicksalsgemeinschaft Autorität und Kameradschaft nicht Gegensätze, sondern sich ergänzende Elemente nationalsozialistischer Seins sind. Wer das Brauenbild trägt, gleichgültig, ob mit oder ohne Stern und Eichen, der ist uns Bruder und Kamerad. Wer deutschen Blutes ist, gleichgültig, ob reich oder arm, jung oder alt, der gehört zur großen deutschen Familie und steht als Volksgenosse gleichberechtigt in der deutschen Volksgemeinschaft. Und hier im Grenzland sei es besonders und mit aller Deutlichkeit gesagt, daß jeder führende Mann des nationalsozialistischen Volksgenossen sich für jeden seiner deutschen Volksgenossen und Kameraden bis zum letzten einsetzt wird, genau so, wie ich weiß, daß kein deutscher Mann existiert, der nicht bereit wäre, dem Führer sein Leben und Höchstes zu opfern.“

Das ist das Wunderbare der deutschen Wehstunde, daß wie ein einziges Volk geworden sind, dessen Bestand von keiner Macht der Erde angefochten werden kann. Wie ein starker

Schutzwall stehen wir vor unserer Heimat, mit dem stolzen Selbstbewußtsein unserer Kraft, aber auch mit dem tief-ernsten Willen zum friedlichen Zusammenleben mit den uns benachbarten Nationen. Wer so Kultur aufbaut, will keinen Krieg, der will nichts als den Frieden. So stark wie der Wille zum Frieden ist, so stark ist der Wille, die Kultur und diese Kulturstätte zu schützen, und so stark ist der Arm, und so weit reicht er, den letzten Volksgenossen zu schützen, wie wir das in den letzten Wochen in Spanien erlebt haben. Wie Grenzlandbewohner in Sachsen, vom Vogland bis zur Oberlausitz, wissen, daß wir auf schwerem Boden stehen. Wir erkennen darin aber auch die schöne Aufgabe und die große Verpflichtung aus dieser Lage. Der Dienst an der Grenze ist Ehrenamt, und es sollte dahin kommen, daß jeder im öffentlichen Leben Wirkende — gleichgültig, ob Lehrer, Beamter, Soldat oder Schauspieler — eine ausreichende Zeit im Grenzland gelebt und gewirkt und vor allem sich hier als ganzer Kerl bewährt hat.

Lassen Sie mich hier das Führerwort aus der großen Kulturrede auf dem letzten Reichsparteitag wiederholen: „Nationalsozialistische Kunst hat unserer Gemeinschaftsentwicklung zu dienen.“ Dieser Satz ist fundamental für alle Kulturgebiete, sei es die Dichtung oder Malerei, die Baukunst oder das Theater. Wie im heutigen und künftigen Deutschland die Politik und die Wirtschaft nur nationalsozialistisch sein können, so kann auch die Kultur kein Eigenleben führen.

Die vergangene Zeitperiode hat deutlich erweisen, daß mit dem politischen und wirtschaftlichen Verfall unlosbar der kulturelle Niedergang verbunden ist. Aus dieser Zeit des Niedergangs und der geistigen Armut kommt zum Beispiel auch die planmäßige Züchtung jener von uns so bekämpften alibien „Sachientype“. Der Nationalsozialismus hat mit all den Kulturwidrigkeiten in wenigen Jahren aufgeräumt. Ich möchte dabei nicht mißverstehen werden. Dort, wo ein gesunder Volkshumor eine lebenswahre Figur auf die Bühne stellt, wird niemand sein, der sich be-

schwert fühlt. Wenn aber eine gar nicht existierende Typen erfunden und in aller Höflichkeit einem geschmacklos noch nicht wieder ganz gesunden Publikum dudenlos vorgesetzt wird, dann lehnt sich das natürliche Empfinden des kulturbewußten Volksgenossen dagegen auf. Was wir für die nationalsozialistische Kultur brauchen, das ist neben der Pflege des unerschütterlichen klassischen Dramas das zeitliche Volkstheater ersten und höheren Charakters. Wäre sich das neue Grenzlandtheater in Zittau seiner hohen Verpflichtung bewußt, so möge es Bauwerke liefern für die kulturelle Untermauerung des nationalsozialistischen Deutschlands. Mit diesem Wunsch weihe ich das Grenzlandtheater als ein Symbol deutscher Volksgemeinschaft, als eine Flaggstätte nationalsozialistischer Kultur, als einen Vorposten im Grenzland Sachsen, als einen Feuerturm im gewaltigen Bau unseres Führers Adolf Hitler.“

Die Glückwünsche des Präsidenten der Reichstheaterkammer, Dr. Schlöffer, überbrachte der Reichstheaterkammer, der besonders der großen volkserzieherischen Aufgaben des deutschen Provinztheaters, vornehmlich in den gefährdeten Grenzbezirken, herausgehoben. Mit einem aus innerer Überzeugung kommenden Bekenntnis zu seinen neuen Aufgaben beschloß der Präsident des Grenzlandtheaters, Volkmer, den Reden der Ansprachen. Eine vom Präsidenten des Reichstheaterkammer, Kurt Erdemberger, und Orchester, „Fittler“ betitelt, Worte von Baldur v. Schirach, fand in ihrer neuartigen Gestaltung lebhaften Beifall.

Nach dem Schlußwort aus der Oper „Die Wehstunde von Nürnberg“ schloß Reichstheaterkammer die eindrucksvolle Wehstunde mit dem Gebeten an unseren Führer. Und zum erstenmal erlangten dann im neuen Grenzlandtheater Zittau, gleichfalls als Ergebnis, die Reden der deutschen und der nationalsozialistischen Erhebung.

Den Bericht über die feierliche Eröffnungsfeststellung veröffentlichen wir auf Seite 6.