

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1934

222 (14.8.1934) Hammer und Faust

HAMMER und FAUST



Wochenbeilage des „Führer“ für die Deutsche Arbeitsfront

Kampf und Sieg des Arbeiters

Ueber die Lage englischer Industriearbeiter in den Jahren um 1840 kann man in amtlichen Berichten folgendes lesen:

In den Bergwerken: „Es gibt Fälle, daß Kinder schon mit 4 Jahren, manchmal mit 5, 6, 7 Jahren in den Bergwerken zu arbeiten anfangen; das gewöhnliche Alter zum Arbeiten ist aber das 8. bis 9. Lebensjahr.“

Die Kinder verrichteten zwar einfache Arbeiten (Zürhüten, Laufdienste), die aber bedingten, daß sie bei Beginn der Schicht in den Bergwerken erschienen und sie erst wieder verlassen konnten, wenn spät am Abend die Arbeit ruhte. Mädchen in demselben zarten Alter, deren Zahl sogar meist noch größer war als die der Knaben, dienten im gewerblichen Leben oder in den Fabriken. „Beinahe überall arbeiteten die Kinder ebenso lange wie die Erwachsenen, oft 16 und 18 Stunden ohne Unterbrechung.“ In Deutschland zeigten sich bei der aufkommenden

Industrialisierung

dieselben Folgen wie in den Ländern, die schon lange eine Industrie besaßen (England, Frankreich).

Durch die rasch fortschreitende Entwicklung, die zu solchen Zuständen führte, wurde das Verhältnis der Menschen untereinander vollständig verändert. Mit dem Aufkommen der Eisenbahn und des Dampfschiffes war die Möglichkeit gegeben, Erzeugnisse aus aller Herren Ländern billiger zu beziehen, als sie im Lande selbst hergestellt werden konnten. Der Freihandel ließ den Bauern schnell verschulden. Er war gezwungen, Hans und Hof zu verkaufen und abhängiger Fabrikarbeiter zu werden. Der selbständige Handwerker, dessen Waren jetzt schneller und billiger hergestellt werden konnten, führte unter Verdopplung seines Fleißes einen heftigen Kampf gegen fortschreitende Verarmung. An die Stelle der alten Stände trat die Arbeiterklasse.

Durch die neuen Verhältnisse wurden natürlich neue Fragen von großer Tragweite aufgeworfen; sie betrafen zunächst das soziale Gebiet. Die Umstellung vom Einzelbetrieb zum Großunternehmen mußte zu einer gefährlichen und ungesunden Zusammenballung der Arbeitermassen um die Fabriken und die industriellen Anlagen führen. Die Kruppische Fabrik in Essen beschäftigte z. B. im Jahre 1861 2000, im Jahre 1872 schon 10 000, 1887 20 000 und 1914 schließlich 40 000 Arbeiter. Diese Entwicklung brachte eine erschreckende

Wohnungsnot

und ein bedenkliches Wohnungselend mit sich. Mietkassernen entstanden, die einstmals Wohnkolonien. Die schnell sich steigenden Mieten beschränkten den Wohnraum einer Familie, die oft aus sechs und mehr Köpfen bestand, zumeist auf ein oder zwei Zimmer. Die Grundstücke, auf denen Fabriken oder Häuser gebaut werden sollten, stiegen „über Nacht“ im Preise, ohne daß der Besitzer selbst für diesen „Wertzuwachs“ etwas geleistet hatte. Schnell war natürlich jüdischer Händlergeist zur Stelle. Kapitalisten kauften Grundstücke in großer Anzahl auf, um sie unter Umständen wenige Minuten später für das Zehnfache zu veräußern. Eine „Bodenreform“, die solche Zustände verhindern sollte, war nicht von Erfolg begleitet, weil sie das Uebel nicht bei der Wurzel zu packen wußte.

So ging die Entwicklung weiter ihren Weg, zum Nutzen weniger Besitzender und zum Schaden für den Arbeiter und damit zum Nachteil für das ganze Volk. Aus den Großbetrieben wurden Konzerne und Aktiengesellschaften, Kartelle und Syndikate. Sie regelten allein ohne Rücksicht auf die Volksgesundheit und ohne Rücksicht auf den arbeitenden Volksgenossen Erzeugung und Absatz, setzten Preise fest und wollten so Krisen und Konjunkturlagen vorbeugen. Lag in dieser Absicht die gute Seite des Zusammenschlusses, so wuchs aber gleichzeitig die Gefahr heran, daß das Syndikat seine Machtstellung mißbrauchte.

Zwangsläufig mußte diese Entwicklung von Gegenbewegungen der Arbeiterschaft begleitet sein.

Stand diese den unerträglichen Zuständen der Ausbeutung zunächst hilflos gegenüber, so erkannte sie jedoch recht bald, daß

ihre Stärke in der Einigkeit lag. Sie schlossen sich nach dem Vorbild der englischen „Trade Unions“ zu Gewerkschaften zusammen. Jetzt konnten die Arbeiter auf dem Wege des Streiks dem Unternehmertum bessere Arbeitsbedingungen abringen und gleichzeitig hatten sie sich durch ein ausgebautes System gegenseitiger Unterstützung gegen Krankheit, Unfall, Arbeitslosigkeit und Alter gesichert.

Aber schnell fanden sich wieder gute Agitatoren, die den Arbeiter beschwamen, die sich sehr bald als Gewerkschaftsdirektoren oder Gewerkschaftssekretäre proklamieren ließen und nun, als sie in den Vereinen der Gewerkschaften saßen, alles taten, um unter Ausnutzung ihres materiell eingestellten Intellekts für ihre eigene Tasche zu sorgen. Der Arbeiter war in seiner Gutgläubigkeit betrogen, der Boden für die Freläre eines Karl Marx geebnet. Der Arbeiter fühlte sich in den entsetzenden Mietskasernen der Natur und ihrem blühenden Leben entfremdet und wurde weniger durch bittere Armut an sich, als vielmehr durch die Aussicht auf eine völlig hoff-

nungslose Zukunft schwer bedrückt. Gern ließen sich also die Arbeiter lockende

Bilder der Zukunft

vorgaukeln, und ihr Ruf nach Freiheit und Gleichheit mußte lauter werden, je mehr sich die Arbeiterbewegungen einigten.

Das Jahr 1932 stellt den Höhepunkt des Ringens der Arbeiterschaft um die gesellschaftliche Gleichberechtigung und um die völlige Anerkennung dar. Aber schon das Jahr 1933 sollte ein Wendepunkt in diesem Ringen werden. Ein Staatsmann, der sich das Ziel gesetzt hatte, die Volksgemeinschaft herbeizuführen, mußte zu allererst darauf bedacht sein, den Arbeiter für sich zu gewinnen, den Stand, der ein Jahrhundert lang am stärksten vernachlässigt war. Und wenn heute der Arbeiter als treuester Gefolgsmann hinter dem Führer Adolf Hitler steht, dann ist das leicht zu verstehen, denn der Arbeiter verdankt dem Führer den Sieg, um den er durch Generationen hindurch gekämpft hat, den Sieg der Freiheit und Anerkennung. Die Deutsche Arbeitsfront gibt heute dem Arbeiter das, was zu fordern sein Recht ist, und stellt ihn als gleiches und vollwertiges Mitglied in die gemeinsame Front aller Deutschen, die Volksgemeinschaft. H. L. Muth.

Die Straßen Adolf Hitlers

Brücken zur Schönheit

Zwischen München und Salzburg — Autofahrt siebenzig Meter hoch über dem Mangfalltal

München, im August.

Da stehen wir nun auf historischem Boden nationalsozialistischer Geschichte, dem Ort der Eröffnung der Frühjahrsfestschicht gegen die Arbeitslosigkeit durch den Führer. Hitler an der Baustelle Unterhaching der Reichsautobahn München—Landesgrenze ließ der Führer am 21. März 1934 seine Rede, die die ganze Welt vernahm, in die mitreißenden Worte ausklingen: „Deutsche Arbeiter — ja, an!“

Wer heute Unterhaching besucht, der nimmt den Beweis mit, daß die Forderung des Führers Erfüllung fand. Hier ist die Arbeit an der Autobahntrasse weit fortgeschritten, hier wurden alle Kräfte bis zum äußersten angepannt.

6000 Arbeiter sind von München bis Neukirchen eingeteilt, und Tausende werden noch maršieren, um die Aufgabe zu meistern.

Wir fahren an goldgelben Weizenfeldern vorüber zur Mangfallbrücke. Die Tegernseer Walstraße nimmt uns auf. Links steht ein ganzer Wald von Weihnachtsbäumen, rechts ragen Eichen. Dreiviertel Stunde aus der Stadt an Wiesen, Feldern und Wäldern vorüber, die den Urlaubsgeruch von Sonne, Tanne und Blumenduft ausströmen, kommen langsam die Berge heraus. Wir verschwinden wieder im Wald, die Lungen weiten sich. Es wird eine herrliche Fahrt. Es ist, als führe man in die Ferien.

Der zackige Wendstein wird jetzt klarer. Er wird uns lange begleiten. Rechts steigt schwach die Benediktenwand aus den Wolken und man sieht mir den Teufelsgraben. Ein Trodel. Hier soll des Teufels Großmutter wie auf einem Rasiermesser auf dem Gang heruntergerutscht sein, aber man kann mir viel erzählen, ich bin zum erstenmal in den Bergen. „Was sagen Sie, Berge? Das sind noch keine, die kommen erst.“

Wieder Wiesen und Wälder und weiche, hügelige Landschaften. Jetzt schrauben wir uns vorsichtig in das tiefeingeschluchtete Mangfalltal hinunter und stehen nun an einem wichtigen Abschnitt der Reichsautobahntrasse.

65 Meter hoch über der Talsohle wird die Autobahn hier über eine 270 Meter lange Brücke über das Tal geführt. Die Brückenkonstruktion wird eine neue Höchstleistung des deutschen Brückenbauers darstellen, und die Fundamentierungsarbeiten in dem darten Gestein bringen stündlich die schwierigsten Situationen.

Aufregend werden die Tage sein, wenn man die Riesenträger von Weiler zu Weiler verlegt. 65 Meter hoch, das sind drei Mietskaternen aufeinander. Wer wird diese Großtat deutscher Technik würdigen können? Vielleicht und hoffentlich zeigt uns in nächster Zeit ein Film den Bau der Mangfalltalbrücke. Das Wort kann

hier nicht nachzeichnen, was sich zwischen Fels und Fels abspielt und noch abspielen wird.

Der Besucher hat auch wenig Sinn für die Berechnungen der Brückenbauer. Er ist ganz gefangen genommen von der Schönheit dieses idyllischen Fleckens deutschen Landes. Er steht oben auf dem Holzgerüst hoch oben über dem klaren Bergflus, und jetzt wirft er mit blanken Kieselsteinen nach Forellen. Aus der Ruhe gerückt, schreien sie flink wie U-Boote auseinander. Und eine Luft, eine Luft... Man glaubt zum erstenmal richtig atmen zu können. Man möchte die braungebrannten Männer beneiden, die hier arbeiten. Dann reißt man sich los von diesem Idyll. „Sie werden noch staunen“, sagt der Begleiter.

Und das Staunen beginnt am Seehammer See mit seinem wunderbaren Ausblick. Das Staunen hält an, als der Wendstein immer klarer herankommt. Das Staunen bleibt bei der Fahrt durch das wildromantische Moränenhügelland, und das große Staunen findet eine neue Steigerung bei der Fahrt hinauf auf den Friesenberg.

Die landschaftliche Schönheit des bayerischen Landes kommt in ihrer ganzen Größe voll zur Geltung. Das ist das überragende Verdienst der Straßen Adolf Hitlers allein an dieser Stelle, und je weiter man in die Berge hinein fährt, und je mehr man sich den Steinriesen

unter den Wolken nähert, um so stärker wird das Gefühl tiefer Dankbarkeit, daß der Führer uns durch seinen Willen die Schönheit dieser „Welt für sich“ erschließt. Heute ahnen wir nur, welche Bedeutung die Erschließung für unsere deutschen Fremdenverkehr haben wird. Gerade dieser Abschnitt Reichsautobahn ist von ganz gewaltiger Bedeutung. Die Linienführung hat hier ihre glückliche Lösung als Brücke zur vollendeten Schönheit gefunden. Von diesem Gesichtspunkt aus wurde die Arbeit in Angriff genommen. Aus Richtlinien wurden eiserne Befehle.

Die Führung der Kraftfahrbahn hier in einer vielfach unerforschten Landschaft von überlegener Herrlichkeit verpflichtet den Ingenieur, dafür zu sorgen, daß die Autobahn nicht als grober Eingriff in die Natur erscheint, sondern sich möglichst organisch in sie einfügt.

Nach dem Willen des Führers soll die Kraftfahrbahn München—Landesgrenze keine Rennstrecke werden, sondern eine Kraftfahrbahn, die dem Benutzer die Schönheit der Alpenlandschaft voll erschließt.

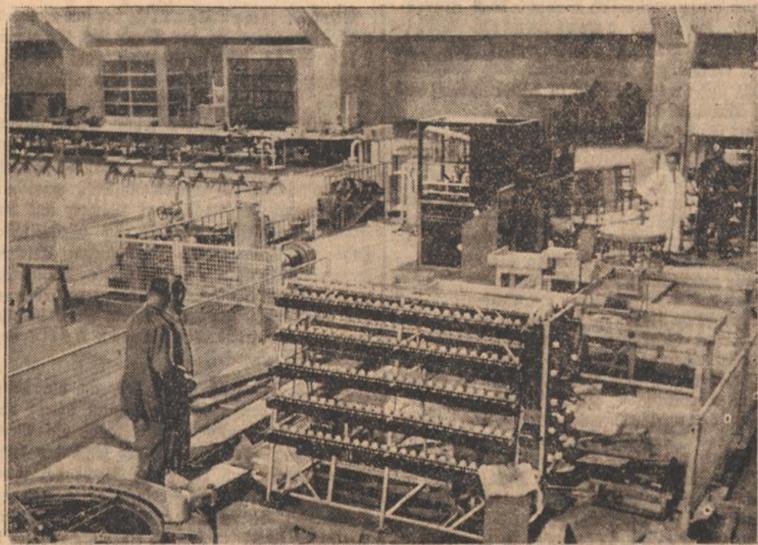
Es wurde daher auch der Führung der Kraftfahrbahn in den ausgedehnten Wäldern südlich von München besondere Beachtung geschenkt.

Nur wenig erhebt sich der Bahntörper in den Wäldern von Brunnthal und Hohenberg über das Gelände. Durch flache Böschungen ist dafür gesorgt, daß die Kraftfahrbahn mit der Umgebung verwachsen erscheint. Schöne Baumgruppen rechts und links wurden erhalten. So ist es gelungen, die Kraftfahrbahn in diesem Abschnitt in der Form einer Parkstraße auszugestalten.

So erhebt sich vor dem in die Waldungen bei Unterhaching einladenden Kraftfahrer der markante Gipfel der Brecherhöhe. Am Seehammer See ist der Wendstein als Blickziel gewählt worden. Besondere Sorgfalt wird auch der Ausgestaltung des am Südrand des Eitemees liegenden Abschnittes zugewendet.

Mittagsrast oben auf dem Friesenberg. Eine Bank unter zwei schattenspendenden Linden. Rings um uns eine blühende Wiese von Klee und Gänseblümchen. Ueber dem Wendstein zieht sich gerade ein Gewitter zusammen. Eine brohende graue Säule steht hart in den Himmel. Da steht man erfährt von dem Gefühl der Erhabenheit dieser Welt und läßt den Blick schweifen. Im Hintergrund die Traunkelner Berge. Sanft gewellt erkennt man die Hänge der Autobahn. Da steht finger- und lammtartig die Kampenwand. Die Blicke wandern zum Wendsteinmassiv und hinüber nach der Schlierseegegend. Hoch raut die Rotwand, und eine kleine Brecherhöhe taucht auf. Und das Rund des Blickfelds schließt sich mit den Tegernseer Bergen. Herrgott, ist das alles schön! Da wird uns nun die Straße Adolf Hitlers eines Tages hindurchfahren. Wie sehn wir diesen Tag herbei.

Bei der Abfahrt vom Friesenberg herunter sagt mir der Begleiter ins Ohr: „Da, wo Sie eben standen, da stand zu verschiedenen Malen der Führer und hat von dort aus die Linienführung seiner Straße bestimmt!“



Die letzten Vorbereitungen für die Große Deutsche Funkausstellung werden getroffen