MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG

MARCHIVUM Druckschriften digital

Hakenkreuzbanner. 1931-1945
5 (1935)

454 (3.10.1935) Sonderbeilage

Hakenkreuzbanner
DAS NATIONALSOZIALISTISCHE KAMPFBLATT NORDWESTBADENS

Straßen des Führers



Symbole der Kraft

MARCHIVUM

Ein Markstein nationalsozialistischen Aufbauwillens

Von Dr. Wilhelm Kattermann

Am heutigen Tage ist das Teilstück der Reichsautobahn Darmstadt—Mannheim—Heidelberg dem allgemeinen Verkehr übergeben worden. An der Rhein-Neckar-Halle in Mannheim gehen die Schlagbäume hoch und Kraftwagen ziehen ihren Weg über die Bänder von Wille und Kraft.

Den Autobahnen Adolf Hitlers kommt nicht nur die Bedeutung der grossen Verkehrsadern der Zukunft zu, sie sind noch vielmehr der sinnfällige Ausdruck eines neuen, gewaltigen und unzerstörbaren Lebenswillens unseres Volkes.

Der Reichsstatthalter in Baden:

Robert Wagner

„Und ehe wieder Jahre vergehen . .“

Wir schauen zurück. Es sind wenige Tage mehr wie zwei Jahre, als einige wenige Parteigenossen aus Mannheim nach Frankfurt zu dem ersten Spatenstich an den Straßen Adolf Hitlers fuhren. Es war ein feuchter, griesgrämiger Morgen. Diesige Nebel zogen von den Hängen der Odenwaldberge zu Tal. An der Baustelle in Frankfurt fegte ein starker Herbstwind über den Main. Er fegte über das aufgeschlossene Land und er fegte über die tausendköpfigen Menschenreihen, die gekommen waren, um im Angesicht des Führers einen historischen Augenblick zu erleben. Ganz Frankfurt war auf den Beinen und nahm Anteil an dem gewaltigen Geschehen, das hier seinen Anstoß empfing.

Als der Führer kam, hatte der Wind die letzten Wolken weggeblasen und die Sonne bereitete ihm ein freundliches Willkommen. In das Singen des Windes mischte sich der brausende Jubel der begeisterten Menschen. Die Arbeiter an der Anstichstelle waren bleich vor gebändigter Erregung. Der Führer, i h r Führer, weihte mit eigenen Händen die Arbeit!

Loren kamen angefahren. Sie wurden umgekippt und schütteten braune Erde aus. Mit den Arbeitern ergriff der Führer den Spaten. Er warf die schwere, willige Erde auf den Damm, im gleichen Takt mit den Männern. Schweigen lag über der Menge. Sie mochte fühlen, daß hier Geschichte wärd. Daß hier ein einmal'g Werk seinen Anfang nahm.

Vielleicht auch wuchteten unsichtbar über den vielen Menschen Gedanken, wie sie uns bewegten. Die überwältigenden Minuten der Gegenwart, da der Führer Seite an Seite mit seinen einfachsten Volksgenossen den ersten Spatenstich an seiner Straße tat, wurden Rückblick und Ausschau zugleich. In kurzen Bildern zogen Kampfstationen der Vergangenheit vorbei. Worte des Führers, gesprochen gegen eine Welt von Feinden, werden wieder lebendig: „Wie kein Land der Erde es hat, so könnten und müßten wir Straßen durch Deutschland ziehen ...“ Damals scheinbar unerfüllbarer Wunsch — — Heute Tat!

Vergleiche drängen sich uns auf. Zwischen den „Leuten“, die früher die Geschicke des Staates lenkten, die goldene Berge versprachen und Not und Elend gaben und dem schlichten Menschen dort unten, der ein Führer ist, der nichts verspricht und alles hält, und das Volk zur Höhe führt.

Das Sinnen geht weiter in die Zukunft. Das Wort: R e i c h s a u t o b a h n will sich zu einem festen Begriff verdichten. Vorstellungen suchen das neue Werk. Die aufgewühlte Erde verwandelt sich in ein gerades weißes Band, das durch ganz Deutschland führt. Das Ahnen genügt nicht, das ganze gigantische Geschehen zu umspannen. Doch das Wesen steht fest: E i n W e r k, d a s d e r F ü h r e r m i t e i g e n e n H ä n d e n b e g i n n t, m u ß g e l i n g e n!

Mit frohem Gesicht legt der Führer den Spaten weg. „... Und so bitte ich Sie denn, gehen Sie jetzt zur Arbeit! Der Bau muß heute beginnen! Das Werk nehme seinen Anfang. Und ehe wieder Jahre vergehen, soll ein Riesenwerk zeugen von unserem Dienst, unserem Fleiß, unserer Fähigkeit und unserer Entschlußkraft. Deutsche Arbeiter, an das Werk!“

Die Straße entsteht . . .

Der Appell des Führer fand seinen Widerhall in allen Orten Deutschlands. Im Norden und Süden, im Osten und Westen marschierten Arbeiterkolonnen mit geschultertem Spaten in den Kampf mit Wasser und Moor, mit Sand und Heide, mit Düne und Wald, in den Kampf mit allem, was sich dem Werk entgegenstellen wollte. Sie wuchteten Dämme auf und trugen sie ab. Sie machten sich das Land willig und die Erde gehorchte ihrem Befehl. Millionen Hände regten sich. Sie gruben sich in den Boden ein und überspannten ihn hoch mit Brücken. Pfeiler wuchsen empor. Krane griffen in die Scholle. Im Hämmern und Dröhnen, im Brechen der Erde klang das Lied schöpferischer Arbeit über das Land, und im harten Rhythmus der Tat wurde das Werk.

Die Soldaten der Arbeit gönnten sich nicht Ruh und Rast. Der Wunsch des Führers ward ihnen Befehl. Ein Wille schweißte sie untrennbar zusammen, und ihr Marschtritt klang im selben Takt. Lager wuchsen auf in einsamen Gegenden. Arbeiter und Arbeiter fanden sich in edler Kameradschaft. Das Band, das sie alle gemeinsam umschlingt, ist der gemeinsame Stolz auf das gemeinsame Schaffen: W i r b a u e n a n d e n S t r a ß e n A d o l f H i t l e r s!

Ihre Gesichter wurden braungebrannt in heißer Sonne. Regen sprühte auf sie nieder. Schnee bedeckte das Land. Sie schafften ... Und wieder ward ein Sommer und wieder ein Winter. Sie schafften ...

Als der Frühling des Jahres 1935 kam, war der erste Streckenabschnitt der Reichsautobahn fertiggestellt.

Die erste Befahrung

Der 19. Mai 1935 ist mit güldenen Lettern in die Verkehrsgeschichte des Reiches eingeschrieben. Es ist der Tag, an dem die Strecke Frankfurt—Darmstadt eingeweiht und der Oeffentlichkeit übergeben wurde. In kaum anderthalb Jahren war aus dem Spatenstich des Führers eine einzigartige Straße geworden, ein Denkmal nationalsozialistischen Aufbauwillens. An der Stelle, an der der Führer die erste Erde geschaufelt hatte, war eine Brücke entstanden. Die prophetischen Worte haben sich erfüllt. „... Und ehe wieder Jahre vergehen ...“

Unauslöschlich ist dieser Tag in unser Erinnern gegraben. Er brachte eine Fülle gewaltiger Eindrücke, die kaum in Worte zu bändigen sind. Die Fahrt über die zwanzig Kilometer fertige Straße gestaltete sich zu einem Triumphzug deutscher Arbeit und deutscher Technik. Bis in den Horizont dehnt sich das weiße, glatte Band. Junge Sträucher teilen seine Mitte. Zur rechten und zur linken Hand trinken die durstigen Augen des Städters die Schönheiten deutscher Landschaften. Der Motor summt dazu sein Lied. Unmerklich steigt der Geschwindigkeitsmesser. Man spürt es kaum. Die Straße läßt den Wagen spielend gleiten. Der Traumwunsch des Autofahrers hat seine Erfüllung gefunden.

Hineingebettet in den Reichtum unseres Landes, hat sich die Straße ganz seinem Charakter angepaßt. Technik und Natur haben sich die Hand gereicht und zu einer Sinfonie von Schönheit und menschlicher Tatkraft vereint. Was kein Land der Erde in Angriff nehmen konnte, ist in Deutschland Wirklichkeit geworden. Erwachsen aus der Kühnheit und Entschlußkraft des Dritten Reiches wird die Reichsautobahn die Welt erobern.

Der Führer und sein Gefolge und 3000 Arbeiter sind mit uns auf dieser ersten Fahrt. Die ganze Strecke entlang stehen Kopf an Kopf Menschen aus nah und fern, die ihre frohen Grüße über die Straße rufen. Mit elementarer Wucht drängt sich die Erkenntnis auf: **Die Straße des Führers ist die Straße des Volkes.** In Gemeinschaftsarbeit entstanden, wird sie Gemeingut bleiben, solange das Band sich durch die Gaue dehnt.

An dem großartigen Festakt nahmen neben tausend und aber tausend anwesenden Volksgenossen auch Millionen Menschen diesseits und jenseits der Grenzen durch den Rundfunk teil. Der Jubel des Volkes drang durch den Aether in alle Welt und kündete vom Sieg der deutschen Arbeit. In tiefem Stolz empfand in dieser Stunde jeder Deutsche, daß deutsches Wollen und Können Gewaltiges schuf und weiter schaffen wird.

Der zweite Abschnitt: Darmstadt—Mannheim—Heidelberg

Wieder haben wir Gelegenheit, die Reichsautobahn zu befahren. Und wieder schenkt sie uns ein Erlebnis, das um so größer ist, als es dieses Mal mitten aus unserer engsten Heimat fließt. Die herrliche Einfahrt nach Mannheim



Der Führer schreitet über die herrliche Neckarbrücke der Reichsautobahn bei Mannheim
Hinter dem Führer Dr. Todt
Aufn.: Reimann, Mannheim — HB-Bildstock

und der monumentale Blick über die Stadt rührt tief an Seele und Geist. In neuer Sicht und in neuer Schönheit schenkt sich die Heimat!

Der Teilnahme an der ersten Besichtigungsfahrt mit Pg. Dr. T o d t, folgte bald eine noch größere Freude. Nicht lange ist es her, daß der Führer selber überraschenderweise die neue Teilstrecke besichtigte. Aus seinem Gesicht und aus seinen Worten lasen wir volle Befriedigung. Wir waren so froh und stolz darob, als hätten wir mit eigenen Händen die Decke geworfen. Mannheim hat die Prüfung gut bestanden.

Der Weg ist frei!

Die Schlagbäume sind gefallen. Ungehindert können die Kraftwagen die Teilstrecke der Reichsautobahn befahren. Ueber die Linie dröhnt das Summen der Motoren. Die wundervolle Klarheit und der unendlich gespannte Schwung der Straße zieht jeden Fahrer in ihren Bann. Während sich Kilometer an Kilometer reiht, findet das Auge Halt und Ruhe an der weiten Sicht in die Landschaft. Das Gefahrenmoment ist auf ein Mindestmaß reduziert. Wer die Straße befährt, bekennt: Sie ist das Eldorado des Kraftfahrers.

Unendlich viel ließe sich noch sagen über die großzügigen Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen, die mit dem Bau der Reichsautobahn verbunden waren. Unendlich viel auch über ihre wirtschaftlichen und ideellen Auswirkungen. Es wird an anderer Stelle getan. Wir wollen es hier bei einer Feststellung bewenden lassen:

Das nationalsozialistische Deutschland ist seiner Berufung treu geblieben.

Der Generalinspektor
für
das deutsche Straßenwesen
7001-27

Berlin W 8, den 1. Oktober 1935.
Pariser Platz 3

An
das "Hakenkreuzbanner", Schriftleitung,
M a n n h e i m.

Mit der Fertigstellung der Strecke Frankfurt/M.-Darmstadt - Mannheim -Heidelberg übernimmt die Autobahn ihre erste zusammenhängende Strecke von 85 km und stellt die Verbindung der grossen Wirtschaftsgebiete des rhein-mainischen Städtekranzes her. Mit der am 26.9.35 erfolgten Besichtigung der Strecke durch den Führer und Reichskanzler und durch seine Anerkennung hat die Arbeit, die hier geleistet wurde, ihre schönste Würdigung gefunden. Jeder Kraftfahrer, der sie [redacted] befährt, kann selbst feststellen, daß die Straßen Adolf Hitlers in der Tat die modernsten und schönsten Straßen der Welt sind, die bis heute geschaffen wurden. Nun lebt dieses Werk ~~und~~ in der Wirklichkeit. Als gewaltige Verkehrsader dient es dem Handel und Wandel des großen Wirtschaftsgebietes, das sich zwischen Neckar-Rhein- und Mainstrom erstreckt.

Todt

MARCHIVUM

Wilhelm Ratzel:

Schaffender Hände Werk

Gewaltige Dampframmen dröhnen. Baggerschaufeln greifen knirschend ins Erdreich. Zwerglokomotiven warnen schrill und eindringlich in den Tag. Unzählige Loren rasseln über notdürftig gelegte Gleise. Betonmischer mischen geräuschvoll Zement, Wasser und Sand zu einem zähen Brei, der einmal zum Wunder der Straße wird.

Das ist das alles übertönende und nervenpeitschende Vorspiel eines heroischen Kampfes auf dem Schlachtfeld der Arbeit.

Der Führer rief: Ans Werk!

Und erst waren es Siebenhundert, die da aufmarschierten, das Gewehr des Friedens — den Spaten — geschultert. In einer Reihe standen sie, einer neben dem anderen und jeder stand im Banne eines Willens.

Dieser eine Wille aber befahl den Kolonnen: Ans Werk!

Und sie stießen den Spaten in die harte Erde, griffen sich Schwielen an die Hände.

Was tat's?

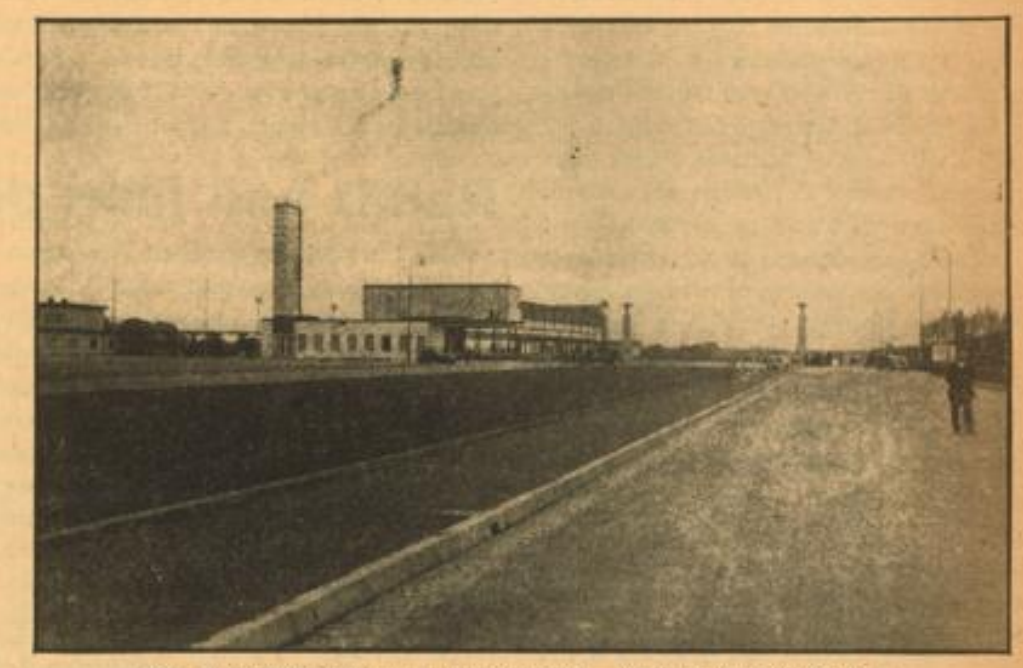
In ihnen nagte jahrelang der Hunger, Not war ihr Brot. Jetzt wurde die aufgespeicherte Lust zur Arbeit der Trieb zu rastlosem Tun.

Und im Takt fast stießen die Spaten in die Erde, trommelten die Schollen in die Loren, Tag um Tag. Der heiße Arbeitsschweiß troff den Arbeitern von der Stirn, sie zogen sich aus, halbnackt, um frei dem Schwunge der Arbeit folgen zu können. War auch karg der Lohn, der war verdient — verdient, nicht erbettelt und nicht erstempelt. Welch ein befreiendes Gefühl, welch ein Segen. Brot, erstanden von verdientem Lohn.

Siebenhundert waren es am Anfang. Aus diesen siebenhundert wurden tausend, aus den tausend zehntausend und nun sind es über hunderttausend schaffende Menschen, die allein an diesem Werk im Laufe von zwei Jahren dem neuen Rhythmus verfallen sind.

Sie schaffen am Werk des Führers, dessen Wille ihr Wille geworden ist. Sie beißen auf die Zähne und recken sich, raffen die letzte Kraft für das Werk schaffender Hände.

Wer weiß, wie hart manchem diese Arbeit anfiel? Stand da nicht der erwerbslose Techniker neben dem Schneider, nicht der Schuster neben dem Kaufmann, der Werkstudent neben dem Erdarbeiter, dessen Muskelspiel keine Schwierigkeiten kennt? Mann neben Mann bewegten sie Millionen Kubikmeter Erdreich, und wenn wirklich einer von ihnen von der ungewohnten Arbeit schlapp machen wollte, dann war es sein Nebenmann, der ihn mit einem Witz, einem Scherzwort wieder hochriß. So wurden sie eins, die unzähligen unbekannten und stillen Vollstrecker des Willens unseres Führers: Die Arbeiter der Reichsautobahnen.



Die „königliche" Einfahrt in die Reichsautobahn — Links die Rhein-Neckar-Halle



Schönheit der Technik — Rieddahn-Ueberführung

Ich erinnere mich einer Zeit, da auch ich einmal in den verbrecherisch entfachten Wirbel des Niederganges geriet und ungewohnte Arbeit hinter mich bringen mußte. Tag für Tag Holz in rauhen Mengen sägen und Festmeter um Festmeter aufsetzen, das war eine Arbeit, die mich ordentlich zusammenriß. So muß es am Anfang vielen von den Arbeitern der Reichsautobahn gegangen sein.

Aber eines ist anders wie damals!

Heute ist es der Geist einer neuen Zeit, der die Arbeit befruchtet, der ihr einen Sinn gibt, den die Menschen noch nach Jahrhunderten verstehen und begreifen sollen.

Damals aber, da war Mißmut und Unlust, das Gefühl, Kuli einer zerstörenden Schicht zu sein und vor allen Dingen eine gespaltene Gesinnung, das Begleitmotiv der Arbeit. Einer sah scheel auf den andern, einer sah im andern seinen Feind, dem zu helfen eine Schande gewesen wäre. Eine verkommene Denkweise ließ den Andersdenkenden hoffnungslos allein stehen.

Daraus wuchs nie ein Segen.

Wäre damals einer aufgestanden und hätte den Befehl gegeben: „Ans Werk!", er wäre maßlos enttäuscht worden. Nicht daß es schließlich am Befehl gelegen wäre, nein, es wäre einzig und allein daran gelegen, weil ein ganzes Volk im Materialismus verstrickt, keinen Ethos der Arbeit mehr kannte.

Darin liegt das große Verdienst Adolf Hitlers, daß er im Willen dem Volk vorlebte, was die Grundlage unseres Lebens ist. Er gab den Befehl und ihm wurde Folge geleistet, weil er es verstanden hatte, das „Muß" dieses Gehorsams als Lebenszweck hinzustellen. Undenkbar, daß das Werk gelingen würde, hätten nicht schon jene Siebenhundert, die in der Frühe des 23. September 1933 an dem Ufer des Mains bei Frankfurt standen, begriffen, daß sie diesem Befehl folgen müssen, sollten nicht unzählige Volksgenossen des Segens der Arbeit verlustig gehen.

Aus dem Befehl des Führers wuchs demnach der Gedanke an die Gemeinschaft, und dieser Gemeinschaftsgedanke wiederum ist es, aus dem Hunderttausende, die statt in den Kontoren und Stuben, im Hörsaal und am Zeichentisch, an der Werkbank und auf dem Schusterschemel, auf den Strecken der Reichsautobahn sich unterordneten unter den Willen des Führers und alles hinter sich ließen, was da heißt: Beruf, Erziehung, Herkommen und Stand.

Draußen wirkt eine Klasse: Das Volk!

Ein Beruf: Arbeiter!

Und draußen wächst ein Werk: Das Werk schaffender, fleißiger und schwieliger Hände.

Vor den Reichsautobahnen und seinen Schöpfern — dem Schipper und Handarbeiter gleichermaßen, wie den Ingenieuren und Technikern — neigt sich heute schon Deutschland in ehrfurchtsvoller Bewunderung.

Wenn wir alle einmal nicht mehr sein werden, wird doch noch in der Zukunft eines der Wunder unserer Zeit als Denkmal der Gemeinschaftsarbeit leuchten:

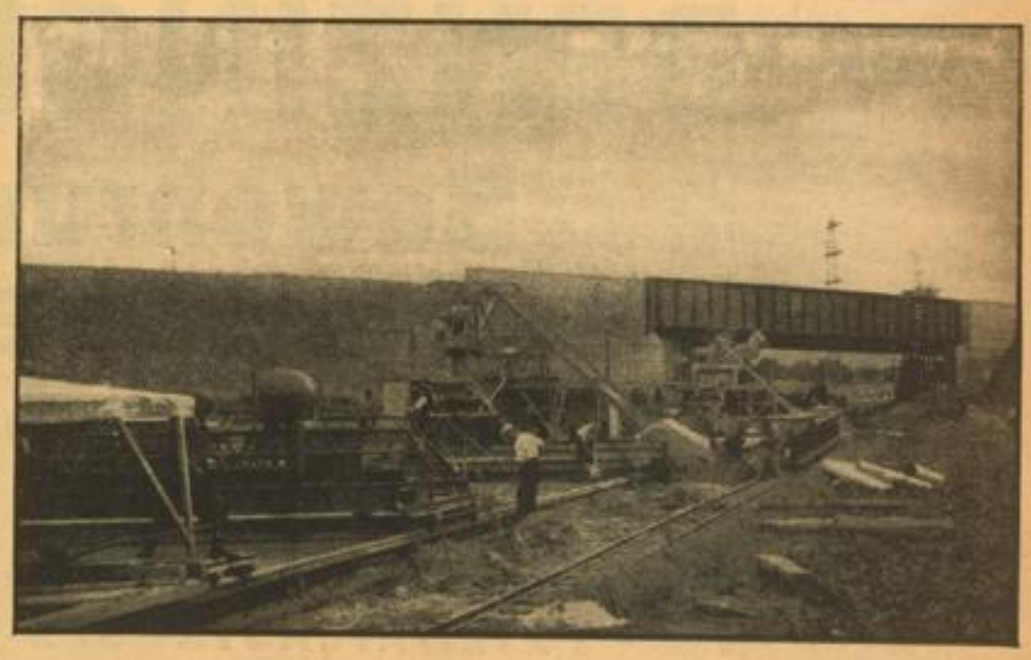
Das weiße Band der Straßen des Führers!

HB-Aufnahme u. -Bildstock (7)

Straßenbau-Aktiengesellschaft

Köln . Berlin . München . Darmstadt . Weimar

Asphalt- und Beton-Deckenbau



MARCHIVUM

Die Reichsautobahn zwischen Darmstadt, Mannheim und Heidelberg

Von Direktor bei der Reichsbahn Pückel, Leiter der Obersten Bauleitung Frankfurt-M

Am 23. September 1933 wurde durch den Führer bei Frankfurt (M.) der erste Spatenstich zum Bau der deutschen Reichsautobahnen ausgeführt und damit der Bau des gesamten Reichsautobahnnetzes feierlich eröffnet. 700 Arbeiter waren mit geschultertem Spaten angetreten, um als erste den Befehl auszuführen, der zum Bau des 7000 Kilometer umfassenden Reichsnetzes gegeben worden war. Ihre Zahl wuchs schnell an, so daß schon seit etwa eineinhalb Jahren dauernd 8000 Arbeitskameraden allein im Bereich der Obersten Bauleitung Frankfurt (M) an den Baustellen der Reichsautobahn ihr Brot verdienen.

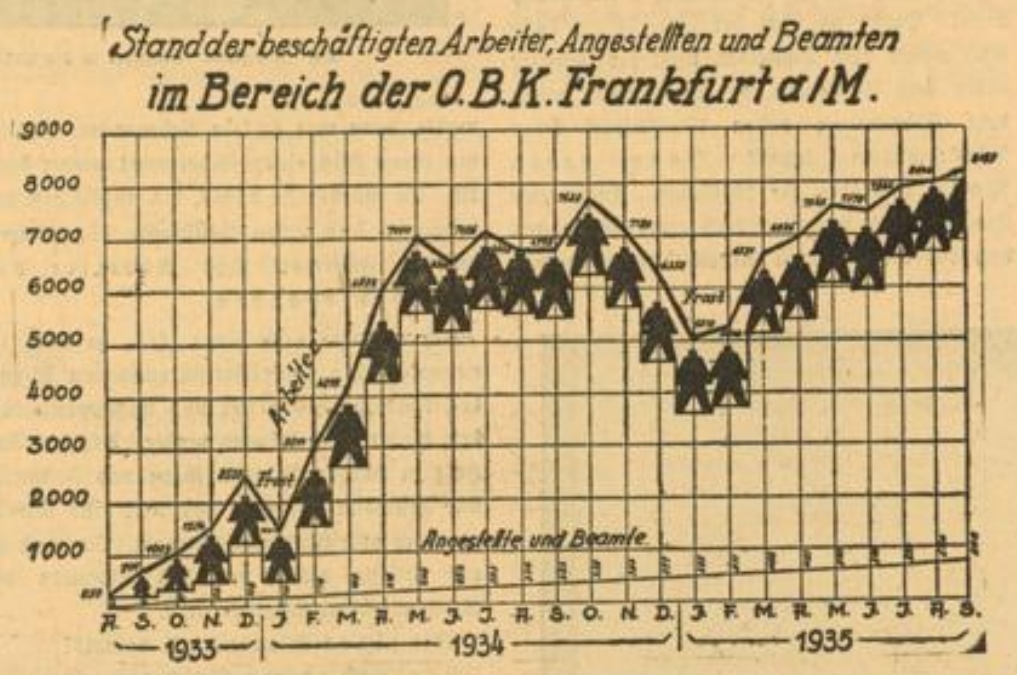
Alle Arbeiten, die nur irgendwie ohne Maschinen hergestellt werden konnten, wurden von der schaffenden Hand des Arbeiters ausgeführt. Aber nicht nur die an der Baustelle tätigen Arbeiter finden Lohn und Brot durch den Bau der Autobahnen, sondern bei der Gewinnung der Baustoffe und der Herstellung der Maschinen und Geräte, der Erzeugung, der Verarbeitung und dem Verkauf der Gegenstände des erhöhten Lebensbedarfes aller neu in den Arbeitsprozeß eingereihten Volksgenossen fallen weitere Erwerbsmöglichkeiten an. Die Zahl der außerhalb der Baustellen durch den Reichsautobahnbau beschäftigten Volksgenossen ist mehr als doppelt so groß wie die Zahl der unmittelbar an den Baustellen Beschäftigten.

600 Beamte und Angestellte sind damit beschäftigt, die Vorarbeiten durchzuführen, die Bauausführung zu leiten und zu überwachen und schließlich den Betrieb der fertiggestellten Strecke zu übernehmen.

Am 19. Mai dieses Jahres konnte im Rahmen eines Staatsaktes der Führer die erste 22 Kilometer lange Teilstrecke Frankfurt (M.)—Darmstadt eröffnen. Genau zwei Jahre nach der ersten Arbeitsaufnahme ist nun auch die erste größere zusammenhängende Strecke Darmstadt — Mannheim — Heidelberg in einer Länge von rund 63 Kilometer fertiggestellt worden und wird jetzt dem Verkehr übergeben, so daß nun mit der bereits freigegebenen Teilstrecke Frankfurt (M) — Darmstadt insgesamt 85 Kilometer Reichsautobahnstrecke in Betrieb sind.

Rechts und links der neuen Teilstrecke

Schon die Teilstrecke Frankfurt (M)—Darmstadt gibt ständig wechselnde Blicke in Mischwälder, durchbrochen von Lichtungen, in fruchtbestellte Felder und Wiesen, nach benachbarten Dörfern und auf Darmstadt frei. Das neue Teilstück bildet die mindestens gleich schöne Fortsetzung. Südlich von dem Darmstädter Zubringer wird die Bahn zu beiden Seiten von einem dichten Tannenwald eingesäumt. Der frühere Truppenübungsplatz unterbricht die Waldstrecke als größere Lichtung. In der Nähe von Pfungstadt bis Hahn verläßt die Bahn den Wald, Felder zur Rechten und Linken säumen sie nun ein. Nach Westen wird der Blick über die Weite des hessischen Rieds hingelenkt zum Rhein und den rheinhessischen Höhen mit ihren Weinbergen. Nach Osten zu erstreckt sich die Bergstraße, der Frankenstein grüßt herüber mit dem Auerbacher Schloß und dem Melibokus. An den Hängen leuchten die Kurorte Seeheim und Jugenheim auf. Ebene und Hügelland schmelzen hier zusammen. Bestellte Felder wechseln in verschiedener Bebauung. Noch einzelne Weidendickichte deuten auf sumpfigen Boden hin, als letzte Spur des alten Neckarbettes. Auf der Höhe vor Gernsheim nimmt hügeliger Nadelwald die Autobahn wieder auf. Schon aber wird bei Lorsch der Odenwald wieder sichtbar. Bensheim und Heppenheim liegen zu seinen Füßen, unmittelbar neben der Autobahn liegt Lorsch mit seinem alten Kloster. Eine Zubringeranlage ermöglicht die Zu- und Abfahrt über die alte Nibelungenstraße, die Lorsch mit Worms verbindet. Wieder sind es Waldstrecken, durch die die Bahn führt. Durchblicke gestatten es, den Höhen der Bergstraße zu folgen. Ruinen und Burgen ziehen vor dem Auge vorüber. Weinheim mit der Wachenburg taucht auf. Die großen Porphyrbrüche von Dossenheim und Schriesheim grüßen als Denkmal der Arbeit zurück. Wieder erreicht man einen Zubringer an der Straße Mannheim — Viernheim — Weinheim. Durch Wiesen und Felder geht nun die Autobahn über die Neckarbrücke hinweg, und ein Kilometer weiter südlich zweigt ein Strang der Autobahn nach Westen ab.



Auf diesem Weg wird Mannheim schnell erreicht, dessen Silhouette mit den vielen Türmen und Kuppeln sich schon von weitem heraushebt und einen Blick auf Mannheim gestattet, wie er wohl in dieser Schönheit von keiner anderen Stelle aus sichtbar ist.

Der Mittelstreifen, der bisher die Fahrbahn in fünf Meter Breite trennt, wird breiter und geht nun allmählich in die Grünflächen der 52 Meter breiten Augusta-Anlage über, die Fahrbahnen finden ihre Verlängerung in den Parallelstraßen der Augusta-Anlage, die in gerader Richtung zum Wasserturm, dem Mannheimer Wahrzeichen und Verkehrszentrum verläuft. Man darf wohl sagen, daß hier ein Zugang geschaffen wurde, der auch nur annähernd so schön wohl in keiner anderen Stadt möglich sein wird.

E. H. Duttenhoefer

Ludwigshafen-Rh. Brückenaufgang 12 / Fernsprecher 613 30
Mannheim . . . . . Augusta-Anlage 17 / Fernsprecher 426 88

Hoch-, Tief- u. Straßenbau-Isolierungen / Kaltasphaltmischdecken / Fugenlose Beläge

Mannheimer Marmor- u. Granitwerke
Fernruf 504 16 Heßer, Hagelstein & Co. G. m. b. H.
Mannheim-Käfertal
Lieferung der Travertin-Arbeiten

J. Friedr. Schlachter
Bauunternehmung
Mannheim-Neckarau
Ratschreibergasse 4-8
Fernsprecher-Anschluß: 486 84
Ausführung der Erd-, Fundamentbeton-, Eisenbeton- u. Maurerarbeiten

Das höchstwertige
BENZINGER-GEFLECHT
ist die **Bewehrung** für das gesamte Bauwesen
besonders aber für die **REICHSAUTOBAHNEN**
Verlangen Sie unsere ausführliche Druckschrift und Vertreterbesuch
BENZINGER-BEWEHRUNG KOMMANDITGESELLSCHAFT
BERLIN W 8 - FRIEDRICHSTRASSE 69 - FERNRUF: A 1 (JÄGER) 0186

MARCHIVUM

Biegt man von der Richtung Darmstadt—Lorsch kommend an der Abzweigung nach Osten ab oder benutzt die Verbindungsstrecke Mannheim—Heidelberg, so geht unser Blick von der hochliegenden Autobahn hinein in das Neckartal, wo von den Höhen das Heidelberger Schloß zur Rechten und der neue Thingplatz zur Linken unseren Blick fesselt und das alte und ewig junge Heidelberg in seiner unvergleichlichen Lage schönstens zur Geltung kommt. In gleicher Weise wie bei Mannheim führt auch hier unser Weg unmittelbar in das Herz der Stadt. In gerader Richtung geht die Autobahn in die Bergheimer Landstraße über.



Brücke am Bahnhof Friedrichsfeld
Aufn.: Hoffmann-Düsseldorf HH-Bildstock

Besonders herauszuheben und einzig in ihrer Art ist

die großzügige Anlage des Bahndreiecks

ein Kilometer südlich der Neckarkreuzung, die dem Bahnbenutzer die Möglichkeit gibt, ohne Verringerung der Fahrgeschwindigkeit seinem gewählten Zielpunkt zuzustreben. Die von Norden aus Richtung Darmstadt kommenden Fahrbahnen biegen in einer Krümmung mit einem Radius von 800 Meter nach Osten zu ab mit dem Ziel Heidelberg. Aber schon vorher lösen sich aus der geraden Richtung zwei gleich breite Fahrbahnen ab, die nach Westen abschwenken mit dem Ziel Mannheim. Ueber- und Unterführungen mußten gebaut werden, um diese Abzweigungen durchzuführen. Gleiche Bauwerke wurden erstellt, um die Fahrbahnen wieder in die Verbindungsstrecke Mannheim—Heidelberg niveaufrei einzuführen. Neben diesen für den Eigenverkehr erforderlichen Bauwerken war der Bau von Unter- oder Ueberführungen an all den Stellen erforderlich, an denen ein Querverkehr bahnfrei die Autobahn kreuzen sollte. Wege und Straßen wurden im allgemeinen überführt, da eine Tieferlegung durch die hohen Grundwasserstände ausgeschlossen war.

Die Neckarbrücke,

die völlig freien Blick über das Landschaftsbild gewährt, überspannt in sechs großen Bogen in einer Gesamtlänge von 400 Meter sowohl den Kanal, als auch das alte Neckarbett mit seinem Hochwasservorland. Stahlüberbauten auf sandsteinverkleideten Widerlagern und Pfeilern führen die Autobahn auf der Verbindungsstrecke Mannheim—Heidelberg über den Bahnhof Friedrichsfeld.

Die Autobahn ist im allgemeinen etwas höher als das umgebende Gelände gelegt, um sie frostfrei zu halten und um die Sicht zu erhöhen. Außerdem mußten zur Hochführung an den Bauwerken besonders lange Rampen angeschüttet werden. Die Bodenmassen hierzu konnten sehr vorteilhaft aus Dünen entnommen werden, die sich im Laufe der Jahrhunderte im Bereich der verlassenen Rhein- und Neckararme in nächster Nähe der Baustellen gebildet hatten. Die Dünen wurden auf Geländehöhe abgetragen, und es konnte so nach Aufbringung von Mutterboden, der auf der Strecke reichlich gewonnen wurde, das unbenutzte wertlose Dünengelände in hochwertiges Ackerland verwandelt werden. Hierdurch war es möglich, etwa ein Viertel des gesamten für den Bau der Strecke Frankfurt (M)—Mannheim—Heidelberg erforderlichen Grund und Bodens der Landwirtschaft in gleich gutem Ertragszustand an anderer Stelle wieder zurückzugeben.

Mit der Inbetriebnahme neuer Strecken verschiebt sich der Schwerpunkt des Arbeitsanfalles. An neuen Baustellen wird die Arbeit aufgenommen, wenn der Bau dem Betrieb Platz macht. Aber auch der Betrieb hat Aufgaben zu erfüllen, die vielleicht nicht so sinnfällig erkennbar sind, wie die Arbeitsbeschaffung während der Bauzeit. Hatte schon die Baustelle auf ein größeres Gebiet hin eine Wirtschaftsbelebung erreicht, so geht von den Betriebsstrecken die Beeinflussung auf die gesamte Volkswirtschaft über, so die weitere Erschließung von Wirtschaftsgebieten und Vergrößerung der Absatzmärkte, die schneller erreichbar werden. Auch die Tatsache, daß eine größere Autobahnstrecke ihrem Benutzer Ersparnisse bringt durch Gewinn an Zeit, durch Schonung des Fahrzeuges, durch geringeren Verbrauch an Treibstoff und Reifen, bedeutet für die Gesamtvolkswirtschaft einen großen Gewinn an Volksvermögen.

Die enorme Zeitersparnis

Dazu kommt, was allem voranzustellen ist, die große Sicherheit für Leben und Gut des Fahrers auf der Autobahn. Hand in Hand damit geht auch die Erhöhung der Sicherheit für den Fahrer auf den alten Verkehrsstraßen, die stark entlastet werden, und die dann wieder in der Hauptsache ihrem natürlichen Verkehr, nämlich den langsam fahrenden Fahrzeugen zugeführt werden. Ersparnisse an der Unterhaltung dieser Straßen, wie auch der an sie grenzenden Baulichkeiten ist ein weiterer der Gesamtheit zugute kommender Vorteil. Einzelne Vergleiche der Streckenlängen und der Fahrtdauer auf den alten Reichsstraßen und der Reichsautobahn lassen klar erkennen, welch große Vorteile mit der Benutzung der Reichsautobahn verbunden sind. Wie aus dem abgebildeten Streckenvergleich zu ersehen ist, wird von einem mittelstarken Wagen zur Fahrt von Frankfurt (M) bis Mannheim etwa zwei Stunden Fahrzeit benötigt, während derselbe Wagen die Fahrt auf der Reichsautobahn etwa in der halben Zeit, in einer Stunde zurücklegt. Dies ist nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, daß auf der alten Bergstraße allein 21 Ortschaften mit 40,5 Kilometer bebauter Straßenlänge zu durchfahren und in diesen Ortschaften allein 180 Planübergänge zu durchkreuzen sind, auf der Autobahn dagegen überhaupt keine Kreuzungen in Straßenhöhe vorkommen und ein Gegenverkehr auf der Fahrbahn einer Richtung ausgeschlossen ist. Aehnlich liegen auch bei den anderen Verkehrsbeziehungen die Zeit- und damit die vorher geschilderten übrigen Ersparnisse für den Fahrer auf der Reichsautobahn.

Wirtschaftlichkeit und Schönheit, Technik und Natur sind auf der neuen Teilstrecke wiederum vereint und geben einen neuen Beweis ab von dem geschlossenen Willen und Können deutscher Arbeit. Daß das große Werk in so kurzer Zeit geschaffen werden konnte, ist der einmütigen Zusammenarbeit aller daran beteiligten Regierungsstellen unter aufopfernder Einsatzbereitschaft aller beim Bau beschäftigten Arbeitskameraden der Hand und der Stirn zu verdanken, die stolz darauf waren, an dem großen Werk des Führers mitarbeiten zu dürfen.

Jürgen Siebert:

Die Landschaft der Odenwälder Bergstraße

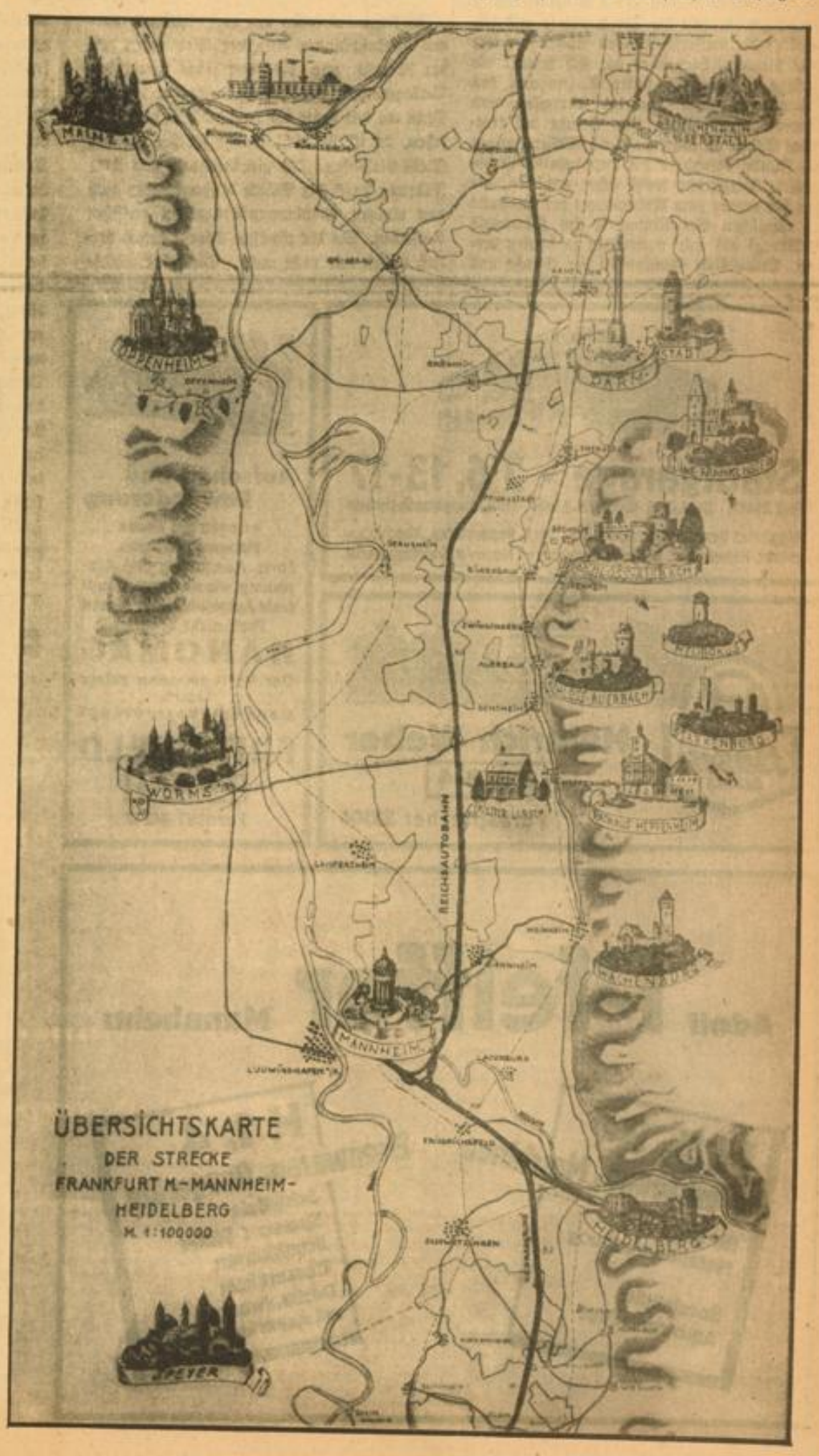
in siedlungs-, verkehrs- und wirtschaftsgeographischer Hinsicht

Auf den ersten Klang hin wird der Name Bergstraße oft falsch gedeutet. Es handelt sich nicht um einen auf Bergesrücken verlaufenden alten Höhenweg, sondern um eine Verkehrslinie, die gerade am Rande des Gebirges zur Ebene dahinzieht. Wenn der Frankfurter, Darmstädter oder Mannheimer heute „an die Bergstraße" fährt, so meint er aber damit nicht die bloße Verkehrsstraße, sondern den ganzen Landschaftsstreifen, der sich am westlichen Gebirgsabfall des Odenwaldes in etwa 50 Kilometer nord-südlicher Erstreckung von Darmstadt bis Heidelberg ausdehnt. So hat also die Straße einer Landschaft, die zum mindesten die Breite von Gemarkungen einnimmt, den Namen gegeben. Und es ist wohl berechtigt, diese so schmale Landschaft für sich auszuscheiden, da sowohl der höhere Odenwald an ihrer Ostflanke wie die breite Oberrheinebene an ihrer Westseite ein ganz anderes Gesicht aufweisen.

Wohl nirgends sonst in Deutschland ist ein Gebirgsabfall so markant und auf so große Erstreckung nahezu gradlinig gegen eine davorliegende Ebene abgesetzt, wie es hier der westliche Odenwald gegen die Oberrheinische Tiefebene ist. Dabei ist der Höhenunterschied, der auf engen Raum zusammengedrängt ist, nicht unbeträchtlich. Steht man auf dem höchsten Punkt an der Bergstraße, dem Malchen (515 Meter), über dem Städtchen Zwingenberg, so führt in nicht ganz 2 Kilometer Luftlinie ein Steilabfall von über 400 Meter zu der in rund 90 Meter Höhe gelegenen Ebene hinab. Mit dem Einbruch des Oberrheingrabens in der Tertiärzeit verdankt auch dieser jähe Gebirgsrand tektonischen Kräften seine erste Entstehung. Eine langsame Emporwölbung des Gebirges im Diluvium hat ihn neu aufleben lassen und verstärkt.

Wie jede Grenzlandschaft zwischen zwei größeren Landschaftseinheiten auf den Menschen zur Besiedlung stets anziehend gewirkt hat, so hat auch die Landschaft der Bergstraße gegenüber dem Odenwald wie dem Hessischen Ried der Oberrheinischen Ebene eine stärkere prähistorische und historische Vergangenheit aufzuweisen. Boden und Klima haben sie hierin begünstigt. Während der benachbarte Odenwald aus den nährstoffärmeren Böden kristalliner Urgesteine — hauptsächlich des Granits und seiner Abarten — aufgebaut ist und die Ebene kiesige und sandige, im Urzustand meist zu feuchte Böden aufweist, ist hier gerade der Gebirgsfuß durch die fruchtbaren, trockenen Schwemmkegel austretender Bäche und durch die Ablagerung des Lösses gekennzeichnet. Besonders der Löß, der sich von den auch im Diluvium vorherrschenden Westwinden getragen, als feiner, stark kalkhaltiger Staub am Gebirgsfuß niedergeschlagen hat, gibt heute einen vorzüglichen Boden für ausgesuchten Garten- und Weinbau ab.

Zu dieser Gunst des Bodenaufbaus tritt noch eine Gunst der Bodengestaltung hinzu. In einzelnen Abschnitten der Bergstraße, so besonders zwischen Zwingenberg und Heppenheim sowie zwischen Weinheim und Schriesheim, schaltet sich zwischen den Steilabfall des Gebirges und die Ebene noch eine 500 bis 1000 Meter breite Terrassenleiste ein, die sogenannte Bergsträßer Terrasse, die in sich durch zahlreiche Austritte kleiner Bäche aus dem Gebirge in einzelne Platten zerfägt ist. Die Höhenlage der Terrasse ist meist 20 bis 30 Meter über der Ebene. Nur im Süden steigt sie höher an. So ist es natürlich, daß ihre Böden dem feuchten Einfluß der



MARCHIVUM



Berührungspunkte unserer Zeit: Heuernte auf dem Neckarvorland. Im Hintergrund die Neckarbrücke der Reichsautobahn kurz vor der Vollendung. HB-Aufnahme und -Bildstock

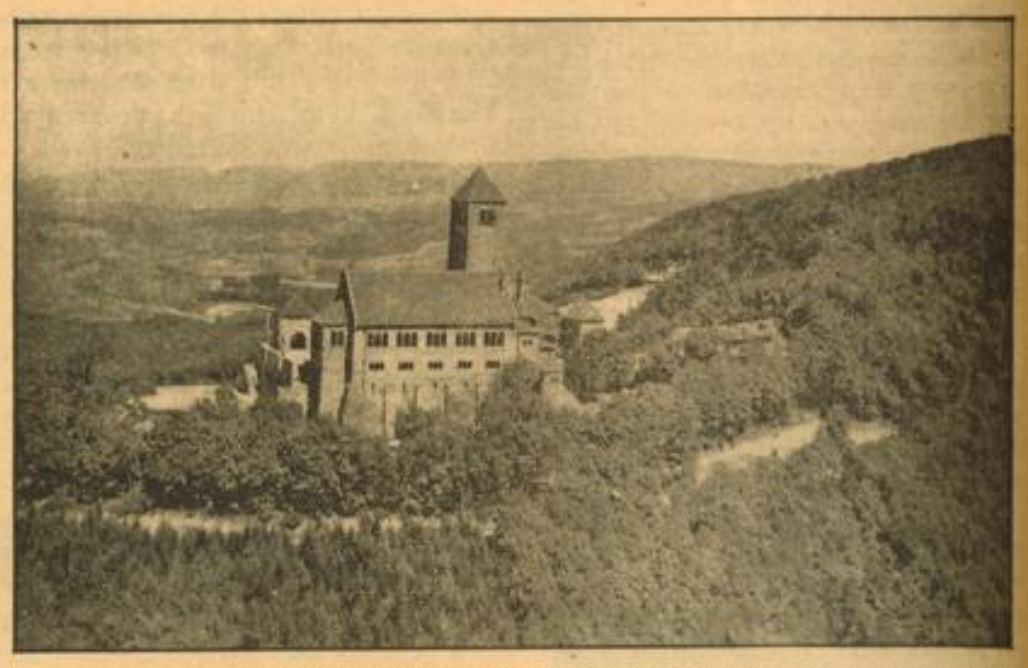
Ebene entrückt sind und sie infolge der Lößbedeckung einen wahren Fruchtgarten darstellt.

Mit der gesamten Oberrheinischen Tiefebene, die tief eingesenkt zwischen den Mittelgebirgen liegt und nach Norden nahezu abgeriegelt ist, gehört auch das Klima der Bergstraße zu den günstigsten innerhalb Deutschlands. Das zeigt besonders der frühe Einzug des Frühlings sowie der meist milde Winter, die hier eine ausgedehnte Pflege empfindlicher Obstsorten, wie der Pfirsiche, Aprikosen und Mandeln erlauben. Die phänologische Forschung hat das durchschnittliche Frühlingsdatum (Aufblühen des Apfelbaums) an der Bergstraße auf die Zeit vom 21. bis 24. April festgelegt. Das bedeutet eine Begünstigung von etwa drei Wochen gegenüber den Umgebung Berlins.

Nicht nur für die Ansiedlung von Menschen, sondern auch für die Entstehung einer wichtigen Verkehrsstraße war dieser Grenzsaum zwischen Ebene und Gebirge wie geschaffen. Im allgemeinen mieden ja die mittelalterlichen Fernverkehrsstraßen die Tiefengebiete und liefen über die wasserscheidenden Rücken der Gebirge hinweg. Hier aber bot sich einmal die günstige Gelegenheit, unter Ausnutzung des Gebirgsfußes über niedrige Terrassen und Schwemmkegel hinweg eine Straße auf trockenem Boden zu führen. Durch Ausgrabungen und Funde, besonders bei Heppenheim, ist die römische Bergstraße wohl sicher erwiesen, die man sich gerade zum Abtransport der Produkte der römischen Granitindustrie im Odenwald (Felsberg) als recht notwendig zu denken vermag. Urkundliche Nennungen der Straße aus dem frühen Mittelalter wissen wir von den Jahren 819 (platea montium) und 1165 (Bergstraßen). Die Bedeutung der Straße stieg im Mittelalter mit der Bedeutung der Frankfurter Messen vom 13. Jahrhundert an stark. Die Bergstraße wurde von Heidelberg an Sammler der Straßen von Straßburg und Basel einerseits und von Augsburg—Ulm und Nördlingen andererseits. Damit erfaßte sie aber auch den gesamten italienischen Handelsverkehr, der zuerst nur über den Brenner und dann später auch über den St. Gotthard lief.

Waren die Orte am Gebirgsabfall, deren überwiegende „heim"-Endungen auf Gründung in fränkischer Zeit hinweisen, ursprünglich als rein agrarische Siedlungen entstanden, so zog sie doch die wachsende Bedeutung der großen Handelsstraße, die ihnen Brot gab, immer mehr in ihren Bann und stempelte einige von ihnen zu Verkehrssiedlungen. In den Augen der geistlichen und weltlichen Herren stieg damit der Wert dieser Plätze, in denen man die Straße sperren und Abgaben verlangen konnte. Zum Schutze der Orte, die gleichzeitig mit der Straße Markt- und Stadtrechte erlangten, wurden Burgen angelegt, die heute nur noch als Ruinen der Straße zu ihren Füßen grüßen.

Genau dasselbe Bild der Entwicklung sehen wir also auch hier vor uns wie an der großen Wasserstraße des Rheines durch das Schiefergebirge. So ist die Straße zum beherrschenden Element in der Kulturlandschaft geworden, das Siedlungsbild paßt sich ihr an. Damit ist aber auch die innere Berechtigung dafür erwiesen, dieser wahrhaften Straßenlandschaft den Namen der Straße selbst zu geben, wie es ja auch geschehen ist und eingangs schon erwähnt wurde.



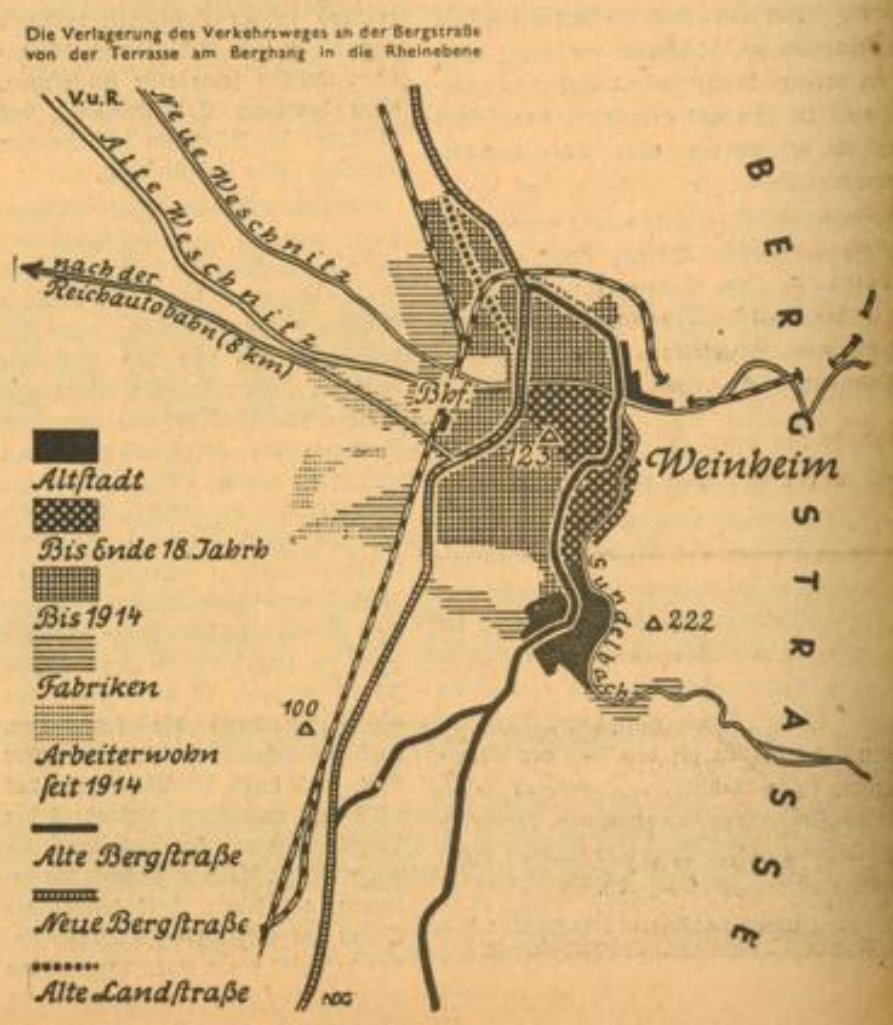
Blick von der Reichsautobahn auf die Wachenburg HB-Aufnahme u. -Bildstock

Die Bergstraße einst und jetzt

Im folgenden sollen nun noch näher die innigen Verknüpfungen einzelner Siedlungen mit der Straße und die verkehrsgeographischen Verlagerungen der Straße betrachtet werden. Denn wo wir heute die Landstraße dahinziehen sehen, da ist sie nicht immer an der gleichen Stelle verlaufen. Das gilt besonders von ihrer Führung durch die Städte hindurch, aber auch von einigen Verbindungsabschnitten zwischen denselben. Wo die römische Straße genau verlief, wissen wir nicht mehr. Die frühe mittelalterliche Straße schmiegte sich aber, soweit sie es vermochte, dem Gebirgsrand an, um nur der feuchten Ebene zu entgehen, an deren Rand noch bis ins Mittelalter hinein Altwässer des Neckars (heute noch an den Wiesenschleifen erkennbar) wohl sicher bestanden. Bei dem Verkehr des Mittelalters, der es nicht eilig hatte, nahm man dafür den gekrümmten Verlauf sowie das Auf und Ab der Straße ruhig in Kauf. Besonders in den Städten Zwingenberg, Bensheim, Heppenheim und Weinheim kletterte die Straße durch enge Gassen auf die höher gelegenen Marktplätze hinauf. In seiner gründlichen Untersuchung über die Bergstraße weiß Karl Neuhaus*) in allen diesen Städten eine „alte" und „neue Bergstraße" voneinander zu unterscheiden. Denn je mehr der Handelsverkehr im späten Mittelalter und in der beginnenden Neuzeit ein Fernhandelsverkehr wurde, desto mehr wohnte ihm das Bestreben inne, durch Verminderung der Straßensteigungen und Verkürzung der Krümmungen innerhalb der Städte die Durchgangsstraße, soweit es eben erlaubt war, an den Rand der versumpften Ebene heranzurücken. Dieser Kampf zwischen der Straße und der Stadt als Marktort war aber nur ein scheinbarer, denn immer wieder wächst die Siedlung, wie Neuhaus sehr schön gezeigt hat, der Straße nach und sucht sie durch ihre Erweiterung abermals in sich zu fassen. In schwachen Anfängen zeigt sich also schon hier die einheitliche Tendenz kommender Zeiten, mit dem aufkommenden Schnellverkehr immer mehr vom Gebirge abzurücken und die Tiefe aufzusuchen, eine Tendenz, die sich von der Anlage der neuen Bergstraße über die Linienführung der Main-Neckar-Eisenbahn bis zur Anlage der jetzt zu eröffnenden Main-Neckar-Autobahn gesteigert hat. Nach dem Austritt aus Darmstadt führte die alte Bergstraße über Eberstadt, wie es auch heute der Fall ist, strebte dann aber sogleich am Orte Malchen vorbei auf den Gebirgsrand zu, dem sie über Seeheim, Jugenheim und Alsbach bis Zwingenberg folgte. Ein Blick auf unsere Reichskarte 1:100 000 zeigt, daß die heutige Straße von Eberstadt an ein beträchtliches Stück nach Westen in das bewaldete Dünengebiet hineinverlegt wurde und geradlinig nach Bickenbach verläuft. Diese in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts von Hessen gebaute neue

*) K. Neuhaus: Die Bergstraße, ein Beitrag zur Verkehrs- und Siedlungsgeographie. Frankfurt 1930. „Frankfurter Geogr. H.", 4. Jg., H. 1.

Die Verlagerung des Verkehrsweges an der Bergstraße von der Terrasse am Berghang in die Rheinebene





Stadtgarage - J 6, 13-17
Ruf 21401 Dipl.-Ing Georg H. Liebl früh. Jungbuschgarage
Ringfreies Benzin -.32, ferner Aral, Shell. Reparaturen, Abschleppdienst, Hebebühne, Sattlerei, Lackiererei, Nacht- u. Sonntagsdienst



Aufsehen und Bewunderung
erregen die neuen Hanomag-Wagen. Form, Ausstattung und Ausrüstung, wie sie der verwöhnteste Automobilist für diesen Preis nicht erwartet.
HANOMAG
Der Vollkommene seiner Klasse.
General-Vertretung:
FRITZ HELD
J 7, 24-25
Fernruf 24247



Heinrich Weber
J 6, 3-4
Fernsprecher 28304

Adolf Pfeiffer Mannheim

M 5, 3
Werkzeuge u. Maschinen
für Holz- und Metallbearbeitung
Spezialität: Autowerkzeuge

K 1, 4
Eisenwaren u. Baugeräte
Schaufeln
Spaten / Pickel
Schubkarren
Wassereimer
Dezimalwaagen
und alle Fabrikbedarfs-Artikel

MARCHIVUM

Der Garten Süddeutschlands

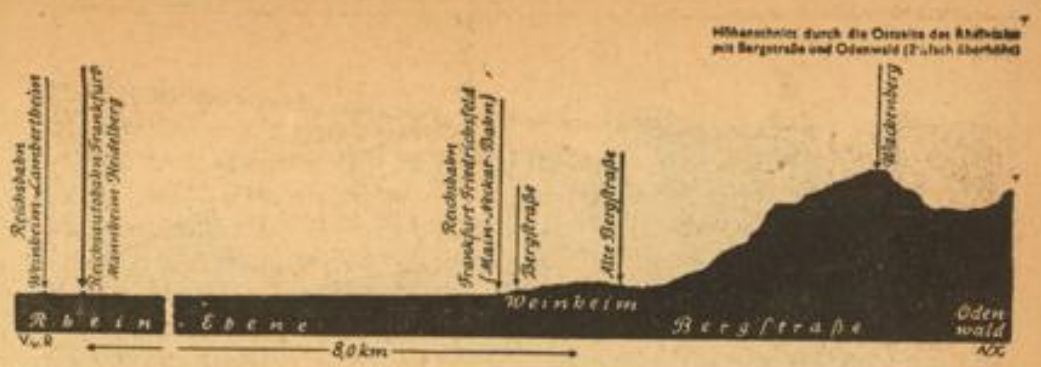
Die Bergstraße entsprang wohl auch einem persönlichen Wunsche der Landgrafen, die bei Bickenbach ein Schloß besaßen, das jetzt von Darmstadt aus schneller zu erreichen war. Das Städtchen Zwingenberg ist ein schönes Beispiel für die Verlegung der Straße innerhalb der Stadt selbst. Die Altstadt von Zwingenberg ist auf der Terrasse eng zusammengedrängt, da die versumpfte Ebene unmittelbar an deren Rand heranreicht. So führte die Landstraße zuerst durch den höher gelegenen „alten Paß" hindurch, dann rückt sie mit dem Trockenerwerden der Ebene vom 17. Jahrhundert ab in den „neuen Paß" hinab, durch den sie heute noch führt. Die Sperrmöglichkeit der Bergstraße war von allen Punkten hier am besten gegeben. Hieraus allein erklärt sich auch die Verleihung des Stadtrechtes an diese des Hinterlandes ganz entbehrende, bis heute dörflich klein gebliebene Stadt.

Südlich Zwingenberg bis Weinheim deckt sich im wesentlichen der Verlauf der alten Bergstraße mit der noch heute bestehenden Straße. Dafür birgt aber auch dieses ganze Stück für den heutigen Schnellverkehr den Nachteil in sich, daß es sich in zahlreichen Krümmungen dem Gebirgsfuß anschmiegt und außer durch die Städte auch durch die dicht aufeinanderfolgenden Dörfer Auerbach, Landenbach, Hemsbach und Sulzbach mitten hindurchführen muß. Bei den drei Städten Bensheim, Heppenheim und Weinheim sehen wir immer wieder das Abwärtswandern der Straße vor uns. Am spätesten, nämlich erst im 19. Jahrhundert, verlagert sich die Straße in Bensheim, da der untere Stadtteil schon selbst sehr tief lag. Viel eher erfolgte in Heppenheim die Abwanderung des Verkehrs zur Tiefe, was hier auch die Einsparung eines recht bedeutenden Umweges bedeutete. In Weinheim schließlich sehen wir sogar eine zweifache Verschiebung des Hauptdurchgangsverkehrs vor uns.

Schon 1760 wurde südlich Weinheim die alte Bergstraße aufgegeben und in ganz modernem Sinne eine auf großen Abschnitten geradlinig ausgebaute Chaussee angelegt, die vor allem die Durchfahrt durch die Ortsreihe Lützelsachsen, Hohensachsen, Leutershausen, Schriesheim und Dossenheim mied. Sie läuft 500 bis 1000 Meter westlich der alten Bergstraße, die heute nur noch dem Lokalverkehr zwischen diesen Ortschaften dient, nach der Ebene zugerückt. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts haben all diese vom Fernverkehr ausgeschalteten Dörfer die neue Straße durch ihr westwärts gerichtetes Wachstum in ihren Ausbauten wieder zu erreichen vermocht.

Mit der Eröffnung der Main-Neckar-Eisenbahn im Jahre 1846 trat für mehr als 50 Jahre eine rechte Stille auf der Landstraße ein. Ueber sie hinaus wuchsen die Orte nach Westen ihren neuen Bahnhöfen entgegen. Industrien entstanden in den Städten. Erst mit dem aufkommenden Autoverkehr rückt die Landstraße in ihrer Bedeutung wieder empor, aber läßt jetzt, eine wie vorzügliche Straße sie auch während des ganzen 19. Jahrhunderts war, doch ihre Mängel für den durchgehenden Schnellverkehr hervortreten. Neben der Tatsache, daß auf 50 Kilometer Entfernung von Darmstadt bis Heidelberg zehn Orte durchfahren werden müssen und weitere fünf Orte an ihrer Peripherie berührt werden, treten als besonders ungünstig die gekrümmten Durchfahrten durch Eberstadt und Bickenbach in Erscheinung.

Landstraße und Eisenbahn im Verein haben belebend auf die Wirtschaft der Bergstraße gewirkt. Sie haben ihr allerdings auch etwas den rein ländlichen Charakter genommen. Das zeigt am besten die Berufsverteilung innerhalb der Bevölkerung. Obwohl wir außer in Weinheim keine großen Eigenindustrien an der Bergstraße besitzen, ist kaum mehr ein Ort vorhanden, in dem nicht ein mehr oder minder erheblicher Teil der Bevölkerung in irgendeiner Industrie tätig ist. Die günstigen Verkehrsverbindungen mit den Industriezentren um Darmstadt, Heidelberg—Mannheim—Ludwigshafen, ja sogar Frankfurt—Offenbach, sind die vornehmliche Ursache hierfür geworden. Von den Städten der Bergstraße selbst hat sich auf Grund seiner



bedeutenden Lederindustrie nur Weinheim einen Einflußbereich mit einem Radius von etwa 12 Kilometer, hauptsächlich in den Odenwald hinein, geschaffen und zieht aus diesem ganzen Gebiet Arbeiter für seine Industrien an sich.

Trotz des industriellen Einschlags auf Grund der Verkehrsgunst ist das charakteristische Element in der Landschaft und Wirtschaft an der Bergstraße bis auf den heutigen Tag ein intensiv betriebener Obst-, Garten- und Weinbau geblieben. Gerade die neue Arbeit von Harald Büttner unterrichtet uns hierüber auf das vortrefflichste*). Man weiß heute das frühe Einsetzen der Vegetationsperiode dahin landwirtschaftlich auszunutzen, daß man Baum- und Strauchobst besonders früher oder empfindlicher Arten anpflanzt, so daß gerade im Frühobsthandel die Landwirtschaft der Bergstraße große Mengen auf den Markt werfen und dabei hohe Einnahmen erzielen kann. Man weiß auch, daß eine Spezialisierung auf gewisse Obstsorten für einen schnellen Absatz förderlich ist und teilt sich im Anbau schon etwas ein. In der Zwingenberger Gemarkung spielen die Frühkirschen, in der Auerbacher die Frühzwetschgen eine größere Rolle. Die beiden Obstgroßmärkte von Zwingenberg und Weinheim gehören zu den bedeutendsten des Reiches. Die Anpflanzung von Pfirsichbäumen ist besonders in der Gemarkung von Weinheim im starken Ausbau begriffen. Auf ihre Kosten gehen die noch allenthalben vorhandenen Aprikosen- und Mandelbäume sehr zurück. Große Bedeutung gewinnt heute auch schon der Strauchobstanbau (Johannisbeeren) und die Anlage von Erdbeerkulturen, besonders in Zwingenberg und Auerbach. Daneben treten natürlich die noch nicht erwähnten Apfel- und Birnbäume in großer Zahl, namentlich in den tieferen Lagen, auf. In vollkommener Geschlossenheit erstreckt sich ein wahrer Obstbaumhain an der ganzen Bergstraße entlang. Die Gunst des Klimas zeigt sich dabei auch in dem Auftreten von Nußbäumen und Tabakkulturen an. Die letzteren finden wir hauptsächlich im südlichen, badischen Teil der Bergstraße vor. Seltsamerweise nehmen Gemüsekulturen auch nur in den südlich Weinheim gelegenen Gemarkungen, besonders in Lützelsachsen, eine bedeutendere Fläche ein.

Günstige Absatzmöglichkeiten nach Weinheim und dem Mannheimer Industriegebiet sind hier wohl die Ursachen.



Burg Windeck bei Weinheim schaut auf die Reichsautobahn herab — HB-Bildarchiv



Neckarbrücke im Bau — HB-Aufnahme und -Bildstock

Die Schönheit der Landschaft

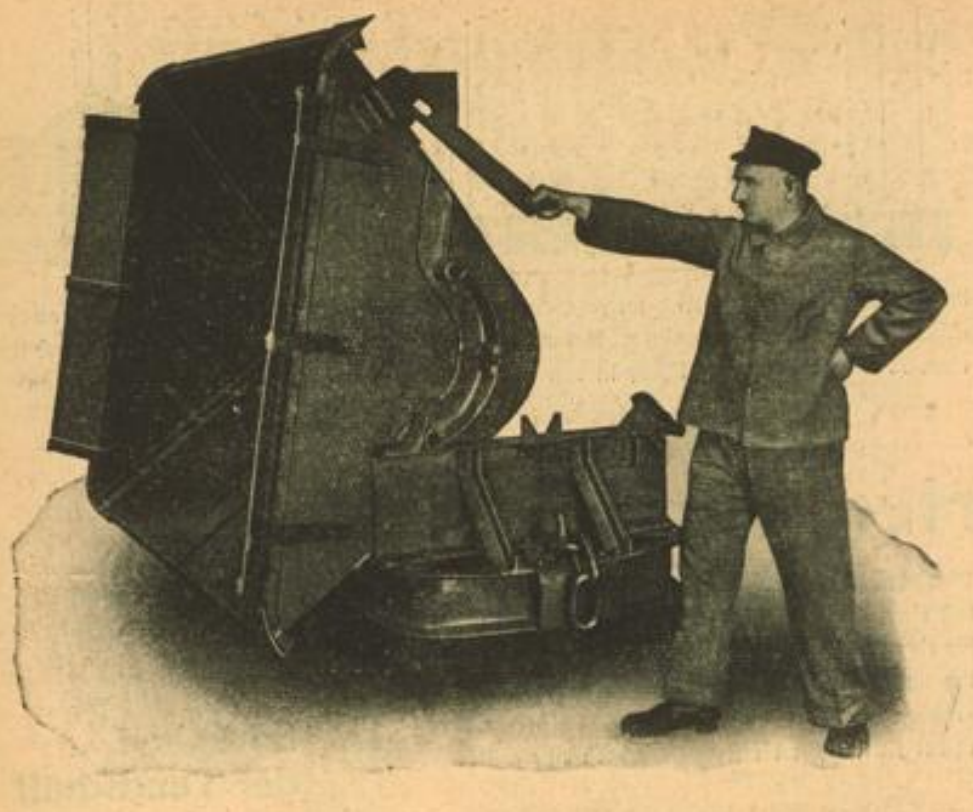
Wenn sich auch der Obstanbau auf Kosten des Weinbaus seit dem letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts auf den Hängen breit gemacht hat, so ist die Rebkultur doch keineswegs verschwunden. In den Gemarkungen von Zwingenberg, Auerbach, Bensheim und Heppenheim sind Rebflächen noch heute stark vertreten, mögen sie sich flächenmäßig auch nicht mit denen des gegenüberliegenden rheinhessischen und pfälzischen Gebietes messen können.

Man darf die Schilderung der Landschaft der Bergstraße nicht abschließen, ohne ihre Schönheit vom rein ästhetischen Standpunkt zu loben. Mannigfaltigkeit und Abwechslung charakterisieren sie. Bald fällt ein steiler, geschlossener, in seinen oberen Partien vom Laubwald bestandener Bergzug zur Ebene ab, bald ist er durch Täler in Kuppen aufgelöst, von denen uns die Ruinen des Auerbacher Schlosses, der Starkenburg über Heppenheim oder der Burg Windeck bei Weinheim grüßen. Davor liegen die Weinberge und der im Blütenmeer besonders entzückende Obsthain, der dann in seinen Farben vom zarten Rot der Pfirsiche, Aprikosen und Mandeln über das blendende Weiß der Birnen zum kräftigen Rot der Aepfel hinüberwechselt. Und eingebettet in diesen Obsthain liegen die alten Städte und Dörfer in dichter Folge aufeinander, mit ihren verschlafenen Marktplätzen von alten Fachwerkwohnbauten und ehrwürdigen Wirtshäusern umstanden, und mit dem lebhaften Verkehr, der weiter der Ebene zu auf der Straße in ihnen pulst. Dann erst stellt sich plötzlich mit der breiten Ebene ein Stück norddeutscher Landschaft hier mitten im Süden ein, deren ernsteres Gesicht die großen Kiefernwälder, die sich jenseits der breiten Wiesenauen am Horizont zeigen, noch verstärken.

Daß die Landschaft der Bergstraße auf den Fremdenverkehr anziehend wirken mußte, geht aus dem eben Gesagten deutlich hervor. Zu den Jahreszeiten aber, wo der Fremdenstrom, namentlich an Feiertagen, ein gewaltiger ist, also besonders zur Zeit der Baumblüte, Obst- und Weinernte, machte es sich unangenehm bemerkbar, daß die Landstraße hier nicht nur dem lokalen Verkehr dienen mußte, sondern daß sie ja auch eine der bedeutendsten Fernverkehrsstraßen Deutschlands war. Die Zusammendrängung beider Verkehrsarten auf einer Straße führte zu einer gefahrvollen beiderseitigen Behinderung. So wird es hier besonders begrüßenswert sein, daß die neue Reichsautobahn Main — Neckar, die durch die Kiefergebiete der Ebene in fast 10 Kilometer Abstand vom Gebirge schnurgerade hindurchführt, den Durchgangsfernverkehr in Zukunft aufnehmen kann. Immer noch wird dabei die Straße am Gebirgsrand, die Bergstraße, stark befahren werden, und es wird ihr keineswegs zum Nachteil gereicht haben, daß sie den Fernverkehr einbüßte.

*) H. Büttner: Die landwirtschaftlichen Betriebsformen im Rhein, an der Bergstraße und im vorderen Odenwald in ihrer geographischen Bedingtheit. Frankfurt a. M. 1934. „Rhein-Mainische Forschungen", H. 12.

MARCHIVUM



Ein neuer

Krupp'scher Muldenkipper

Durch besonders günstige Schwerpunktlage der Mulde und neuartige Abroll- und Feststellvorrichtung wird die Wirksamkeit eines

Selbstentladers erreicht.

F. C. Glaser & R. Pflaum

Alleinverkauf der Feld-, Forst- und Industriebahnen der Friedr. Krupp, Aktiengesellschaft

Richard-Wagner-Str. 32 **MANNHEIM** **Fernsprecher 42716/17**



ARBEITSGEMEINSCHAFT NECKARBRÜCKE

GRÜN & BILFINGER AG.
BETON- u. MONIERBAU AG.

MARCHIVUM

Hans Heise:

Als Arbeiter auf der Reichsautobahn

Der Verfasser dieses sprühenden Erlebnisberichtes war selbst Arbeiter auf einer Baustelle, um Vorstudien zu machen für seinen im „Völkischen Beobachter" kürzlich erschienenen Roman „Die rauhe Rotte".

Die Schriftleitung.

Zarter, dünner Nebel steht wie heller Rauch über der Landstraße, während es langsam dämmert. Das rote Auge einer Signallaterne, der stille Mahner des nächtlichen Landstraßenverkehrs, scheint einsam und verloren. Plötzlich erlischt es, stumm und wie durch einen geheimnisvollen Zaubertrick. In der Ferne brummt ein Auto. Eine Brücke taucht auf.

Auf der Brücke steht ein Mann. Eine dunkle, im Nebel kaum erkennbare Gestalt. Sie sieht aus wie eine Stoffpuppe. Unwirklich und wie aus einem Traum. Doch nun bewegt sie sich, reckt schwingend die Arme. Sie schreit: „Haalt!" Ein langgezogener, hohler Ton. Gleich darauf der kurze Pfiff einer Lokomotive, krachend schlagen die Loren eines Zuges zusammen, Rufe schallen in die Stille. Die Arbeit beginnt.

Wir stehen auf der Brücke. Links und rechts der Landstraße ist der Wald in einer Breite von etwa 50 Meter weggeschlagen; so gibt er den Blick frei in eine dunstige, dämmrige Ferne. „Neubaustelle der Reichsautobahn" steht auf einem hohen Schild. Hier werde ich jetzt als Arbeiter leben und arbeiten. Wo? Wie?

„Holen Sie sich im Magazin eine Schippe. Dann melden Sie sich beim Bagger 2, Schacht 1, Schachtmeister Ludwig."

Also gut. Los. Ich frage einen der Arbeiter, die ich treffe, nach dem Magazin. Da unten. Die helle Bretterbude da. Danke.

Ich gehe über den holprigen, ausgerodeten Waldboden. In der Ferne tauchen Kolonnen auf von Arbeitern, sie tragen die Schippen geschultert wie Gewehre. Soldaten der Arbeit. Sie arbeiten mit an einem der ersten, ganz großen Pläne des neuen Deutschlands. Ein Bagger faucht rasselnd in den stillen Morgen. Er „schlitzt" nur, macht nur eine Vorarbeit, damit die langen Schipperkolonnen eingesetzt werden können, denn nach dem Willen des Führers wird hier alle Arbeit, die durch Menschenkraft zu leisten ist, auch durch Menschenkraft geleistet. Kurz hallen die heiseren Pfiffe der kleinen Lokomotiven, die in langen Zügen Erdmassen fortschaffen. Aus den dünnen Schornsteinen puffen helle, weiche Dampfwolken in die Luft, die ein leichter Wind davonträgt wie weiße Wattebäusche.

Im Magazin bekomme ich meine Schaufel. Wieder über ausgerodeten Waldgrund. Dann geht es hinab in einen offenen Schacht. Ueber Gleise. Aufpassen! Runter von den Schienen. Ich springe beiseite. Von hinten kommt ein Zug, den ich nicht gesehen habe. Von der Lokomotive ruft man mir etwas nach, was gar nicht freundlich klingt. Ich bin nicht böse darüber, daß ich es nicht ganz wörtlich verstehe. Ich lache statt einer Antwort; sicher wirkt es dumm, und es geschieht auch nur aus einer Verlegenheit. An alles muß der Mensch sich erst gewöhnen, auch an die Arbeit auf einer Baustelle. Hier wimmelt es schon von Arbeitern. Wenn ich sie mir so betrachte, sage ich mir immer wieder, daß ich das auch kann, was sie da schaffen. Gut, ich bin so schwere Arbeit nicht gewöhnt, aber wie viele von ihnen waren jahrelang arbeitslos, bis sie hier auf der Reichsautobahn wieder Arbeit und Brot fanden! Sie waren fast jeder schweren Arbeit entwöhnt, unterernährt.

Tiefer und tiefer wird der Schacht, oder besser der „Schlitz", den der Bagger in den Boden gerissen hat. Die Wände recken sich hoch. Unten ist heller, grauer Sand, oben Wurzelgestrüpp, das mit gelben Armen und Fasern in die Luft starrt.

Endlich bin ich bei meinem Bagger. Schachtmeister Ludwig erwartet mich bereits. Er lacht freundlich. Wir begrüßen uns. Und ohne große Förmlichkeiten geht es gleich ans Werk. Zu dreien arbeiten wir hinter dem Bagger. Planieren. Der Boden muß geebnet werden. Das heißt also: schippen! Genau so hatte ich es mir auch gedacht. Nach einer halben Stunde merkt man, daß dies eine Arbeit ist, die die Anspannung aller Kräfte des Körpers verlangt. Bücken. Sand auf die Schippe. Und nicht zu wenig! Ein Loch zuwerfen. Glätten. Ganz gleichmäßig eben soll der Boden sein. Aufgeschaut, in die Luft geguckt wird nicht dabei.

Jemand klopft mir auf die Schulter.

„Du, Kamerad: mußt die Schippe anders anfassen! Tust dir ja weh!"

Ach, alles im Leben will gelernt sein, selbst das Schaufeln. Weiter. Sand auf die Schaufel. Wegwerfen. Planieren. Der Bagger rasselt ohne Pause. Er hat ein riesiges Maul mit vier scharfen, blitzenden Zähnen, mit denen er mühelos die Erde herausreißt, Baumwurzeln von respektabler Größe, alles nimmt er mit. Er rattert herum, schwingt sein Maul über die Kipplarren des Zuges, klappt den Unterkiefer auf, und die Erdmassen fallen dröhnend in die Wagen. Mehrmals noch schwappt die untere Klappe, gähnend und böse. Ich denke unwillkürlich an den Löwen in der Schutzmarke einer bekannten amerikanischen Filmgesellschaft. Genau so ein fauchendes, gähnendes, schwappendes böses Maul hat unser Bagger. Zwei kurze, gellende Pfiffe, der Zug fährt vor, — schon speit das Baggermaul die erste Ladung in den nächsten Wagen.

Da — wieder zwei Pfiffe. Endlich fährt der Zug ab, zur Klippe, wo die Erdmassen wieder ausgekippt werden als Aufschüttungen für eine Ueberführung. Ich stütze mich stolz auf meine Schaufel und sehe dem Zug vergnügt nach. Auf Wiedersehen! Aber —

„Aufs Gleis! Abputzen!" ruft der Schachtmeister. Ich begreife nicht gleich, was er meint. Aber da die andern wie die Wilden den hohen Damm hinaufstürmen, renne ich ihnen nach. Ich stolpere, gerate tief in den weichen, losen Sand. Abputzen! Natürlich. Ich begreife jetzt schon. Der Bagger hat viel Erde vorbeigestreut, die Gleise müssen sauber gemacht werden. Kommt denn so schnell ein Leerzug? Als schwingen die Schaufeln, also tue ich es auch. Nicht denken, Freundchen! Es wird schon seinen Grund haben. Arbeiten! Im Nu sind die Gleise sauber. Neues Laufen. Alle werfen jetzt die Schaufeln in den Schacht hinab. Ich höre: „Kohlenwagen!" Da — schon schieben sie, alle Mann, den schweren Kohlenwagen auf den Schienen zum Bagger heran. Man winkt. Nun werfe auch ich meine Schaufel in den Schacht, renne zum Kohlenwagen. „Da unten hinstellen! Aufpassen!" Schon fliegt mir ein großes Steinkohlenbrikett entgegen. Ich kann es gerade noch fangen, noch umdrehen, es weiterwerfen zum nächsten Mann. Weiter. Fangen. Umdrehen. Weiterwerfen. Fangen. Umdrehen. Weiterwerfen.

Klar! Unser Bagger braucht Kohlen. Das sehe ich ein. Auch die große Eile wird mir klar, denn ich höre in der Ferne schon den Leerzug pfeifen. Wieder runter in den Schacht. Ein Bagger braucht nicht nur Kohlen zum Fraß, er will auch saufen. Rohre ranholen! Es muß die Wasserleitung des Baggers ständig verlängert werden. Nun, auch das kann man lernen.

Müde, zerschunden, dreckig und schmierig bin ich am ersten Feierabend. Alle Knochen tun mir weh, die Hände brennen wie Feuer. Und der Rücken? Schweigen wir lieber davon. Trotzdem! und trotzdem! Man arbeitet. Den andern ist es am Anfang auch nicht anders ergangen. Das Essen schmeckt wie noch nie. Und man schläft tief und ruhig nach der ersten großen Anstrengung. Nach acht Tagen hat man sich gewöhnt, alles hat längst seinen Schrecken verloren. Bücken? Macht nichts. Die Hände? Sie bekommen Schwielen. Man ist keineswegs mehr so erledigt wie am ersten Tag. Es macht auch Freude, immer im Freien zu arbeiten. Man kennt die Gesichter der Kameraden, sie lächeln, wenn sie dich am Morgen grüßen. Man gehört zum Bau, zum großen Werk der Autostraßen des neuen Deutschland. Ein kleiner Punkt in dem gewaltigen Heer, das diese Arbeitsschlacht schlägt.

Wir schachten aus, schippen. Bei Sonne, Regen und Wind schippen wir. Wir haben gebräunte Gesichter, gebräunte Arme. Dämme kippen wir auf. Brücken werden gebaut. Böschungen angelegt. Wir gehen unter Chausseen hindurch mit unserm Bau, über Reichsbahnstrecken hinweg. Stetig und in rastloser Arbeit entsteht so das erste riesige Werk der neuen deutschen Volksgemeinschaft: die Reichsautobahnen Adolf Hitlers.



Aufn.: Dr. Wolff — Arbeit im ersten Morgenlicht — HB-Bildstock

„Die Brücke aber wird stehen — — "

Ein wegen seiner nationalsozialistischen Gesinnung aus Oesterreich ausgewiesener Arbeiter erzählt hier von dem Bau der Neckarbrücke.

Im Zug der Reichsautobahnen des Abschnitts Frankfurt/Main—Heidelberg führt eine über 400 Meter lange Eisenbetonbrücke in sechs gewaltigen Doppelbogen über Neckarfluß und -kanal. Sie ist in die Landschaft geradezu hineingemeißelt, ein Stück von ihr selbst, ein Bild, als wäre es nie anders gewesen.

Siebzehn Monate liegen zurück. Schwer bedrückten mich Not und Sorge. Mit mehreren hundert Arbeitskameraden aus allen Berufen hatte ich das Glück, in diesem Bauabschnitt der Straßen Adolf Hitlers Arbeit zu finden. Ich war selig! Ein herrlicher Junimorgen sah mich an der Arbeit. Ein halbes Dutzend Dampframmen zischten, Zugmaschinen brummten, Rohöllokomotivchen fauchten und ihre Führer schlugen in bedenklichem Rhythmus harmonisch schlecht abgestimmte Signalglöckchen.

Das war der Anfang! Langsam wuchs ich mich in die Sache hinein und heute weiß ich, daß es eben so sein muß, wie es ist: lebendig, herb, urwüchsig! Es ist ein eigenes Völkchen, das sich auf so einem Bau zusammenfindet. Das Gerippe bildet der sogenannte Stamm von Firmen, die sich für solche Aufgaben, wie den Bau dieser Brücke, in Arbeitsgemeinschaften zusammenschließen. Es setzt sich aus Leuten zusammen, die in ihrer Firma im Laufe der Jahre auf zahlreichen Arbeitsplätzen Praxis erworben haben und die nun mit List und Tücke versuchen, aus all den Schustern, Schneidern und Zuckerbäckern, welche die Ungunst der Verhältnisse aus ihrer geordneten Bahn brachte, zu zünftigen Leuten vom Bau zu stempeln. Mitunter ist dies natürlich ein hoffnungsloses Beginnen, denn ein Volksgenosse, der meinetwegen als Hotelsekretär jahrelang in mehreren Weltsprachen internationales Publikum behandelte, wird beim Ausheben eines Pfeilerschachtes dem altgedienten Erdarbeiter beim allerbesten Willen nicht die Stange halten können, auch wenn die lebhaftesten Meister den Takt zur Melodie geben.

Das Eigenleben dieser bunt zusammengesetzten Belegschaft ist ungewöhnlich vielseitig. Neben dem Menschen vom großen Format marschiert der kleine Unbedeutende, der bescheiden still in sich gekehrt Lebende reiht sich mit dem Volksgenossen vom größten Geltungsbedürfnis. Bei allen aber wird ein Wort groß geschrieben: „Verdienen um des Lebens und des Brotes willen."

Alle sind sie mittellos: es fehlt ihnen durch die jahrelange Arbeitslosigkeit Wäsche, Schuhwerk, Kleidung, kurzum alles, was das Leben erst lebenswert macht. Es sind wahre Lebenskünstler darunter, die unentwegt versuchen mit der bescheidenen Entlohnung, die nie reichen will, unmögliches zu vollbringen. Alle warten sie brennend auf kommende bessere Tage, auf eine sorgenfreiere Zukunft. Wissen sie am Abend doch nie, ob ihnen der Morgen nicht auch noch diese bescheidenste Arbeits- und damit Lebensmöglichkeit nimmt.

Es wurde Spätsommer, bis auf unserer Baustelle das vorbereitende Stadium überwunden war. Der Laie macht sich keine Begriffe, welche Riesenmenge von Werten in Form von Material und Löhnen in diesen Aufbringungsarbeiten steckt. Allein dieser Maschinenpark! Mischmaschinen in abnormen Abmessungen, Liliputeisenbahnen, Kräne in allen Formen,

MARCHIVUM

Pumpwerke, vollständige elektrische Zentralen, reich ausgestattete Werkstätten und nicht zuletzt diese Baustoffmengen aller Art. In stiller Feierstunde habe ich mitunter versucht, mich durch diese Riesenwerte ziffernmäßig durchzufinden, doch ist mir das nie gelungen.

Um möglichst vielen Volksgenossen Arbeitsmöglichkeit zu schaffen, wurden die Widerlager- und Pfeilerschächte von Hand ausgehoben, nachdem Rammbären von 60 Zentner Eigengewicht die sichernde Stahlspundwand geschlagen. Von der Stirne heiß rollten die Schweißbäche und mancher Stoßseufzer: „Ein Königreich für eine Flasche Bier!" stieg himmelan. Doch auch diese kritische Ecke wurde umgangen und der Herbst sah die Vollendung nicht nur aller fünf Pfeiler und der beiden Widerlager, sondern auch die drei nördlichen Doppelbogen wölbten sich über Fluß und Kanal. Die Hauptarbeit war damit getan und diese Erkenntnis vereinigte uns alle zu einem wundervollen Gefolgschaftsabend in der Brauerei Pfisterer zu Seckenheim. Es war für mich ein Erlebnis von schönster Harmonie und bleibendem Gedenken. Viele Reden wurden gehalten von Meistern und Jüngern dieser Kunst. Mancher verlor den Faden der Zusammenhänge und viele fanden in dieser Nacht auch nicht mehr heim zur besorgten Mutter und legten sich dort zur Ruh, wo die Geister von Gambrinus endgültig das strategische Uebergewicht bekamen.

Der Winter zog ins Land und die Belegschaft wurde stark gemindert. Der Neckar wurde unruhig. Tauwetter und Regengüsse im Oberlauf brachten riesige Wassermassen und machten den im Sommer scherzhaft Tümpel genannten Fluß zum gewaltigen Strom. Die über den Neckar geschlagene Baubrücke war in kurzer Zeit zerstört; sechzehn Meter lange, sechzig Zentimeter hohe T-Profile gebogen wie eine Weidengerte. Was in den zwei Tagen rastloser Anstrengungen nicht gelungen war zu bergen und zu verankern, wanderte in den Rhein. Arbeitskameraden kamen in ernstliche Gefahr und viele Wochen waren notwendig, die Spuren dieser Ereignisse zu beseitigen. Noch zweimal in kurzen Zwischenräumen zeigte der Fluß Neigungen ähnlicher Art, aber es blieb beim schwachen Versuch.

Der Frühling kehrte wieder und die Belegschaft wuchs erneut. Arbeitskameraden anderer Firmen, die auch mit am Bau beteiligt waren, fanden sich ein und die Brücke reckte sich. Nun ist auch diese Episode vorbei. Motoren werden brüllen und den Weg in die Ferne suchen. Die Brücke wird die Beachtung finden, die sie verdient. Mich aber, der ich an diesem Bau mitwirken durfte, beschleicht eine leise Wehmut. Unbemerkt habe ich diese Stätte lieb gewonnen, und mancher Arbeitskamerad ist mir mehr geworden.

Vieles habe ich in dieser kurzen Zeitspanne gesehen, gelernt und tiefe Einblicke in das Leben unseres Volkes tun dürfen. Sonntage wechselten mit Zeiten großen Unbehagens und doch war es schön.

Ein leises Gläserklingen, ein letzter Händedruck, die Arbeitsgemeinschaft ist zu Ende. Die Brücke aber wird stehen und den Menschen dienen, wenn ihre Erwecker längst nicht mehr sind.

Wie entstehen die Fahrbahndecken der Reichsautobahn?

Um möglichst viele erwerbslose Volksgenossen beschäftigen zu können, wurden die gesamten Erdarbeiten und Erdbewegungen ausschließlich und die übrigen Arbeiten zusammen mit Facharbeiten in täglich mehrschichtigem Betrieb mit der Hand ausgeführt, die fehlenden zur Aufschüttung der Dämme erforderlichen Bodenmassen wurden dabei vorteilhaft aus Dünen entnommen, die sich im Laufe der Jahrhunderte im Bereich der Neckar- und Rheinarme gebildet hatten. So ergab z.B. die Entnahmestelle „Apfelkammer" in nächster Nähe der Landesgrenze etwa 400 000 Kubikmeter Sandmassen zum Aufschütten des Dammes zur Auffahrt auf die Neckarbrücke und die Entnahmestelle „Dossenwald" über 1,5 Millionen Kubikmeter Erde. Besonders zu erwähnen ist, daß nach Abtragung dieser Düner Mutterboden, der auf der Strecke reichlich gewonnen wurde, aufgesetzt und somit zugleich ein Stück hochwertiges Ackerland gewonnen wurde. Somit leistete das Werk der Autobahn auf dieser Teilstrecke zugleich eine, für die gesamte Landwirtschaft des badischen Unterlandes wichtige Bodenverbesserung.

Die Fahrbahndecke wird auch auf der Strecke Darmstadt — Mannheim — Heidelberg als Betondecke in 20 Zentimeter Stärke ausgebildet. Nur ein Teil kurz vor der Auffahrt zur Neckarbrücke besteht aus Bitumendecke. Riesige Maschinen arbeiteten unaufhörlich, um am „laufenden Band" diese Betondecke herzustellen. Zuvor befestigte eine Sandstampfmaschine den Untergrund und dann schüttete eine Betonmischmaschine den in ihr zubereiteten Beton auf die Bahn. Dieser wurde dann nochmals mit einer auf Schienen rollenden Straßenfertigungsmaschine überdeckt, während Betonierer unter einem ständig nachrückenden Leinendach arbeiteten, um Unebenheiten sofort auszubessern. War die Betondecke genügend erhärtet, wurde sie mit Tüchern überdeckt und in bestimmten Zeitabschnitten begossen.

Der Bau der Reichsautobahn hat die deutsche Ingenieurkunst, und hier insbesondere den Brückenbau, vor die Lösung bedeutsamer Aufgaben gestellt. Die Forderung kreuzungsfreier Führung der neuen Kraftfahrbahn, sowie die Natur selbst bedingen überall die Ausführung einer großen Anzahl von Ueber- und Unterführungsbauwerken und an allen Schnittpunkten mit bereits bestehenden Verkehrsanlagen, mit Straßen und Eisenbahn, mit Flüssen und Kanälen und bei der Ueberwindung von Tälern und Schluchten.

Im Zuge der Linienführung Viernheim — Mannheim — Heidelberg der Reichsautobahn sind 45 solcher Brückenbauten erstanden, die größtenteils dem allgemeinen Verkehr freigegeben sind. Von diesen Brücken ist

die Neckarbrücke

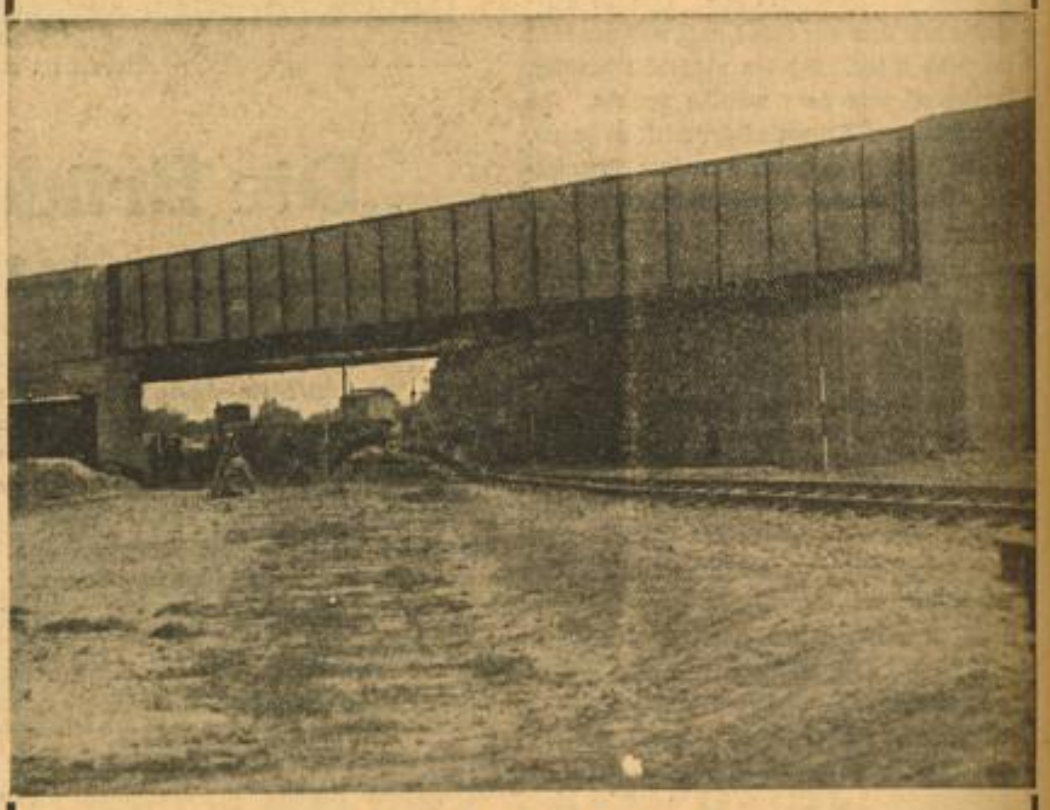
bei Ladenburg in einer Länge von 425 Meter mit sechs Oeffnungen und mit einer Spannweite von 66 bis 49,5 Meter fallend zugleich die größte Eisen-Betonbrücke, die über Deutschlands Autobahnen führt. Nach eingehenden Bodenuntersuchungen wurde mit dem Bau dieser gewaltigen und weithin sichtbaren Brücke im Mai v. J. in drei Schichten mit jeweils 250 Arbeitern begonnen. Es ist eine sogenannte Drei-Gelenk-Bogenbrücke, zu deren Erstellung weit über 4000 Tonnen Eisenkonstruktionen und 91 000 Tonnen Beton benötigt wurden. Die zweitgrößte Brücke innerhalb dieses Bauabschnittes ist die beim Bahnhof Friedrichsfeld gelegene, die hier die Main-Neckarbahn überquert.

Zubringerstraßen: Auf der ganzen Linienführung besteht eine Anzahl Zubringerstraßen. Am sogenannten „Seckenheimer Dreieck" trennen sich die Linien, die eine führt geraden Weges weiter in Richtung Heidelberg — Bruchsal—Karlsruhe und die andere zweigt ab auf die Zubringerstraße nach Mannheim. Die Einmündung der Bahn in die Stadt konnte hier besonders günstig gestaltet werden. Sie geht, unmittelbar an den Ausstellungshallen am Neckar vorbei, in die 51 Meter breite Augusta-Anlage über, die in ihrer Fortsetzung mitten in das Stadtinnere zum Wasserturm führt. Auch der Flugplatz der drei Hauptstädte Mannheim-Ludwigshafen-Heidelberg im Stadtteil Neuostheim ist durch einen besonderen Zubringer mit der Autobahn direkt verbunden. Hier kann auch der aus dem Hafen- und Industriegelände von Rheinau und Neckarau kommende Lastkraftwagenverkehr ohne Berührung der Stadt selbst aufgenommen werden. — In Heidelberg wird der Autobenutzer die fast gradlinige Einfahrt über die Bergheimerstraße zum Mittelpunkt der Stadt angenehm empfinden. Der Verkehr auf der Landstraße Mannheim—Heidelberg wird zur Vermeidung von Kreuzungen schon vor der Einmündungsstelle der Reichsautobahn in die Bergheimerstraße nach dem Neckar zu abgelenkt werden.

Arbeitsgemeinschaft
Bauunternehmung
Mich. Gärtner & Sohn
G. m. b. H.
und
Rudolf Gärtner

Eberbach
BAD. NECKARTAL

EG 1855
Eisenwerk Grötzingen K.G.
Grötzingen (Baden)
Vollständige Fabrikneubauten
Dächer / Hallen / Säulen / Brücken
Bau- und Fassadenträger / Treppen
Kranen / Weichen / Herzstücke
Gittermaste und dergleichen
Geschweißte Konstruktionen jeder Art



Reichsautobahnen
Kreuzungsbauwerk 1, Strecke: Frankfurt - Mannheim - Heidelberg
Kreuzungswinkel 32° 36' 18", Gewicht: 375 t

MARCHIVUM



DKW
Fabrikvertretung
Fernruf 51000

GUST. ERNST
Mannheim, Kä ert lerstr. 162 (Brauerei)

Großes Ersatzteillager - Abschleppdienst
Besteingerichtete Reparatur-Werkstätte für alle Fabrikate

Fr. Karl Essert
Rheindammstraße 50 - Fernruf 26584
Kanalbau - Tiefbau

Gg. L. Volz

Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau

M'heim-Seckenheim

Fernsprecher-Anschluß 47206

Chemische Fabrik Badenia G. m. b. H.

Mannheim - Industriehafen

Fernsprecher-Anschluß: 511 34, 511 35

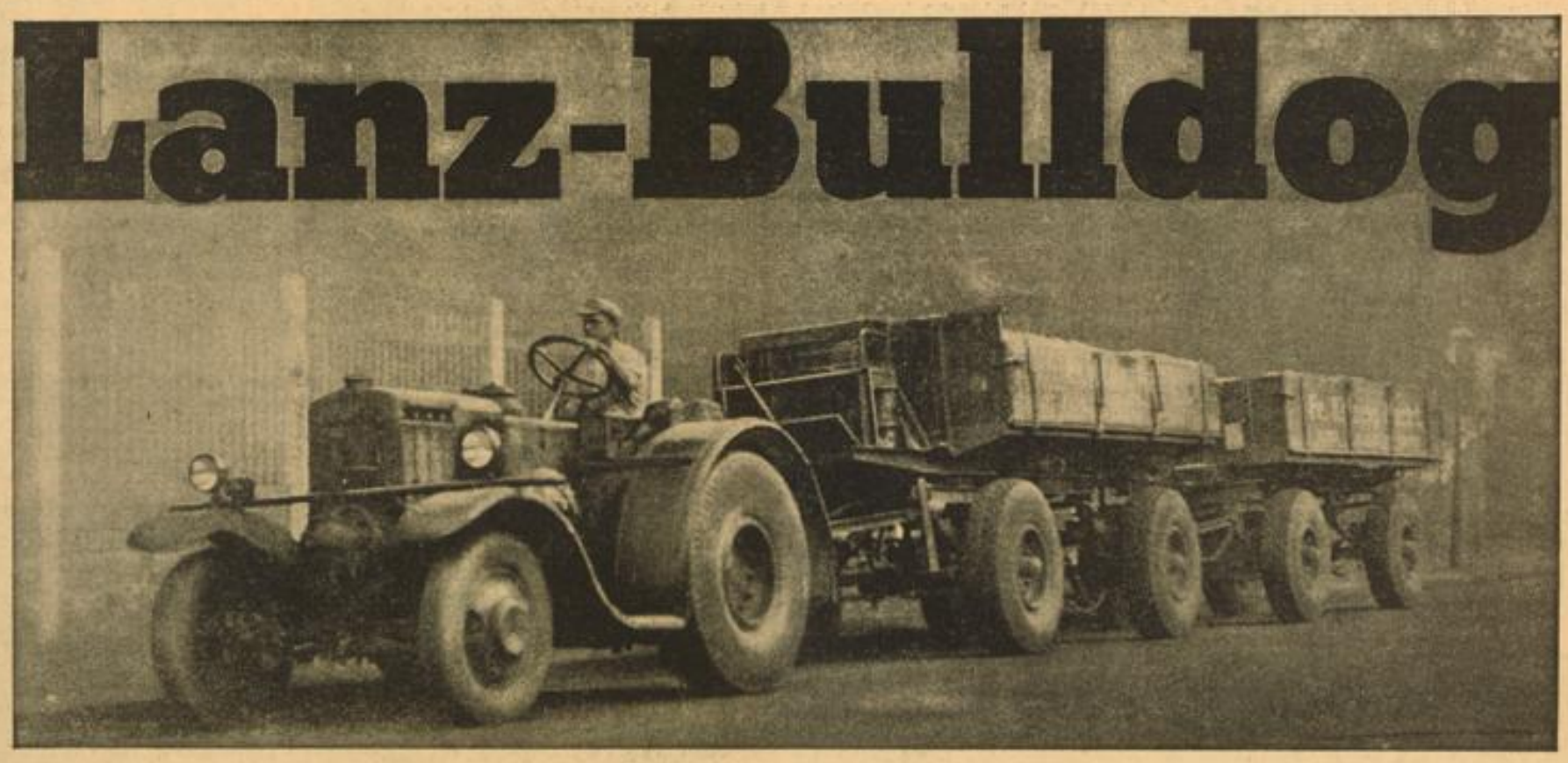
Teerdestillation:
Straßenteere - Kaltteer - Kaltasphalt

Dachpappenfabrik:
Teerdachpappe, Teerfreie Pappe, Isolierpappe

Isolierungen:
Grundwasserabdichtungen - Fahrbahnisolierungen - Tunnelisolierungen

---

Lanz-Bulldog



Im In- und Ausland stark verbreiteter Rohöl-Schlepper für Industrie, Landwirtschaft und Gewerbe. Lieferbar in mehreren Größen, eisenbereift, elastik- oder luftgummibereift und als Raupe. Ausrüstung je nach Einsatzverhältnissen, **elektrische Lichtanlage, Seilwinde, Führerhaus, Luftdruckbremse usw.** Der Lanzbulldog ist bekannt wegen seiner Einfachheit, Wirtschaftlichkeit und Betriebssicherheit. Er arbeitet unter allen Verhältnissen, wie sie durch Wetterlage, Gelände- oder Straßenbeschaffenheit gegeben sind, sich jeder Belastung durch sein 6-Ganggetriebe mit 6 oder 12 Fahrgeschwindigkeiten (3-25 km/St.) anpassend.

HEINRICH LANZ · AKTIENGESELLSCHAFT · MANNHEIM

MARCHIVUM

Von der Via Appia zur Autobahn

Kleine Geschichte der Landstraße

Das große Werk Adolf Hitlers — der Ausbau des gewaltigen deutschen Reichsautobahnnetzes — wächst von Tag zu Tag, und am 19. Mai konnte bekanntlich die erste Reichsautobahnstrecke Frankfurt — Darmstadt eingeweiht worden. Die deutschen Autobahnen bedeuten eine völlige Neuheit im Straßenbau — sie werden unser Straßennetz in wenigen Jahren zum modernsten der Welt machen. In diesem Zusammenhang wird unsere Leser ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung der Landstraße interessieren.

Wenn wir heute mit dem Auto über die spiegelglatte Landstraße dahinjagen, dann sind wir vielleicht ein wenig stolz auf diese wunderbare



Eine der frühesten Darstellungen des Straßenbaus in Deutschland. Der Holzschnitt erläutert die Anlegung einer Straße. Der Aufseher weist dem Arbeiter die Richtung, in der er hacken soll. (15. Jahrhundert.)

„Errungenschaft der Neuzeit". Die Aelteren unter uns erinnern sich noch mit leisem Schaudern an die lochübersäten Straßen der Vorkriegszeit, auf denen jedes Auto eine riesige Staubfahne hinter sich herzog — ganz zu schweigen von dem geradezu abenteuerlichen Zustand, in dem sich unsere Straßen etwa zur Zeit Goethes befanden. Also haben wir es auf diesem Gebiet „herrlich weit gebracht", und die moderne Technik hat wieder einmal alles Frühere weit in den Schatten gestellt? Gemach — der alte Ben Akiba mit seinem „es ist alles schon dagewesen" hat sogar in bezug auf die moderne Landstraße recht, und es läßt sich nicht leugnen, daß ein Römer aus dem vierten Jahrhundert vor Christi Geburt — wenn er eine ganz moderne Autostraße sehen könnte — darüber wahrscheinlich gar nicht so, wie erwartet, erstaunt sein würde.

Schon das Reich Alexanders des Großen kannte besonders angelegte und dauernd unterhaltene Kunststraßen, wenn diese auch nicht entfernt an die straßenbautechnischen Meisterwerke der Römer heranreichten. Die erste große Kunststraße Europas entstand im vierten Jahrhundert vor Christus: es war die von Appius Claudius gebaute „Via Appia", der dann später zahllose weitere Kunststraßen in alle Teile des römischen Weltreiches folgten. Auf den gleichen Straßen, auf denen die römischen Legionen marschiert waren, wanderten dann später die Apostel des Christentums, zogen die mittelalterlichen Pilger nach Rom — die römischen Kunststraßen blieben viele Jahrhunderte lang die Straßen schlechthin. Sie führten über die Gebirge, setzten sich jenseits der Meere fort und waren mit einer Technik gebaut, die — wie alles Römische — für die Ewigkeit berechnet zu sein schien. Die Straßendecke der Via Appia zum Beispiel besteht aus Basaltplatten, die so genau ineinandergefügt sind, daß sie den Jahrtausenden nahezu unverändert standgehalten haben!

Die Straßen in der „guten alten Zeit"

Mit dem Verfall des römischen Weltreiches ist anscheinend die Kunst des Straßenbaues für viele Jahrhunderte, ja eigentlich bis weit in die Neuzeit hinein, wieder völlig in Vergessenheit geraten. Die Leistungen des Mittelalters waren jedenfalls auf diesem Gebiet mehr als kümmerlich, obgleich sich fast der gesamte Reiseverkehr auf den Landstraßen abspielte. Erst die großen Straßen, die Napoleon für militärische Zwecke anlegte, brachten eine Besserung. Aber auch dann blieben die Straßen noch schlecht genug. Wir können heute mit dem Auto leicht in einem Tag von Leipzig nach München reisen aber noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts kostete eine derartige Unternehmung einen schweren Entschluß.

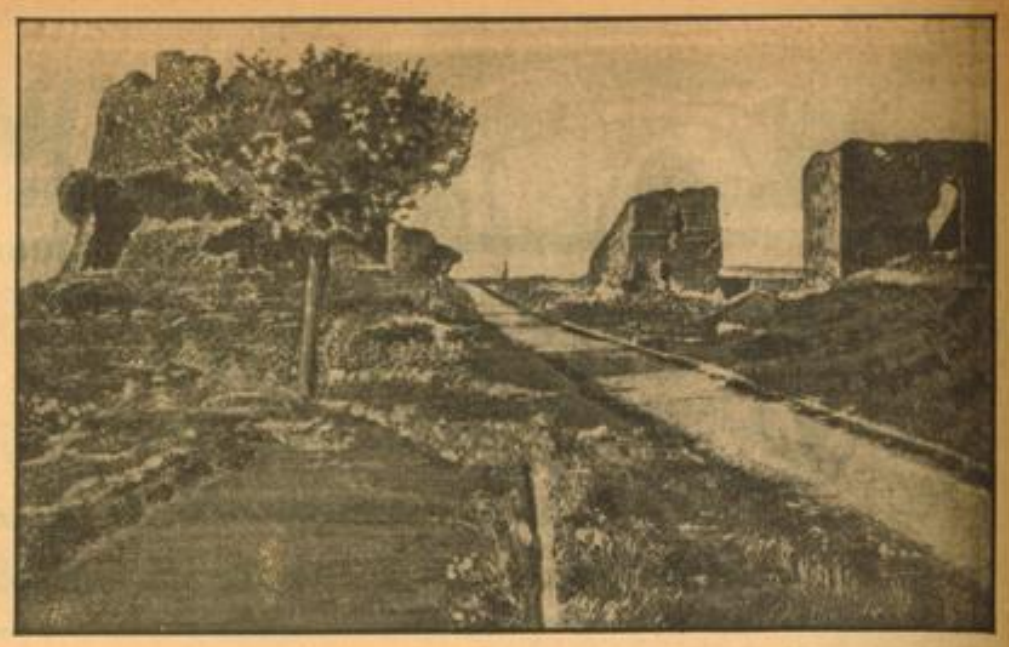


Der Verkehr auf den deutschen Landstraßen war früher durch die zahllosen Zölle der deutschen Länder und Ländchen außerordentlich gehemmt. Unser Bild zeigt eine Silhouette „Am Schlagbaum" aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts.

Die gewöhnliche Post fuhr sehr langsam und machte häufig Station. Wer daher „bequem" und „rasch" reisen wollte, benutzte die bedeutend teurere „Extrapost" oder leistete sich einen eigenen Wagen. Die gewöhnliche Fahrpost legte vorschriftsmäßig 7,5 Kilometer in etwa einein-halb Stunden zurück!

Mit dem Aufkommen der Eisenbahn ging dann die Bedeutung der Landstraße mehr und mehr zurück, bis schließlich die Bahn nahezu ein Verkehrsmonopol erreicht hatte, das erst in unseren Tagen durch die stürmische Aufwärtsentwicklung des Kraftfahrzeugs wieder gebrochen worden ist.

Nach dem Kriege begann die Zeit der oft erbittert ausgefochtenen Kämpfe zwischen der immer mehr an Bedeutung gewinnenden Landstraße und der Eisenbahn, die ihre Vormachtstellung immer mehr gefährdet sah. In Deutschland ist dieser Kampf nunmehr endgültig beigelegt worden, die Eisenbahn selbst ist ja bekanntlich am Bau der „Reichsautobahnen" maßgebend beteiligt. Damit ist die Entwicklung der Landstraße in ein ganz neues Stadium getreten: die Hegemonie des Schienenstranges ist vorbei, und das neue Zeitalter der Landstraße beginnt, das Zeitalter der „Autobahnen", des unbehinderten Schnellverkehrs auf Straßen, die ausschließlich für das Kraftfahrzeug gebaut werden.



Die berühmte Via Appia, die erste große Kunststraße Europas: sie führte von Rom über Capua nach Brundisium, dem Hafen für Griechenland und Kleinasien.

Wie ist unser Landstraßennetz entstanden?

Wenn heute der Kraftfahrer über die keineswegs idealen Eigenschaften der bisherigen deutschen Landstraßen mit ihren zahllosen überflüssigen Kurven und Umwegen schimpft, dann macht er sich gewöhnlich nicht klar, daß die heutigen Straßen Deutschlands das Ergebnis einer jahrhundertelangen Entwicklung und nur so in ihrer oft ganz unverständlichen Linienführung zu verstehen sind.

Manche deutschen Straßen reichen in ihrer Geschichte bis in die Römerzeit zurück, andere haben sich aus den napoleonischen Heerstraßen entwickelt — jedenfalls sind sie sämtlich in ihrer Anlage ursprünglich auf den Pferde- und Ochsenverkehr eingestellt gewesen, während beispielsweise in Amerika mit seinen vorbildlichen Autostraßen die Entwicklung umgekehrt gegangen ist: die Autostraße ist die Herrscherin, und die Dörfer werden oft erst nachträglich an der Straße gegründet, oder sie gewinnen Anschluß durch eine besondere Zufahrt.

Die zahllosen Krümmungen auf freier Strecke, die unsere bisherigen deutschen Landstraßen „auszeichnen", sind fast stets auf die geschichtliche Entwicklung zurückzuführen: früher stand vielleicht im Zuge der Straße ein Gebäude,



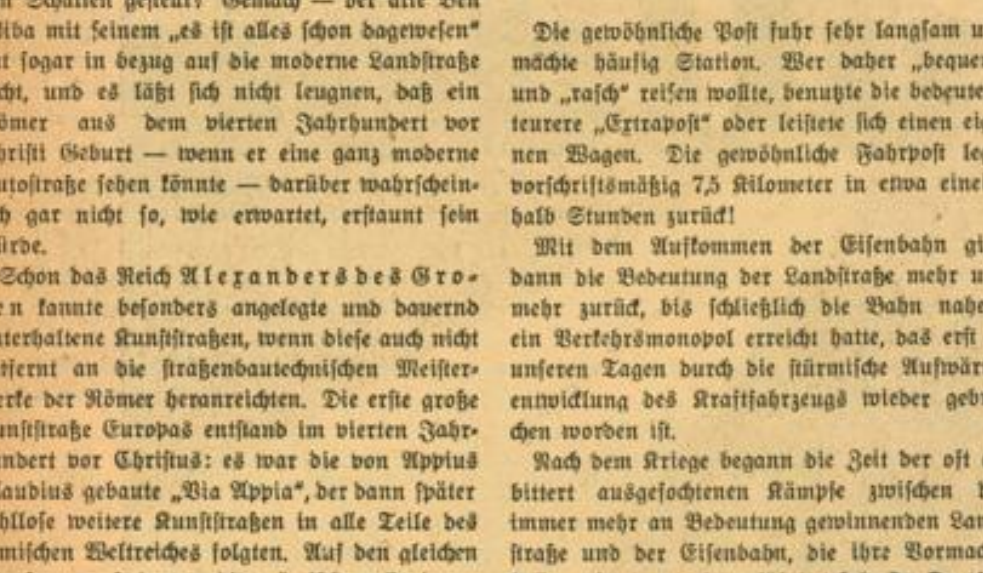
Straßenbau im 17. Jahrhundert
Eine Arbeitergruppe bei der Anlegung einer Straße im 17. Jahrhundert. Bemerkenswert ist der Stampfer des Vorarbeiters.

das umgangen werden mußte, weil man sich mit dem Grundbesitzer nicht einigen konnte, oder man schmiegte die Straße einfach dem Gelände an, um möglichst niedrige Baukosten zu erhalten. All diese Gründe wirken zusammen, um das deutsche Landstraßennetz im Zeitalter des Kraftfahrzeuges unzureichend erscheinen zu lassen und die Motorisierung Deutschlands auf neuen Wegen, eben mit Hilfe der „Reichsautobahnen" zu begründen.

Wirklich moderne Landstraßen gab es bisher in Deutschland nur sehr wenige, während andere Länder — vor allem Amerika und neuerdings Italien — schon heute über ein gut ausgebildetes Netz von Autostraßen verfügen. Nach dem Ausbau der Reichsautobahnen werden wir aber diesen Vorsprung der anderen Staaten nicht nur eingeholt haben, sondern das beste Landstraßennetz der Welt besitzen!

Dr. W. Eckert.

Aufn.: WNZ (6) HH-Bildstöcke (6)



Neuanlegung einer Straße in früherer Zeit. Im Hintergrund der Bauleiter mit dem Plane. Lithographie aus dem 19. Jahrhundert.



Gebirgsstraßen vor 100 Jahren
Lithographie von Baptiste



über Capua

winnen Anschluß

auf freier Strecke,
den Landstraßen
auf die geschich-
en: früher stand
ein Gebäude,



hundert
ung einer Straße
ist der Glanzpunkt

weil man sich
einigen konnte,
he einfach dem
drige Baukosten
wirken zusam-
hennetz im Zei-
reichend erschei-
sierung Deutsch-
mit Hilfe der
en.
n gab es bisher
ge, während an-
rika und neuer-
ber ein gut aus-
verfügen. Nach
nen werden mit
nderen Staaten
ndern das beste
en!
W. Eckert.
HB-Bildstöcke (6)



Fritz Haas:

Die germanische Königshalle von Lorsch

Ein Geschichtsdenkmal eigenster Art, wie es weder in Deutschland noch irgendwo auf der ganzen Welt ein zweites Mal vorkommt, haben wir auf unserem Heimatboden in der Germanischen Königshalle von Lorsch vor uns. Die Lorscher Königshalle gehört zu den wichtigsten Baudenkmälern auf deutschem Boden und ist als einziger nennenswerter Rest des einstigen benediktinischen Reichsklosters auf uns gekommen.

Die Eigenart dieses Gebäudes zwingt jeden, einzuhalten, um den Zauber und das geheimnisvolle Raunen um diesen mehr als tausendjährigen Bau auf sich wirken zu lassen. Ein eigentümliches Weben umgibt diese Stätte. Der Platz ist erfüllt von Geschichte, und von Höhepunkten historischen Geschehens der deutschen Nation vermögen die Steine in ihrer stummen und doch so beredten Sprache zu berichten. Das Vergangene und Gegenwärtige vermeint man in sich gleichbleibender Kraft zu einer zeitlichen Einheit verschmolzen zu sehen. Hier steht die Zeit still, sie ist erstarrt zu Raum.



Die Königshalle, wie sie vor 1000 Jahren sich zeigte.
Aufn.: Haas HB-Bildstock

Das äußere Bild, das die Königshalle heute darbietet, ist genau gleich dem, das es bei der Errichtung in karolingischer Zeit, im ersten Viertel des 9. Jahrhunderts dem Beschauer gezeigt hat. Damit führt uns dieser Bau zurück in jene Zeit, in der die neu erwachende germanische Seele vorstieß zur politischen Gestaltung der gesamten Welt von damals. Hier sehen wir den steinernen Zeugen vor uns, der letzten Endes eine Vergegenständlichung von germanischem Mythos ist. Ragt doch dieses Baudenkmal ideenmäßig in die Welt des Germanentums.

Wie von zwei kräftigen Armen gehalten, die von den beiden Seitentürmen gebildet werden, liegt dazwischen das einzigartige, triumphbogenähnliche, an alte Stadttore erinnernde doppelgeschossige Schmuckkästlein der deutschen Baukunst. Die in Anlehnung an den alten Zustand nunmehr wieder geöffneten drei Durchgänge geben den Blick frei in das ehemalige Atrium des früheren Reichsklosters. Hier hält die Gemeinde Lorsch in einem würdigen Ehrenmal an geweihter, traditionsgeheiligter Stätte die Erinnerung an ihre Toten des großen Krieges wach. Dahinter erhebt sich als Abschluß das graue Gemäuer des letzten, noch aufgehenden Kirchenrestes.

Im wesentlichen besteht das Gebäude aus zwei Teilen: dem Erdgeschoß und dem Obergeschoß. Der offene, dreiteilige Durchgang des unteren Geschosses mit seinem stadttorähnlichen Charakter erfüllte einst den Zweck einer Ehrenpforte nach Art der römischen Triumphbogen. Diese Ehrenpforte galt den römischen Schutzherren des Klosters. Hier wurde dem königlichen Besuch ein würdiger Empfang bereitet. Hier wurde der Herrscher begrüßt, und durch den Klerus zum feierlichen Gottesdienst abgeholt, hier thronte der Herrscher, sprach Recht und nahm Huldigungen entgegen. Das Obergeschoß entbielt den Prunkraum, in dem die deutschen Könige bei den Besuchen des Klosters ihre Beratungen abhielten und ihre Empfänge vornahmen. Dieser vornehme Saal stand den Herrschern, die als Gäste in Lorsch weilten, zur



Ein Kapitell der Vorderseite mit Teilen der eigenartigen rot-weißen Plattenmosaik.
Aufn.: Haas HB-Bildstock

Verfügung. Hier konnten sie sich ungestört mit ihren Getreuen beraten und Verhandlungen abhalten. Aus dieser einstigen Zweckbestimmung des Gebäudes leitet sich der Name: Königshalle her.

Die Breitseiten der Halle sind im unteren Teil durch drei Bogenöffnungen, im oberen Teil durch architektonischen Schmuck gegliedert. Die Trennung des Erdgeschosses vom Obergeschoß ist äußerlich durch einen umlaufenden Blattfries gekennzeichnet. Schmale, mit Kapitellen versehene Pilaster teilen das Obergeschoß in neun Felder. Auf den Pilastern erheben sich giebelförmig gegeneinandergestellte Leisten. Die Flächen zwischen den Pilastern sind wie die des unteren Geschosses mit farbigen, abwechselnd roten und weißen Sandsteinplatten mosaikartig verkleidet. Den obersten Abschluß des Flächenschmuckes bildet ein unter dem Dach fortlaufendes Konsolengebälk aus weißem Sandstein.

Die Innenwände des Obergeschosses tragen malerischen Schmuck: Aus Karolingerzeit stammt eine aufgemalte Architektur, die sich ideenmäßig eng an die äußere baukünstlerische Gestaltung in Stein anlehnt. Außerdem wurden die Reste einer noch älteren figürlichen Bemalung und eine aus gotischer Zeit stammende ausgedehnte Wandmalerei aufgefunden.

Wir bezeichnen diesen Bau als Germanische Königshalle, weil er in seiner ursprünglichen Aufgabe dem königlichen Schirmherrn des Reichsklosters als Empfangs-, Beratungs- und Audienzsaal diente. Germanisch ist dieser Bau deshalb, weil er ideenmäßig aus germanischer Baugesinnung hervorging. Germanisch sind vor allem die Maße, die diesem Bau zu Grunde liegen. Aus germanischem Geist geboren ist die Ausführung der Steinmetzarbeit im einzelnen: sind doch die Kapitellen trotz gleichen Charakters verschieden behandelt, worin sich die individuelle Hingabe an den Gegenstand kundtut, eine besondere Eigenart des Germanengeistes. Auch die derbe kerbschnittartige Behandlung der Zierformen an den Steinen erinnert an die gleiche Technik frühgermanischer Holzbearbeitung. Die Anlage des Gebäudes als Einraum, nur einem Zweck und einer Aufgabe ursprünglich dienend, die Erstellung des Baues an einem bevorzugten Platz unmittelbar hinter der Eingangspforte, die Lage des Bauwerkes, getrennt von den übrigen Bauulichkeiten, für sich allein stehend, das alles läßt deutlich den Zusammenhang mit alter germanischer Bausitte erkennen. Aus der germanischen Kulturwelt bekam dieser Bau seine Anlage, seine Herrichtungen und seine Zweckbestimmung. Aus diesem Grund wird er als „Germanische Königshalle" bezeichnet.

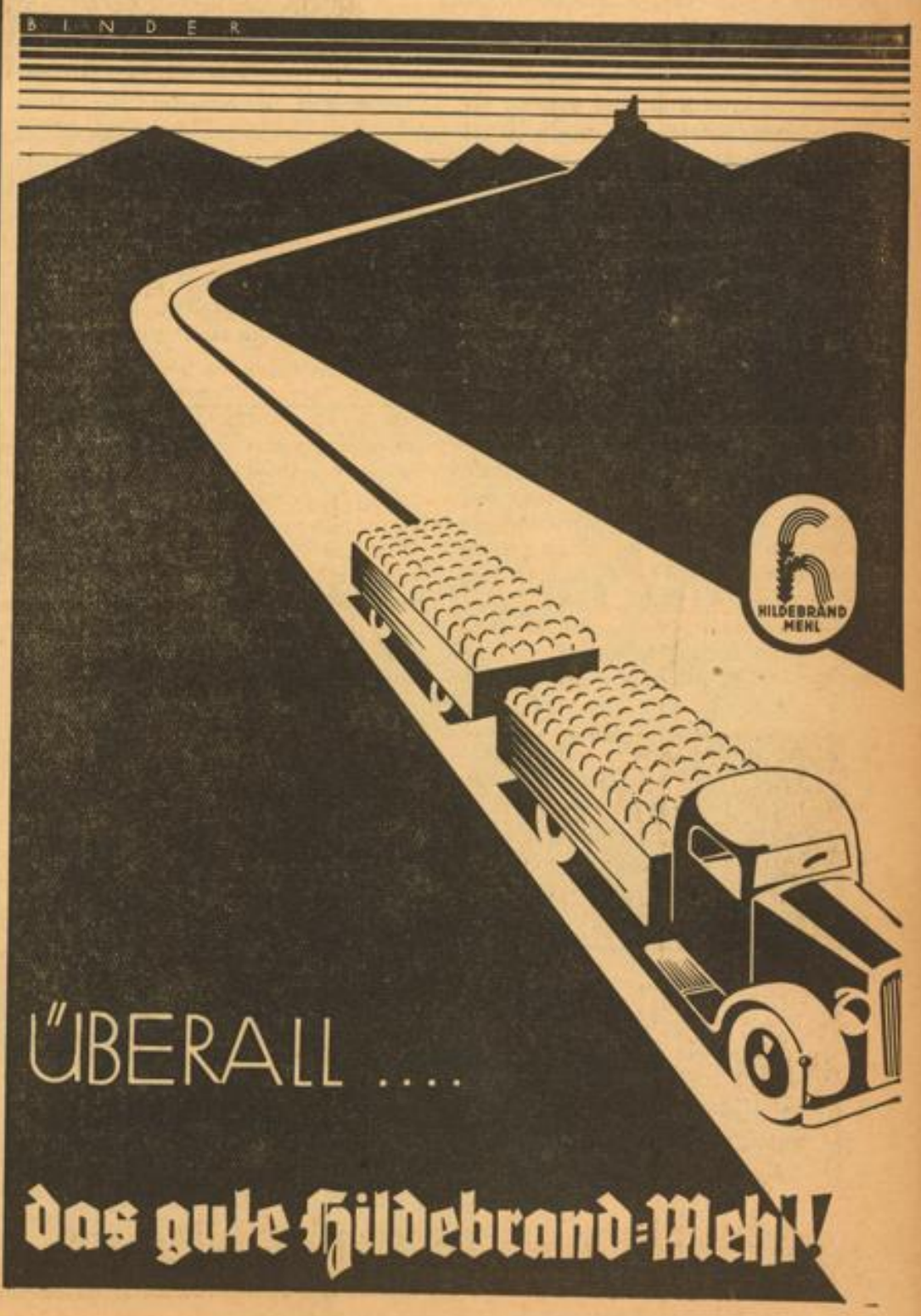
Hauptschriftleiter:
Dr. Wilhelm Kattermann
Verantwortlich für den Gesamtinhalt dieser Sonder-Beilage: Wilhelm Rapel; für Anzeigen: Arnold Schmid; Druck und Verlag: Hakenkreuzbanner-Verlag und Druckerei G. m. b. H., sämtlich in Mannheim

Folgende Artikel wurden mit freundlicher Erlaubnis der Verfasser der Zeitschrift „Die Straße" entnommen: Jürgen Siebert: „Die Landschaft der Odenwälder Bergstraße"; Alfred Weise: „Strukturwandlungen und Verkehr"; Rudolf Tittrich: „Straßenbau und bildende Kunst"; Wilhelm Heilig: „Städtebau und Straße"

BUCKAU

Fugenvergußmassen reine Bitumenware
für Betonfahrbahnen gemäß den Anforderungen der Reichsautobahn
für Pflasterverguß entsprechend den DIN-Normen
Asphaltemulsion (Kaltasphalt)
in normaler Beschaffenheit und in Sondergualitäten
Kaltteer ca. 100%ig, wasserfrei
spritz- und mischbar
beides für schwere und leichte Straßenbefestigung
für Seitenstreifen der Reichsautobahn
für Rad- und Gehwege
für Rauhbeläge auf Rutschasphalt
für Ausgleich- und Fugenabschluß auf Pflaster
Dichtungsaufstriche und Isoliermassen
für Brücken, Unter- und Überführungen, Stützmauern usw., nach AIB-Vorschrift
Prodoritlack für den kalten Voranstrich nach § 2, 1 bezw. 1 D 2
Prodoritlack „ „ „ Deckanstrich „ § 2, 2a „ 1 D 3
Prodorit-Deckaufstrich, heiß „ § 2, 2b „ 1 D 3
Prodorit-Vergußmasse (Fugenkitt) „ § 2, 4
Für die Reichsautobahn Frankfurt-Mannheim-Heidelberg und andere Strecken wurden die Erzeugnisse in großem Umfange verwendet. - Seit Jahren Lieferant der Reichsbahn

Chemische Fabrik Buckau
Mannheim-Rheinau



MARCHIVUM

Alfred Weise:

Strukturwandlungen und Verkehr

Noch immer herrscht weithin die Anschauung, der Mensch sei zu allen Zeiten der gleiche gewesen und nur seine äußere Umwelt habe sich verändert. Diesen Urteilern genügt die Feststellung, daß es zu allen Zeiten und unter allen Klimaten Haß und Liebe, Hunger und Durst, Leid und Freude gegeben habe und die Menschheit bei all ihrer äußeren Farbigkeit uniform zu bewerten sei. Selbst bei Historikern kann man dieser Anschauung bisweilen begegnen. Und doch vermag jeder nachdenkliche Beobachter schon an seinen eigenen Zeitgenossen Strukturwandlungen des Körpers und der Seele festzustellen: Denken wir nur an das wiedererwachte Körpergefühl und seine Pflege in den Leibesübungen, an die Wiedergeburt eines neuen Körperideals, das greifbar vor uns steht. Die jüngste Vergangenheit und Gegenwart sind geradezu Modellbeispiele einer organischen, tiefgreifenden und allseitigen Strukturwandlung größten Stiles, die buchstäblich ab ovo, von Grund auf, vor sich geht und im festen Glauben an die Erziehbarkeit eines neuen Geschlechtes zielbewußt gewollt wird. Daß es zum Gelingen auch der besten menschlichen Absichten eines Höheren, einer Gnade bedarf, versteht sich von selbst.

Im Rahmen dieses Aufsatzes interessieren uns vornehmlich jene Strukturwandlungen, die dem Verkehr und seiner Technik entwachsen. Der Verkehr als Erscheinungsform menschlicher Verbindungsaufnahme ist uralt. Wenn wir aber heute von Verkehr reden, so meinen wir in der Regel die jüngste Phase seiner wandlungsreichen Geschichte und denken an das, was die Maschine aus ihm hat werden lassen. Das Auftreten der Maschine zeitigte zunächst jene für das 19. Jahrhundert typische Verschiebung der Gemütslage, die wir Nervosität nennen und deren erste Auswirkungen uns Heutige komisch berühren. So etwa, wenn ein Gutachten bayrischer Aerzte von 1835 anläßlich der Betriebsaufnahme der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth in die Sätze ausbricht:

„Ortsveränderung mittels irgendeiner Art von Dampfmaschinen sollte im Interesse der öffentlichen Gesundheit verboten sein. Die raschen Bewegungen können nicht verfehlen, bei den Passagieren die geistige Unruhe, „delirium furiosum" genannt, hervorzurufen. Selbst zugegeben, daß Reisende sich freiwillig der Gefahr aussetzen, muß der Staat wenigstens die Zuschauer beschützen, denn der Anblick einer Lokomotive, die in voller Schnelligkeit dahinrast, genügt, diese schreckliche Krankheit zu erzeugen. Es ist daher unumgänglich nötig, daß eine Schranke, wenigstens 6 Fuß hoch, auf beiden Seiten der Bahn errichtet werde."

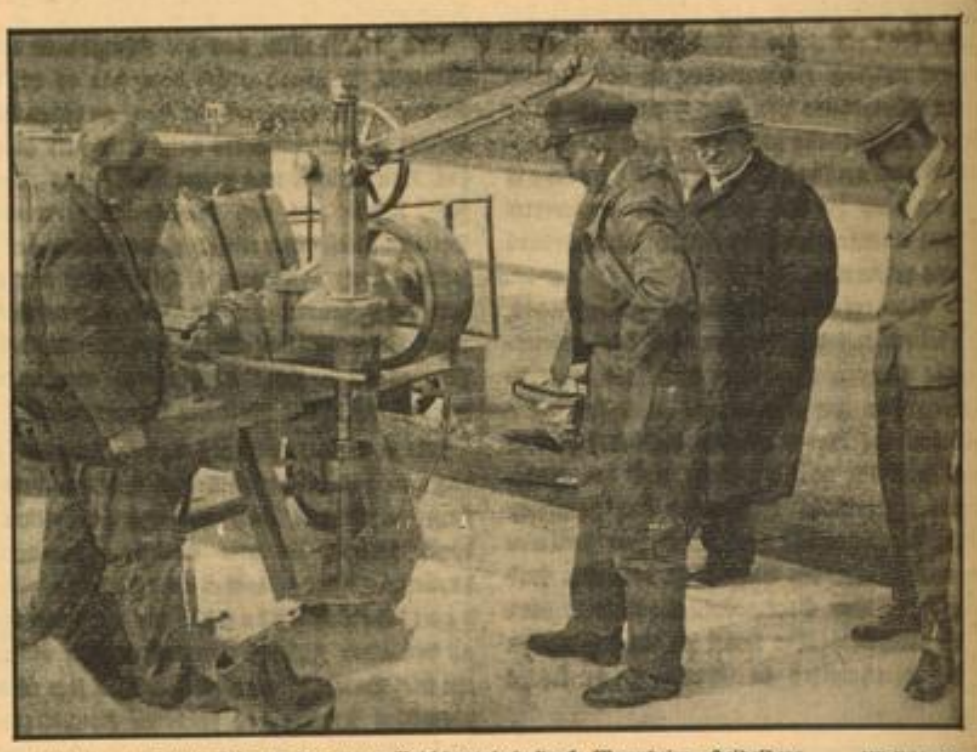
Diese Medizi wurden zwar durch andere Zeitgenossen in ihrer übergroßen Sorge beschämt, aber etwas Unheimliches hatte die Dampfmaschine auch in ihren Augen. So schildert z. B. Annette von Droste-Hülshoff den

Eindruck des ersten Rheindampfschiffs Anno 1825

wie folgt:

„...Ein so großes Dampfschiff ist etwas höchst Imposantes, man kann wohl sagen, Fürchterliches. Es wird, wie Du wohl weißt, durch Räder fortbewegt, die verbunden mit dem Gerausch des Schnellsegelns ein solches Gezisch verursachen, daß es auf dem Schiffe schwer fallen muß, sich zu verstehen. Doch dieses ist nicht das eigentlich Aengstliche. Aber im Schiffe steht eine hohe dicke Säule, aus der unaufhörlich der Dampf herausströmt in einer grauen Rauchsäule mit ungeheurer Gewalt und einem Geräusch, wie das der Flammen bei einem brennenden Hause. Wenn das Schiff stille steht oder wenn der Dampf so stark wird, daß er die Sicherheitsventile öffnet, so fängt das Ding dermaßen an zu brausen und zu heulen, daß man meint, es wollte gleich in die Luft fliegen. Kurz, das Ganze gleicht einer Höllenmaschine, doch soll gar keine Gefahr dabei sein, und ich möchte diese schöne Gelegenheit wohl benutzen, um nach Koblenz zu kommen, was in fünf Stunden möglich sein soll."

Dieser Eindruck des irgendwie Unheimlichen, Schwindelerregenden haftete auch weiterhin neuauftretenden Verkehrsmitteln an. Wir Aelteren entsinnen uns noch der Einführung der elektrischen Straßenbahnen, der Rennräder, genannt Rover, der Autos, und was uns dabei bewegte, ganz zu schweigen von dem „Mirakel des 20. Jahrhunderts": Luftschiff und Flugzeug. Aber schon das Aufkommen der von unseren Eltern bis zuletzt bezweifelten Luftverkehrsmittel fand ein völlig anderes Geschlecht, das Geschlecht des Motorenzeitalters mit seiner Freude an wachsenden Geschwindigkeiten. Der Strukturwandel war vollzogen. Der Mensch hatte sich im Wettlauf der Geister, die er rief, der unausgesetzt sich ablösenden und einander übertrumpfenden Verkehrsmittel, abgefangen. An die Stelle der Schwindelgefühle war eine Anpassung des Nervensystems getreten, der die emporschnellenden Geschwindigkeiten schon in der Vorkriegszeit einen Reiz, uns Heutigen aber und insonderheit der Jugend eine Erfahrung bedeuten. Wer hätte es noch vor Jahren für möglich gehalten, daß unsere Rennfahrer Geschwindigkeiten von Hunderten von Stundenkilometern erreichen könnten, ohne die Herrschaft über das Steuer zu verlieren; ja, daß sie diese Geschwindigkeiten bewußt von Jahr zu Jahr steigern könnten. Hier haben wir ein Züchtungsergebnis menschlichen Trainings vor uns, das den Strukturwandel beispielhaft aufreißt.



Presse-Bild-Zentrale Zur Eröffnung der neuen Reichsautobahnstrecke Mannheim—Heidelberg HB-Bildstock
Die Straße wird angebohrt, um zu prüfen, ob die Betondecke auch widerstandsfähig ist.

In diesem Zusammenhange ist eine Frage aufschlußreich, die ein noch heute lebender, sehr feinfühliger Historiker der Generation von 1870 vor nunmehr 25 Jahren stellte. Er fragte mich, den damaligen Studenten: „Was empfinden Sie für Ihr Leben bestimmender: die Einigung des Reiches unter Bismarcks Führung im Jahre 1870/71 oder die siegreich durchbrechende Technik?" Worauf ich bei aller Bedeutung und Zeitnähe Bismarcks im Gegensatz zum Fragesteller das letztere bejahen mußte. Und zwar als Angehöriger einer Jugend bejahen mußte, die mit freudigem Stolz jahraus, jahrein die Feier des Sedan-Tages erwartete und beging, der die weltgeschichtliche Tat des ersten Versailles also hinreichend bewußt erhalten wurde. Strukturwandel der Generationen! Dieser Seelenlage entsprach die Einschätzung der Maschine als eines organischen Wertes. Auf Grund dieser Seelenhaltung war die Erkenntnis der Schönheitswerte einer Maschine erst denkbar und in ihrem Gefolge die bewußte Gestaltung ihrer ästhetischen Form.

Aber auch nach einer anderen, viel zu wenig beachteten Richtung können wir unser Thema belegen: nach der Seite des sogenannten Naturgefühls. Einem Geschlecht des allseitig erwachten Körpergefühls, des voll erreichten Einklangs von Natur und Mensch, ist es kaum faßbar, daß es Geschlechter geben konnte, denen Hochgebirge und Meer, ja, selbst die lyrischen Waldgebiete unserer Mittelgebirge, jahrhundertelang nicht nur nichts zu sagen wußten, sondern als Zonen des Grausens und Schreckens gemieden wurden. Der Verkehr durchquerte zwar notwendigerweise auch diese Zonen, man war indessen glücklich, sie jeweils hinter sich zu haben, auch als die öffentliche Sicherheit ihnen längst den Schauder des Zufälligen genommen und sie befriedet hatte. Wie jung unser heutiges Naturgefühl ist, läßt sich an der Einschätzung des Hochgebirges und Meeres schon tatsachenmäßig belegen: erst das ausgehende 18. Jahrhundert beendete das Zeitalter der Talwanderungen und brachte die Anfänge der Alpinistik, erst 1793 wird das Seebad Wirklichkeit, Heiligendamm.

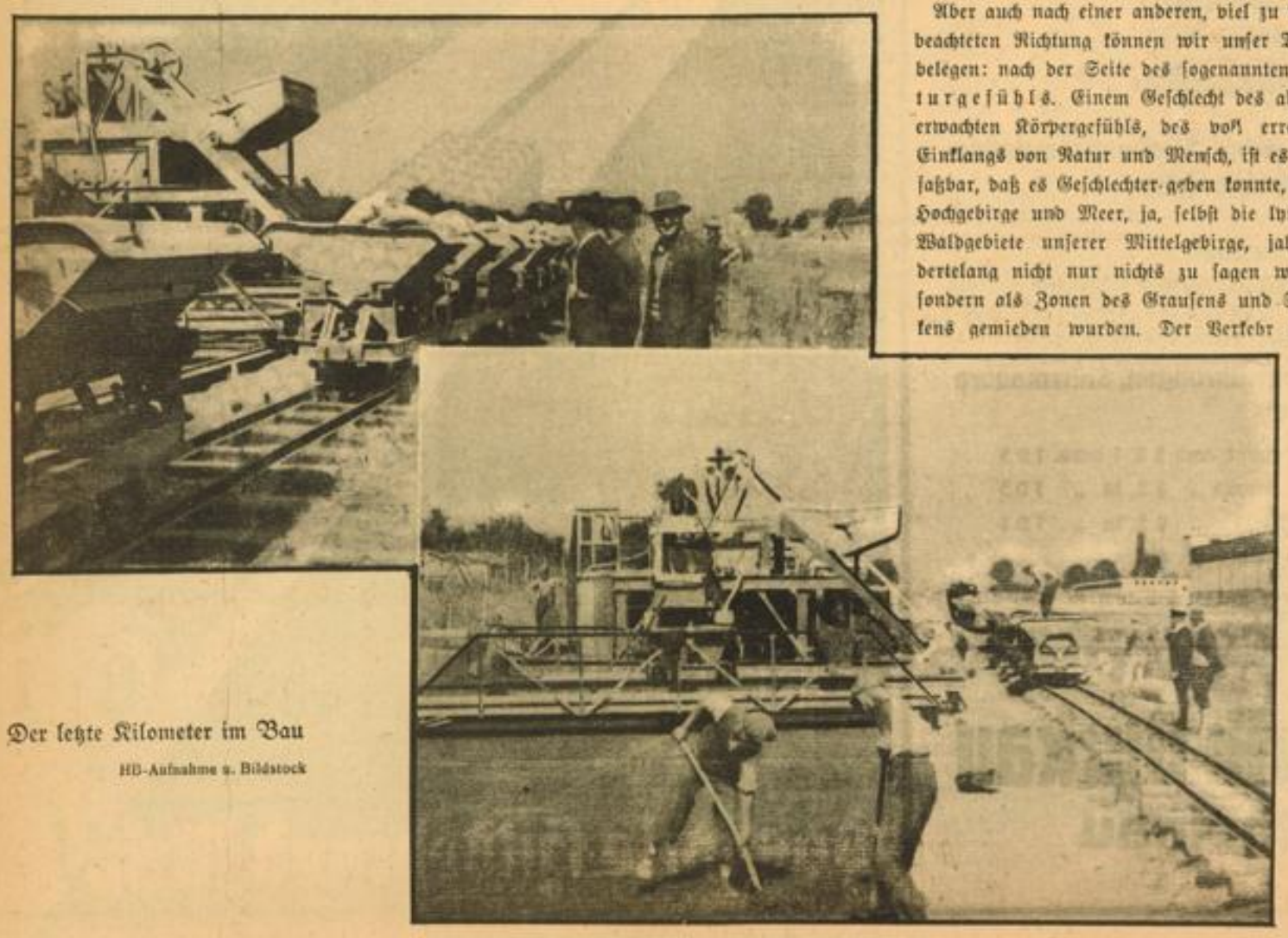
Was unter diesen Voraussetzungen die Mechanisierung des Verkehrs bedeutete, haben wir in allerjüngster Zeit in besonders eindrucksvoller Weise erlebt. Seit der Siegeszug des Explosionsmotors uns auch die Luft erobern half, ist das Ideal allen Verkehrs, die Ueberbrückung von Raum und Zeit, in das Stadium wachsender Verwirklichung eingetreten und mit ihm eine Erweiterung unseres Horizontes, eine Erlebnisfülle und Raumnähe, daß unsere alte Erde uns erstmalig global faßbar zu werden beginnt. Auf die Straße angewandt, stehen wir im

Zeichen eines Umbruchs

ihrer geschichtlichen Entwicklung. Nach ihrer Verödung im Zeitalter der Alleinherrscherin Eisenbahn und ihrer Wiederbelebung durch den Explosionsmotor im letzten Menschenalter zieht die Menschheit die Folgerungen aus den Möglichkeiten einer souverän voranschreitenden Technik: an die Seite des geschichtlich erwachsenen Straßennetzes tritt das nach einem Generalplan gestaltete Straßennetz kontinentaler Prägung. Die romantisch gewundene, ungesicherte Straße findet ihr Gegenstück in der langlinigen, unbehinderten Autobahn. Der Motor erhält freie Auslaufmöglichkeit entsprechend seiner noch nicht abzusehenden Leistungssteigerungen.

Es kann nicht ausbleiben, daß dieser Umbruch unseres Straßenwesens Strukturwandlungen zur Folge haben wird, die der Größe dieses Vorhabens entsprechen. Die entscheidenden Anstöße werden von den wachsenden Geschwindigkeiten ausgehen, mit denen kommende Geschlechter Erdräume hinter sich bringen. Rechnet man doch schon für den Anfang mit 150 bis 160 Std.-Klm., also den Geschwindigkeiten der Schnelltriebwagen und Stromlinienlokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Was das im internationalen Ueberlandverkehr bedeuten wird, läßt sich schon heute am Weltluftverkehr ermessen, wenn wir von den eigenartigen Empfindungen hören, mit denen Zeppelinreisende den schnellen Uebergang von der nordisch-gemäßigten Zone in die subtropische und tropische Zone erleben. Reize, die dem Land- und besonders dem Seeverkehr mit seiner Allmählichkeit bisher ermangeln. Der Spannungsbogen zwischen Land- und Luftverkehr wird sich also künftig verringern, die Luftlinie als kürzeste und ungehemmte wird freilich bleiben und sich im Stratosphärenflug dereinst sogar zur heute noch unabsehbaren Raum- und Zeitraffung entwickeln.

Pflicht der Kulturmenschheit von morgen bleibt es, im sieghaften Lauf ihrer Maschinengeschöpfe nicht ihren Menschenwert zu verlieren und zur Rückkehr auf die romantisch gewundenen Straßen des Lebens befähigt zu bleiben, wo die Idylle und die Besinnlichkeit wohnen.



Der letzte Kilometer im Bau

HB-Aufnahme u. Bildstock

MARCHIVUM

Eine Frau, eine Frage und die Autobahn

Frau Müller liest in der Zeitung eine Zusammenstellung der Leistungen der Obersten Bauleitung der Kraftfahrbahnen Frankfurt (M) seit Arbeitsbeginn am Tage des Spatenstiches, den 23. September 1933, bis zum Tage der Fertigstellung der neuen Teilstrecke Darmstadt—Mannheim—Heidelberg. Ihr schwindelt vor den Zahlen und trotzdem kann sie sich nichts darunter vorstellen. „Wenn ich da von den Millionen lese", bemerkte sie zu ihrem Mann, „dann muß ich immer an die Inflation denken, da war doch eine Million gar nichts, und wenn ich an die heutigen Millionen denke, dann ersteht vor meinen Augen ein Bild von einer Villa, einem wunderschönen Auto, einem herrlichen Park und allem anderen, was mein Herz begehrt."

„Ja", sagte darauf Herr Müller, „deine Begriffe von hohen Zahlen sind immer mit Vorstellungen von Vergnügen und Annehmlichkeiten verbunden. Hinter den Zahlen aber von der Autobahn steckt ernstester Fleiß aller Mitarbeiter. Ich sehe dann vor meinen Augen das Werk entstehen; ich blicke in Arbeitssäle mit Technikern und Ingenieuren, sehe Büroräume mit Verwaltungsbeamten, die die Arbeit organisieren. Ich sehe Verhandlungsräume auftauchen, wo Finanz- und Juristenfragen erörtert werden, Verhandlungen über Grunderwerb geführt und Verträge abgeschlossen werden. — Dann aber wird wieder aus jeder einzelnen Zahl eine Baustelle mit ihren Arbeitern — aus allem aber erwächst die Achtung vor dieser Leistung an den Straßen unseres Führers."

Frau Müller sah ihren Mann verwundert an und sagte „auch ich möchte so voll erfassen, was in den vergangenen zwei Jahren geleistet wurde. Kannst du mir diese Zahlen nicht so erklären, daß mir ihre Ausmaße verständlich werden?"

Herr Müller nahm ein Bleistift und fing an zu rechnen. — Dann war er so weit und erklärte:

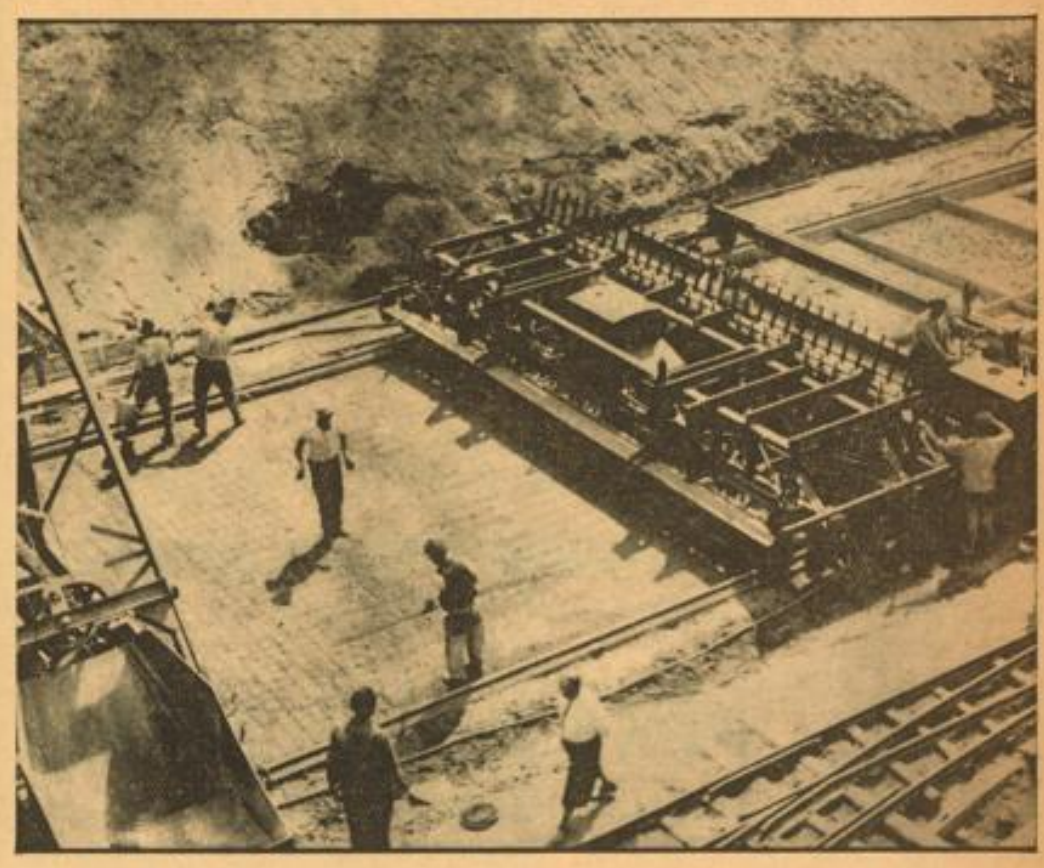
„Die erste Arbeit auf der Baustelle ist das Roden und das Abheben von Mutterboden, der später wieder für die Bepflanzungen der Böschungen und des mittleren Grünstreifens gebraucht wird. 3 200 000 qm wurden im Bereich der Obersten Bauleitung der Kraftfahrbahnen Frankfurt (M), die abgekürzt OBK heißt, gerodet. 4 800 000 qm Mutterboden wurden bis heute abgehoben. Diese Flächen zusammen sind so groß wie ein 1000 Meter breiter Ring um Mannheim und Ludwigshafen herum. Für die Strecke Darmstadt—Mannheim—Heidelberg sind es 1 800 000 qm Rodung und 1 200 000 qm Mutterbodenabhub, auch diese Flächen zusammen sind schon nahezu so groß wie die Grundfläche von Heidelberg.

Dann wird die Erde abgehoben, wo die Autobahn im Einschnitt liegt und für die Dämme aufgeschüttet. Bei der OBK sind es rund 9,5 Millionen cbm, für die neue Strecke Darmstadt—Mannheim—Heidelberg mehr als 5 Millionen cbm. Lädt man diese 9,5 Millionen in Eisenbahnwagen, dann gibt das einen Zug, der längs der deutschen Land- und Seegrenzen aufgestellt werden müßte. Aber außer diesem Band um Deutschland herum müßte noch ein Zug aufgestellt werden von Saarbrücken bis Breslau und einer von Hamburg bis Basel. Die 5 Millionen cbm der neuen Strecke ergeben in Schubkarren geladen eine Kolonne von der Erde bis zum Mond, wenn alle 2 Meter auf diesem Weg ein Arbeiter einen Schubkarren mit 30 Ltr. Inhalt schieben würde. Es müßten hierbei 170 Millionen Menschen antreten; d. h. alle Einwohner von Deutschland, Frankreich, Italien, Belgien, Holland und Schweden, ob Frau oder Mann, Kind oder Greis. 12 000 To. Stahl und 8000 To. Eisen wurden bei der OBK Frankfurt (M) verwendet. Wenn du dir einen Stab vorstellst von 17 mm Querschnitt, der von dem Nordpol zu dem Südpol als Erdachse durch die Erde gesteckt würde, dann hat er das gleiche Gewicht, wie die vorerwähnte Stahl- und Eisenmenge. Auf der Strecke Darmstadt—Mannheim—Heidelberg waren es „nur" zusammen 12 000 To., aber auch das ergibt ein Stahlband, das du 3 cm breit und 1 mm dick am Aequator um die Erde legen müßtest. — 220 000 cbm Bauwerksbeton wurden seit dem Spatenstich bei der OBK hergestellt, das ergibt eine Mauer längs der Neckarufer zu beiden Seiten des Flusses zwischen Mannheim und Heidelberg, die bei einer Stärke von einem halben Meter 10 Meter hoch sein müßte. Schon 6 Meter wäre sie hoch, wenn sie aus dem Beton hergestellt würde, der für die Bauwerke auf der neuen Strecke verarbeitet wurde. Anders ausgedrückt, kannst du damit Mannheim mit Ludwigshafen mit einer 25 Meter bzw. 15 Meter hohen, einen halben Meter starken Ringmauer einschließen. Wenn du nun aber hörst, daß bei der OBK 1 100 000 qm Beton, 200 000 qm Schwarzdecken und 40 000 qm Steinpflaster hergestellt worden sind, dann versteht du dieses Ausmaß erst, wenn ich dir verrate, daß schon die Fahrbahnen zwischen Darmstadt—Mannheim—Heidelberg eine kreisrunde Scheibe mit einem Durchmesser von 1 Kilometer ergeben.

Kies und Sand, Schotter, Packlage und Pflastersteine wurden in einer Menge von 1¼ Millionen To. verbraucht. Stell dir einen Schiffszug vor, wo Schiff dicht hinter Schiff fährt, mit je 1000 To. beladen, dann müßte dieser Schiffszug den Rhein von Mannheim bis Bingen bedecken. Von Mannheim bis nach Eberbach liegen die Schiffe auf dem Neckar hintereinander, wenn in sie das Stein- und Sandmaterial für die Strecke Darmstadt—Mannheim—Heidelberg verladen wird.

Jeder einzelne Einwohner von Baden müßte einen Sack Zement zu den Baustellen tragen, damit die bei der OBK verwendete Menge zusammen käme. Um den Zement für die Strecke Darmstadt—Mannheim—Heidelberg zusammenzutragen, müßte jeder Einwohner von Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Bruchsal, Heidelberg, Worms, Kaiserslautern, Mainz, Wiesbaden und sogar von Frankfurt und Offenbach zum Zementtragen antreten". — „Auch ich", fragte Frau Müller, „müßte mithelfen?" — „Ja, auch du", antwortete ihr Mann, „ganz gleichgültig, ob Junge oder Mädel, Mann oder Frau, jung oder alt, jeder muß tragen helfen." — „Hör auf, ich bin schon müde, wenn ich daran denke. Jetzt erst weiß ich, was alles geschafft worden ist, von Anfang der Arbeit an bis zu unserer Autobahnstrecke von Frankfurt (M) nach Heidelberg und Mannheim."

Der Rythmus der Arbeit auf der Reichsautobahn



Aufn.: Betzer-Frankfurt — HB-Bildstock

Bau der Fahrbahnen — Abstampfen des Unterbetons



Vom Bau der Neckarbrücke

Die Bogen der beiden Fahrbahnen sind deutlich sichtbar

Aufn.: Hoffmann-Düsseldorf HB-Bildstock

Die Eisenbahnüberführung bei Friedrichsfeld

Hinter dem Dossenwald steigt die Reichsautobahn, um genügend Höhe für die Ueberführung des Bahnhofes Friedrichsfeld-Nord zu erlangen.

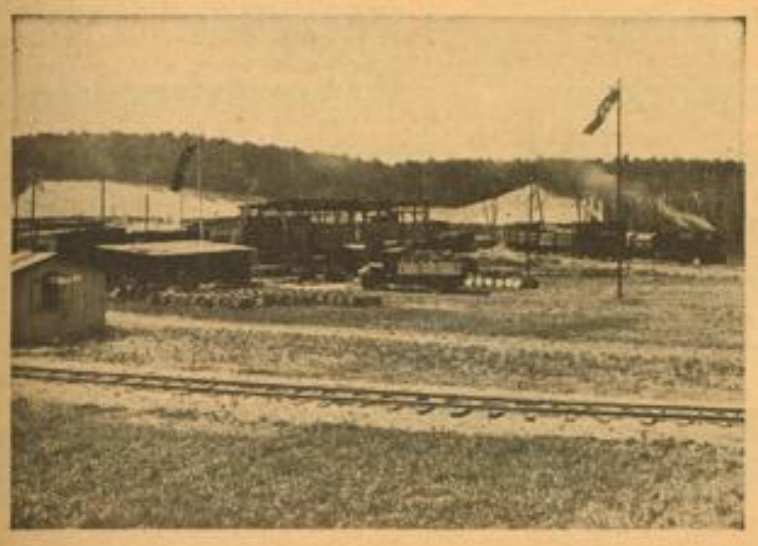
Auf drei 25 Meter langen Mittelpfeilern und zwei mächtigen Widerlagern gelagert, überwindet die schlanke Eisenkonstruktion das 150 Meter breite Bahnhofsgebäude.

Die Oberste Bauleitung hatte Widerlager und Pfeiler dieses durch den starken Bahnverkehr an sichtbarster Stelle errichtete Bauwerk mit hellrotem Naturstein des Neckartales, dem Material unserer schönen Schloßbauten zu Heidelberg und Mannheim, verkleidet. Neben den unzähligen Bauten in grauem Beton wirken die in bester Bearbeitung ausgeführten Bauteile besonders anziehend und zeigen uns, in welch hervorragendem Maße unser heimisches Steinmaterial zur Verschönerung der Bauwerke beizutragen vermag.

Zwei Schlußsteine mit den Jahreszahlen 1934 bis 1935 bilden die harmonische Verbindung zwischen Stein- und Eisenkonstruktion. Der Kostenaufwand für die Verkleidung betrug 50 000 RM, gewiß eine nicht zu hohe Summe für die Ewigkeitswerte, die hiermit geschaffen wurden und die ca. 200 fleißigen Steinbrecher- und Steinhauerhänden in dem sonst nicht mit Glücksgütern gesegneten Odenwaldbergen, Verdienst auf Monate gab.



Mit der Ausführung von Los 1 der Erdarbeiten auf der Strecke Heidelberg-Bruchsal ist beauftragt:



Gustav Siegrist
Baugesellschaft m.b.H.
KARLSRUHE

Gust. Stumpf
Bauunternehmung
KARLSRUHE
BRUCHSAL

MARCHIVUM

Alles für den Garten

Elite-Blumen- und Gemüse-Samen
Blumenzwiebeln - Gartengeräte usw.
liefert zuverlässig

Badisches Samenhaus
G. m. b. H. Mannheim
S 1, 3 - Breite Straße
neben Nordseehalle

ANTON POTT

Fabrik für Eisenbau

M'heim-Neckarau

Fernsprecher Nr. 486 20



Neuheit!
Verschließbare Tankdeckel
für OPEL, ADLER, FORD
und amerikanische Wagen
D.R.P.a. - D.R.G.M.
Bereits 1000 e im Gebrauch
Alleinige Herstellung und Verkauf:
Carl Hauk, Mannheim, L 1, 2
Fernsprecher 239 03

Lackiere dein Auto selbst
fabelhaft mit „Anco"-Autolack



für RM 6.50 bis RM 12.50
Motorrad für RM 2.—
Prospekt u. Muster kostenlos

Hch. Antweiler & Co.
Ludwigshafen/Rh. — Fernruf 666 81

Gustav Georg Bromme

Gesellschaft für neuzeitlichen Straßenbau m. b. H.

Mannheim

Fernsprecher-Anschluß: 510 93

Die Reichsautobahn und das Ausland

Pressestimmen zur Eröffnung der Teilstrecke Frankfurt—Darmstadt

Frankreich:

„Le Cri de Paris", Paris, 31. 5. 35:

Frankreich, dessen Straßennetz lange Zeit hindurch die Bewunderung der Welt erregt hat, ist durch den Bau der Reichsautobahnen weit hinter Deutschland zurückgestellt worden.

„Le Madécasse", Tananarive, 24. 5. 35:

Die Verwirklichung dieses eindrucksvollen Bauprogramms wird bereits seit zwei Jahren mit Systematik und Hartnäckigkeit durchgeführt, zwei Eigenschaften, welche unsere Gegner besonders charakterisieren.

„L'oeuvre", Paris, 1. 6. 35:

Die deutschen Autobahnen werden nicht nur nach dem modernsten Stande der Technik erbaut, sondern auch in dem ständigen Bemühen, diese in die Landschaft harmonisch einzugliedern.

„Je suis partout", Paris, 25. 5. 35:

Die Arbeiter werden hervorragend betreut. Die für die Arbeiter eingerichteten Lager sind gut ausgerüstet und weisen eine tadellose Sauberkeit auf.

England:

„Times", London, 18. 5. 35:

Der Bau der Reichsautobahnen ist für den deutschen Arbeitsmarkt von großer Bedeutung.

Schweden:

Prof. Pallin, der Vertreter der schwedischen Regierung beim VII. Internationalen Kongreß in München, sprach im Rundfunk Berlin gelegentlich einer Besichtigungsreise durch Deutschland im Juni 1935:

... Man kann wohl heute ohne Uebertreibung sagen, daß Deutschland im Straßenbau den ersten Platz der Welt einnimmt. Am meisten haben uns wohl die Reichsautobahnen interessiert. Die Verbesserung des Verkehrs, welche durch die Autobahn hervorgerufen wird, ist geradezu epochemachend. Besonders ist uns aufgefallen, daß bei der Trassierung der Reichsautobahnen nicht nur Zweckmäßigkeit bestimmend war, sondern daß man auch danach trachtet, landschaftliche Schönheiten zu bewahren und zu pflegen. Diese Tatsache verdient ganz besondere Beachtung im Hinblick auf die Entwicklung eines Landes als Touristenland. Es dürften schon Anzeichen dafür vorhanden sein, daß über kurz oder lang Deutschland dank der neuen Autobahnen als Touristenland an der Spitze der übrigen europäischen Länder stehen wird. Ich glaube, daß es nicht mehr lange dauern wird, daß die übrigen europäischen Staaten dem deutschen Beispiel folgen werden ...

Belgien:

„L'appel", Charleroi, 22. 5. 35:

Die Strecke Frankfurt — Darmstadt ist das erste Teilstück eines Autostraßennetzes, welches in der Welt einzigartig dasteht.

Jugoslavien:

„Politika", Belgrad, 19. 5. 35:

Wie die Pyramiden von der Geschichte der Pharaonen erzählen und die Römerstraßen von der Macht und der zivilisatorischen Fähigkeit der römischen Kaiser Zeugnis ablegen, so sollen die wunderschönen Automobilstraßen ewig das deutsche Volk an die ungewöhnlichste Persönlichkeit seiner Geschichte erinnern, an einen Volksgenossen, ohne Namen und Stellung, welcher aus nichts und ohne Hilfe von außen, nur durch eigene Kraft ein neues Reich geschaffen hat und seinen Willen dem Schicksal eines ganzen Volkes eingeprägt hat.

Lettland:

„Jaunakas Zinas", Riga, 24. 5. 35:

... Sowohl in technischem als auch in ästhetischem Sinne ist die Reichsautobahn großartig. Es scheint, daß mit diesen Straßen für Deutschland ein neues Zeitalter des Verkehrs angebrochen ist, das das Zeitalter der Eisenbahnen mit Hilfe seiner Technik weit in den Schatten stellen wird.

Holland:

„Drentsche Courant", 15. 5. 35:

Der Bau der Reichsautobahnen hat bewiesen, daß ein derartiges Unternehmen für die Arbeitslage eines Landes sehr förderlich ist.

... Es ist kein Wunder, daß auf dem Gebiete des Straßenbaus in Deutschland durch die vielen Probleme, die die Reichsautobahnen bisher zu lösen hatten, reiche Erfahrungen gesammelt wurden. Es liegt daher auf der Hand, daß die Straßenbautechnik dadurch bedeutenden Nutzen zieht.

Spanien:

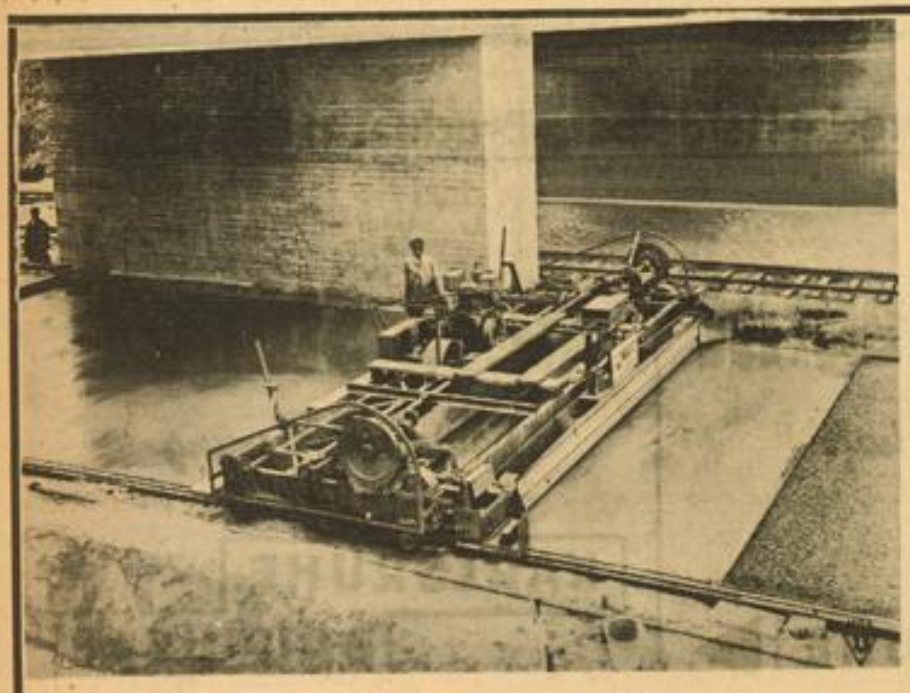
„La Nación", Madrid, 21. 5. 35:

Wie man weiß, ist die wirtschaftliche Lage Deutschlands nach den gewaltigen Anforderungen des Krieges und den ungeheuren Tributzahlungen wirklich nicht einfach. Trotzdem verwirklicht Deutschland mit erstaunlicher Tatkraft Arbeiten, die die Welt bewundert. Sie zeigen, daß ein gesundes Volk, welches in vaterländischem Geist geführt wird, imstande ist, wirtschaftliche Schwierigkeiten zu überwinden.

„Vanguardi", Barcelona, 25. 5. 35:

In der Geschichte haben wir in Europa und Amerika große Beispiele, wie starke Machthaber auf dem Gebiet des Straßenbaus ihr Land gestaltet haben. Diesen Beispielen ist zukünftig auch Deutschland unter Führung Adolf Hitlers einzureihen. Es ist auffallend, daß in keinem Lande die Gestaltung des Straßennetzes so unmittelbar mit dem Namen seines Schöpfers verbunden ist wie in Deutschland. Wenn der Bau der Verkehrsnetze — des römischen Netzes, der napoleonischen Straßen, der deutschen Eisenbahnen im Zweiten Reich — einen gewissen unpersönlichen Charakter trägt, so ist das Netz der Autobahnen, die der Nationalsozialismus in einer Ausdehnung von vielen 1000 Kilometer durch Deutschland ziehen wird, unlöslich mit dem Namen Adolf Hitlers verbunden, dessen Gedanken und Arbeit sie darstellen. Es gibt außerdem noch viele andere Werke, denen der deutsche Regierungschef seinen Stempel aufgeprägt hat, denn wir dürfen nicht vergessen, daß Deutschland sich in der Auflösung und am Rande des Abgrundes befunden hat und man Maßnahmen ergreifen mußte, diesem Chaos entgegenzutreten. Diese Tatsache schuf eine große Menge von Maßnahmen, deren jede gewissermaßen einem Gedankengang Adolf Hitlers entspricht; keine jedoch in dem Ausmaß wie der Bau dieses gewaltigen Straßennetzes.

... Man hat die Reichsautobahnen mit den Pyramiden des alten Aegyptens verglichen und hat sich bemüht, ein ähnliches Denkmal dem Nationalsozialismus zu schaffen. Wenn man davon spricht, daß die Autobahnen die Pyramiden des Nationalsozialismus sind, so bezieht sich dies auf die technische Durchführung und auf das ungeheure Ausmaß der Arbeit, in denen der Nationalsozialismus weiterleben wird, ebenso wie die Erinnerung an die Pharaonen in ihren Pyramiden.



Fernsprecher 45241 / Drahtanschrift: Bahnfabrik

Straßenbaumaschinen

zum Mischen — Verteilen
Verdichten — Fugenschneiden
für Beton- und Schwarzstraßen

Die neuesten Baumuster für modernste Straßenbautechnik

Joseph Vögele AG. Mannheim
Gegründet 1836

MARCHIVUM

Rudolf Dittrich:

Straßenbau und bildende Kunst

Es mag für den ersten Augenblick gesucht erscheinen, den Straßenbau in irgendeine Beziehung zur bildenden Kunst bringen zu wollen, und es wäre noch vor wenigen Jahren ein unverstandenes Beginnen gewesen, darüber nur ein Wort zu verlieren. Die Verhältnisse waren aber auch durchaus dazu angetan, solche „Kombinationen" rundweg abzulehnen. In einer Zeit, in der der Straßenbau als ein notwendiges Uebel empfunden wird, ja, der Straßenbau in den technischen Kreisen selbst nur als Stiefkind einer sonst kraftvollen und gipfelstürmenden Technik gewertet und damit auch von dieser Seite vernachlässigt wird und man sich aus Mangel an Mitteln nur auf notwendigste Maßnahmen beschränken muß — in einer solchen Zeit ist es verständlich, daß der Straßenbau keine Beziehungen oder Anregungen zum künstlerischen Schaffen erkennen läßt.

Aber auch die bildende Kunst in ihrer reichen Vielgestaltigkeit befand sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten nicht in einem Zustand, der ein geist- und kraftvolles Mitwirken auf einem so „nüchternen" Gebiet wie dem Straßenbau irgendwie ersprießlich gestaltet hätte. Die Kunst war Selbstzweck geworden, hatte sich übersteigert und „vergeistigt". Sie hatte sich vom Dienst am Volke gelöst, mehr noch, sie hatte sich in immer stärkerem Maße sogar von der Natur, dem ewigen Vorbild aller wahren Kunst, entfernt und zeugte Früchte, die nur noch einem beschränkten Kreis von meist fremdrassigen „Kunstverständigen" und „Kunstliebhabern" genießbar waren. Wie alle Erscheinungen ihre Ursache haben müssen, so ist es auch nicht zufällig, daß die Kunst dem Volke verlorenging. Der an sich glanzvolle Siegeslauf der Technik gab dem Kunstschaffen den Todesstoß. Seit dem ersten nutzbar gemachten Kolbengang der ersten Dampfmaschine ist wohl, anfänglich langsam, dann aber immer rascher und rascher, aber systematisch, dem Handwerk, der unerschöpflichen Quelle volksgebundener Kunst, der Boden abgegraben worden. Aber nicht allein dieser Vorgang konnte der Kunst so schnellen Abbruch tun. Noch finden sich zahlreiche und schöpferische Künstler, die unbekümmert um die Entwicklung und Folgen der Technik Wertvolles schaffen. Doch mehr und mehr schwindet die Anerkennung und das Verständnis des auf die großen technischen Erfolge sich umstellenden Volkes, nicht zuletzt darin bestärkt durch die aus der technischen Entwicklung gegebenen Möglichkeiten, Kunstwerke zu vervielfältigen, zu reproduzieren, in beliebigen Mengen „anzufertigen". Aber noch nicht genug damit — auch die Technik brauchte schöpferische Menschen, und in dem Maße, wie sie diese in ihren Bann schlägt, entzog sie diese auch der Kunst, ja, der Kultur überhaupt. Aber so, wie es nicht zufällig ist, daß die Kunst durch die Technik verarmte und fast zu versiegen drohte, so ist es auch nicht zufällig, daß gerade die Technik in ihrem Reiche künstlerische Strebungen erkennen ließ. Schon länger suchte sie in der Form- und Farbengebung bei ihren Erzeugnissen einen Ausgleich, ein instinktives Versöhnen mit dem manchmal beleidigten Kunstgefühl. Daß in einer solchen Wendezeit sich Dilettanten und fremdrassige „Kunstfabrikanten" unschwer „durchsetzen" konnten, ist selbstverständlich. Leider hatten diese dadurch Gelegenheit, besonders auf dem Gebiete des Hochbaues, mit einigen ihrer Schöpfungen ihre Mit- und Nachwelt zu beglücken und mit deren geistiger Hohlheit die schlummernden künstlerischen Empfindungen zu infizieren.

So fand die nationale Erhebung bei ihrem Aufbruch den Straßenbau einerseits, die bildende Kunst andererseits. Zwei Gebiete, die wie so viele andere brachlagen, ohne Hoffnung auf neuen Aufstieg. Aber auch hier zeigte sich die Wirkung der geistigen Revolution, durch die mit dem wirtschaftlichen auch der geistige Druck der Nachkriegszeit abgeworfen wurde. Das deutsche Volk besann sich seiner selbst. Jahrelange Hemmungen fallen, und unterdrücktes Streben sucht nach Form und Ausdruck.

Dem Straßenbau ist vom Führer eine Riesenaufgabe gestellt worden.

Der Straßenbau allein als technisches Teilgebiet im früheren Sinn wird sie jedoch nicht im geforderten Maße zu lösen vermögen. Es geht nicht darum, etwa eine autorasenden zivilisierten Menschenanhäufung technisch einwandfreie Fahrbahnen bereitzustellen, sondern darum, einem so hoch kultivierten Volk wie dem deutschen, Straßen zu schaffen, die ihm seine Heimat mit ihrer herrlichen Landschaft und ihren Kulturstätten erschließen. Ein Straßennetz also, welches das ganze Reich durchädert und seine Stämme damit enger aneinanderbindet. Dazu gilt es, alte Straßen zu verbessern, zu verbreitern, zu verlegen, abzukürzen, dem Verkehr entsprechend auszurüsten und zu verschönern. Daneben aber sollen neue Straßenzüge mit besonderen Eigenschaften als Autobahnen die Lande durchziehen. Sie sind zu trassieren und auszubauen. Ihre Entstehung hat wenig gemein mit der der alten Straßen. Sie verfolgen ihre Richtung ohne kleinliches Eingehen auf Geländeeinzelheiten, ohne kleingeistige Hemmungen und Schwierigkeiten wie bei früheren Straßenbauten und sollen trotz ihrer gewaltigen Breite und sonstigen technischen Anforderungen der Landschaft nicht Gewalt antun, sich ihr vielmehr harmonisch einpassen und dem Gelände anschmiegen. Diese widersprechenden Forderungen in eine glückliche Form zu bringen, ist nicht mehr reine Straßenbau-„Technik", sondern erfordert künstlerische Begabung. Nicht ein exakter Techniker kann solche Bahnen trassieren, die dann ein Landschaftsgärtner mit Mühe und Not auszuschmücken hat, sondern nur ein künstlerisch empfindender Ingenieur zusammen mit einem Landschaftsgestalter kann das Werk so gestalten, wie es vom Führer gedacht ist.

Damit ist aber sowohl der trassierende Ingenieur als auch der Landschaftsgestalter zu einem Repräsentanten einer naturgebundenen bildenden Kunst unserer Zeit geworden. Beide müssen vereint an diesem



HB-Aufnahme u. Bildstock

Blick in das Dreieck der Reichsautobahn bei Mannheim

A. HEIL Söhne, Holzbau
Mannheim Fahrlachstraße 79-81
Fernsprecher-Anschluß 41375
Holzhäuser - Zimmerarbeiten - Holzkonstruktionen
An der Rhein-Neckarhalle:
Rundbau mit Pergola
An der Reichsautobahn:
Trenngeländer und Sperrschilder

Jean Mangold
INHABER: HCH. SCHREINER
Rostschutzanstrich und Malerei
Mannheim Meerlachstraße 8
Fernsprecher Nr. 222 60
Ausgeführte Arbeiten:
Anstrich der Brücke am Bahnhof Friedrichsfeld (13000 qm) / Anstrich der Inneren Konstruktion und der Geländer der neuen Neckarbrücke / Anstrich der Bahnüberführungen an der Ausstellungshalle / Ausführung der weißen Fahrbahnmarkierungsstreifen (29000 lfm) / Ausführung verschiedener Schriften

Entrostungen mit Sandstrahlgebläse
Metallisierungen nach Schoop
Rostschutzanstriche
an Stahlbauwerken jeder Art
Heinrich Schmitt
Mannheim L 14, 5 - Neustadt/Hdt.
Erste Spezialfirma Südwestdeutschlands
Rostschutzanstrich Los 2, Bauwerk 16a ausgeführt!

Georg Hopp
BAUUNTERNEHMUNG
Weinheim a. d. B.
Fernruf 2525
Hoch-, Tief-, Beton-, Eisenbetonbau

MARCHIVUM

Richard Harder
HOCH- UND TIEFBAU - EISENBETONBAU
PROJEKTIERUNG
AUSFÜHRUNG
Kehl a. Rh.
Gegründet 1899 Fernsprecher-Anschluß: Nr. 785
Werk und Lager Rheinhafen - Anschluß-Gleis

Zweigniederlassungen:
Karlsruhe Kaiserstr. 190 Fernsprecher 2756
Freiburg (Brsg.) Uhlandstraße Nr. 5 Fernsprecher 8131

Josef Becker
HOCH- UND TIEFBAUUNTERNEHMUNG
Langenbrücken in Baden Fernruf Nr. 381

Wurz & Ferkel
Hoch- und Tiefbau
Kehl a. Rh.
OSTSTRASSE NR. 17
Kies- und Sandlieferung
aus Kiesgruben Honau

Rudolf Harsch / Bretten
Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau
Fernsprecher 257
Schotterwerk u. Straßenwalzenbetrieb



Schlachtfeld der Arbeit
Gerüst zur Betonierung des Betonmittelstreifens, der beide Brückenhälften der Neckarbrücke verbindet HB-Aufnahme u. Bildstock

großen Werke schaffen, sich gegenseitig fördernd und stützend, und nicht, wie noch vor nicht allzu langer Zeit, als „feindliches Bruderpaar" im Sinne etwa des Schlachtrufs „Hier Ingenieur — hier Architekt" nur ängstlich darum besorgt sein, den Löwenanteil für das Gelingen für sich zu sichern.

In weit größerem Maße als bei einem Straßenzug im bisherigen Sinne werden bei den Reichsautobahnen aus der Forderung nach kreuzungslosem Durchgangsverkehr Brückenwerke aller Art erforderlich. Wasserläufe, Verkehrswege und tiefe Täler sind zu überbrücken sowie andere Verkehrswege über die Autobahnen zu überführen. Beton und Eisen, in geringem Umfang auch Holz und Stein, sind die Baustoffe, aus denen diese Brückenbauwerke erstehen. Diese zu entwerfen, zu berechnen und auszuführen nach den Gedankengängen des „Spezialistentums" ist nicht mehr Aufgabe des „Spezial"-Straßenbauingenieurs, sondern des „Spezial"-Brückenbauingenieurs.

Auf dem Gebiete des Brückenbaues konnte sich eine solche Spezialisierung nicht soweit entfalten wie auf vielen anderen technischen Gebieten; in dem Maß, daß der Entwurfsbearbeiter etwa nichts von der Berechnung und Konstruktion, der Konstrukteur nichts von der Ausführung und der Bauleiter nichts von beiden erstgenannten „Teilgebieten" verstand oder zu verstehen brauchte.

Was organisch zur Schaffung eines Werkes gehört, muß zusammenbleiben

Daß aber auch der Brückenbau Zeiten einer solch engstirnigen Spezialisierung erlebt haben muß, lehren schon einige wenige solche auf uns vererbte „Prachtstücke", die wohl mit dazu Veranlassung gaben, sich schon seit längerem mit der Aesthetik des Brückenbaues auseinanderzusetzen.

Sind wir also im Brückenbau etwas besser als in der Straßentrassierung bestellt, so gibt dieser Umstand noch in keiner Weise dazu Anlaß, damit zufrieden zu sein. Immer und immer wieder bieten sich Beispiele, wie etwa ein Konstrukteur das Wesen des Baustoffes vergewaltigt, wie ein Baukünstler (Architekt) das Wesen der Konstruktion zu verheimlichen oder zu zertrümmern versuchte, was leider auch nicht selten gelang, und viele solche Umstände mehr. Selbst die kleinsten Brückenbauwerke erfordern ein verständiges Eingehen auf das Material, die Konstruktion und die landschaftliche Umgebung. Es ist sicherlich nicht zufällig, daß auch Brücken nach dem Sprachschatz früherer Zeiten, wie ja auch heute noch, zu den „Kunst"-Bauten gezählt werden.

Um daher auch hier Fehlgriffe tunlichst zu vermeiden, soll neben dem Brückeningenieur auch der Baukünstler (Architekt) und der Landschaftsgestalter zu Worte kommen, wobei es erwünscht ist, daß die beiden Letztgenannten im jeweiligen Baubezirk bodenständig sind.

Der Straßenzug nebst den erforderlichen Brücken allein gibt noch nicht das Bild einer modernen Verkehrsstraße. Dazu fehlt noch die verkehrstechnische Ausrüstung. Es fehlen dazu insbesondere die Verkehrszeichen, Kilometersteine, Fahrstreifen und Abweisteine, erforderlichenfalls auch die Beleuchtungsanlagen. All das erfordert neben der vollsten Zweckgestaltung durch den Verkehrstechniker eine gestaltende Hand, die mit Form und Farbe umzugehen weiß und nicht mit brutaler Gewalt dem vorhergehenden Bemühen Abbruch tut.

Für den Betrieb der Reichsautobahnen insbesondere sind Verkehrseinrichtungen zu schaffen. Während Garagen und Werkstätten wohl abseits der Bahnen in größeren Orten entstehen, sind Tankstellen unmittelbar an den Bahnen vorzusehen. Auch diese sollen in Form und Farbe ein ansprechendes Bild zeigen und nicht wie viele der zeitgemäßen Tankstellen abstoßend und marktschreierisch wirken. Neben dem Treibstoff- und Tankstellenspezialisten wird daher auch hierbei der schöpferische Architekt mitzusprechen haben.

Aber auch dem Hochbauarchitekten und dem Städtebauer erwachsen aus dem Bau der Reichsautobahnen schöne und dankenswerte Aufgaben, handelt es sich doch dabei verschiedentlich um die Durchschneidung oder Anschneidung von Stadtgebieten, die in einer, der ferneren Entwicklung Rechnung tragenden Weise gelöst werden müssen. Abgesehen von den re-

Bauunternehmung
Heinrich Butzer
Frankfurt a. Main
Betonstraßenbau — Eisenbetonbau

Friedrich Eisen
Straßenbau
Akazienstraße 10
Fernsprecher Nº 51272

MARCHIVUM



Neckarbrücke
u. Bildstock

präsentativen Baulichkeiten an solchen Stellen, wie etwa Hotels und Verwaltungsgebäude, die harmonisch, ästhetisch und „doch" zweckvoll der Architekt zu gestalten haben wird, muß der Städtebauer den neuartigen Verkehrsverhältnissen und den dadurch sich ergebenden Umlagerungs-Erscheinungen wirtschaftlicher, wohnungs- und siedlungstechnischer Natur vorausschauend gerecht werden.

Daß zu diesen Bauaufgaben auch der bildende Künstler weitgehend herangezogen werden kann, ist verständlich. Daß man dabei aber nicht in den Fehler des Ausschmückens um jeden Preis wie in früheren Zeiten verfallen darf, soll hier besonders betont werden. Gerade Bildwerke sind, wie uns die Geschichte lehrt, bevorzugt geeignet, den Geist einer Menschheitsepoche auf kommende Generationen zu überliefern. Dem Reiz und der Sprache eines künstlerisch gestalteten Bildwerkes kann sich niemand, selbst nicht das auf niedrigster Kulturstufe stehende Naturvolk, verschließen. Es soll damit aber nicht etwa den Obelisken oder Siegessäulen das Wort geredet werden. Es genügen schon die Gedanken, die bei Betrachtung einer steinernen Postsäule, eines römischen Meilensteins o. dgl. wachgerufen werden und uns zurückgeleiten in die Zeiten unserer Urväter, um den kulturellen Wert solcher Merkmale zu erkennen. Aber nicht nur Stein, auch Holz, Eisen, kunstgerecht geschmiedet, Mosaik u. a. m. kann dazu als Material dienen. Das deutsche Volk insbesondere liebt und braucht es als altes Kulturvolk wie kaum ein anderes, sein Sinnen nicht nur auf die Gegenwart und Zukunft abzustellen, sondern auch in die Vergangenheit zu lenken, um daraus neue Kraft, Zuversicht und Glauben zu schöpfen. Und wie ein bunter Kieselstein uns von der Entstehung der Welt ahnen und träumen läßt, so weckt ein unscheinbares, primitives Steinkreuz etwa Bilder aus den Schwedenkriegen, eine Steinkugel mahnt an die blutigen Türkenkriege, ein von Menschenhand bewegter Felsblock an ein Hünengrab.

Unsere Heimat ist reich an Schätzen, reich an Schönheiten und reich an Geschichte. Die Reichsautobahnen werden diese Heimat durchziehen und an Stätten der Kultur, der Geschichte, der Arbeit und des Lebens vorüberleiten. Nichts von alledem ahnt der die Bahn befahrende ortsunkundige Reisende. Nichts kündet ihm eine nahe Heilquelle, eine historische Tat, ein Schlachtfeld unserer Vorfahren. Nur die stumme Landschaft enthüllt sich dem Beschauer und schweigt von vergangenen Zeiten und von ihren Schätzen. Das geistige Auge des Beschauers ist in Dunkel gehüllt, es sei denn, daß er einen gedruckten Reiseführer eben zur Hand nimmt und darin nachliest. Ein bescheidener Merkstein wird ihm mehr vermitteln, wird ihn näher mit der Stätte der Erinnerung verbinden und wird ihm Bilder einprägen, die ihn mit seiner Heimat und der Geschichte seines Volkes unzertrennlich verketten. Es wird des geistvollen Schaffens bildender Künstler bedürfen, solche Merkzeichen würdig zu gestalten.

Damit sind aber noch nicht alle Aufgaben umrissen, die die Straßen Adolf Hitlers an die bildende Kunst stellen.

Was der Autofahrer über die Benutzung der Reichsautobahn wissen muß

1. Die Autobahn ist nur für Kraftfahrzeuge bestimmt. Von der Benutzung sind somit ausgeschlossen: Fußgänger, Radfahrer, Reiter und Fuhrwerke.
2. Zu- und Abfahrten der insgesamt rund 85 Kilometer langen Autobahn von Frankfurt (M.) nach Mannheim und Heidelberg sind nur über die Anschlußstellen gestattet. Die Anschlußstellen befinden sich an der Kreuzung der Autobahn mit der Straße:

   Frankfurt (M.)—Kelsterbach (Alte Mainzer Straße, Ende der Autobahn bei Frankfurt (M.),
   Langen—Mörfelden,
   Darmstadt—Griesheim,
   Lorsch—Bürstadt,
   Viernheim—Mannheim—Käfertal,
   Neckarau—Flugplatz Mannheim.

   Ein- und Ausfahrt:
   In Mannheim an der Rhein-Neckar-Halle in Verlängerung der Augusta-Anlage.
   In Heidelberg in der Verlängerung der Bergheimer Straße.
3. An den Anschlußrampen sind nur die von Sperrzeichen freien Wege zu benutzen. Auf den Zu- und Abfahrtsrampen ist das Ueberholen nicht gestattet.
4. Die westliche Fahrbahn bis zur Gabelung südlich des Neckars ist für die Richtung Frankfurt (M.)—Mannheim—Heidelberg, die östliche für die Richtung Heidelberg—Mannheim—Frankfurt (M.) bestimmt. Auf der Verbindungsstrecke Mannheim—Heidelberg dient die südliche Fahrbahn der Fahrt von Mannheim nach Heidelberg, die nördliche der Fahrt von Heidelberg nach Mannheim. Auf jeder Fahrbahn ist rechts zu fahren, die linke Hälfte nur beim Ueberholen zu benutzen. Beim Ueberholen empfiehlt es sich, diese Absicht dem nachfolgenden Fahrzeug durch Bedienen des linken Richtungsanzeigers kund zu tun. An den Abzweigstellen hat das in gerader Richtung weiter fahrende Fahrzeug das Vorfahrtsrecht. Nebeneinanderfahren ist nicht gestattet.
5. Die Richtung kann nur an den Anschlußstellen und an den Endpunkten gewechselt werden. An den Anschlußstellen ist unter Benutzung der Auffahrtsrampen die Autobahn nur auf bzw. unter den Brücken zu kreuzen. Das Ueberfahren des Mittelstreifens ist auf der gesamten Strecke unbedingt verboten.
6. Angehalten darf nur in dringenden Fällen werden. Das Fahrzeug ist auf die äußerste rechte Seite der jeweiligen Fahrbahn zu stellen. Zwischen der Anschlußstelle Darmstadt und Lorsch sind zwei Parkplätze und zwischen der Anschlußstelle Lorsch und Viernheim ist ein weiterer Parkplatz geschaffen.
7. Die Ueberführungen dürfen nicht als Unterstellräume bei Regen und Schnee benutzt werden.
8. Bei Unfällen oder Pannen kann durch die Fernsprechstellen in den Wärterhäuschen an den Anschlußstellen Hilfe herbeigeholt werden. Zu den Fernsprechstellen nur auf dem äußeren Bankett, nicht auf der Fahrbahn gehen.
9. Den Anweisungen des Bahnschutzes und des mit grünen Armbinden gekennzeichneten Straßenmeisterpersonals ist unbedingt Folge zu leisten.
10. Nur bei Beachtung dieser Vorschriften und bei gesteigerter gegenseitiger Rücksichtnahme der Bahnbenutzer kann die Reichsautobahn erhöhte Sicherheit und erleichtertes Fahren bieten.

Reichsautobahn
Oberste Bauleitung Frankfurt (M.)

Sax & Klee
Tiefbauunternehmung
Mannheim

Steinmeyer & Sohn
Tiefbau - Pflaster - Straßenbau
Neuzeitlicher Teerstraßenbau - Walzenbetrieb
Heidelberg
KARLSRUHER STRASSE 56
Fernsprecher 2943

J. Lokrum
STRASSENBAU
Neckargemünd
In Baden - Fernsprecher 332

Tiefbauunternehmung
F. Klenkler
Heidelberg
Fernsprecher-Anschluß: Nr. 2032
Straßenbauten
Bach- und Flußregulierungen
Uferbauten
Kanalisationen
Klein-Stollenbau
Beton- und Eisenbetonbau

Jakob Schmitt
Heidelberg
Dossenheimer Landstraße 38
Fernsprecher Nr. 4731
Hoch- und Tiefbaugeschäft

MARCHIVUM



Kraftwerk Rheinau

Aktiengesellschaft Mannheim

Bauunternehmung

H. Vatter

Mannheim

Tiefbau, Beton- u. Eisenbetonbau, Eisenbahn- und Tunnelbau, Gründungen, Rammarbeiten Preßbetonpfahlgründungen - Betonstraßenbau

Reichsautobahnen:

Erdlos VI: **Viernheim bis Neckarbrücke**

Betondecken Los XIIb: **Wallstadt bis Neckarbrücke**

Porphyrwerk Dossenheim

Hans Vatter

Quarzporphyr jeder Körnung für den Straßen- und Betonstraßenbau

Reichsautobahnen: Betonmaterial für Los XIIb

---

17 36

Habereckl Brauerei

Adolph Dingeldein Mannheim

Gegründet 1736

Bleib heimattreu trink

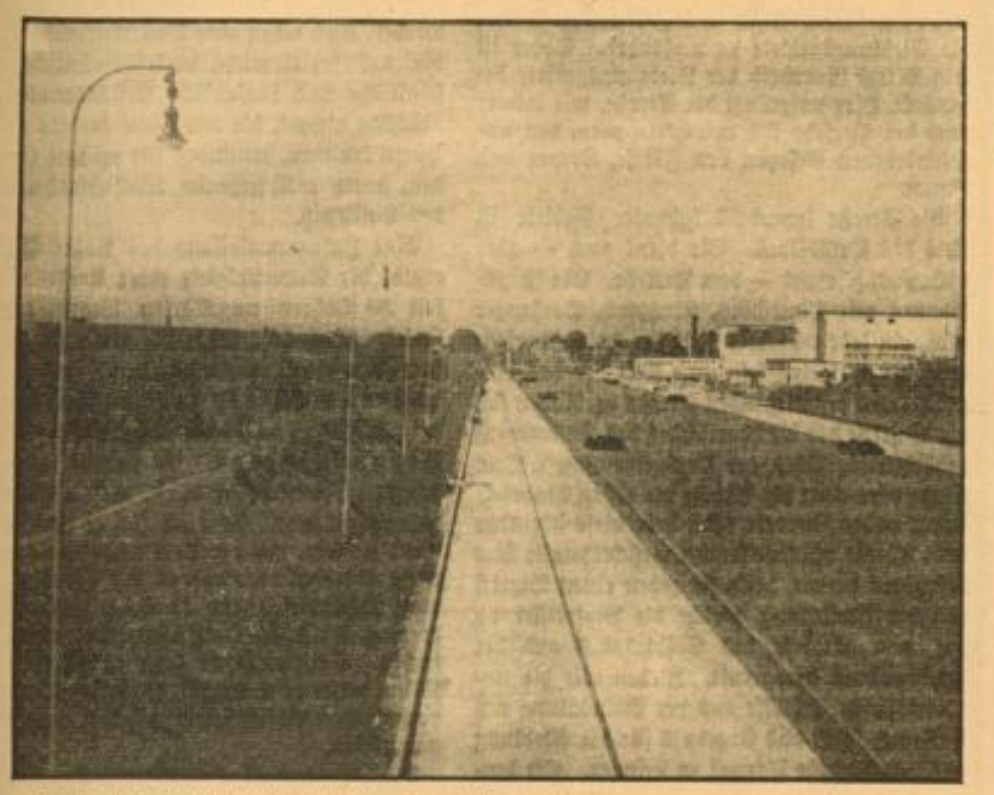
Pfisterer-Bräu

MARCHIVUM

Technische Schöpfungen waren von jeher Anlaß zu bildlichen Wiedergaben

sei es mit dem Meißel, dem Stift oder dem Pinsel. Wer kennt nicht die ägyptischen Bildsteine, die über den Bau der Pyramiden berichten, Menzels Bild „Im Walzwerk" o. ä. m.; Stiche von herrlichen Werken der Gotik oder Betriebsbilder von den ersten Dampfeisenbahnen?

Wer Gelegenheit hatte, die historische Schau auf der im Herbst 1934 in München stattgefundenen Ausstellung „Die Straße" zu sehen, empfand ein Dankgefühl für die, die es der Mühe wert fanden, uns in Bild und Wort auch vom Straßenbau ihrer Zeit zu berichten. Trotzdem und trotz liebevoller Forschung nach diesen „Schätzen" kann die Ausbeute nur als gering bezeichnet werden. Und wenn einst die Geschichte unserer Zeit geschrieben wird, mit der der Straßenbau unzertrennbar verbunden ist, so darf es nicht sein, daß nur die Straßen, selbst stumme Zeugen einer großen Zeit, von unserem Ringen und Schaffen künden, und kein Wort, kein Bild vom Entstehen und vom wahren Gesicht des großen Werkes zeugen.



Schnurgerade zieht die Reichsautobahn über die Augusta-Anlage ins Herz der Stadt Mannheim

In der Potographie ist uns zwar ein Mittel an die Hand gegeben, solche Bilder vom Werden und vom Bestand der Straßen einzufangen. Doch nicht jeder, der sich als Photograph bezeichnet, ist befähigt, solche Bildwerke, die geeignet erscheinen, der Nachwelt überliefert zu werden, herzustellen. Nur eines Künstlers Auge, gepaart mit technischem Verständnis, kann auch hier das Richtige treffen. Zufalltreffer von Amateuren sind oft nicht minder wertvoll, doch selten.

Trotz aller Fortschritte und Meisterleistungen haftet aber der Photographie der Nimbus der technischen Fertigung an. Sie ist bisher noch nicht so weit entwickelt, um in gleicher Güte auch die Farbe wiederzugeben.

Diese beiden Umstände werden daher vorerst und wohl auch niemals den Zeichenstift und den Pinsel dem bildenden Künstler aus der Hand zu winden vermögen. Die Kamera wird als augenblicksgebunden niemals das einfühlende Empfinden eines kunstverständigen und kunstschaffenden Menschen ersetzen können. Aber auch das Wesen der Herstellungsweisen der beiden Bildgattungen wird stets zu einem Vorzug des handgeschaffenen Bildes führen. Hierin liegt die Seele eines von Menschenhand geschaffenen Kunstwerkes, gleich welcher Art, immer; der Zauber des handwerklichen Schaffens, der sich nicht berechnen oder exakt beschreiben läßt, sondern nur empfunden werden kann.

Kurzum, Stift und Farbe sind berufen, dort einzugreifen und mitzuhelfen, wo der Photographie Grenzen gesetzt sind und sie der Aufgabe, bleibende Bilddokumente vom Werden und Sein des großen Straßenbauwerkes zu schaffen, nicht mehr gerecht zu werden vermag.

Es ist aber nicht notwendig, als Begründung all dieses Trachtens künftige Zeiten ins Auge zu fassen. Auch die Gegenwart stellt an die Bildkunst ihre Forderungen, gilt es doch, auch schon der Mitwelt von den hohen Zielen, den vollbrachten Leistungen eine Anschauung zu vermitteln und für die Erschließung unserer Heimat und für die Benutzung der Reichsautobahnen im In- und Ausland zu werben. So ist damit nicht nur dem Photographen, dem Maler und Graphiker, sondern auch dem Reklamefachmann ein riesiges, ehrenvolles und dankbares, aber ebenso verantwortungsvolles Tätigkeitsgebiet erschlossen.

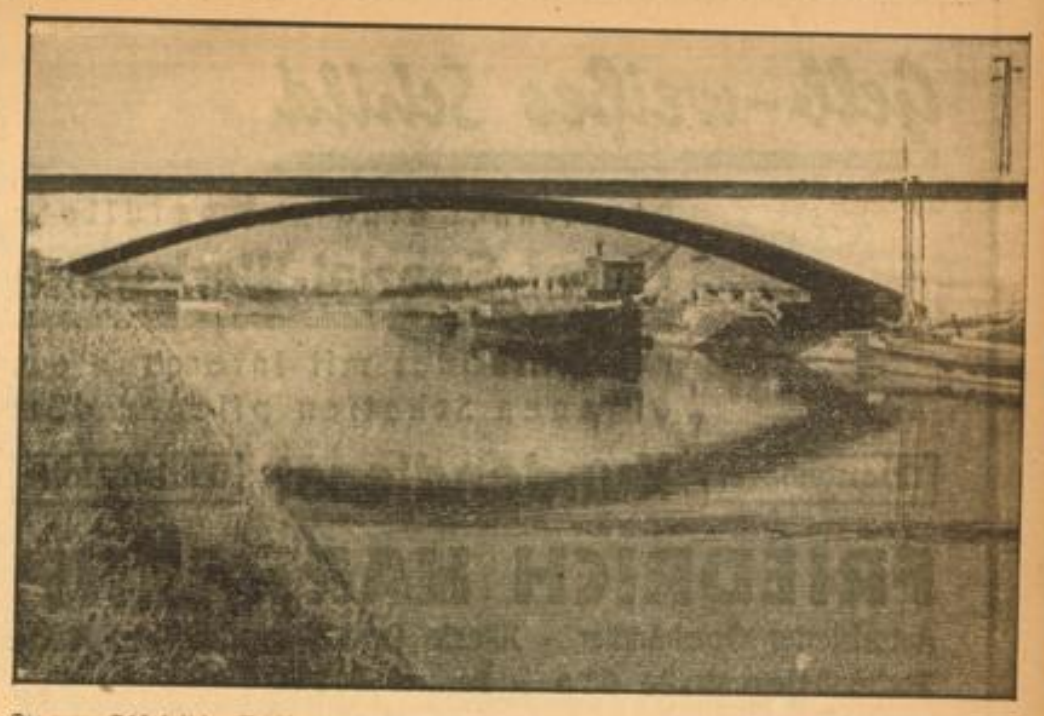
„Straßenbau und bildende Kunst." Nichts ist also mehr von dem anfänglichen Gegensatz, dem Widerspruch, übriggeblieben. Und wenn es anfänglich noch hier und da schwerfallen wird, die Geister zu ordnen und die schöpferischen Einzelkräfte zusammenzuführen, so wird es bei einigem gutem Willen gelingen, aber auch gelingen müssen, die Form und den Ausdruck für die Strömungen unserer Zeit zu finden und das Werk der Reichsautobahnen in einem Guß zu formen.

Vorerst bedarf es aber dazu noch ruhiger, innerer Sammlung und reiflicher Ueberlegung. Nichts wäre schädlicher, als im Feuereifer der ersten Inspiration um jeden Preis Lösungen zu erzwingen. Zweck der vorstehenden Ausführungen soll einzig und allein der sein, die gestellten Aufgaben in großen Zügen anzudeuten und zu umreißen, ohne jedoch in irgendeiner Weise schon Richtlinien für Einzelheiten aufzuzeigen.

Eins aber ist sicher. Aus der eingangs gestreiften Tatsache einer Umschichtung der schöpferischen Kräfte unseres Volkes vom Gebiete der Kunst in jenes der Technik und Wirtschaft steht zu erwarten, daß nicht allein von seiten der berufenen Kunstspezialisten immer das Richtige gefunden werden wird, sondern daß auch gute und zweckvolle Anregungen und Vorschläge von Außenstehenden, vornehmlich aus Kreisen der Technik zu erwarten stehen.

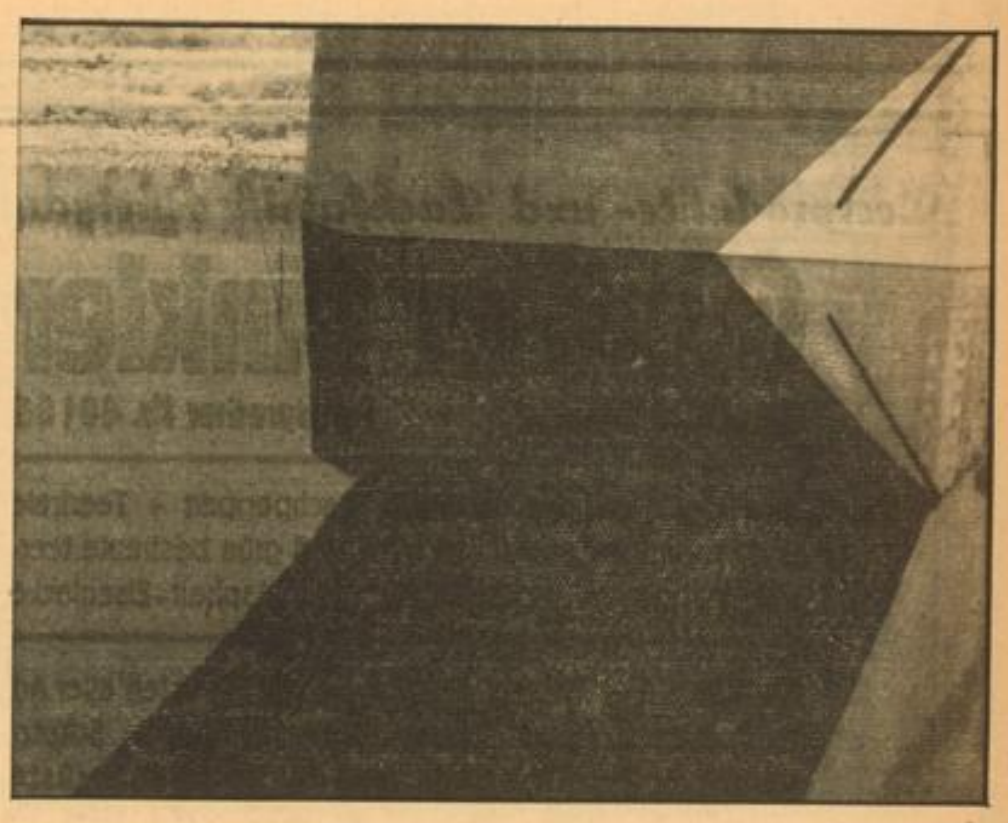
Es gilt, ein Werk der Gemeinschaft eines geeinten Volkes zu schaffen. Geniale Sonderlinge, Eigenbrötler oder Außenseiter können dabei wenig nutzen, höchstens störend und hemmend wirken. Soll es aber nicht nur bei schönen Worten bleiben, so muß auch der Weg zur Verwirklichung gefunden werden. Das nüchterne Amerika hat gerade beim Straßenbau ein Musterbeispiel gezeigt, indem u. a. ein bestimmter Hundertsatz der Baukosten von Straßen für landschaftliche Ausgestaltung ausgewiesen und aufgewendet wird. Aehnliche Anregungen hat auch die Reichsregierung auf dem Gebiete des Hochbaues*) bereits gegeben.

Damit sind in großen Zügen die Zusammenhänge herausgestellt, die der Straßenbau mit der bildenden Kunst nach unserer Auffassung besitzt und die noch vor wenigen Jahren zum Widerspruch und Kopfschütteln Anlaß gegeben hätten. Darum: Deutsche Künstler — an die Front des Straßenbaues!

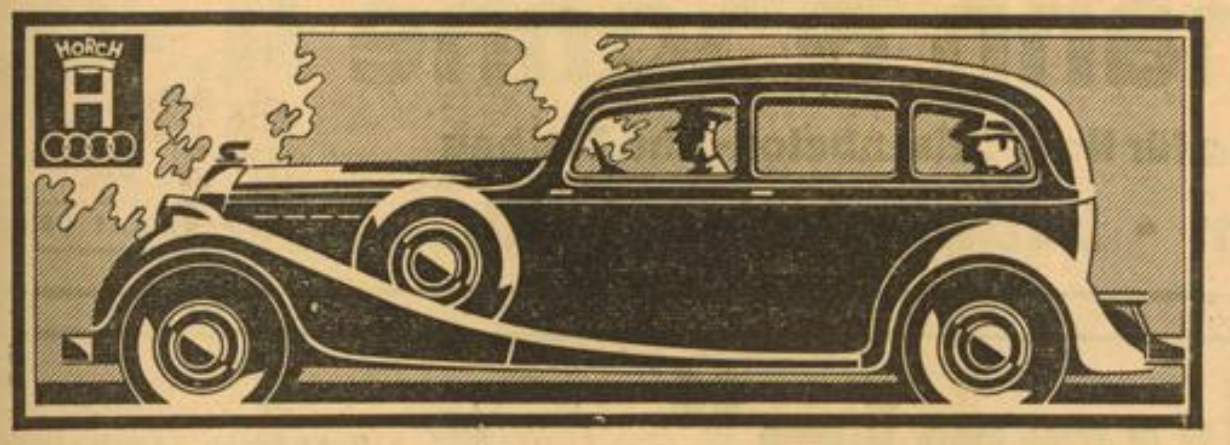


Die ganze Schönheit der Reichsautobahnbrücke über den Neckar und Neckarkanal zeigt dieser schlanke Bogen.

*) Erlaß d. Reichsm. für Volksaufkl. u. Prop. VI 6200/18. 5. v. 22. 5. 34 u. Erlaß d. Reichsm. d. Finanzen 06 020—24/34 I 3 Bau v. 20. 9. 34.



Ein Pfeiler der Neckarbrücke spiegelt sich im Wasser des Neckars
HB-Aufnahme u. -Bildstock (3)



Der große Wagen
von erstaunlicher Wirtschaftlichkeit
HORCH V 8
Modell 830 B - das Spitzenerzeugnis der
AUTO UNION
Alle Modelle sofort lieferbar!

Rheinische Automobil-Gesellschaft m. b. H. Mannheim
Zentrale: Hafengarage, Jungbuschstraße 40, am Verbindungskanal · Ständige Ausstellung: O 4, 1, Kunststraße

MARCHIVUM

Gelb-weißes Schild

bezeichnet eine gut geleitete

Opel-Spezial-Werkstätte

Fachpersonal mit Interesse am eigenen Schaffen pflegen dort

Ersatzteillager **Kundendienst** Betriebsstoffe

FRIEDRICH HARTMANN

Autorisierter Opelhändler - Älteste Opel-Werkstätte am Platze

Seckenheimerstraße 68a - Fernruf 40316

Ihr könnt sagen was Ihr wollt, es geht doch nicht's über

RHEINGOLD

Erste Mannheimer Dampfmühle

Ed. Kauffmann Söhne G.m.b.H.

Teerprodukte- und Lackfabrik Rheinau

Günther Dinkler

Mannheim-Rheinau **Fernsprecher Nr. 48106**

Besandete und unbesandete Dachpappen · Teerfreie Bitumenpappen, talkumiert · Rot und grün bestreute teerfreie Pappen · Isolierpapiere und Asphalt-Eisenlacke

Abteilung Gerüstbau: Ausführung von Gerüsten aller Art für Fassaden, Hallen, Türme, Schornsteine usw., Schutzgerüste für Dacharbeiten, Hänge- und Baugerüste

Wilhelm Heilig:

Städtebau und Straße

Wir stehen vor einer völligen Umgestaltung des Begriffes „die Straße". Aufgabe des Ingenieurs ist es, deren Führung auf freier Strecke, d. h. auf unbebautem Gelände, so vorzusehen, wie die jüngste Entwicklung des Verkehrs dies bedingt. Ein Anpassen an das Wesen des Kraftwagens und seine immer fortschreitende Kraft- und Geschwindigkeitssteigerung ist erste Voraussetzung. Das vorerst noch weitmaschig geplante Netz der Reichsautostraßen verkörpert dieses Anpassen. Dankbar begrüßt der Heimatfreund das Bestreben des verantwortlichen Leiters der Reichsautobahnen, neben rein technischen Notwendigkeiten das Einfügen der Verkehrsbänder in das Landschaftsbild zu fördern.

Auf freier Strecke diktiert der Motor. Sein Sinn und Zweck liegt darin, die Siedlungsgebiete zu verbinden. Daher ist sein Diktat innerhalb der Siedlungsgebiete beschränkt. Hier unterliegt die Straße, wie immer auch der Verkehr sich entwickeln mag, den ungeschriebenen Gesetzen von Fläche, Körper und Raum.

Die Straße innerhalb bebauter Gebiete ist Teil des Ortsbildes. Sie dient auch — aber nicht ausschließlich — dem Verkehr. Sie ist, zusammen mit Marktplatz, Kirchplatz, Dorfanger usw., ein sehr wichtiger Teil der Heimatvorstellung der Ortseingesessenen. Mit der das einzelne Haus erschließenden Straße verbinden sich die Begriffe der Nachbarlichkeit, des Zusammengehörigkeitsgefühls, der Ortsgemeinschaft. Dem Kinde vermittelt die Straße die ersten Eindrücke seiner nahen Umwelt. Ich hebe diese scheinbar vom Thema abschweifenden Gesichtspunkte hier besonders hervor, denn sie geben einen Begriff von der Umstellung, welche die Motorisierung auf dem Gebiete des Städtebaues und der Landbaukunst hervorruft. Ziehen wir die unabweisbaren Schlüsse aus der Entwicklung des Verkehrs, so ist das Ergebnis für die Siedlung auf eine einfache Formel zu bringen. Sie lautet: Die häusergesäumte Verkehrsstraße wird im Zeitalter der Wiedergeburt der Landstraße zur Unmöglichkeit.

Welche Folgerungen ergeben sich hieraus für den Ausbau unserer Städte und Ortschaften? Ich versuche, diese Folgerungen in gedrängtester Form nachstehend zum Ausdruck zu bringen:

1. jedes weitere planlose Zerfließen der Städte und Ortschaften hemmt den Verkehr;

2. jedes einzelne Haus, am Stadt- und Ortsrand entstehend, kann früher oder später zum Verkehrshindernis werden, wenn die von ihm beanspruchte Fläche nicht vor Beginn des Baues mit Plänen verglichen wurde, welche die großen Verkehrszusammenhänge aufweisen. Es ist daher nicht jeder am Ortsrande gelegene Platz zur Bebauung geeignet, auch wenn die örtlichen Voraussetzungen (guter Baugrund, Vorhandensein einer Erschließungsstraße oder eines Erschließungsweges) gegeben sind;

3. was heute vielfach als baureifes Land betrachtet wird, kann unter Umständen nicht bebaut werden;

4. mit Rücksicht auf den Verkehr und seine Erfordernisse, vor allem aber mit Rücksicht auf eine Zusammenfassung unserer zerfließenden Städte und Dörfer ist eine genaue Prüfung der Begriffe „Bauland und Bauplatz" dringend erforderlich. Wer den Gemeinschaftscharakter unserer Gemeinwesen fördern will, wer ihre Zusammenfassung anstrebt, huldigt nicht nur ästhetischen Anschauungen, sondern dient den Verkehrsbestrebungen;

5. Bauland ist nicht, was am Ortsrand zum Bebauen sich eignet. Bauland ist nur, was auf Grund fachlicher Planbearbeitung als solches ausgewiesen ist. Bauland ist nicht ohne weiteres — um mich hier besonders deutlich auszudrücken — das an ausgebaute Straßen anstoßende Freiland, selbst dann nicht, wenn diese Straßen mit Gas-, Wasser-, Lichtzuleitung versehen sind. Es kann nicht ohne weiteres als Bauland angesehen werden, auch wenn eine Baugenehmigung vorliegt, die auf soziologische, verkehrstechnische, wirtschaftliche und hygienische Gesichtspunkte nicht Rücksicht nimmt, die wir heute fordern müssen. Hinzu kommen, zumindest für größere Gemeinden, heute entsprechende Rücksichtnahmen auf den Luftschutz.

Eine Zusammenfassung des bisher Gesagten ergibt die Notwendigkeit einer Umstellung des seit 80 Jahren ungeklärten Begriffes „Bauland". Auch hier möge die einfachste Formel betont werden: Bauland ist nur, was ausdrücklich als solches bezeichnet wird. Maßgebend hierfür ist der Bebauungsplan. Er enthält neben festgelegten Baufluchten u. v. a. die Verkehrszusammenhänge. Er muß, soll er praktisch anwendbar sein, mit der kleinsten Gebietsausdehnung eines Gemeinwesens sich begnügen. Er muß zusammenfassend in erster Linie wirken, er muß klaffende Ortslücken zu schließen versuchen. Seinen Zweck kann er nur dann erfüllen, wenn er unterläßt, Planungen im Sinne von Ortserweiterungen auf Jahrzehnte hinaus vorzusehen.

All die genannten Gesichtspunkte, so wenig sie mit dem Verkehrswesen und seinem künftigen Ausbau in Beziehung zu stehen scheinen, sind in Wirklichkeit von größter Bedeutung. Ein Blick auf die Entwicklung des Verkehrswesens der letzten 100 Jahre zeigt dies deutlich. Jede Förderung des Verkehrs, bedingt durch die Motorisierung und in erster Linie durch den Bau von Autostraßen, zieht automatisch eine Steigerung der Bedeutung des Nahverkehrsnetzes nach sich.

Alle städtebaulichen Erwägungen, alle Untersuchungen und Betrachtungen, den Einfluß der Straße auf den Ausbau von Stadt und Dorf betreffend, müssen sich auf die Siedlungsgebiete, d. h. auf das Ortsstraßennetz, beschränken.

In „Stadt- und Landbaukunde" (Verlag Alfred Metzner, Berlin SW 61) versuche ich, die entstehenden Probleme zusammenzufassen. Ich stelle meine in diesem Werke niedergelegten Ansichten zu sachlicher Erörterung, wohl wissend, daß diese nur fruchtbringend auf eine künftige Lösung zu wirken imstande sein kann. Dem „Umbau der Großstadt" ist ein besonders breiter Raum gegönnt. Hier spielt der Verkehr und seine kommende Entwicklung die größte Rolle. Einer einstigen Steigerung des Verkehrswesens, gegeben durch das „Fuhrwerk des Häusermeeres" (Straßenbahn), verdanken wir den Aufbau der heutigen Großstadt. Von einem sinnvollen Ausbau des Verkehrswesens dürfen wir den Umbau erhoffen, der die Großstadt von heute erübrigt.

Josef Hoffmann & Söhne A.-G.

Unternehmung für Hoch-, Eisenbeton- und Tiefbau

Gegründet 1843 **Mannheim - Ludwigshafen a. Rh.** Gegründet 1843

„Pennsylvania"

Mineralöl- u. Kraftstoff-Vertrieb GmbH.

MANNHEIM, Otto-Beck-Straße 32-34 - Fernsprecher 45281

Ringfreie Treibstoffe (Benzin, Benzol) - **Auto-Oel** **Maschinen-Oel - Fette**

Spezialität: **Pennsylvania-Auto-Oel**

MARCHIVUM

Gute Gaststätten und Hotels am Wege

Arkadenhof

Die gepflegte Gaststätte
am Friedrichsplatz

Spatenbräu München - Grenzquell-Pilsner - Thüngener
Schloßbräu - Die besten Weine der Pfalz

Rosengarten-Restaurant

Friedrichsplatz 7a

Führend in Küche und Keller
Schöne Fest- und Gesellschaftsräume
Großer Parkplatz

Das Fürstenberg-Restaurant

am Wasserturm - Inhaber: Max Meisinger

Die gepflegte
und führende Gaststätte

Spezial-Ausschank der Fürstlich Fürstenbergischen
Brauerei A.-G., Donaueschingen

Palasthotel Mannheimer Hof

Das führende - preiswerte Haus

Täglich: Konzert-Kaffee und Restaurant, Tanz in der Bar
Das Weihenstephanrestaurant, bekannt in Küche u. Keller
Pfalzstube: Ueber den Winter täglich Schrammelmusik

Park-Hotel Mannheim

Karl Weil — an der Reichsautobahn

Das Alt-Mannheimer Hotel des behaglichen Aufenthalts
- der Preiswürdigkeit - der aufmerksamen Bedienung!

Säle aller Art, Teehalle - Gute Küche - Neue Küchen- und Serviceleitung



Zum goldenen Pfauen

P 4, 14 — am Strohmarkt

Die Gaststätte von Ruf

mit der ausgezeichneten Küche - Nur naturreine
Weine - Münchener Löwen- und Welde-Bräu

Wintergarten Tanz-Bar

O 5, 13

Habereckl-Bier offen im Ausschank

Tanzkapelle Worch-Guster
sorgt für Stimmung

VERZEHR-PREISE
von 0.50 Mk. an

DAS WELTSTADT-KAFFEE

alast Kaffee Rheingold

Täglich großes Konzert erster Künstler-Kapellen

alast Kaffee Rheingold

Durlacher Hof Bier

immer Qualität!

SICHERHEIT?
FAHREN SIE
DKW-front!
AB RM 1950.– AB WERK

FRONTANTRIEB
EINZELRADFEDERUNG
„SCHWEBEACHSE"
ZENTRALKASTEN-RAHMEN
UEBERLEGENE
STRASSENLAGE

Rheinische Automobil-Gesellschaft m. b. H., Mannheim

Zentrale: Hafengarage, Jungbuschstraße 40, am Verbindungskanal - Ständige Ausstellung: O 4, 1, Kunststraße

MARCHIVUM

Aug. Buchholz

Hoch-, Tief- und Straßenbau

Mannheim

R 3, 12 Fernsprecher 24463

Emil Kuntz

PFLÄSTERERMEISTER

Ausführung von Pflaster- und Straßenbauarbeiten

Mannheim-Neckarau

Germaniastraße 47 / Fernsprecher 48194

Porphyrwerke Weinheim-Schriesheim A.-G.

Weinheim (Bergstraße)

Fernsprecher: Sammelnummer 2005

Straßenschotter, Gleisschotter, Betonmaterial
Gestücksteine, Teergrus in allen Körnungen

Heinrich Schumacher

Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau

Mannheim

NUITSSTRASSE 3
FERNSPRECHER 27035

F. & A. Ludwig

G. m. b. H.

Bauunternehmung
Mannheim

Holzstraße 4-8 · Fernsprecher 27255-56

Ausführung der Bauwerke 17 und 162

Joh. Renner

Bauunternehmung

Mannheim-Viernheim

Spezialunternehmen für Gleisbau
Dichtungen - Tiefbau

Heinrich Klingmann

Straßenbau- und Betongeschäft

Mannheim

Beilstraße 16 / Fernsprecher Nr. 22612

Clemens Kappler

R.D.Z. ZIMMERMEISTER R.D.Z.

MANNHEIM

Richard-Wagner-Straße 36 · Fernsprecher: Nr. 433 57

Ausführung sämtl. vorkommenden Zimmerarbeiten in Treppen-, Hoch- und Tiefbau

Spezial-Unternehmung:

Einschalungen für den Beton- und Eisenbetonbau
Lehrgerüste für Eisenbetonbrücken aller Art
Hilfs- und Montagegerüste für Eisenkonstruktionen

MARCHIVUM

SA WOE

Sager & Woerner

Hoch-, Tief- und Straßenbau

München, Berlin, Stuttgart, Stettin, Nürnberg, Königsberg i. Pr., Speyer, Breslau

Eisen-Hoch-Brückenbau Ladenburg a. Neckar

Arbeitsgemeinschaft der Neckar-Hartsand-Steinbetriebe von Eberbach und Umgebung

Angeschlossene Firmen mit Steinhauerei: Arbeitsgemeinschaft Rud. Gärtner und Mich. Gärtner & Sohn / Carl Gütschow / H. A. Gütschow / E. Knab Krauth & Lenhard / Karl Weber / J. Hauck II / Karl Schmelzer / Karl Wäsch Wilhelm Braner / Georg Rupp / Georg Bartmann

Arbeitsgebiet: Rauhe Steine für Wege, Bahn, Wasserbau
Behauene Steine: Werksteine aller Art für Hoch- und Tiefbau

Carl Brandt

Eisenbeton-, Hoch- u. Tiefbau

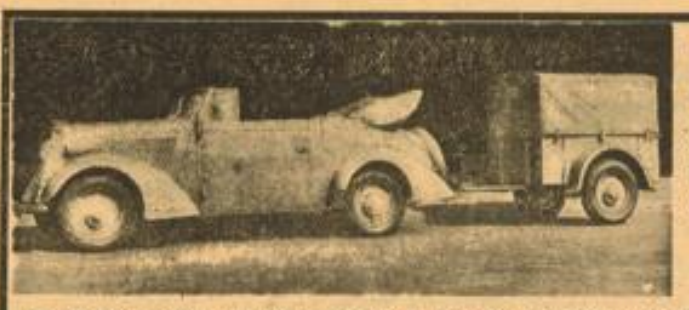
NIEDERLASSUNG
Mannheim
Stefanienufer 15 / Fernsprecher 26555

ELZER G. m. b. H.

Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau

Fernruf 51595 **Mannheim**

Ausführung des **Bauwerkes Ic** Umgehungsstraße Mannheim-Viernheim und des **Bauwerkes IV** der Kreisstraße Feudenheim - Jlvesheim



Fritz Weigold

ANHÄNGERBAU
MANNHEIM
Gärtnerstraße 20 / Fernruf 50516

WEIGOLD-ANHÄNGER

das Vollwertigste im Anhängerbau mit Moment-Verschluß, Kugel-Kupplung, starrer oder Schwingachse, passend für jeden Personenwagen - Tragfähigkeit 150 bis 1000 kg

Leonh. Hanbuch & Söhne

Bauunternehmung

Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau
Natur- und Kunststein-Arbeiten
Steinbruchbetriebe

Ausführung der Bauwerke 2a und 2b bei Wallstadt

LWR

L. WEIL & REINHARDT

Aktiengesellschaft

MANNHEIM

Eisen – Röhren – Metalle

Blankmaterial - Grobe Eisenwaren

Eichbaum-Edel-Bier

MARCHIVUM

HOCHTIEF
vorm. Gebr. Helfmann

Hochtief

AKTIENGESELLSCHAFT FÜR
HOCH- UND TIEFBAUTEN

VORM. GEBR. HELFMANN

Mannheim

Garage

Fernruf 262 71 **H 7, 30**

Getrennte Ein- und Ausfahrt ■ Kundendienst: Tag, Nacht und Sonntags ■ **Benzin 32 Ptg. - Benzin-Benzol-Gemisch 36 ₰, Marken-Auto-Öle 75 ₰** je Liter

Reparatur-Werkstätte, Wagenpflege

Tagbelle Einzelboxen und Sammelhalle mit Zentral-Heizung!

Karl Adam - Ingenieur - Mannheim

ARBEITSGEMEINSCHAFT

DECKER-ASTOR

REILINGEN

Ausführung von Erdarbeiten der Reichsautobahn Los 5 - Walldorf-Kronau

---

DKW **Willi Schweiger** DKW-Autos und -Motorräder DKW

Mannheim - Friedrich-Karl-Straße 2, Fernruf 410 69 - Werkstätte: Traitteurstr. 8-10

Rolladen

Rhein-Neckarhalle

STIERLEN & HERMANN
ROLLADEN- UND JALOUSIEN-FABRIK
MANNHEIM

Wormser Eisenbau
Jakob Stumpf

Eisen-, Hoch- und Brückenbau

Worms

Südd. Samenhaus
Elite-Saaten sind zuverlässig

Constantin & Löffler

Mannheim - F 1, 3 Fernsprecher 266 00

Führendes Haus für erstklassige hochgezüchtete Gemüse- u. Blumen-Samen, Blumenzwiebeln, Gärtnerei-Bedarfsart.

Große Spezialität unserer Firma:

Fachmännisch zusammengestellte **Grassamen-Mischungen** für alle Zwecke. / Lieferant staatlicher und städtischer Behörden

---

BRÜCKEN-LAGER

SM-Stahlguß **SM-Schmiedestahl**

Stahlwerk Mannheim A.G.

Mannheim-Rheinau

Friedrich Matheis & Co.

MINERALSCHMIERÖLE-IMPORT

Mannheim Parkring 8 · Fernruf 269 44

liefert:

Maschinen-Oele, Zylinder-Oele, Auto-Oele, Zugmaschinen-Oele, Fette usw. - Spezial-Oele für Dieselmotoren u. Dieselfahrzeuge

---

Das Zeichen für gute Drucksachen!

Man wird gut bedient in der Druckerei des

Hakenkreuzbanner

Preßkork-Fußbodenbelag

SUBERIT

der ideale direkt begehbare Belag

elastisch
trittsicher
schalldämpfend
fußwärmend

Preßkork-Artikel jeglicher Art

Suberit-Fabrik AG

Mannheim-Rheinau

CENTRAL-GARAGE HOG

G. M. B. H. **Fernsprecher 413 46/47**

Am Eingang und Mündung der Reichsautobahn

Reparatur-Werkstätte - Abschleppdienst
Sämtliche Markenbenzine und Öle
Kundendienst - Tag- und Nachtbetrieb

SEIBERT STAHLBAU SAARBRÜCKEN

MARCHIVUM

STRASSENTEER

TEERPRODUKTENVERTRIEB GmbH.
Frankfurt a. M. 1 Schließfach 145

Verkaufsgemeinschaft der:
Chemische Fabrik Weyl A.G.
Halberger Hütte G.m.b.H.
Neunkircher Eisenwerk A.G. vorm., Gebrüder Stumm
Röchling'sche Eisen- u. Stahlwerke, Aktiengesellschaft

DRESDNER BANK

Filiale MANNHEIM
gegenüber der Hauptpost
P 2, 10-13
Fernruf: Sammel-Nummer 34811, 35841

Filiale LUDWIGSHAFEN
Bismarckstraße 41 · Fernruf: Nr. 60811

Annahme von Spargeldern gegen Banksparbücher zu Sparzinssätzen
Kredit-, Wechsel- und Konto-Korrentgeschäft

Außenhandelsberatung
Vermögensverwaltung

Badische Bank

Karlsruhe - Mannheim

Diskontierung von Wechseln und Schecks
Gewährung von Krediten in laufender Rechnung

Einzug von Wechseln / Kontokorrent-Geschäft / Giro- und Scheckverkehr
Annahme von Bareinlagen / An- und Verkauf von Wertpapieren / Verwaltung von Wertpapieren in offenen und geschlossenen Depots / Vermietung von Stahlfächern / Hinterlegungsstelle für Mündelvermögen

Mannheimer Versicherungsgesellschaft

Mannheim / Gegründet 1879

Geschäftsgebiet: Deutschland und fast das gesamte Ausland

Vertreten an allen größeren Plätzen des In- und Auslandes

Feuer-
Einbruchsdiebstahl- und Beraubungs-
Wasserleitungs-
Sturm-
Unfall-
Haftpflicht-
Glas-
Transport-
Reiselager-
Fahrzeug-
Musikinstrumenten-
Versicherung

Angegliedert:
Mannheimer Lebensversicherungs-Bank A.-G. Berlin
Verlangen Sie Prospekte und unverbindliche Angebote!

B.V.-ARAL! B.V.-OEL-DEROPOL! DEROPBENZIN! B.V.-BENZOL!

Besser



fahren - und sparen mit B.V.-ARAL

Tankt an den blauweissen Zapfstellen des deutschen Bergbaues!

Raab Karcher-Thyssen G.m.b.H. Mannheim

MARCHIVUM

Rheinische Hypothekenbank / Mannheim

Gegründet 1871



Gegründet 1871

Aktienkapital, Reserven und sonstige Rücklagen über RM. **28 000 000.–**
Bestand an Hypotheken- und Kommunal-Darlehen sowie
Umlauf an Pfandbriefen u. Kommunal-Obligationen je über GM. **450 000 000.–**

Badische Kommunale Landesbank

— Girozentrale —

Öffentliche Bank- und Pfandbriefanstalt, amtl. Hinterlegungsstelle für Mündelvermögen

Hauptsitz: Mannheim, Augusta-Anlage 33-41
Niederlassungen: Karlsruhe, Karl-Friedrich-Straße 1
Freiburg, Friedrichstraße 39

Errichtet und verbürgt vom Badischen Sparkassen- und Giroverband und von den ihm angeschlossenen öffentlichen Sparkassen, Gemeinden u. Kreisen

Erledigung sämtlicher bankmässigen Aufträge

Unverbindliche **Beratung** in allen geldgeschäftlichen Angelegenheiten, **Annahme von Geldanlagen, Konto-Korrent-Verkehr** und **Kreditgewährung, Zahlungs- und Inkassoverkehr, Wertpapier- und Devisengeschäfte, Aufbewahrung und Verwaltung von Wertpapieren.**

Ausgabe von reichsmündelsicheren Gold-Hypotheken-Pfandbriefen und Kommunal-Goldanleihen

Die Badische Kommunale Landesbank, die Zentralbank der öffentlichen Sparkassen im Lande Baden, steht in Geschäftsbeziehungen mit allen deutschen Girozentralen, Landesbanken, 12 800 deutschen Sparkassen- u. Sparkassenzweigstellen u. unterhält Verbindungen nach allen Plätzen des In- u. Auslandes

Deutsche Bank
und
Disconto-Gesellschaft

Filiale Mannheim

Erledigung
aller bankmäßigen Geschäfte

Kreditbriefe Akkreditive

Reiseschecks

MARCHIVUM