

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1927-1944 1938

340 (10.12.1938) Reichsautobahn Karlsruhe - Pforzheim

REICHSAUTOBAHN

KARLSRUHE - PFORZHEIM

Sonderbeilage des „Führer“ zur Freigabe der Strecke

Karlsruhe, 10. Dezember 1938

Ein Erlebnis für den Kraftfahrer

Die Verbindung von der Gauhauptstadt nach der Goldstadt gehört zu den landschaftlich schönsten Autoabzweigungen des Reiches.

Die neue Teilstrecke der Reichsautobahn Karlsruhe-Pforzheim wird nach ihrer Eröffnung am 10. Dezember sicherlich zu den meistbefahrenen Strecken des Reiches gehören. Ausflugsgegend dafür sind zwei merkwürdige Merkmale der neuen Teilverbindung. Einmal gehört sie zu den landschaftlich schönsten im ganzen Reich und andererseits wurden die Schwierigkeiten des Geländes von den Technikern derart glänzend gelöst, daß sie nicht nur Bewunderung finden werden, sondern sie auch verdienen.

Vom Kleblatt auf die Höhe

Seit langen Monaten schon ist die Ein- und Ausfahrt der Reichsautobahn auf der Robert-Wagner-Allee zwischen Karlsruhe und seinem Vorort Durlach, das sogenannte Kleblatt zum Ausflugsziel vieler aus dem Stadtgebiet und der Umgebung geworden. Kein Wunder, wenn man bedenkt, daß hier Bauvorhaben gemeißelt werden mußten, die an sich schon kleine technische Wunderwerke darstellen. Stundenlang kann hier der Zuschauer der Ein- und Ausfahrt der Kraftfahrzeuge aufsehen, ohne müde zu werden, immer wieder kann er sich an der Meisterleistung deutscher Techniker erfreuen.

Von der Brücke, die den unmittelbaren Verkehr mit dem Vorort Durlach aufnimmt, hat man eine herrliche Aussicht auf das Kleblatt, auf dem sich die Fahrzeuge wie Kinderpferde bewegen und jung und alt in ihnen Platz nehmen. Was heute wird der Zuschauer die Wagen, die bislang, gezwungen durch das Schicksal „Ende der Reichsautobahn“, vom weißen Band heruntermühten, in ihrer Fahrt nach der Goldstadt weiter verfolgen können, als sie droben in den Höhen der Berge oberhalb der Wetterbachbrücke verschwunden sind.

Südlich des Kleblattes entstand ein neues, ebenso imposantes Bauwerk, die große Stahlbrücke, die die vielen Geleise der Reichsbahnstrecke Karlsruhe-Heidelberg über Durlach überquert. Unter der gewaltigen Stahlbrücke der Reichsautobahn befindet sich eine kleine, die ihrerseits wieder die Geleise, die dem Güterverkehr dienen, überspannt. Von hier aus nimmt dann der Wagen seinen Weg weiter gegen Süden in einer leichten Linkskurve.

Nach wenigen Kilometern Fahrt mündet er dann auf dieser Strecke in ein neues Bauwerk ein, in das Dreieck, dessen Anlage so getroffen ist, daß man es ruhig mit einer Weiche der Reichsbahn vergleichen kann. Hier teilen sich die Fahrbahnen. Hier geht einmal der Weg auf der Reichsautobahn nach Pforzheim und hier kann der Wagen seinen Weg nach dem künftigen Zielpunkt der im Bau befindlichen Strecke nach Baden-Baden nehmen. Im übrigen stellt diese Lösung keine besonderen Schwierigkeiten, da zwischen Heidelberg und Mannheim sich ein ganz ähnliches Bauwerk befindet, das die Aus- bzw. Weiterfahrt nach Mannheim oder Frankfurt regelt.

Bäume bleiben erhalten

Da das Dreieck zum großen Teil im Durlacher Wald liegt, haben die Männer der Technik sich hier ganz besondere Mühe gegeben, die alten ehrwürdigen Baumriesen, soweit es wenigstens möglich war, zu schonen. Deshalb finden wir auf diesem Teil der neuen Strecke des öfteren eine wesentliche Verbreiterung des Mittelstreifens zwischen den beiden weißen Fahrbahnen, in denen die Bäume auch weiterhin ihren alten Platz behalten. Der Kraftfahrer wird es den Männern der Technik zu danken wissen, daß sie das Einzelne der weißen Bahnen durch Schonung des bereits vorhandenen natürlichen Schmuckes angenehm unterbrochen haben.

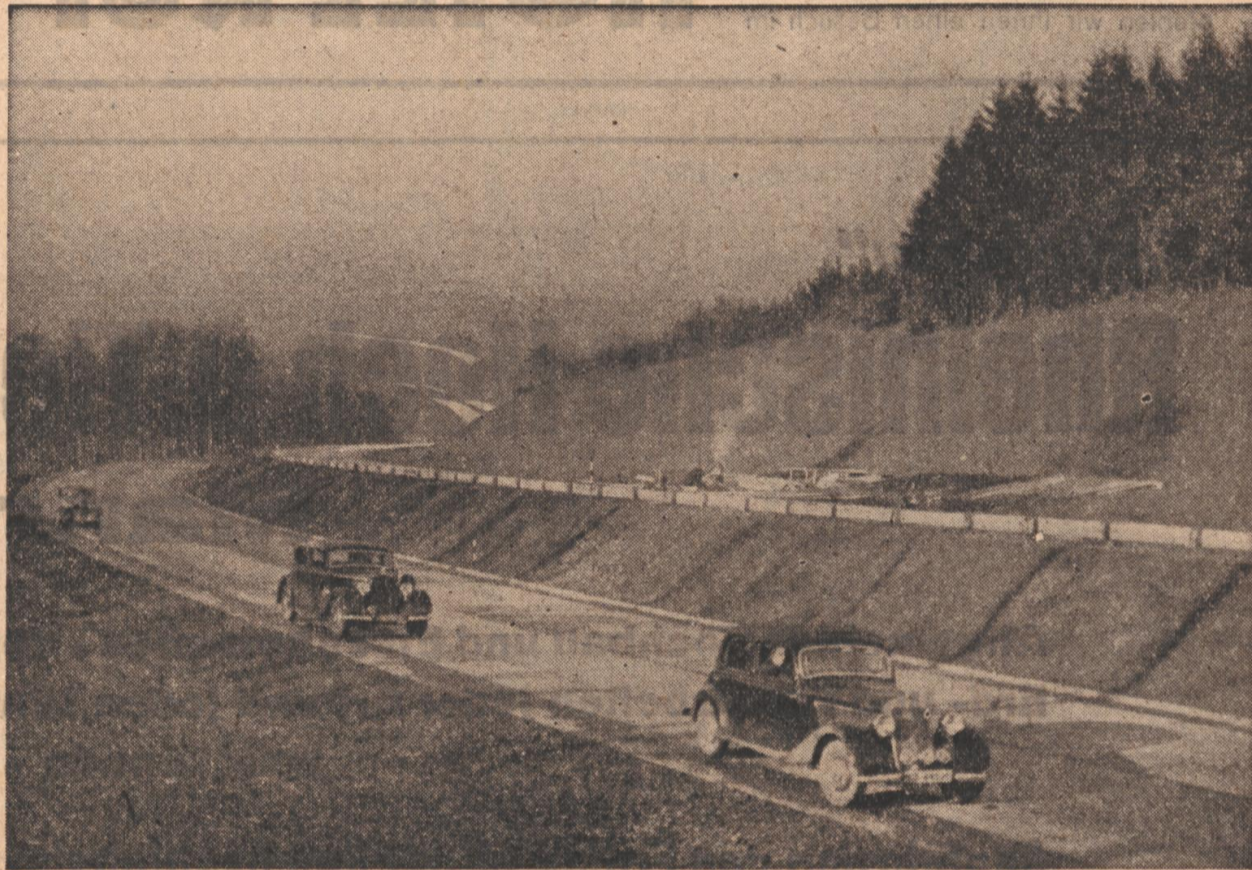
Die Wetterbachbrücke

Schlagen wir mit dem Wagen den Weg nach Pforzheim ein, so kommen wir nach weiteren wenigen Kilometern zu einem neuerlichen Bauwerk, der Wetterbachbrücke bei Wolfartsweier. In einer Höhe von 21 Meter überwindet hier die Autobahn einen tiefen Taleinschnitt. Drei gewaltige Bögen, deren jeder eine Öffnung von 31,5 Meter hat, gibt der Brücke, die insgesamt von Widerlager zu Widerlager eine Länge von 135 Meter aufweist, ihr besonderes Gepräge. Wie wir erfahren, hat gerade die Errichtung dieser Brücke besondere Schwierigkeiten bereitet, da der Untergrund, auf dem die einzelnen Bögen ruhen, jedesmal verschieden war.

Im übrigen paßt sich auch dieses schöne Bauwerk in geradezu meisterlicher und vorbildlicher Weise dem vorhandenen Gelände an, was nicht zuletzt durch die Verwendung von Naturstein erzielt wurde. Aus der Umgebung genommener Stein läßt uns fast ganz vergessen, daß wir hier vor einem technischen Werk stehen, denn er ist der Verbinder zu seiner natürlichen Umgebung. Man kann sich hier in dieser an und für sich schon reizvollen Landschaft nur sehr schwer einen reinen Betonbau vorstellen. Die Fremdheit der verwendeten Baumasse würde stets eine Disharmonie zur Folge haben, die eben durch die Verwendung von Naturstein ausgeschaltet wurde.

Auf dem Alb-Pfingz-Plateau

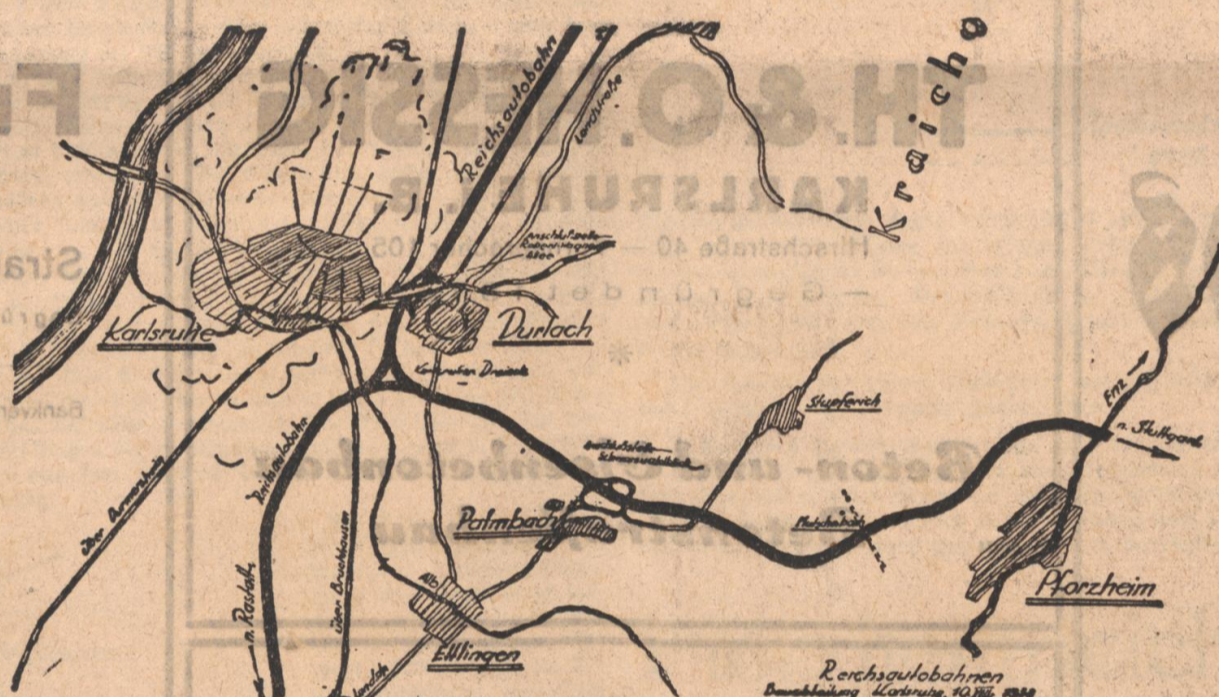
Dort oben, zwischen Palmbach und den beiden Mutschelbach, wird jeder Kraftfahrer, wenn er nur eine halbe Minute Zeit hat, seinen Wagen anhalten. Bei herrlichem Wetter wird ihn der Blick, der sich ihm hier oben bietet, überwältigen. Das ist nicht zu viel gesagt. Insbesondere gilt dies für den Fahrer, der die Strecke von der Goldstadt her nach der badischen Gauhauptstadt fährt. Hier oben auf dem Alb-



Von Hügel zu Hügel schwingt sich die Reichsautobahn über das Alb-Pfingz-Plateau. Hier bei Wilferdingen.

In seiner ganzen Stetigkeit strahlt ihn hier der zur Reize gehende Schwarzwald, wenn man so sagen darf, das Kraichgauer Hügelland an und weiter unten die

die weiße Fahrbahn der Autobahn, um in die alte Reichsstraße einzumünden, die ihn dann hinunter ins Tal nach Pforzheim hinein führt.



Pfingz-Plateau liegt ein Panorama vor ihm, wie er es nur ganz selten auf einer Autostraße, die Alpen ausgenommen, sehen kann.

Obenebene, in deren Vordergrund sich die Gauhauptstadt ausbreitet. Zur Linken winken ihm die Berge und Hügel des Nord-Schwarzwaldes und mit Erstaunen wird hier vor allem der Ortskundige das geologische Wunder des Rheingrabens in sich aufnehmen, auf dessen einer Begrenzung er sich eben in diesem Augenblick befindet und dessen andere Begrenzung das in weiter Ferne in dunkelblauer Färbung liegende Hardtgebirge ist.

Nach eines aber wird ihm hier deutlich zum Bewußtsein kommen. Hier hält er mit seinem Wagen vor der deutschen Großstadt, die von allen der Reichsgrenze am nächsten liegt. Wenn kein Blick südwestlich an der Gauhauptstadt vorbeigeht, kann er hinüberblicken über den Rhein nach Frankreich. Hier spricht ihn bestes deutsches Grenzland an und eine Großstadt, die sich, bedingt durch ihre Lage, von der neuen und zweiten Verbindung zum Reichsinnern, die die neue Autoabzweigung nach Pforzheim-Stuttgart-Ulm-München und ihre Abzweigungen darstellt, ein Nährboden an das Herz des Reiches erhofft, das sich in erster Linie in einem wirtschaftlichen Weiteraufstieg auswirkt.

Hier oben wird in kurzer Zeit auch ein Kapitäl ausgehauet werden, der dann dem Kraftfahrer Gelegenheit gibt, in aller Ruhe das herrliche Bild in sich aufzunehmen.

Gestaffelte Fahrbahnen

Besondere Schwierigkeiten, die durch die Beschaffenheit des Geländes bedingt sind, haben die Techniker gezwungen, die einzelnen Fahrbahnen mehrmals gegeneinander zu raffen, so daß plötzlich der Fahrer auf der erhöhten Bahn anstatt das ganze Fahrzeug auf der entgegengesetzten Seite nur noch dessen Dach sehen kann.

Nach einem weiteren Anstieg, der mitunter einen ganz erheblichen Prozentsatz aufzuweisen hat, geht es dann wieder talabwärts auf der Fahrt nach Pforzheim, hinunter in den Kessel, in dem die Goldstadt eingebettet liegt. Und hier, wenige Kilometer vor der deutschen Metropole der Schmuckverarbeitung, verläßt dann der Kraftwagen

Die Kämpfelbachbrücke

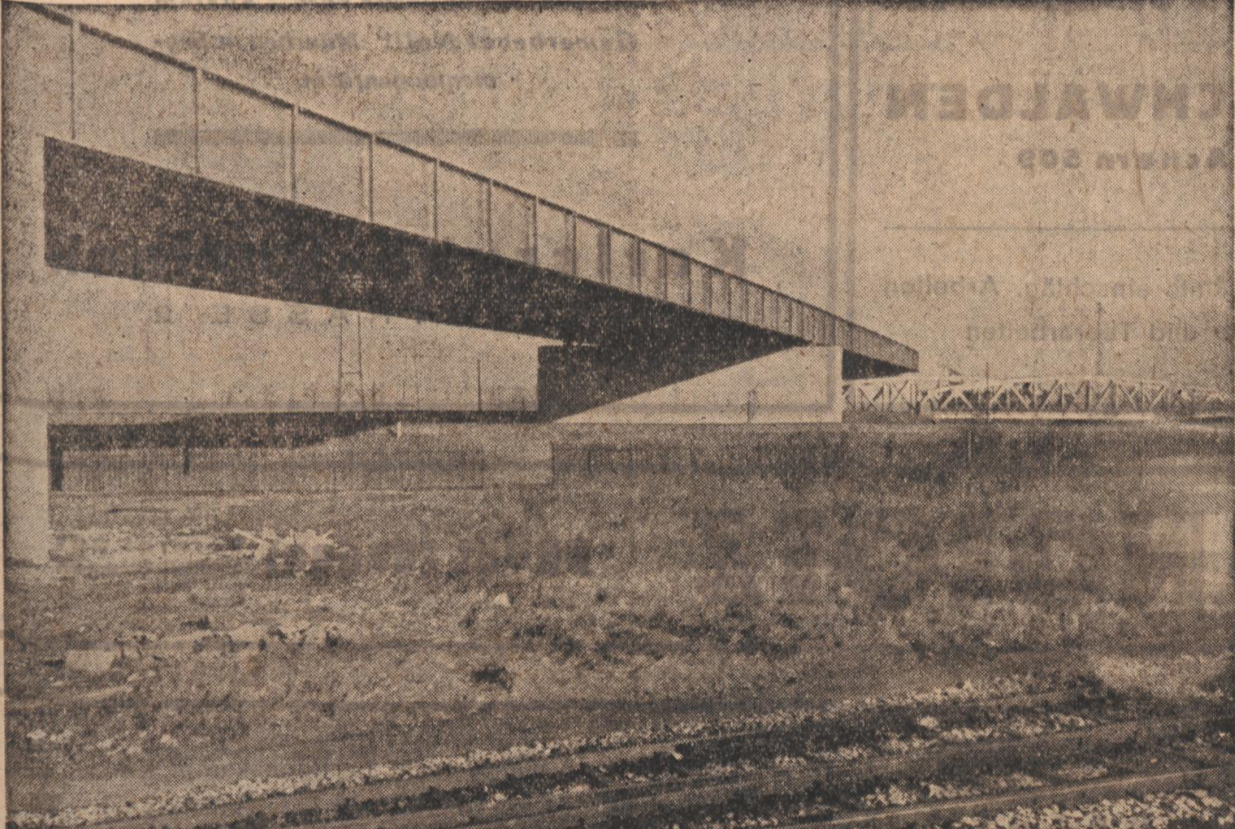
Hier findet damit die Autobahn Karlsruhe-Stuttgart eine Unterbrechung. Vorerst werden die Wagen noch den Weg durch das Stadtimere der Heimatstadt Dr. Todis nehmen müssen, bis die im Nordosten im Entstehen begriffene Kämpfelbachbrücke vollendet sein wird. Waren für die Karlsruher die Bauvorhaben am Karlsruher Kleblatt der Hauptziehungspunkt für Sonntagsspaziergänger, so ist die im Entstehen begriffene Kämpfelbachbrücke das Gegenstück für Pforzheim. Hier, an dieser gigantischen Baustelle, an der viele Hunderte von Arbeitern an der Errichtung der Dreiecksbogenbrücke arbeiten, haben sich Sonntag für Sonntag die Zuschauer, die vor der Größe der Aufgabe und dem unbegreiflichen Willen, der solche Werke entstehen läßt trotz vieler Schwierigkeiten verstummten. Noch bis August des nächsten Jahres wird hier das Lied der Arbeit erklingen, dann aber werden die ersten Wagen ihren Weg über das Großbauwerk nehmen und somit die Lücke schließen, die heute noch auf der Strecke Karlsruhe-Stuttgart den Kraftfahrer zu einem Umweg zwingt.

Wir Badener freuen uns, daß uns mit dem 10. Dezember ein neues und herrliches Stück Reichsautobahn geschenkt wird. Unser Nachbar im Westen aber mag aus der Tatsache, daß wir unsere Autostraßen gewissermaßen unter ihren Kanonen bauen, ersehen, daß wir Deutsche nichts sehnlicher wünschen können, als einen dauerhaften Frieden. So gesehen, sind die Straßen des Führers ein erneuter und starker Beweis für den Friedenswillen des Reiches, das für diese Bahnen keinen schöneren Namen finden konnte als den:

unsere Straßen des Friedens.
Robert Banz.



Bei Mutschelbach ergibt sich ein prachtvoller Blick auf die Reichsautobahn.



240 Meter lang ist die Ueberführung der Autobahn über die Eisenbahngleise bei Karlsruhe. Sogar eine Eisenbahnbrücke liegt zum Teil unter ihr.

KARLSRUHE-PFORZHEIM

nur noch 20 Minuten!

Die „Goldstadt im Weihnachtslicht“ erwartet Ihren Besuch.

Anlässlich der Eröffnung der Reichsautobahn Karlsruhe-Pforzheim empfehlen wir Ihnen einen Besuch im

HOTEL RUF

mit seinen neuzeitlich ausgestalteten Räumen, wie das Hotel-Kaffee, das Restaurant mit erstklassiger Küche und den neuen *Goldschmiedestuben*

Jeden Samstag Tanz-Abend
Großer Parkplatz b. Haus
Telefon Pforzheim 5166

„Rheinbau“

Rheinische Hoch- u. Tiefbau-Aktiengesellschaft Mannheim

Allgemeiner Hochbau und Eisenbetonbau • Verwaltungsgebäude • Industriebauten • Pfahlgründungen
Erd- und Felsarbeiten jeder Art und jeden Umfangs im Hand- und Maschinenbetrieb • Straßenbau
Brückenbau • Wasserkraftanlagen

Ausführung von Erdlos 14 der Reichsautobahn Karlsruhe-Stuttgart mit Steilanstieg zum Schwarzwald

Franz Loos

Rhe, Durlach

Fritz-Kröberstr. 3, Fernruf 598

Tiefbauunternehmung

Spezialunternehmen

für Rodungen

TH. & O. HESSIG

KARLSRUHE I. B.

Hirschstraße 40 — Fernsprecher 105

— Gegründet 1878 —

*

Beton- und Eisenbetonbau
Betonstraßenbau

Josef Doll

Tief- und Straßenbau

SASBACHWALDEN

Fernruf: Achern 509

Ausführung sämtl. einschläg. Arbeiten
Bagger-, Walz- und Teerarbeiten

Franz Braun

Pflastermeister

Straßenbau und Tiefbauunternehmung

Gegründet 1924 — Über 50 Jahre Familientradition

Bankverbindungen: Volksbank Durlach, Bezirks-Sparkasse Durlach

Fernsprecher 168

Ausführung von Pflasterarbeiten aller Art, sowie Lieferung sämtlicher Materialien. Spezialausführungen von: Erdarbeiten, Wege- und Straßenbau, Teer-, Asphalt- und Betonarbeiten. Plattenlegen, Randsteinsetzen. Herstellung von Sport- u. Tennisplätzen, sowie Mosaikpflaster. Kleinpflaster nach „System Gewerberat Noll“ München in Segmentbogenform.

Karlsruhe-Durlach

BACHSTRASSE 2

Hoch-, Tief- u. Eisenbetonbau

ANTON LANGLOTZ

BRÜHL (Baden) Fernruf 221
Schwetzingen



A.U.A. HAAG

MALERMEISTER

KARLSRUHE-RÜPPUR
Hedwigstraße Nr. 9

Rufnummer 7415

Unser Betrieb wurde beim Leistungskampf der deutschen Betriebe 1937/38 mit dem Gaudiplom für hervorragende Leistungen ausgezeichnet!

Wir rücken zusammen

Die verkehrspolitische Bedeutung der Reichsautobahn für Baden

Mit der Inbetriebnahme des letzten Teilstücks der großen Autobahnstrecke West-Ost, von der badischen Gauhaupstadt durch Schwabenland zur Stadt der Bewegung und weiter nach Salzburg, nämlich der Strecke Karlsruhe-Pforzheim, ist das Verkehrsrecht, dessen Endpunkte von den Städten Berlin-Hannover-Karlsruhe und München gebildet werden, nahezu geschlossen. Ein Blick auf die Karte zeigt, wie außerordentlich günstig Baden im künftigen Netz der Reichsautobahnen liegt.

Von Karlsruhe aus gehen, kann man in nördlicher Richtung auf der Autobahn bis nach Göttingen gelangen. Die Zeit wird nicht mehr fern sein, in der man, einem alten Plan entsprechend, nach Hamburg und den anderen

Baden-Baden. Die Weiterführung nach Basel befindet sich in Vorplanung.

2. Von der belgischen Grenze bei Aachen bis nach Köln und von da ab wie unter 1.

3. Aus dem Saargebiet — ein Teilstück in der Pfalz ist bereits fertiggestellt — nach Pforzheim, nördlich Mannheim. Auch die große Rheinautobahnbrücke bei Mannheim wird demnächst in Angriff genommen werden.

4. Die einleitend geschilberte Verbindung mit den Städten an der Nordsee, vor allem mit Hamburg, ferner mit der Ostsee (Rübel).

5. Sehr günstig die Verbindung mit der Reichshauptstadt, für die nach dem endgültigen Ausbau gleich meh-



Städten an der Wasserfront ausschließlich auf der Autobahn reisen können. In östlicher Richtung hat sich die Autobahn bereits bis zur ehemaligen Reichsgrenze bei Salzburg vorgeschoben. Der Anschluß der Ostmark, vor allem Wiens, ist daher nur noch eine Frage verhältnismäßig kurzer Zeit.

Wir haben dann, immer wieder von unserer Südwestmark gesehen, folgende große Zugelinien:

1. Von der holländischen Grenze her, das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet berührend, desgleichen Köln und Wiesbaden, über Frankfurt und Mannheim/Heidelberg nach Karlsruhe, von hier aus Fortsetzung nach Oden, wie oben schon angegeben und nach Süden, vorläufig bis

tere Jugslinien zur Verfügung stehen werden, je nachdem man Heilbronn und Nürnberg oder Würzburg oder endlich das grüne Herz Deutschlands, Thüringen, berühren will. Sehr gut ist auch die Verbindung mit Sachsen, die über Heilbronn/Nürnberg oder über Heilbronn/Würzburg erfolgen kann.

Wenn auch die Südwestmark geopolitisch nicht gerade günstig liegt, so hat doch, verkehrspolitisch betrachtet, diese Lage ihre gute Seite. In dem internationalen Durchgangsverkehr, der sich zweifellos auf den Reichsautobahnen sowohl in west-östlicher wie in nord-südlicher Richtung abwickeln wird, bekommt unsere engere Heimat — daran ist nicht zu zweifeln — eine wichtige Rolle zuge-wiesen.

Pforzheim wichtiger Knotenpunkt

Nachdem die Reichsautobahn von Pforzheim nach Stuttgart vor kurzer Zeit eröffnet wurde, und bereits in vollem Betriebe ist, wird nunmehr die Schluß- und Abfertigungsstelle im Westen an die Reichsautobahn angeschlossen.

Pforzheim nimmt im Netz der Reichsautobahnen eine ganz besondere Stelle ein. Unter allen deutschen Städten nimmt Pforzheim für sich allein den Ruhm in Anspruch, zu der Reichsautobahn eine besondere Verbindung zu haben. Pforzheim ist stolz darauf, die Vaterstadt des genialen Baumeisters Dr. Todts zu sein und den großen Erbauer der Reichsautobahnen, der den Auftrag des Führers zu verwirklichen hat, zu ihren Schülern zählen zu dürfen.

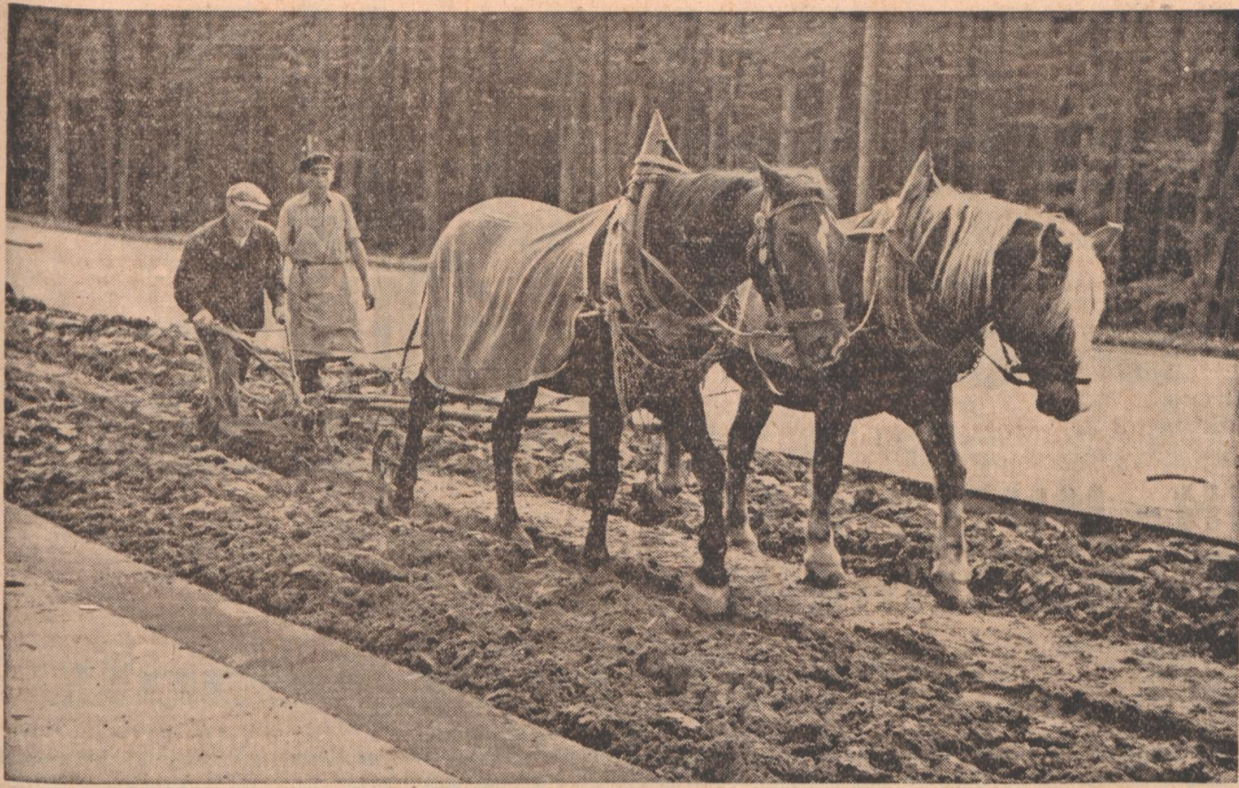
Aber auch verkehrstechnisch ist Pforzheim als der bedeutendste Verkehrsnotenpunkt des nördlichen Schwarzwaldes besonders innig an das Netz der Reichsautobahnen angeschlossen. Die Reichsautobahn kommt von bel-

den Seiten sehr nahe an die Stadt heran, so daß beide Anschlußstellen im Osten und im Westen unmittelbar vor den Toren der Stadt liegen. Es mag als besonderer Wink des Schicksals gelten, daß derjenige Teil der Reichsautobahn, der um Pforzheim herum führt, noch nicht fertiggestellt ist. Vorerst muß der Kraftfahrer seinen Weg von einer Anschlußstelle zur andern durch das Herz der Stadt wählen. Für den Kraftfahrer mag dies eine freundliche Aufforderung bedeuten, in Pforzheim ein wenig Halt zu machen, um sich in der Goldstadt ein wenig umzusehen. So wird die Reichsautobahn dazu beitragen, diese fleißige Stadt am Rande des Schwarzwaldes in Deutschland und in der Welt noch bekannter und beliebter zu machen, als sie es heute schon ist.

Ueber dem Glanz des Juwelens, Gold- und Silberschmuckes wurde leider die herrliche Schwarzwaldumgebung Pforzheims oft übersehen. Pforzheim, das gleichsam wie ein Schmuckstückchen in die drei Täler der Enz, Nagold und Würm eingebettet ist, wird nunmehr an die großen Heerstraßen des Verkehrs herangerückt und wird mehr als bisher mit Recht die Forts des Schwarzwaldes sein. Wenn man nun in einer guten Bierstunde von Karlsruhe Pforzheim und somit den Schwarzwald erreicht, wird man sich wundern, daß so viele landschaftliche Schönheit bisher nicht die Beachtung gefunden hat, die sie verdient hätte. Und so werden die beiden Anschlußstellen der Reichsautobahn bei Pforzheim gleichsam die Anschlußstellen für den Schwarzwald.

Im stillen hat ja die Vaterstadt Dr. Todts die Hoffnung im Herzen getragen, daß der 300ste Kilometer der Reichsautobahn in Pforzheim dem Verkehr übergeben wird. Wenn es anders vorgehen ist, so wird die Goldstadt Pforzheim ihren großen Sohn nicht weniger lieben und verehren und stolz darauf sein, daß ihr großer Sohn dazu berufen ist, die gewaltigen Straßenbaupläne des Führers in die Tat umzusetzen.

Doch die fleißigen Hände ruhen nicht. Weiter klingt das Lied der Arbeit, um vor den Toren der Goldstadt die gewaltige Brücke über das Rumpelbachtal fertigzustellen, als gewaltiges Bandenmal des Arbeitswillens und der Gestaltungskraft unserer großen Zeit.



Harmonie trotz scheinbarer Gegensätzlichkeit: Pflug und Reichsautobahn. Aufn. Holtmann

Zahlen um 18 Kilometer Autobahn

Was alles geleistet werden mußte — Zahlen, die Staunen erregen

Die Oberste Bauleitung Frankfurt a. Main stellt uns einige Angaben über die Arbeiten zur Verfügung, die bei der Fertigstellung des Reichsautobahnabschnittes Karlsruhe-Ettlingen und Karlsruhe-Obermutschelbach bis zur Grenze des Bereichs der Obersten Bauleitung Stuttgart zu bewältigen waren. Wohlgerne: die Angaben beschränken sich auf diese 18 Kilometer. Im weiteren gibt die Oberste Bauleitung einen kleinen Rechenschaftsbericht über den Stand der Arbeiten in ihrem Bereich, der nicht minder interessant ist.

Die dem Verkehr zu übergebenden Strecken liegen in einer Landschaft, welche gewissermaßen in zwei voneinander scharf abgegrenzte Teile zerfällt. Einmal die Rheinebene und dann das um 150 Meter höher gelegene Gebiet des sogenannten Albpfingelplateaus. Die beiden Gebiete sind durch den Geländehellabfall nach der Rheinebene hin scharf getrennt.

Die Linienführung der vorgenannten Teilstrecken sind folgende: In der Rheinebene verläuft die Fortsetzung der Strecke Frankfurt (M.) — Karlsruhe bis zur Landstraße Karlsruhe-Ettlingen als Teilstrecke der Reichsautobahn Frankfurt (M.) — Karlsruhe — Basel. In dieser Teilstrecke wurde auch das sogenannte

halb der im Bezirke der Bauabteilung Karlsruhe jetzt in Betrieb zu nehmenden Strecke wurden

an Bauwerken

ausgeführt: 18 Unterführungen, 1 Ueberführung, 9 Rohrdurchlässe und 3 Kreuzungsbauwerke im Karlsruher Dreieck. An weiteren Kunstbauten sind besonders zu erwähnen die Hang- und Stützmauer auf der Strecke zwischen Wolfartsweier und Grünwettersbach. Von den Unterführungen sind besonders zu erwähnen die Ueberführung der Reichsautobahn zwischen Karlsruhe und Durlach und die Ueberführung des Wettersbachtals bei Wolfartsweier.

a) Die Ueberführung der Reichsautobahn-Lagen ist insgesamt 250 m lang und als Stahlbrücke über 3 Öffnungen von 75, 100 und 75 m Spannweite ausgeführt. Das Gewicht der Stahlkonstruktion beträgt etwas über 2000 Tonnen. Die rd. 14 m hohen Widerlager und Pfeiler dieser Brücke sind mit rotem Sandstein aus dem Neckartale bei Eberbach verkleidet.

b) Die Wettersbachbrücke ist eine gemauerte Bogenbrücke von rd. 150 m Gesamtlänge. Die Brücke liegt in einer Steigung von 5 Proz. und in einer Kurve von 700 m Radius. Die Lichtweite der 3 Bogenöffnungen ist jeweils etwa 32 m. Die Bögen sind massiv mit Sandsteinquadern aus dem Maintale (Wintermauerung aus Mühlbacher Sandstein) gemauert. Desgleichen die Anfachflächen der Brücke. Mit den Bauarbeiten an dieser Brücke wurde Ende August 1937 begonnen. Das Bauwerk also in der kurzen Bauzeit von etwa über 14 Monaten erstellt.

c) Die Kreuzungsbauwerke im Karlsruher Dreieck liegen jeweils in Kurven; sie sind als Stahlbauwerke über 2 Öffnungen ausgeführt. Widerlager und Pfeiler dieser Bauwerke sind in ihren Flächen den Fahrbahnkrümmungen angepaßt. Die Verkleidung der Anfachflächen dieser Brücken erfolgte in weißem Sandstein, der aus den Brägen bei Mühlbach (Baden) gewonnen wurde.

Die Steinindustrie wurde in großem Umfange zu den Arbeiten herangezogen. Zum Bau der 300 m langen Hangmauer und der 850 m langen Stützmauer waren 9000 m³ Beton, 915 m³ Bruchstein und 1150 tlm Vordrüse erforderlich.

Außer den Anschlußstellen bei Karlsruhe (an der Robert-Wagner-Allee im Osten der Stadt Karlsruhe und an der Landstraße nach Ettlingen im Süden der Stadt) ist in der Nähe von Palmbach ein weiterer Anschluß an die Strecke vorhanden.

Für die Herstellung der Bauwerke waren erforderlich: Stampfbeton für Bauwerke 75 300 m³, Eisenbeton 5200 m³, Stahlkonstruktion 8300 t, Werkzeuge für Bauwerke 18 700 t. Für die Fahrbahndecke waren erforderlich: Beton 65 000 m³, Baustoffgewebe, Däbelstein usw. 300 t, Pflastersteine für die Pflasterdecke auf der Fahrbahn der Gangstrecke 28 400 m³, Pflastersteine für die Anfachfläche Karlsruhe-Süd und Palmbach 16 700 m³. Das Gewicht der zur Verwendung genommenen Kleinflechtersteine beträgt rd. 10 000 Tonnen. Der Zementverbrauch für die Fahrbahndecke war etwa 20 000 Tonnen oder 1350 Eisenbahnwaggons von je 15 Tonnen. An Zuschlagstoffen für die Fahrbahndecken wurden rd. 127 000 Tonnen verarbeitet, die in etwa 6500 Eisenbahnwaggons von je 20 Tonnen angeliefert wurden. (Die Zuglänge dieser Eisenbahnwaggons entspricht einer Länge von rd. 74 Kilometer, d. h. der Strecke Mannheim — Seidelberg — Karlsruhe).

Es darf darauf hingewiesen werden, daß etwa die Hälfte der vorgenannten zum Fahrbahndeckenbau benötigten Baustoffe auf dem Schienenwege nur bis zur Station Rufsbach im Albtal angeliefert werden konnte und von hier mit Lastkraftwagen auf die Höhe des Alb-Pfingelplateaus bei Palmbach befördert werden mußten.

Mit der Eröffnung der Teilstrecken Karlsruhe — (Ettlingen) — Pforzheim befinden sich im Bereich der Obersten Bauleitung rd. 257 Kilometer Autobahn von der DDR-Grenze bei Alsfeld über Frankfurt (M.) bis

für die Abzweigung der Strecke Karlsruhe-Pforzheim angeordnet. Das ausgedehnte Waldgebiet in diesem Teile der Rheinebene gestaltete es, die einzelnen Fahrbahnen des Dreiecks fast ganz im Wald anzuordnen, wodurch sich äußerst reizvolle Ausschnitte und Landschaftsbilder bei der Ueberführung der einzelnen Fahrbahnen durch die Bauwerke und Dämme gestalten ließen. Durch das Karlsruher Dreieck wird die Verkehrssicherheit bei Uebergang in eine abzweigende Fahrtrichtung gewährleistet. Wie oben schon erwähnt, erfolgt hier die Abzweigung in südöstlicher Richtung nach Pforzheim.

Der Höhenunterschied zwischen der Rheinebene und dem Albpfingelplateau wird in ziemlich gestrecktem Linienzuge mit 7 v. H. Steigung überwunden. Der höchste Punkt liegt südöstlich von Palmbach.

Die härteste auftretende Steigung von etwa 7 Proz. (1:14) ist in der Gangstrecke zwischen Wolfartsweier und Grünwettersbach vorhanden. Die kleinsten angewandten Salbmesser betragen 500 Meter und sind bei einzelnen Fahrbahnen im Karlsruher Dreieck und an der Anschlußstrecke bei Palmbach. Bei dem Verlaufe der Linie war die Abholzung von 65 Hektar Wald erforderlich. Diese Arbeiten



wurden im Winter 1936/37 begonnen. Mit den Schürfrungen und Bohrungen zur Feststellung der Bodenarten und des Untergrundes wurde im August 1938 begonnen, im Oktober 1938 auch mit dem Winterbodenabtrag, der sich auf einer Fläche von etwa 1,35 Millionen Quadratmeter erstreckte. Die Hauptarbeiten setzten in den einzelnen Erdlösen im Februar, Mai und Juni 1937 ein.

Für die Herstellung des Autobahnkörpers waren rd. 1,9 Millionen m³ Boden zu bewegen, darunter rund 43 000 m³ schwerer Sprengstein im Duntlandteingebirge. Während es von Wolfartsweier bis Mutschelbach (km 53 bis km 44,6 der Strecke Karlsruhe-Pforzheim) möglich war, das Schüttmaterial im Zuge der Trasse selbst zu gewinnen, mußten zur Schüttung der Dämme in der Ebene, d. h. von der Robert-Wagner-Allee ab bis Wolfartsweier und im Gebiete des Karlsruher Dreiecks das Schüttmaterial in verschiedenen Zeitebenen ab im en gewonnen werden. In diesem Gebiet waren ausgedehnte Entwässerungsleitungen zu verlegen, um sowohl das anfallende Oberflächenwasser abzuführen, als auch den Untergrund in seiner Tiefe zu entwässern.

Zum Vollzuge der Bauarbeiten waren in weitgehendem Maße Großgeräte und Maschinen eingesetzt. An Arbeitskräften waren im Jahre 1937 durchschnittlich 950, im Jahre 1938 durchschnittlich 1300 Mann beschäftigt. Inner-

HOCHTIEF



**AKTIENGESELLSCHAFT FÜR HOCH- UND TIEF-
BAUTEN VORM. GEBR. HELFMANN / MANNHEIM**

72219

Das **BADENWERK**

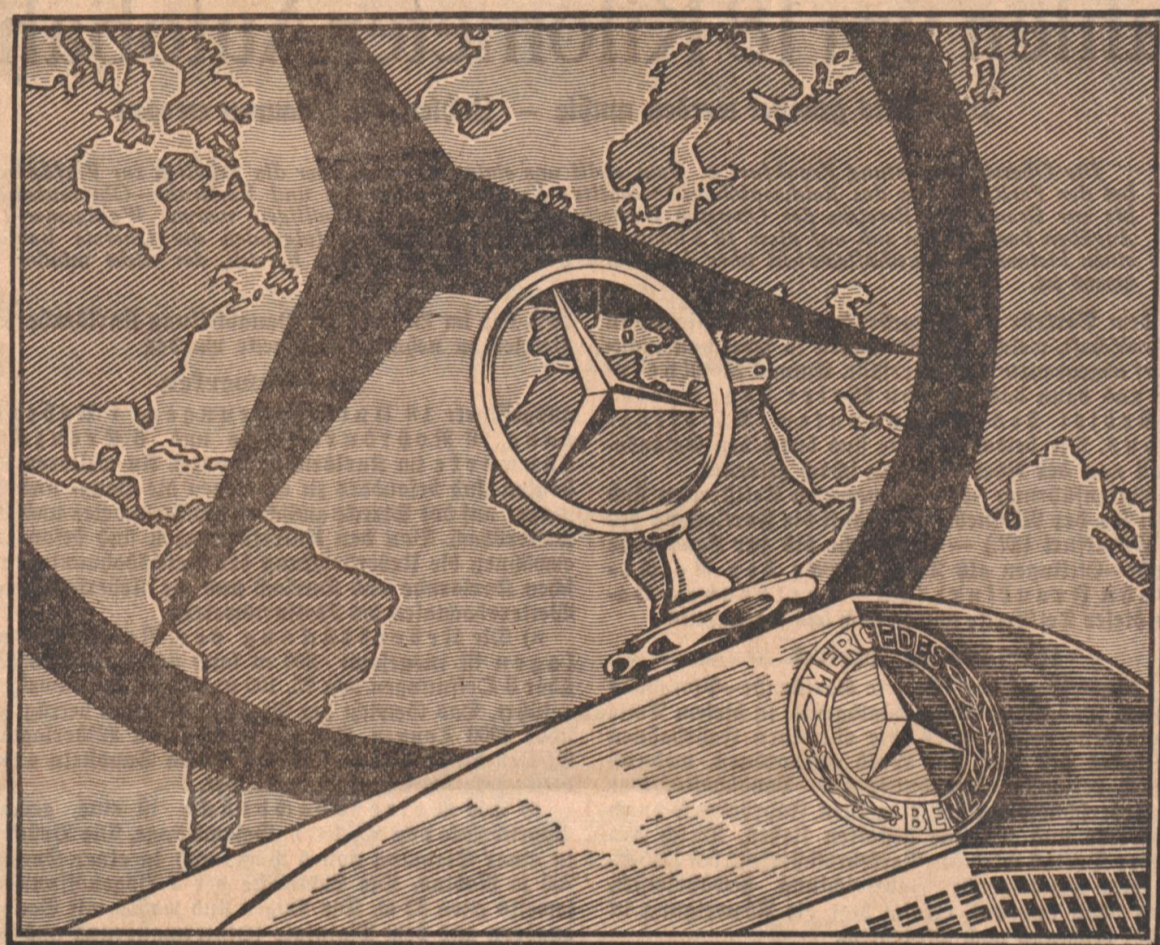
gab in den Jahren 1936-38

für Bauarbeiten an der
REICHAUTOBAHN
rd. 2,5 Millionen kWh ab

Das ist ein Beweis für den Vor-
teil des elektrischen Antriebs
im nezeitlichen Straßenbau
und für die günstige Auswir-
kung der Badenwerk-Tarife

BADENWERK A.G.
Karlsruhe

56604



*FORTSCHRITTLICHE
VERKEHRSWEGE -*

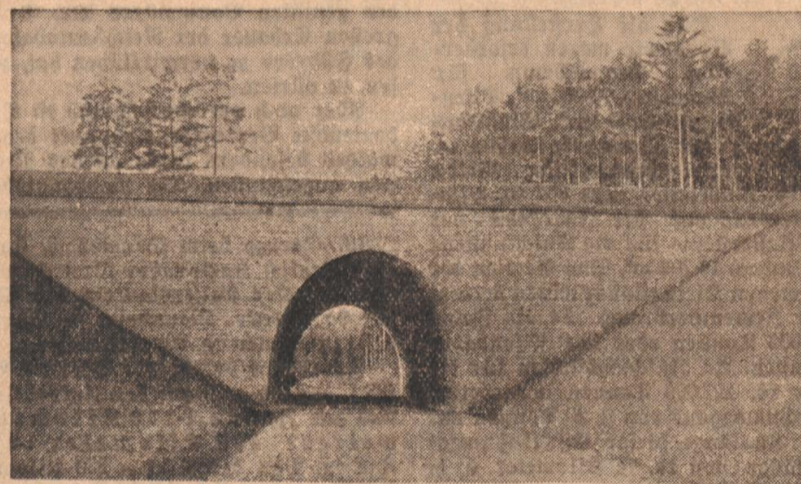
*FORTSCHRITTLICHE
AUTOMOBILE*

MERCEDES-BENZ

AUTOMOBIL-GESELLSCHAFT

Schoemperlen & Gast

KARLSRUHE — OFFENBURG



Autobahnunterführung Weichertsträßchen

Arbeitsgemeinschaft

MICH. GÄRTNER & SOHN G. M. B. H. UND RUD. GÄRTNER

Eberbach (badisches Neckartal)

Ausführung der gesamten Erd-, Fels- und Straßenbauarbeiten, Los 63 / Herstellung der Beton- und Eisenbeton-
arbeiten für die Bauwerke, sowie Lieferung sämtlicher Verkleidungssteine und Quader aus Neckartäler Sandstein

56603

PH. J. KRIEGER

Unternehmung für
Hoch- Tief- und Eisenbetonbau

KARLSRUHE-DURLACH

Telefon 375

5666
9

Heilmann & Littmann, Bau-A.G.

Niederlassung Karlsruhe

Stephanienstrasse 63 — Telefon 5893

72 222

Hoch- und Tiefbau, Beton- und Eisenbetonbau

Arbeitsgemeinschaft Badischer Granitwerke Achern

G. m. b. H.

33 Lieferwerke • 1500 Gefolgschaftsmitglieder

81285

Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau

Rudolf Laule

Gernsbach (Murgtal)

Schnellomnibusverkehr

der Deutschen Reichsbahn
auf der Reichsautobahn

Die Deutsche Reichsbahn befährt sämtliche Strecken der Reichsautobahnen mit neuzeitlichen, bequemen Schnellreisewagen. Sie ergänzt hier den Fahrplan auf der Schiene. Die Fahrpreise entsprechen denen der Eilzüge. Fahrkarten für Schnell- und Eilzüge gelten auf den entsprechenden Omnibuslinien ohne weiteres, sonstige Fahrkarten gelten gegen tarifmäßigen Zuschlag. Es ist somit Gelegenheit geboten, mit durchgehenden Fahrkarten Reisestrecken teils auf der Schiene, teils auf Reichsautobahnen und -straßen zurückzulegen. Die Fahrpläne werden im Aushangfahrplan und Kursbuch veröffentlicht. Beachten Sie auch unsere Ankündigungen über verbilligte Sonderfahrten mit Omnibussen nach schönen Reisezielen.

Reichsbahndirektion Karlsruhe

Raab Karcher G. m. b. H.

Brennstoffe

Kraftstoffe

Düngemittel

Schiffahrt

Karlsruhe i. B.

56601

Mannheim, Essen, Duisburg, Saarbrücken, München, Nürnberg, Stuttgart, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Kassel, Düsseldorf

Wilh. Rech

Steinbruchbetriebe

Ettlingen i. B. Telefon
Nr. 182

Ausführung von Natursteinverkleidungen der Brückenbau-
Werke Nr. 38/36, 392, 384, 21/36 der Strecke Karlsruhe-Pforzheim

Lieferung von Werksteinen sowie
sämtlichen Ufer- und Straßenbausteinen

9724

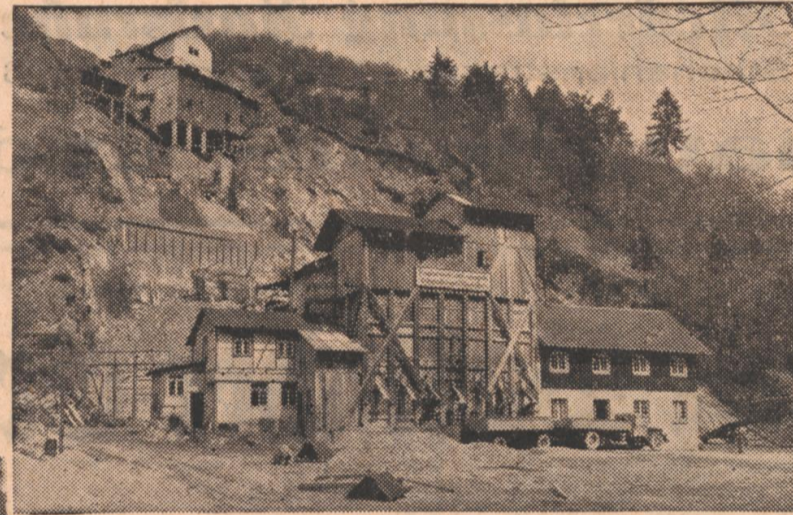
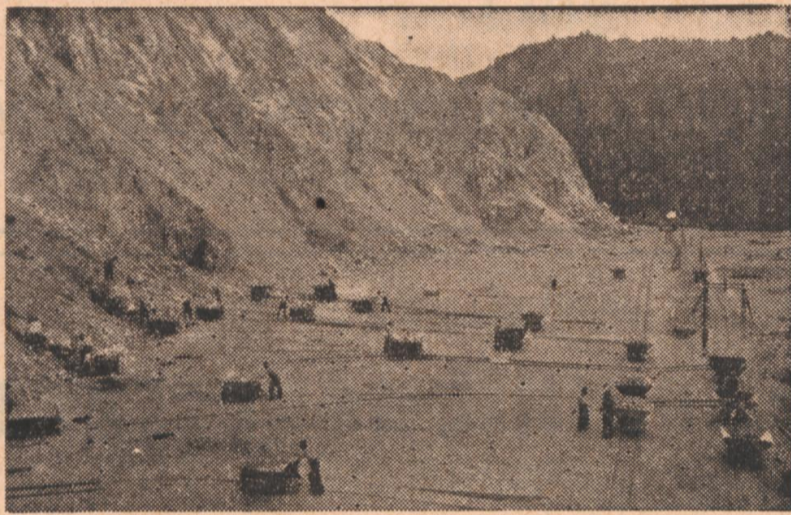
Porphyrwerk Edelfrauengrab

WILH. BOHNERT

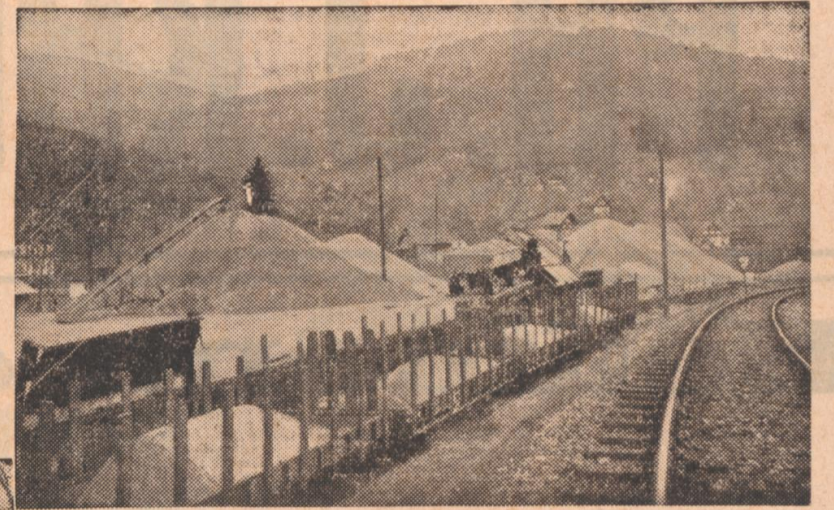
OTTENHÖFEN

im Schwarzwald

Fernruf Kappelrodeck 333 u. 334



Werksanlagen im Edelfrauengrab



Edelsplittlager mit Verladegleis

Porphyr-Edelsplitt

kubisches Korn, staub- und schmutzfrei gewaschen - für Betonfahrbahndecken und für bituminöse Decken der Reichsautobahn. - Ferner:

Schotter, Edelsplitt und Sand

In allen Körnungen für den modernen Festungs-, Straßen- und Bahnbau.
Gesteinsdruckfestigkeit 4790 kg/cm²

Jordan & Reinfort

Baugesellschaft m. b. H.

Tief - Straßen - Betonbau

Ausführung von

Erdarbeiten Rodungen
Straßenbau Walzarbeiten

Straßendecken in Asphalt, Teer und Beton
Beton- und Eisenbetonbau

Fahrbahndecken

auf der Reichsautobahn bei Wolfartsweier

Büro und Lager: Karlsruhe-Mühlburg

Knielingerstraße 12a, Fernruf 4277 und 2731

Kies- u. Sandwerk

Deimold & Reiser
Wörth am Rhein

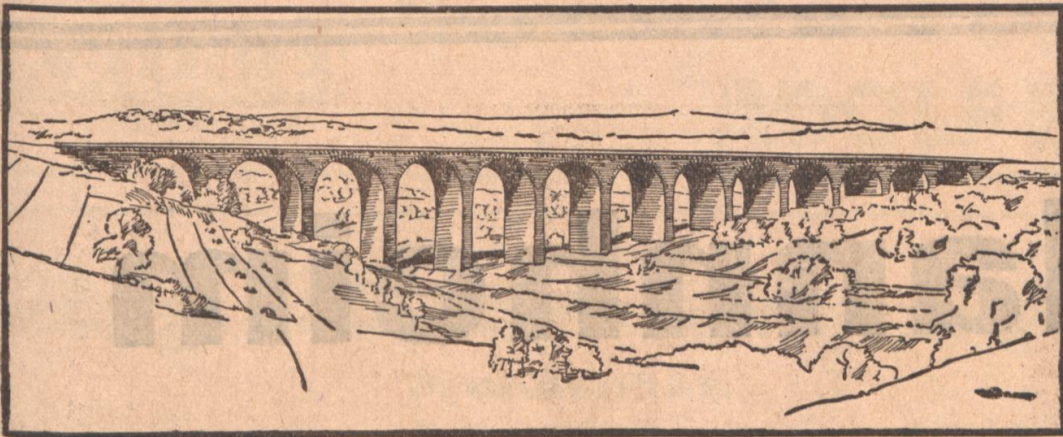
Maximiliansau/Pfalz. Telefon 617

Verkaufsstelle:

Stuttgart N., Keplerstr. 27

Telefon 91476

Versand per Schiff, Waggon u. Lastkraftwagen



Beton- u. Monierbau

Aktien-Gesellschaft

Mannheim

Hoch-, Tief- u. Industriebauten, Beton- u. Eisenbeton

Gesamtausführung der Kämpfelbachbrücke bei Pforzheim
— 13 Bögen mit je 25 m Spannweite — Gesamtlänge ca. 360 m

26694

HAKA-ALEXANDER CARROUX

Mannheim - Hansa-Haus D 1, 7

Telefon 24 660

Asphalтарbeiten, Bedachungen
Plattenbelege
Lieferung von Isolierstoffen



Isolierung von Brücken und
Bauwerken aller Arten gegen
Grund- und Tageswasser



26694

ED-ZÜBLIN & LIE

BAUNTERNEHMUNG

Stuttgart Karlsruhe Kehl Frankfurt
Duisburg Berlin

Ernst Rech

KARLSRUHE-DURLACH, WERDERSTRASSE 3

Pflastermeister / Straßenbau / Steinbruchbetrieb

Ausführung und Bearbeitung in:

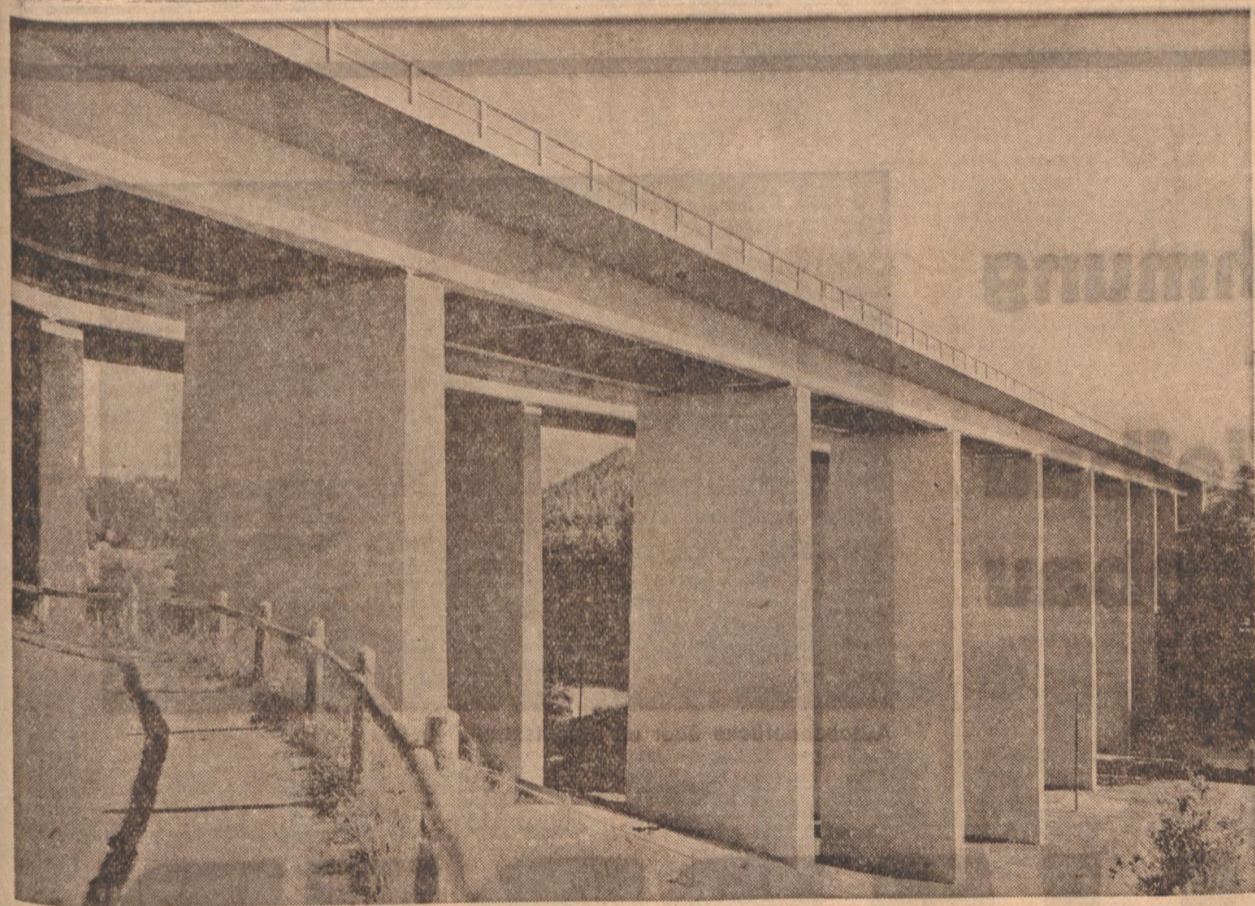
Hau-, Pflaster, Rand- u. Stellsteinen

Sohlen- u. Böschungspflastersteinen

Mauer- u. Schichtsteinen, Stück-

Steine

56577



KARL EPPLE

Tiefbau und
Kiesbaggereien

Stuttgart - Bad Cannstatt

Brückenstrasse 23
Fernsprecher 51529

Kieswerke

in

Bad Cannstatt

Uhingen

Kirchheim / Teck

Kirchentellinsfurt

Forchheim

bei Karlsruhe

Beton- und Feinkies ♦ Fluß- und Mauersand ♦ Straßensplitt

09754

WILHELM MÜLLER

Fernsprecher 1362

Körnerstraße 57

KARLSRUHE

Beton- und Eisenbetonbau

Tiefbauunternehmung

81287

Wilhelm Stürmlinger & Söhne

RASTATT und DURMERSHEIM i.B.

Kehlerlandstraße, Tel. 2560

Baugeschäft

Sand- u. Kieswerk

Splitt und Grus aus Rheinkies

72221

H. Vatter Mannheim

Bauunternehmung

Ausführung der Reichsautobahn-Betondecke Los 24, Strecken Karlsruhe-Pforzheim und Karlsruhe-Baden-Baden

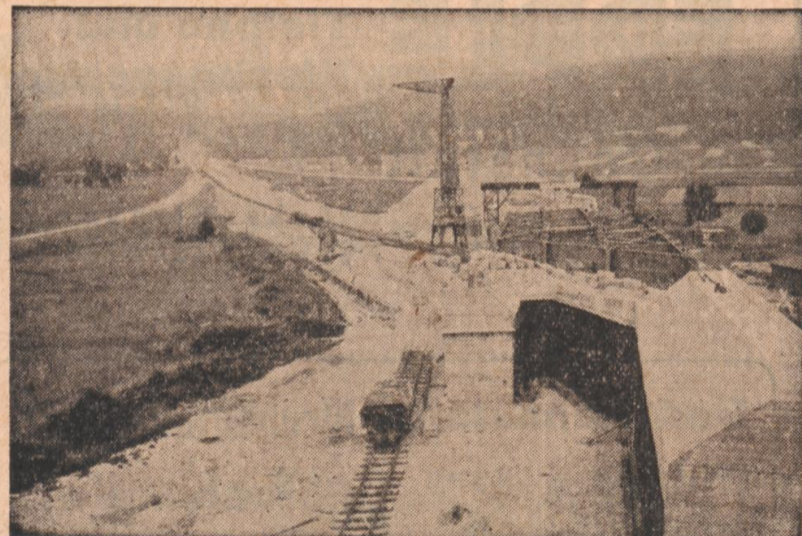
Beton- und Eisenbetonbau — Autobahn-Betondeckenbau — Sämtliche Tiefbauarbeiten, Wehr- und Schleusenbauten — Wasserkraft-Anlagen — Flugplatzbauten
Ramm- und Gründungsarbeiten — Preßbetonpfahlgründungen usw.

Porphyrywerk Dossenheim Hans Vatter

DOSENHEIM AN DER BERGSTRASSE — MANNHEIM

Lieferung sämtlicher Materialsorten für den Straßenbau aus Quarz-Porphyr jeglicher Körnung — Edelsplitle — Schotter — Packlagesteine — Autobahndeckenmaterial — Brechsand für Hoch- und Tiefbau — Bahn- und Schiffsversand

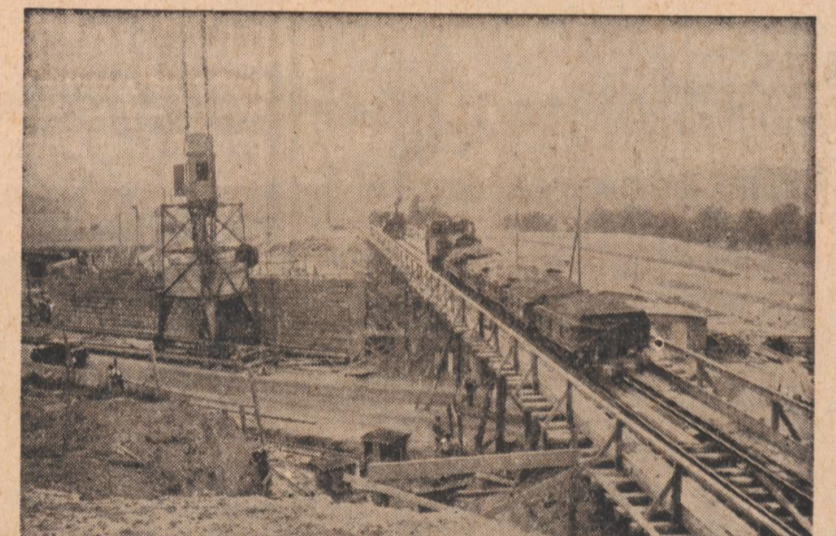
7228



Kreuzungsbauwerk im Autobahndreieck

Unternehmung
für
Hoch- u. Tiefbau
Eisenbetonbau

Gegr. 1899



Autobahnbrücke über die Reichsstraße Nr. 26

RICHARD HARDER

Zweigniederlassung
KARLSRUHE I.B.

KEHL A.RH.

Zweigniederlassung
FREIBURG I.BR.

Ausführung der Bahnkörper des Autobahndreiecks bei Karlsruhe — rund 750 000 Kubikmeter Schüttung.

Ausführung von 3 Betonbrücken (2 Kreuzungsbauwerken und einer Bahnbrücke über die Reichsstraße) sowie einem Unterführungsbauwerk.



Zugmaschinen, Lastwagen, Straßenwalzen

ADOLF FULLER

Generalvertreter für Baden
Fernruf 1417



Aug. Hettmannsperger

Brunnenbau

Telefon 4386

Hübschstraße 15

Wasserversorgung

Kompl. Pumpenanlagen

Grundwasserabsenkungen

Versuchsbohrungen.

Adolf Musgnug

Steinbruchbetrieb

Mutschelbach / Amt Karlsruhe

Fernruf Langensteinbach 34

Wasserversorgung

Schacht-, Filter-, Rohr-
Brunnen

für Behörden, Industrie und alle Zwecke

Tiefbohrungen

führt aus:

W. RECK

Karlsruhe, Bahnhofstraße 16, Tel. 2271.

Sowie
Wasserhaltungen,
Rohrleitungsbau,
Bohrpfähle,
Elektro-automat.
Pumpenanlagen,
Untergrund-
untersuchungen

Wer wirtschaftlich denkt, wirbt
durch die „Führer“-Anzeige

Friedrich Barth

Steinbruchbetrieb und Steinhauerei

KARLSRUHE

Dagenfeldstr. 7 - Fernruf 3971

Ausführung sämtl. Steinhauerarbeiten. Lieferung
von Pflaster-, Mauer-, Schicht- und Gefüchsteinen

Kies-, Schotter- und Edelsplittwerk G. m. b. H. Freistett i. B.

Fernruf Amt Rheinbischofsheim 159

Wir liefern in Rheinschiffen, mit der Reichsbahn und eigenen Lastzügen aus alpinem härtestem
Moränematerial (Rheinmaterial) in absolut sauberer, staub- und schmutzfreier Beschaffenheit

Rheinsand
0-3 und 3-7 mm

Rheinkies
7-15, 15-30 und 30-70 mm

Edelsplitt in kubisch bester Kornform
3-5, 5-8, 8-12 und 12-18 mm

1. Betonfahrbahndecken der Reichsautobahnen
2. Beton- und Eisenbetonbrücken der Reichsautobahnen
3. Massive Hartbeton-Ausführungen

4. Hartbetonwaren, Beton-Schleuderrohre und dergleichen
5. Asphaltbeton, Asphaltteerbeton, Straßenteerungen

MÜHLBACH

Arbeitsgemeinschaft
der Steinbruchbetriebe

Amt Sinsheim
(Baden)

Ausführung sämtlicher Stein-
hauerarbeiten für Hoch-,
Tief- und Gartenbau

Jos. Braun

Pflastermeister - Straßenbau

Über 50 Jahre
Familienberuf

Karlsruhe-Durlach

Blücherstraße 21, Telefon 136

Christian Giek
Bauunternehmung

für Hoch-, Tief- u.
Eisenbetonbau
Wasserleitungen

Singen-Pforzheim

Tel.: Königsbach 174

E. H. DUTTENHÖFER

Ludwigshafen a. Rh., Luisenstraße 2a, Fernruf 61330

Isolierungen für Hoch-, Tief- und Straßenbau, sowie für Wärme-, Kälte- und Schallschutz. Asphaltbeläge, teerfreie Bedachung,
fugenlose Fußböden (Estrich, Dermo, Steinholz), Lieferung aller Bedachungs- u. Abdichtungs-Materialien (nach A. J. B.-Vorschrift)
Heraklith-Leichtbauplatten, Gerrix-Glaswolle-Matten.

DIPL.-ING. R. KÖGEL

SPEZIALBAUUNTERNEHMUNG

FRANKFURT/M.

PFORZHEIM

Eisenbeton- und Brückenbau, Betonstraßen, Wasserbau



MERCEDES-BENZ

schritthaltend mit der Verkehrsentwicklung, verkörpert Sicherheit, Qualität und Wirtschaftlichkeit.