

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1936

268 (27.9.1936) Mannheim Heidelberg Bruchsal

Mannheim Heidelberg Bruchsal

Vom Neckartal in den Kraichgau

Sonderbericht unseres zur Reichsautobahn entsandten Schriftleiters Fred See

Am heutigen Sonntag wird um 10 Uhr vormittags die soeben fertiggestellte neue Strecke der Reichsautobahn zwischen Mannheim—Heidelberg und Bruchsal durch Reichsstatthalter Gauleiter Robert Wagner feierlich eröffnet und heute mittag 1 Uhr dem Verkehr übergeben werden. Mit der Inbetriebnahme dieser 33 Kilometer langen Teilstrecke und der gleichzeitig eröffneten Anschlussstrecke Frankfurt—Mannheim hat die Vaulitung Frankfurt der Reichsautobahn ihr diesjähriges Ziel erreicht. Die Fertigstellung der nunmehr längsten bisher in Deutschland gebauten zusammenhängenden Autobahnstrecke Bruchsal—Mannheim von insgesamt 160 Kilometer Länge hat ihr gut Teil beigetragen zur Schaffung der ersten tausend Kilometer Reichsautobahn, die wir heute, drei Jahre nachdem der Führer den ersten Spatenstich zu diesem gigantischen Werk getan, feiern können.

Landschaft und Autobahn

Während unser Wagen in lautlos gleichmäßiger Fahrt über das breite weiße Band der Autobahn gleitet und unsere Blicke das matte Dunkelgrün der Föhren und Kiefern in sich aufnehmen, die friedlich die Straßen säumen, schweifen die Gedanken zurück zu manch eiliger Fahrt durch die vielen kleinen Orte und Städtchen an der so viel befahrenen Strecke Bruchsal—Heidelberg. Es ist wie ein Wunder. Die Last des ewigen Bremsens, Schaltens, Kurvenfahrens ist von uns genommen und umgekehrt brauchen wir keinen emigen Bauernmann, kein spielendes Dorfkind mehr mit dem Klang unserer Hupe zu erschrecken. Und dennoch sind wir keineswegs in die Fesseln dieses technischen Tiefenwerkes geschlagen, im Gegenteil, näher und freundlicher bietet sich uns die Landschaft nun dar, die ganze Schönheit des schweremühtigen Luthardt-Waldes erschließt sich erst jetzt unseren Augen, anmutig breiten die gelben und braunen Flächen der Tabak-, Hopfen- und Sargelfelder sich aus, Durchblicke von überausender Schönheit lenken das Auge ab von der endlosen weißen Asphaltfläche, zierliche, der Landschaft entwachsende Brücken bieten reizvolle Blickpunkte — es ist ein Schweben und Schauen, es ist eine beglückende Fahrt.

48 Prozent schneller!

Bruchsal wird mit der Eröffnung dieser Autobahnstrecke mit einem Schläge zu einem Mittelpunkt des automobilen Verkehrs. Die breit ausladende Auffahrtstampe, die von der Stadt her den Eintritt zur Reichsautobahn vermittelt, ein Ansporn für manche veraltete Landstraße, sich einigermassen neuzeitlichen Bedürfnissen anzupassen. Verbreitert und neu belegt bieten sich jetzt die Zufahrtsstraßen von allen Seiten dar, die von Stuttgart über Forstheim oder die von der Pfalz über Germersheim, auch die Stadt Bruchsal selbst hat ihre Kaiserstraße erheblich verbessert. Aus der breiten Mulde des Kraichgaus zieht sich dann die Autobahn durch den Wald gen Norden. Das nun schon bekannte Straßenbild tut sich auf: die beiden breiten weißen Fahrfreien, durch grüne Gräben und Ruten voneinander getrennt. Kein breiter Graben reißt diese neuzeitliche Fahrbahn von der übrigen Landschaft los, sanfte Mulden lenken den Blick ganz von selbst auf die mannigfachen Schönheiten dieser flachen, aber dennoch überaus abwechslungsreichen Teilstrecke der großen Nord-Süd-Bahn, die nun schon ganz klar die Verbindung schafft zwischen Schwarzwald und Oberrhein und dem Maingebiet. Am morgigen Montag bereits wird

der Autobus-Schnelldienst der Reichspost den Betrieb auf der Strecke Frankfurt—Karlsruhe aufnehmen, und nur noch das letzte kurze Stück zwischen Bruchsal und der badißchen Hauptstadt muß auf der alten Staatsstraße zurückgelegt werden. Welch ungeheurer Fortschritt, wenn man bedenkt, daß schon auf diesem verhältnismäßig kurzen Stück von 33 Kilometer eine Verkürzung der Fahrdauer um 14 Minuten, also um durchschnittlich 48 Prozent eintritt! Noch ein, zwei Jahre und alle Gänge unseres Reiches werden durch das majestätische Band der Autobahn miteinander verbunden sein. Immer noch wird der Romantiker in ruhigem Tempo die alte Landstraße durchfahren und in den alten Städtchen und Dörfern Halt halten können, während der eilige Verkehr seinen Weg auf dem glatten hindernislosen Betonband nehmen kann.

Technische Wunderwerke

Unsere jüngste badißche Autobahnstrecke führt größtenteils durch flaches, allenfalls welliges Land, es sind keine ragenden Berge, keine gähnenden Schluchten zu überwinden. Durch breite Waldschneisen oder sandiges Ackerland zieht ihr Weg. Und dennoch hat auch diese kleine Strecke eine Reihe überaus bemerkenswerter Bauten aufzuweisen, bei denen Schönheit und Technik sich fanden.

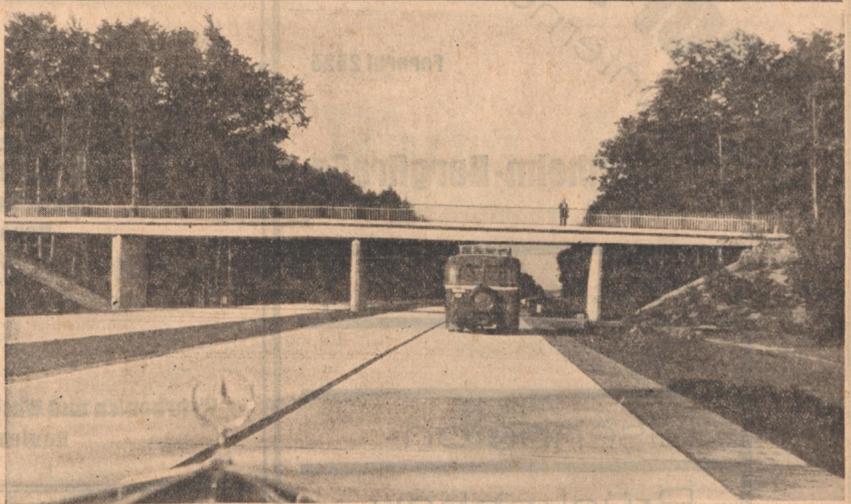
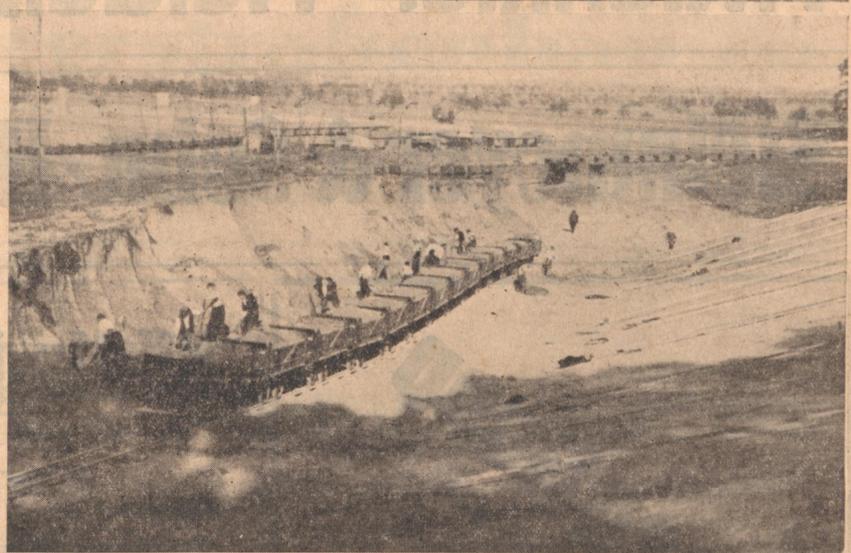
Da war gleich am Anfang der Strecke ein Problem zu lösen: die kreuzungsfreie Verbindung mit der schon bestehenden Strecke Mannheim—Heidelberg. In Richtung Karlsruhe ließ sich leicht eine Abzweigung schaffen, aber in der Gegenrichtung mußte, um ein Kreuzen der Linie nach Heidelberg zu vermeiden, eine Ueberführung der neuen Autobahn über die alte Autobahn vorgenommen werden. Während die alte Strecke schon in Betrieb war, wurde eine über sie hinwegführende Eisenbetonbrücke gebaut, so daß nunmehr die von Bruchsal kommenden Wagen, die in Richtung Frankfurt weiterrollen, erst auf dieser Brücke über die Strecke hinwegfahren, auf der die Wagen von Mannheim hinein nach Heidelberg rollen, und dann in sanfter Neigung in die nach Norden führende Bahn hineinfahren. In knapp zehn Tagen wurde diese kunstvolle Autobahnkreuzung hergestellt.

Schon einen Kilometer weiter mußte die Bahn Heidelberg—Friedrichsfeld unterführt werden. Da war ein Damm, der verschwinden mußte, ohne daß der Zugverkehr unterbrochen werden durfte. So baute man erst eine Reihe Betonblöcke in die Erde, setzte die Schienen der Eisenbahn darauf, baute dann nebenan eine hübsche Eisenbrücke und verlegte die Schienen wieder zurück; auf den ersten Blick ein etwas umständliches Verfahren, aber billiger und betriebssicherer als eine Untertunnelung des Damms oder eine Ueberführung der Autobahn über die Eisenbahn.

Dann kam die große Aufgabe der doppelten Anschlussstelle von Heidelberg im Osten und von Schwebzingen im Süden; durch eine Art Karussellfahrt ist jetzt jedes gegenseitige Kreuzen vermieden, ob man nun von Westen nach Süden will oder von Nord nach Osten oder umgekehrt. Kurz vor Bruchsal kam dann noch einmal eine Schmel-

Wie die Autobahn entsteht

Oben: Der Wald weicht der Autobahn
Mitte: Gewaltige Erdmassen müssen bewegt werden
Unten: So sieht die fertige Straße aus
Aufnahmen: „Führer“ (1), Bauleitung Heidelberg (2)



Th. u. O. Hessig

Beton- und Eisenbetonbau / Beton-Straßenbau

KARLSRUHE i.B.

Ausführung der Betondeckenlose 12a und 18 der Reichs-Autobahn Frankfurt-Bruchsal mit 166 000 Quadratmeter

Josef Krapp Baugesellschaft m. b. H.

KARLSRUHE, Hans Sachsstr. 2, Telefon 77

PFORZHEIM, Schulberg 3, Telefon 5540

Unternehmung für Hoch-, Tief-, Beton- u. Eisenbetonbau / Asphaltierungen

rieger in Sicht, als es galt, die Eisenbahnlinie Bruchsal-Obermersheim und den dicht daneben liegenden Saalbachkanal zu überwinden. Hier geht es nun dreifach, nämlich über dem Kanal, aber unter der Bahnlinie; auch dieses Problem wurde glatt gelöst, und zwar war hier schon die Bauleitung Karlsruhe tätig, die nun die Strecke bis zur badischen Hauptstadt und bis Baden-Baden weiterzuführen hat. Ein knappes Jahr noch, und auch die Karlsruher Automobilisten sind mit dem Netz verbunden.

Impressionen Zahlen

Es ist, wie gesagt, nur ein kleines Teilstück des ganzen großen deutschen Reichsautobahnnetzes, das nunmehr vollendet ist. Aber schon hier stürmen wahrhaft erbaunliche Zahlen auf uns ein. Auf 33 Kilometern mußten 41 Bauwerke aufgeführt werden. Am 15. Mai 1934 wurde mit der ersten Planung begonnen. Seitdem sind rund 750 000 Tagewerte Arbeit geleistet worden. 1200 bis 1500 Mann waren ununterbrochen beschäftigt, meist in zwei Schichten. 800 000 Quadratmeter mußten gerodet werden, 1,2 Millionen Quadratmeter Mutterboden wurden abgetragen; das ist so viel wie der Flächeninhalt des ganzen Freistaates Danzig. Insgesamt wurden 2 Millionen Kubikmeter Erde bewegt; man könnte diese Maße vergleichen etwa mit dem Gewicht der Tornister einer Armee, die in Siebenerreihen den ganzen Äquatorumfang befehlt.

Um den Kies, Sand und die Steine zu transportieren, die bei dieser Baustrecke verwendet wurden, hätte jeder Einwohner von Baden und Württemberg einen Zentner zur Autobahn schleppen müssen. 40 000 Tonnen Zement wurden gebraucht, jeder Bewohner von Karls-

ruhe und Mannheim hätte zwei Säcke dazu beisteuern müssen. Aus dem verbauten Eisen und Stahl hätte man einen gewöhnlichen Rundstahl herstellen können, der ein Viertel des Erdumfangs erreicht hätte.

Wohlfühl am Rande

Viele Skeptiker warnten mit Schaudern: die Autobahnen werden die Landschaft zerstören, werden den Menschen noch häßlicher, noch ruheloser werden lassen. Wie haben sie sich geirrt! Nur auf verschwiegenen Wildpfaden offenbarte sich bisher wenigen Wanderern die Luchhardt oder das Kraichgauer Hügelland in gleicher Schönheit wie jetzt jedem Benutzer der Autobahn. Selten bietet diese Landschaft einen lieblicheren Blick als den von der Autobahn auf das sanft in weite Felder gebettete Städtchen St. Leon. Nein, die Autobahn verdirbt nicht die Landschaft, sie erschließt sie erst richtig. Und sie verbessert sie gleichzeitig oft noch. Denn so ganz nebenbei haben die braven Arbeiter der Reichsautobahn auch mitgeholfen am großen Werk der Rinz-Saalbach-Korrektion, deren Erdmassen sie gut verwenden konnten für ihre Dämme und Planierarbeiten. Sie haben auch im Kraichgaugebiet durch sinnreiche Gräben eine ganz böse und unfruchtbare Sumpfgegend saniert. Manch sinnvolle Feldbereinigung ergab sich im Gefolge der großen Arbeit und an vielen öden Stellen wurden Nut- und Zielpflanzen angepflanzt, um das Bild der Landschaft abzurunden. Die Luchhardt selbst, einst einer der größten Wälder Deutschlands, die jetzt durch ihre hochstämmigen Kiefern und Föhren einen manchmal etwas traurigen Eindruck hervorruft, wird durch Buchenpflanzungen „aufgefrischt“ und bereichert. Am erfreulichsten aber sind die Ueberassungen, die sich die Bauleitung für die Autobahnbenutzer selbst aus-

gedacht hat. Zum erstenmal in Deutschland sind nicht nur mehrere geräumige Parkplätze längs der Autobahn angelegt, sondern auch dicht am Rande der Bahn entzückende Rasenflächen geschaffen mit Bänken und Tischen, die an besonders schönen Stellen zu kurzer Rast und einem Blick in die friedlich sich breitere Ebene einladen.

Auto-Wandern!

Als wir in unserm Bauleitungsbüro bei der Besichtigungsfahrt die Strecke ganz zurückgelegt hatten und „auf verbotenen Wegen“ in die nach Heidelberg führende Hauptbahn einzuweichen versuchten, mußte ein Mann mit einer roten Flagge die anderen Autos bitten, es uns zu gestatten, denn ihre Kette riß nicht ab, ununterbrochen herrschte „Verkehr“ und dies zu einer sonst verkehrsarmen Stunde. Auch erzählte man mir, daß auf der Strecke Frankfurt-Darmstadt an Sonntagen durchschnittlich zehntausend Wagen gezählt wurden. Zehntausend Wagen! Heidelberg allein kann einen nicht geringen Prozentsatz seiner diesjährigen Rekordbesucherzahl auf Konto Reichsautobahn buchen, so daß wir uns nur freuen können, daß auch unser Gebiet bald dieser Ertragskraft teilhaftig wird.

Es ist aber nicht nur der Reiz der absoluten und gefahrlosen Schnelligkeit, der die Menschen auf die Autobahn führt. Es ist auch die überaus sorgsame Wahl der Streckenführung, die diesen mitten durch Deutschlands schönste Landschaften führenden Straßen bald eine Beliebtheit obgleichlichen führen wird. Eine ganz neue Art des Reisens wird anheben, wenn erst einmal das große, unserer ganzen Vaterland umspannende Netz vollendet sein wird. Automobilen wird die Parole sein.

Der Glückwunsch der Stadt Heidelberg

Dank des zähen Fleißes deutscher Arbeiter und Ingenieure kann am Sonntag die Teilstrecke der Reichsautobahn Mannheim — Heidelberg — Bruchsal dem Verkehr übergeben werden. In Jahresfrist wird ein weiteres Teilstück der gewaltigen Straßen des Führers Heidelberg, die Stadt der Reichsfeste und der großen kulturellen Ueberlieferung und Leistung, mit der Gau- und Grenzlandhauptstadt Karlsruhe verbinden. Nord- und Mittelbaden, Oberrhein und Schwarzwald, Neckar und Rhein werden dadurch noch enger zusammengeschlossen; ein noch lebhafterer Austausch in Verkehr und Wirtschaft wird der Vollendung der Reichsautobahnstrecke Heidelberg — Karlsruhe folgen und so beitragen zum Wiederaufbau des Grenzlandes Baden.

Heidelberg, im September 1936.

Dr. Reinhaus, Oberbürgermeister.

F. Klenkler · Heidelberg · Tiefbauunternehmung

Telefon 2032

67464

Steinmeyer & Sohn Heidelberg

Neuzeitlicher Teerstraßenbau
Pflaster
Tiefbau — Walzenbetrieb

67468

Georg Hopp
Bauunternehmung

Fernruf 2525

Weinheim-Bergstraße

Hoch-

Tief-

Eisenbeton-

Brückenbau

Nöding & Stober

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Pforzheim

Lindensstraße 1

Telephon 5548

Ausführung von:

**Beton- und
Eisenbetonbauten
Industriebauten
Wohnungsbauten
Umbauten
Reparaturen
Isolierungen
Kanalisierungen
Gründungen
Rammarbeiten
Baggerungen,
Wehrbauten und Wasserkraftanlagen, Brücken-
bauten, Autobahn**

Beste Referenzen! Beratungen kostenlos!

67460

H. VATTER

Bauunternehmung

MANNHEIM

Ausführung des Deckenloses
20a (km 93,8 bis km 97,9)

Porphyrtwerk

HANS VATTER

DOSENHEIM

Lieferung des gesamten
Betonzuschlages
aus Porphyrt-Edelsplitt für Los 20a u. 20b

67469

W. Schrumpp, Leimen bei Heidelberg

Fernruf 120 Sandhausen

Strassenpflaster / Tiefbau

Ausführung:

Erdlos 3 und 6 - Bauwerk 87 und 108
Zubringerstrasse Bruchsal

Arbeitsgemeinschaft:

Michael Gärtner & Sohn G.m.b.H. FERNRUF 249

Rudolf Gärtner / Eberbach i. B. FERNRUF 354

Hoch-, Tief-, Eisenbetonbau-Unternehmen / Steinbruchbetriebe

Ausführung des Bauloses Nr. 2 der Reichsautobahn

67474

Wille ward Wirklichkeit

1 000 Kilometer Autobahnen in Betrieb — Von Generalinspektor Dr. Todt

Das Jahr 1936 bedeutet einen Meilenstein in der Baugeschichte der Reichsautobahnen, einen historischen Augenblick in der Entwicklung des deutschen Verkehrswezens überhaupt. Die erste Etappe des großen Zieles ist erreicht: 1000 Kilometer Autobahnen sind dem Betrieb übergeben, der Bau des gewaltigen Werkes ist längst kein Projekt mehr, er ist zur Tat geworden, die für sich spricht.

Bis jetzt sind rund 580 Kilometer Reichsautobahnen in Betrieb, Schlag auf Schlag sind die Teilstrecken in diesem Jahre eröffnet worden. Heute werden neue Strecken mit zusammen fast 450 Kilometer Länge dem Verkehr übergeben, so daß wir die feierliche Uebergabe des 1000. Kilometers vornehmen können. In Nord und Süd, in Ost und West besitzt Deutschland dann schon bemerkenswerte und wichtige Linien des Gesamtnetzes, das in unermüdlicher Arbeit weiter und weiter wächst, bis es eines Tages auch sich ganz zusammenschließen wird.

Welche Strecken werden nun heute zu den bereits eröffneten hinzukommen? Zunächst wird die Verbindung von der Reichshauptstadt Berlin nach Stettin für den Verkehr frei. Es sind von dieser Linie im Frühjahr bereits 50 Kilometer bis in die Gegend von Joachimsthal eröffnet, jetzt folgt eine weitere Strecke von rund 70 Kilometer Länge, so daß die Verbindung Berlin-Stettin mit rund 120 Kilometer vollendet ist. In Schlesien wird die 90 Kilometer lange Teilstrecke von Breslau an Liegnitz vorbei bis Kreisbau in Richtung Berlin frei sowie ein Stück zwischen Gleiwitz-Beuthen im Rheinland wird die Verbindung Köln-Düsseldorf vor Duisburg verlängert. In Mitteldeutschland kommt die 70 Kilometer lange Strecke zwischen

Schleiz und Langendorf zur Eröffnung. Bei Dresden wird ein 40 Kilometer langes Stück in Richtung Chemnitz frei, die Verbindung Frankfurt-Mannheim-Heidelberg verlängert sich nach Süden zu um 88 Kilometer bis Bruchsal in nördlicher Richtung um weitere 40 Kilometer bis Bad Nauheim. Dazu kommen noch eine Reihe kleinerer Ergänzungs- und Verbindungsstücke, wie z. B. die Linie Stuttgart-Schwäbisch Alb mit 20 Kilometer u. a. m.

Die Eröffnung des 1000sten Kilometers der Reichsautobahnen läßt alle, die an diesem Werk gearbeitet haben, einen Augenblick innehalten und zurückblicken. Da zieht an unserem Auge zuerst die Zeit vor drei Jahren vorüber, als der Führer den ersten Spatenstich in Frankfurt a. M. vollzog. Es war am 23. September 1933. Im Geiste hören wir noch einmal seine prophetischen Worte:

„Und ehe wieder Jahre vergehen, soll ein Riesenwerk zeugen von unserer Dienste, unserer Fleiß, unserer Fähigkeit und unserer Entschlußkraft.“

Hunderttausend fleißige Hände haben seitdem unermüdlich geschafft. 1000 Kilometer Reichsautobahnen sind heute in Betrieb, 1500 Kilometer sind im Bau und viele Hunderte von Kilometern werden weiter zum Bau vorbereitet. Arbeiter, Techniker, Maschinenbauer, Unternehmer, die „Gesellschaft Reichsautobahnen“, ganze Industriezweige, sie alle haben ihren redlichen Anteil an dem Gelingen des größten Bauunternehmens der Neuzeit. Das Ausmaß, vor wenigen Jahren noch zu Zweifeln und Spott geneigt, erkannte von Jahr zu Jahr unsere Leistungen immer mehr und immer rücksichtsloser

an. Die deutschen Reichsautobahnen sind schließlich wie schon so manche Leistung deutscher Technik und Kultur gerade zum Vorbild für andere Kulturen geworden.

Die Schwierigkeiten beim Bau waren in verschiedener Hinsicht nicht gering. Sie sind überwunden worden. Dieses ungeheure Werk, welches wir einzig und allein der Tatkraft unseres Führers verdanken, wurde begonnen aus der tiefsten Not unseres Volkes heraus und es wird vollendet aus der Kraft dieses Volk heraus, an die der Führer uns allen ein Vorbild, unerschütterlich geglaubt hat. Wille ward Wirklichkeit. Des Reiches neue Straßen sind gebaut. Schon durchziehen sie in allen Teilen des Reiches den Raum. Küstengebüschungen eilen sie über Berg und Tal, durch Felder und Wälder, heran an die größten Städte. Taufende und aber Taufende von Kraftfahrern aus allen deutschen Gauen lernen sie kennen. Und es gibt wohl keinen, für den das Befahren der Reichsautobahn nicht ein großes Erlebnis, eine einzigartige Ueberraschung bedeutete. Wir wollen dabei gar nicht sprechen von den technischen Vorzügen, von der reinen Schönheit, welche die Linienführung der Autobahnen mit sich bringt. Das wichtigste und größte Erlebnis bleibt eines: Die Straßen sind der tatgeordnete Ausdruck einer nicht mehr verlierbaren Kraft von Reich und Volk. Mit ihrer Eröffnung ist alles endgültig versunken, was das deutsche Volk einst zu seinem eigenen Schaden zersplitterte: die Jahrhunderte alte Kleinindustrie, Kleinfabrik und Speckhändlererei. Reichsautobahnen sind nicht nur ein Symbol der Reichseinheit, sie sind der lebendige Ausdruck einer neuen Generation und deren Stolz und Größe.

Das größte Werk ist begonnen, ein gewaltiges Stück wurde geschafft, es muß vollendet werden. Von Tag zu Tag wird das deutsche Volk mehr erkennen, wie groß, wie umfassend, wie weitreichend die Bedeutung der Reichsautobahnen ist. Kindern und Kindeskindern wird dieses Werk noch dienen, das wir in Dankbarkeit und Verehrung und in dem festen Glauben an Deutschlands Zukunft die Straßen Adolf Hitlers nennen.

Bruchsal Gruß

Raum drei Jahre nach dem Erlaß des Reichsgesetzes über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ kann schon Dank des überragenden schöpferischen Gestaltungswillens deutscher Technik die 88 Kilometer lange Teilstrecke Mannheim — Heidelberg — Bruchsal der Reichsautobahnen dem Verkehr übergeben werden, nachdem viele andere Teilstrecken ebenfalls fertiggestellt wurden. Wir danken dem Führer, daß er dieses gigantische Bauwerk, bei dessen Erstellung viele Arbeitslose wieder beschäftigt werden konnten, ermöglicht hat. Die Reichsautobahn wird Bruchsal als alten Verkehrsnotenpunkt weiterhin mit dem alten Verkehrsnetz verknüpfen, zum Nutzen der gesamten Volkswirtschaft.

Aber nicht nur materielle Werte werden durch die Reichsautobahn erschlossen, sondern auch der Gemeinschaftsgeist im Volke wird durch sie gefördert werden. Auf ihren mächtigen Bahnstreifen werden von Stadt zu Stadt und von Gau zu Gau private Kraftwagen und die Fahrzeuge der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ breite Volksmassen einander näherbringen und so zum gegenseitigen Verständnis der Bevölkerungsteile beitragen; den eigenen Volksgenossen und den in unserer Gegend zahlreich vertretenen ausländischen Besuchern unserer Heimat wird die neueröffnete Teilstrecke die Schönheiten und Reize des badischen Landes erschließen.

Dem zerklebenden Gedanken an die „Mainlinie“ hat der Führer das ganz Deutschland umspannende Netz der Reichsautobahnen gegenübergestellt, dessen mächtige Säulen das deutsche Volk umklammern, um es nicht in den Geist der Uneinigkeit und des Bruderhasses zurückfallen zu lassen. Mit dem Dank für diese gewaltige Tat grüßen wir unseren Führer und unser ewiges Deutschland!

Bruchsal, 27. September 1936
Der Bürgermeister: i. V. G. Sund, Beigeordneter.

Gesellschaft für Teerstraßenbau mbH.

Heidelberg, Leopoldstr. 1 / Fernruf 2730 (nach Büroschluß 2025) Fabrikationsanlage Schriesheim an der Bergstr. / Fernruf 294 (nach Büroschluß 296)

liefert geteertes Material, bituminöse Platten / führt aus: alle neuzeitlichen Strassendecken, wie Teerbetondecken, farbige Decken, Plattenbeläge, staubfreie Fabrikhöfe und Hallen, Gehwege usw

Arbeitsgemeinschaft: Gustav Siegrist / Baugesellschaft m. b. H. Gust. Stumpf / Bauunternehmung / Karlsruhe-Bruchsal

Ausführung der Erd- und Böschungs-Arbeiten Los 1 von Kilometer 76,2 — Kilometer 82,9 + 85,83

Richard Harder

Hoch- u. Tiefbau
Eisenbetonbau
Projektierung — Ausführung
Gegr. 1899

Kehl a. Rhein

Werk u. Lager: Rheinhafen-Anschlußgleis / Fernruf 785

Zweigniederlassungen:

Karlsruhe + Freiburg/Brsg.

Jakob Bernhard III.

Baumeister
Sandhausen
FERNRUF 53

Unternehmen für:

**Hoch- und Tiefbau
Eisenbetonbau
Kanalisationen**

Ausführung von Erd-, Beton- und Kanalisationsarbeiten an der Reichs-Autobahn

Wurz & Ferkel

Hoch- u.
Tiefbau

KEHL
AM RHEIN

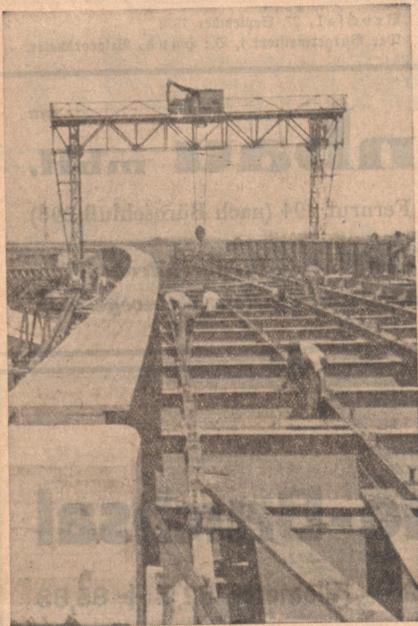
Fernsprecher Nr. 385

A. Langlotz / Brühl (Baden) Fernruf 221 Schwetzingen

Hoch- und Tief- und Eisenbetonbau



Erste Fahrt ins künftige Gelände



Stahl, Beton und deutsche Veriarbeit...



Das weiße Band lockt...



Rast an der Autobahn

Aufnahmen: AEG-Bauleitung, „Führer“

An unsere Leser!

Überall in Deutschland sind Tausende von Händen am Werk, das gewaltigste Bauvorhaben auszuführen, das jemals verwirklicht wurde: Die breiten Verkehrswege der Reichsautobahnen. Niemals ist der Gedanke eines Straßenbaues in so großzügiger Weise durchdacht worden. Die alten Straßen, die wir kennen, führten von Dorf zu Dorf. Sie sind dabei unter Berücksichtigung zahlreicher Sonderwünsche gebaut worden. Und so kommt es, daß es in ganz Deutschland wenig Verkehrswege gibt, die auf der kürzesten, geraden Linie zwei Orte miteinander verbinden.

Die Reichsautobahnen brechen mit allen bisherigen Verkehrsüberlieferungen. Sie sollen die Schlagadern des motorisierten Fernverkehrs sein.

Aus Anlaß der Inbetriebnahme der Teilstrecke Mannheim—Heidelberg—Bruchsal der Reichsautobahnen veranlassen wir ein

Preisauschreiben

für die Jugend

Es soll ein Aufsatz im Umfang bis zu vier Seiten geschrieben werden, in dem die Frage „Warum läßt der Führer Reichsautobahnen bauen?“ ausführlich behandelt wird.

Dem Aufsatz sollen die Ausführungen in unserer heutigen Beilage sowie die nachstehenden Einzelheiten über Wesen und Zweck der Reichsautobahnen zugrunde gelegt werden.

Bei den Reichsautobahnen kommt es nicht allein darauf an, ob sie diesen oder jenen Ort berühren. Im Gegenteil, selbst Städte werden nach Möglichkeit umgangen und nur durch Zubringerstraßen an die Reichsautobahnen angeschlossen. Wenn sie auch Orte meiden, so gehen die neuen Straßen auch den Schwierigkeiten des Geländes und des Bodens nicht aus dem Wege, sondern überwinden sie reichlich unter Anpassung an das Gelände. Wo es notwendig ist, werden tüchtige Brücken geschlagen, die — wie die Mang-

Bereits elf Tage nach der Machtübernahme, bei der Eröffnung der ersten Automobilausstellung im neuen Reich, am 11. Februar 1933, kündigte der Führer die Inangriffnahme und Durchführung eines großzügigen Straßenbauplanes an.

Was der Führer versprochen, das hat er gehalten. Am 23. September 1933 schon hat er bei Frankfurt a. M. den ersten Spatenstich

für die Teilstrecke Frankfurt—Darmstadt getan, die inzwischen von Frankfurt bis Mannheim-Heidelberg dem Verkehr übergeben werden konnte. Eine weitere Teilstrecke München—Hofzürchen ist ebenfalls fertiggestellt

und das neue ideale Verkehrsnetz verlangt nach neuen schnelleren Wagentypen für den Personen- und Lastwagenverkehr.

So sehen wir bei den Reichsautobahnen das alte Wort bestätigt

Arbeit gibt Brot.

Beim Beginn der ersten Teilstrecke wurden 700 Arbeiter eingeleitet. Im Laufe des Jahres 1935 wuchs ihre Zahl auf 120 000 an, während allein in Steinbrüchen und direkten Lieferungswerken weitere 150 000 Volksgenossen arbeiten. Soweit diese Arbeiter vorher ohne Verdienst waren, wird bei ihnen jetzt die Arbeitslosenunterstützung eingepart, was bei der Berechnung der Baukosten nicht übersehen werden darf. Beim Bau der Autobahnen sind weiterhin zahlreiche Volksgenossen, deren wirtschaftliche Lage besonders schwierig ist, viele Kriegsveteranen und kinderreiche Familienväter bevorzugt eingestellt worden, so daß sich die Arbeitsbeschaffung volkswirtschaftlich im besten Sinne produktiv auswirkt.

Nach der reiflichen Durchführung des Planes wird Deutschland

ein Automobilreich

besitzen, das zu den schönsten und modernsten der Welt gehört, denn neben den Reichsautobahnen werden rund 40 000 Kilometer Reichsstraßen und etwa 80 000 Kilometer Landstraßen erster Ordnung entstehen, die ebenfalls den Forderungen des neuzeitlichen Verkehrs angepaßt worden sind.

Die volkstümlichste Tat des Nationalsozialismus, die Schaffung der Reichsautobahnen, soll nicht nur den Erwachsenen in ihrer überwältigenden Größe bewußt sein! Auch die Kinder sollen das wachsende Werk mit Verständnis und voller Anteilnahme verfolgen, denn ein junger, aufgeschlossener Geist fähig ist. Eine lebendige Vorstellung erwacht aber nur, wenn die Idee des Planes und seine Durchführung selbständig durchdacht und verarbeitet werden.

Gebt euren Kindern die Karte der Reichsautobahnen in die Hand, sprecht mit ihnen an Hand der Unterlagen, die wir euch geboten haben, die umfassende Bedeutung des Werkes durch! Weckt ihren Ehrgeiz und Eifer, damit auch sie sich an dem Preisauschreiben beteiligen und mit ihrem Gedankensinn und in ihrer Sprache darstellen, warum der Führer die Reichsautobahnen bauen läßt.

Die Einsendungen, die auf weißem Papier, deutlich lesbar mit Tinte oder Schreibmaschine geschrieben sein müssen, sind bis zum 20. Oktober an die Führer-Verlag GmbH, Karlsruhe, Lammitzstraße 1b, einzuliefern. Spätere Eingänge bleiben unberücksichtigt. Das Preisrichterkollegium besteht aus einigen Lehrpersonen unserer Stadt. Der Entscheidung ist unanfechtbar. Wir haben das Recht, alle Einsendungen beliebig zu verwenden.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr.-Ing. Todt, hat sich bereit erklärt, die drei besten Arbeiten, die bei uns eingereicht werden, mit Buch- und Bildpreisen auszuzeichnen, die mit seiner eigenhändigen Widmung versehen sind.

Folgende Preise werden ausgesetzt:

1. Preis **20 RM.** zuzüglich Buch- bzw. Bildpreis des Generalinspektors Dr.-Ing. Todt.
2. Preis **15 RM.** zuzüglich Buch- bzw. Bildpreis des Generalinspektors Dr.-Ing. Todt.
3. Preis **10 RM.** zuzüglich Buch- bzw. Bildpreis des Generalinspektors Dr.-Ing. Todt.
4. bis 10. Preis: **Buchpreise.**

Alle Einsendungen müssen deutlich lesbar, genaue Adresse und das Alter des Abenders tragen.

Der Führer



fallbrücke auf der Strecke München—Landesgrenze — Wunderwerke moderner Technik sind. Breite Dämme werden über den Moorgrund hinweggebaut und das Moor teils nachträglich unter dem Damm durch Dynamit herausgesprengt, damit die Fahrbahn sich auf gewachsenem Boden senken kann, teils durch moderne Saugbagger weggezogen. Ein besonderes Gesetz ermöglicht es überall, den Weg für die Reichsautobahnen freizumachen. Dabei wird auf die Anlieger durch Austausch von landwirtschaftlichen Grundstücken weitgehend Rücksicht genommen.

Was aber bisher weder bei Landstraßen noch bei Eisenbahnlinien berücksichtigt worden ist: die

Eigenart der Landschaft,

wird bei den Reichsautobahnen vorbildlich gewahrt und erschlossen. Die Autobahn soll kein färbender Fremdkörper im Landschaftsbilde sein, sie soll sich ihm harmonisch einfügen.

Der gewaltige Plan der Reichsautobahnen, der Kraft und Schönheit in sich vereint, stammt vom Führer selbst.

Ausgeführt wird er vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr.-Ing. Todt. Schon während seiner Festungshaft in Landsberg hat sich der Führer eingehend mit dem gigantischen Werk beschäftigt, das in sechs bis sieben Jahren fertiggestellt sein soll und mit einem Netz von 6900 Kilometer ganz Deutschland überspannt.

und bildet die neue Ausfallstraße nach den schönen Tälern von Tegernsee und Schliersee. In jedem Jahre sollen etwa 1000 Kilometer dem Verkehr erschlossen werden, bis sich die T. M. Strecken zu einheitlichen Verbindungen von Ost nach West und Nord nach Süd zusammenschließen.

Von Milliarden hat der Führer gesprochen, die für den Bau der Reichsautobahnen benötigt werden. Das ist nicht zu verwundern, wenn man bedenkt, daß die Bahnen in einer

Breite von 24 Meter

gebaut werden und in der Mitte eine beide Verkehrswege trennende Grünfläche erhalten. Auf der Gesamtlänge werden Tausende von Brücken gebaut, die teilweise die Ingenieure vor ganz neue Aufgaben stellen.

So gewaltig die Summen sind, die der Bau der Reichsautobahnen erfordert, so fühlbar ist heute schon die

Wirtschaftsbelebung,

die von diesem genial durchdachten Werk ausgeht. Es handelt sich ja nicht allein um Erdbewegungen von unvorstellbarem Umfang, um die Verarbeitung von vielen Hunderttausenden Kubikmeter Beton und Eisenbeton, von Hunderttausenden von Tonnen Stahl und Eisen. Der Bau wirkt auch auf die verschiedenen Industrien, die Maschinenindustrie, die Herstellung des ungeheuren Kleinteils an Gleisen und Spaten bis zur Ausrüstung der Lagerbaracken für die Arbeiter. Gleichzeitig nimmt die Automobilindustrie einen gewaltigen Aufschwung;