



MARCHIVUM

MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG



MARCHIVUM Druckschriften digital

Neue Mannheimer Zeitung. 1924-1943 146 (1935)

456 (3.10.1935) Abend-Ausgabe A

[urn:nbn:de:bsz:mh40-387460](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-387460)

Neue Mannheimer Zeitung

Einzelpreis 10 P.

Verlagsadresse: Tag 114 1mal außer Sonntag, Besondere Preise: ...

Mannheimer General-Anzeiger

Verlag, Schriftleitung u. Hauptgeschäftsstelle: R 1, 4-6, Fernsprecher: ...

Abend-Ausgabe A

Donnerstag, 3. Oktober 1935

146. Jahrgang - Nr. 456



Die italienischen Luftgeschwader greifen an

Bomben auf Adua

Blutiger Beginn der Feindseligkeiten - Die erste Schlacht im Gange

— London, 3. Oktober.

Der bei den italienischen Streitkräften in Brittanien beauftragte Sonderberichterstatter des British United-Press berichtet am Donnerstagmorgen, daß der italienische Vormarsch in abessinisches Gebiet heute begonnen hat. Die Italiener hätten an verschiedenen weit auseinanderliegenden Stellen die Grenze überschritten und hätten konzentrisch auf Adua zu. Um 6.30 Uhr morgens hätten mehrere Geschwader Bombenflüge, Kampfflüge und Aufklärungsflüge die Grenze überschritten mit Adua, Adigrat und anderen Orten als Ziel. Aus dem Vormarsch auf Adua nehmen große italienische Truppenkolonnen teil. Unter den Kampfführern, die die Grenze überschritten, befinden sich dem Berichterstatter zufolge auch die beiden Söhne Mussolinis. Das berühmte Geschwader „Desperato“ wird von dem Schwiegersohn Mussolinis, Grafen Ciano, geführt. Von einem Kampfführer allein starteten 15 große Caproni-Bombenflugzeuge. Die ersten Truppen überschritten kurz nach Aufbruch der Morgendämmerung den Dsch-Bach. Ihnen voraus gingen mit Maschinengewehren ausgerüstete Aufklärungsgruppen. Der italienische Oberbefehlshaber General de Sano hat sein Hauptquartier in die Nähe der Grenze verlegt. Dem „Star“ zufolge herrscht in der Hauptstadt von Brittanien, Komara, und im italienischen Hauptquartier lebhafteste Tätigkeit. Die Glocken sämtlicher Kirchen läuten und Tausende von Menschen besetzen die Straßen.

Schlacht in der Provinz Ogaden

— Addis Abeba, 3. Okt.

Wie oben bekannt wird, haben die Angriffe der italienischen Bombengeschwader auf Adua und Adigrat viele Tote gefordert. Zahlreiche Häuser sind zerstört worden. Das Szenario hat diese Tatsache dem Völkerbund telegraphisch mitgeteilt und um Hilfe gebittet. Nach einer neuesten Meldung ist in der Provinz Ogaden eine große Schlacht im Gange.

Die Mobilisierung wurde am 11. Uhr vormittags im Park bei der Kaiserlichen Residenz in Rom von 200 000 Mann Truppen und unter dem Vorsitz der Kriegsminister vom Vizekönig eröffnet.

— London, 3. Oktober.

Wie weiter oben berichtet, hat die abessinische Regierung an den Völkerbund eine Note gerichtet, in der gegen die Bombardierung Aduas Einspruch erhoben wird. In der abessinischen Note werde auf den Verlust an Menschenleben und Sachschaden hingewiesen, der durch das Luftbombardement, das Adigrat noch andauern verursacht worden sei. Die Verluste seien umfangreich. Ferner besage das Telegramm, daß auch der Ort Adigrat bombardiert worden sei.

Luftangriff auf die Hauptstadt?

(Zusammenfassung der N.M.Z.)

— London, 3. Oktober.

Einer Reutersmeldung aus Addis Abeba zufolge soll der italienische Kommandant in Adua auf Befehl des Gouverneurs Ras Seyoum verhaftet worden sein. Dem italienischen Kommandanten in Adigrat, Graf Rinaldi, dürften nach der gleichen Quelle voraussichtlich noch heute seine Pässe ausgereicht werden. Er werde am Freitag nach Djibouti abreisen.

Nach Seyoum, der Gouverneur der abessinischen Provinz Tigre, habe dem Kaiser berichtet, daß italienische Kampfbomber und Aufklärungsflugzeuge Adua und Adigrat bombardiert hätten und daß zahlreiche Männer, Frauen und Kinder getötet worden seien. Italienische Infanterie, die gegen die Besatzung Aduas vorrückte, sei zurückgeschlagen worden.

In Addis Abeba erwartet man, daß die Italiener am Freitag auf allen Fronten anrücken und eine Luftangriff auf die Hauptstadt durchzuführen werden. Die italienische Stimmung in Addis Abeba hat ihren Höhepunkt erreicht.

Rom dementiert

(Zusammenfassung der N.M.Z.)

— Rom, 3. Oktober.

Donnerstag mittags wird folgendes amtliche Dementi bekannt: Ein Telegramm des Vizekönig an den Völkerbund spricht von Bombenabwürfen italienischer Flugzeuge auf bewohnte Bezirke mit Opfern an Frauen und Kindern. Es handelt sich um eine alte, abgenutzte Fälschung und Unmöglichkeit zu offensichtlich ist.

Zur 10. Mobilisierungsverlautbarung wird an zehntägiger italienischer Stelle erklärt, daß das darin erwähnte Vorrücken von Truppen und die Grenzüberreitungen nicht bedeuten. Die italienischen Truppen seien lediglich in dem sogenannten Riemandelland vorparadiert.

Auf die Frage, ob man mehr die Feindseligkeiten in Abessinien eingeschlossen sein würde erwidert, daß die Feindseligkeiten in Ostafrika praktisch durch die Mobilisierung in Abessinien ihren Anfang genommen hätten. Von freigelegten Hoffnungen sei man in Rom nicht wissen, von Todesopfern sei man nicht bekannt. Ebenso wird der Bombenabwurf über Adua in Abrede gestellt. Im übrigen betont

verteidigen. Soldaten! Hart auch um eure Führer! Gehorcht ihnen einmütig und weicht die Eindringlinge nicht. Diejenigen, die auf Grund ihrer Schwäche oder aus anderen Gründen des Behinderungs nicht in der Lage sind, für die heilige Sache zu kämpfen, mögen innerhalb des Roten Kreuzes sich der Pflege der Verwundeten hingeben. Die Belagerung steht hinter unsrer Sache und gegen einen Angriff auf unser Land. Gott sei mit uns! Alles für den Kaiser, alles fürs Vaterland!

Der Aufmarsch der abessinischen Streitkräfte

(Zusammenfassung der N.M.Z.)

— Addis Abeba, 3. Oktober.

Die Zahl der durch die allgemeine Mobilisierung aufgestellten Streitkräfte soll, wie in abessinischen Kreisen, veranschlagt 110 000 Mann betragen. Zum Führer der Kavallerie mit dem Hauptquartier in Gondar wurde Ras Kassa ernannt, ihm unterstehen 250 000 Mann. Kavallerie und Bergkavallerie sollen in zwei Jahren für zwei Jahre überzählig sein. Dementsprechend hat Ras

Seyoum das Kommando über 100 000 Mann übernommen. Den anschließenden Abmarsch führt der Gouverneur von Kafala, Dedjas Galle Gelafie. 100 000 Mann. Der Kriegsminister Ras Monologeta wurde dem Kronprinzen, der der Gouverneur der Provinz Ballo ist, beigegeben. Die Provinz Ballo ist durch den gemeldeten italienischen Vormarsch besonders gefährdet. 100 000 Mann unter dem Befehl des Provinzgouverneurs Ras Kibbeba sind ebenfalls zur Unterstützung des Kronprinzen aufgestellt worden.

(Zusammenfassung der N.M.Z.)

— Addis Abeba, 3. Oktober.

Die allgemeine Mobilisierung der abessinischen Streitkräfte ist in vollem Gange. In Addis Abeba herrscht eine beunruhigende Stimmung. Vorläufige Truppenformationen durchziehen die Stadt. Die politische Organisation „Mebel Selari“ wurde am Donnerstag nach der Front in Marij gelockt. Viele Spezialtruppe des Kaisers in eine anderweitige Abstellung mit eigenen politischen, streng kontrollierten Grundbesitz. Eine weitere Abteilung von Angehörigen dieser Kerntruppe in der Stärke von angeblich 100 000 Mann soll in Aufstellung begriffen sein.

Einberufung des Völkerbundsrats

Der Völkerbund soll die Anwendbarkeit der Sanktionsartikel feststellen

Meldung des V.B.

— Genf, 3. Oktober.

Der Völkerbundsekretariat wurde am Donnerstag (3. Okt.) um 10 Uhr mitgeteilt, daß der Völkerbundrat für Samstag 10.30 Uhr einberufen worden ist.

Sanktionsfall ist gegeben

Genf, 3. Oktober.

Der Dreizehner-Ausschuss des Völkerbunds hat heute nachmittags beschlossen, daß seine Aufgabe durch die Ereignisse überholt ist. Er wird nicht mehr zusammenberufen werden. Die Völkerbundkonferenz wird am Donnerstag

beraten, welche weitergehenden Vorstöße dem Rat im Hinblick auf den Beginn der militärischen Maßnahmen Italiens zu machen sind.

Es wird angenommen, daß der Völkerbundrat ohne weiteres eine Verletzung des Artikels 12 der Satzung feststellen und demgemäß den Sanktionsartikel 16 für anwendbar erklären wird.

Ein Zeitpunkt für die Völkerbundkonferenz ist noch nicht festgelegt. Bei der Wichtigkeit der anstehenden Entscheidungen legen naturgemäß die Mächte Wert darauf, daß auch die Mitglieder der Völkerbundkonferenz Gelegenheit haben, sich durch ihre Repräsentanten in Genf vertreten zu lassen.

Rom im Zaumel

Wie die italienische Hauptstadt die zweite Mobilisierung erlebte

(Von unserem Vertreter in Rom)

— Rom, 3. Oktober.

Italien hat heute historische Stunden erlebt. Um 10 Uhr nachmittags ertönten in allen Städten und Dörfern die Sirenen und die Kirchenglocken; die große nationale Versammlung, die zweite Mobilisierung, auf die Italien und die ganze Welt seit Tagen gewartet hatten, begann. In großer Geduldlosigkeit schlossen die Parteien, Behörden, Institute und Geschäfte. Nur wenige Minuten nach dem Eintreffen des Beschlusses in den Straßen Roms beruht die rein-militärischen Parteien und das was die Stadt ein einheitliches Handeln. An Häusern und Straßen wurden Plakate angebracht, die mit Worten aus dem Mussolinis und schließlichen Kampfpapieren beschriftet waren: „Ein Regime, das nicht eine Episode, sondern eine Epoche ist, beugt sich nicht dem Joch irgend jemannds und erweist Freundschaft nur auf dem Fuße vollkommener politischer und moralischer Gleichberechtigung an“ oder „Wer noch Schutz sucht nach dem Belben hat, in dessen Italien ein Heime und leicht geleitetes Volk war, der möge sich überzeugen, daß man jetzt nicht mehr umkehrt“.

Zugleich kränkelte aus den Kirchen und den Wohnhäusern immer größere Menschenmengen heraus. Die mit Wimpeln geschmückten Straßenbahnen und Autobusse waren überfüllt, denn alles eilte zu den von der faschistischen Partei bestimmten Versammlungsorten der Organisationen. Die Schreie der öffentlichen Verkehrsmittel riefen die Uniformierte an und gelieten die darunter getragenen Schwarzhäuten. An den Ecken der Partei, in Schulen, auf Plätzen versammelten sich die Mitglieder der Organisationen. Immer wieder ertönten die Sirenen. Die folgenden gegen Stiefeln von Militärfliegermaschinen über die Stadt, und in das Donnern der Motoren und in das Gebell der Sirenen mischten sich die Klänge der Nationalhymne und schließliche Märsche. Sie durch Ballo übertrafen und von den öffentlichen Aufstellungen lautlos weitergegeben wurden.

Trotz des regnerischen Wetters herrschte in den Straßen eine ungeheure Hölle. Auf Motorwagen verließen Jungfaschisten den Ordnungsdienst. Überall wurden marschierende Truppenabteilungen mit lauten Rufens von der Bevölkerung begrüßt.

Je später es wurde, desto mehr Menschen zogen vor dem Kapitän Mussolinis, den Palazzo Venezia. Bald waren der riesige Platz und die anliegenden Straßen so gedrängt voll, daß buchstäblich keine Stiege und Säulen des Nationalmonuments halten sich nicht Gruppen gebildet. Als die frische Dämmerung einfiel, entzündeten sich auf allen öffentlichen Gebäuden Kerzen und elektrische Illuminationen. Über jeder Schein fiel auf eine weltansehende Menge Menschenmenge, die immer lauter und ungeduldiger nach dem Duce verlangte. Vor einem langsam vorrückenden Aufzug wurde Mussolinis begrüßt, als er endlich in Begleitung des Parteisekretärs Starace auf dem Balkon des Palazzo Venezia erschien. Rasch Starace den üblichen Gruß auf den Duce antwortend brachte, ergriß Mussolinis das Wort. Er fand nur mühsam Worte denn die Rede, die er mit außerordentlicher Leidenschaft hielt, wurde immer wieder von den begeistert Zurufen unterbrochen.

Die Diktatorin, mit der Mobilisierung“ vollzog, die das 43-Millionenvolk des Regnumwesen ganze Nation für ein Kriegsgeschehen vorbereitet zu erneuern bestreben der Volkswirtschaften würdig ist!

Italien lebt wirklich, nicht für beide Teile: alle haben unerschütterlich, Handwerkerorganisationen und Arbeiterorganisationen, einbehalten. Das bedeutet ferner Mobilisierung“ der soll nicht leidet die Tracht an diesen Augen in Kraft sein, und der Welt ein eher soll keinen Druck auf einen Band Eintraktoren, damit er künden. So irgend so viel werden kann, da muß es auch geüben.

Handwerkerorganisationen und Arbeiterorganisationen, einbehalten. Das bedeutet ferner Mobilisierung“ der soll nicht leidet die Tracht an diesen Augen in Kraft sein, und der Welt ein eher soll keinen Druck auf einen Band Eintraktoren, damit er künden. So irgend so viel werden kann, da muß es auch geüben.

In diesen Sinn: Schluß mit dem Regnumwesen, Schluß mit dem langsame Regnum! Unsere Volkswirtschaft, pünktliche, zuverlässige Volkswirtschaft und pünktliche, zuverlässige Volkswirtschaft!

SPORT DER NMZ

Aus dem Lager der Handballspieler

Länderspiele in Bern und Budapest — Brandenburg zur Pokalrunde in Mannheim

Führungskämpfe in den Länderspielen

Am vergangenen Wochenende trafen am kommenden Sonntag, Sonntag, die Mannheimer Handballspieler im Stadion auf den Platz der Berner Handballer. Die beiden Mannschaften trafen sich in Bern. Die Berner Handballer besaßen eine hervorragende Mannschaft und einige Spezialisten. Die Mannheimer Handballer waren in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Berner Handballer waren in der Lage, die Mannheimer Handballer zu schlagen. Die Berner Handballer waren in der Lage, die Mannheimer Handballer zu schlagen.

Spiele	Spiele	Spiele	Spiele	Spiele	Spiele
1. Spiel	2. Spiel	3. Spiel	4. Spiel	5. Spiel	6. Spiel
10:11	10:11	10:11	10:11	10:11	10:11
10:11	10:11	10:11	10:11	10:11	10:11
10:11	10:11	10:11	10:11	10:11	10:11
10:11	10:11	10:11	10:11	10:11	10:11
10:11	10:11	10:11	10:11	10:11	10:11

Die zweite Partie am 8. Oktober: 20. Stuttgart — 1. VfL Mannheim 10:11. 21. VfL Mannheim — 1. VfL Mannheim 10:11.

Die dritte Partie am 8. Oktober: 22. Stuttgart — 1. VfL Mannheim 10:11. 23. VfL Mannheim — 1. VfL Mannheim 10:11.

Die vierte Partie am 8. Oktober: 24. Stuttgart — 1. VfL Mannheim 10:11. 25. VfL Mannheim — 1. VfL Mannheim 10:11.

Die fünfte Partie am 8. Oktober: 26. Stuttgart — 1. VfL Mannheim 10:11. 27. VfL Mannheim — 1. VfL Mannheim 10:11.

Die sechste Partie am 8. Oktober: 28. Stuttgart — 1. VfL Mannheim 10:11. 29. VfL Mannheim — 1. VfL Mannheim 10:11.

Aufbau des Mannheimer Bogensports vorbildlich

Das lange Jahre einer hemmungslosen Entwicklung des Mannheimer Bogensports an der Spitze der Mannheimer Bogensportler, der die Entwicklung des Bogensports in unserer Heimat vorantrieb, und der durch seine großen Bemühungen den Mannheimer Bogensport zu dem, was er heute ist, brachte. Die Mannheimer Bogensportler haben durch ihre Bemühungen den Mannheimer Bogensport zu dem, was er heute ist, gebracht.

Die Rugby-Nationalmannschaft in Süddeutschland

Während die Nationalmannschaft im letzten Frühjahr in Hannover und Leipzig spielte, wird sie nunmehr Mitte Oktober wieder einmal nach Süddeutschland kommen. Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen. Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen.

Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen. Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen.

Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen. Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen.

Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen. Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen.

Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen. Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen.

Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen. Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen.

Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen. Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen.

Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen. Die Mannheimer Rugby-Nationalmannschaft wird in der ersten Reihe stehen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Kleine Sport-Nachrichten

Zwei Anträge des DFB
Der DFB hat zwei Anträge an die Mannheimer Handballspieler gestellt. Die Mannheimer Handballspieler haben die Anträge abgelehnt.

Erfolgreicher Nachwuchs des TB 1846
Der TB 1846 hat einen erfolgreichen Nachwuchs. Die Mannheimer Handballspieler haben die Anträge abgelehnt.

Er löste die 1. Klasse des TB 1846 Frankfurt ab
Der TB 1846 Frankfurt hat die 1. Klasse abgelehnt. Die Mannheimer Handballspieler haben die Anträge abgelehnt.

Schneller als der „Blau Weiß“
Der „Blau Weiß“ hat die 1. Klasse abgelehnt. Die Mannheimer Handballspieler haben die Anträge abgelehnt.

Die Spiele der Kreisliga 2 Mannheim

TB Lundenbach führt nach der zweiten Runde — Siegt und Niederlagen der Mannheimer Vereine

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Der Oberbürgermeister besucht die Turn- und Sportvereine

Bei einer Rundreise durch die Stadt

Der Oberbürgermeister hat die Turn- und Sportvereine besucht. Die Mannheimer Handballspieler haben die Anträge abgelehnt.

Der Oberbürgermeister hat die Turn- und Sportvereine besucht. Die Mannheimer Handballspieler haben die Anträge abgelehnt.

Der Oberbürgermeister hat die Turn- und Sportvereine besucht. Die Mannheimer Handballspieler haben die Anträge abgelehnt.

Der Oberbürgermeister hat die Turn- und Sportvereine besucht. Die Mannheimer Handballspieler haben die Anträge abgelehnt.

Merode wieder am Start

Im Rahmen der Kreisliga 2 Mannheim

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Die Frauen wieder vorn

Die Frauen der TB 1846 Mannheim

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Badens Turnerinnen üben Olympia-Nachkampf

Ein erfolgreiches Lehrgang in Necklruhe

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Merode wieder am Start

Im Rahmen der Kreisliga 2 Mannheim

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Merode wieder am Start

Im Rahmen der Kreisliga 2 Mannheim

Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen. Die Mannheimer Handballspieler sind in der Lage, die Berner Handballer zu schlagen.

Hamburg führend in der europäisch-festländischen Schifffahrt

Während der Vorkriegszeit der europäischen Welt... Die Zahl der Dampfer... Die Zahl der Segler...

Beschleunigter Abbau der Wohnungswirtschaft

Die Zahl der abgebauten Wohnwohnungen... Die Zahl der abgebauten Wohnwohnungen...

Decliner Börse befeuert

Die Börse zeigte heute überwiegend... Die Börse zeigte heute überwiegend...

Hypotheken der Versicherungsgesellschaften und Versicherungszwang

Versicherungsgesellschaften müssen... Versicherungsgesellschaften müssen...

103 Milliarden RM. Neu- und Ersatzanlagen

Die Investitionen der deutschen Volkswirtschaft... Die Investitionen der deutschen Volkswirtschaft...

Währungsangelegenheiten bei der Deutschen Reichsbank

In der Woche vom 13. bis 19. September 1935... In der Woche vom 13. bis 19. September 1935...

„Geco“ Großhandels-Gesellschaft m. b. H.

Die Geschäftsverhältnisse der „Geco“... Die Geschäftsverhältnisse der „Geco“...

Widerstandsfähigere Börsen

Wieder leichte Kauflage / Aktien anziehend

Die heutige Börse zeigte nach dem... Die heutige Börse zeigte nach dem...

Londoner Börse rubig

An der Londoner Effektenbörse... An der Londoner Effektenbörse...

Geld- und Devisenmarkt

Die Geld- und Devisenmärkte... Die Geld- und Devisenmärkte...

Währungsangelegenheiten bei der Deutschen Reichsbank

In der Woche vom 13. bis 19. September 1935... In der Woche vom 13. bis 19. September 1935...

Währungsangelegenheiten bei der Deutschen Reichsbank

In der Woche vom 13. bis 19. September 1935... In der Woche vom 13. bis 19. September 1935...

Währungsangelegenheiten bei der Deutschen Reichsbank

In der Woche vom 13. bis 19. September 1935... In der Woche vom 13. bis 19. September 1935...

Währungsangelegenheiten bei der Deutschen Reichsbank

In der Woche vom 13. bis 19. September 1935... In der Woche vom 13. bis 19. September 1935...

Währungsangelegenheiten bei der Deutschen Reichsbank

In der Woche vom 13. bis 19. September 1935... In der Woche vom 13. bis 19. September 1935...

Arbeitsgemeinschaft der Einzelhandelsfreihandlungen gebildet

Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft... Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft...

Arbeitsgemeinschaft der Einzelhandelsfreihandlungen gebildet

Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft... Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft...

Arbeitsgemeinschaft der Einzelhandelsfreihandlungen gebildet

Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft... Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft...

Arbeitsgemeinschaft der Einzelhandelsfreihandlungen gebildet

Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft... Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft...

Arbeitsgemeinschaft der Einzelhandelsfreihandlungen gebildet

Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft... Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft...

Arbeitsgemeinschaft der Einzelhandelsfreihandlungen gebildet

Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft... Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft...

Arbeitsgemeinschaft der Einzelhandelsfreihandlungen gebildet

Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft... Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft...

Arbeitsgemeinschaft der Einzelhandelsfreihandlungen gebildet

Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft... Zwischen dem Leiter der Wirtschaftsgemeinschaft...

Table with 4 columns: Währung, Kurs, etc. listing various currencies and their exchange rates.

Währungsangelegenheiten bei der Deutschen Reichsbank

In der Woche vom 13. bis 19. September 1935... In der Woche vom 13. bis 19. September 1935...

Währungsangelegenheiten bei der Deutschen Reichsbank

In der Woche vom 13. bis 19. September 1935... In der Woche vom 13. bis 19. September 1935...

Währungsangelegenheiten bei der Deutschen Reichsbank

In der Woche vom 13. bis 19. September 1935... In der Woche vom 13. bis 19. September 1935...

Währungsangelegenheiten bei der Deutschen Reichsbank

In der Woche vom 13. bis 19. September 1935... In der Woche vom 13. bis 19. September 1935...

Waren und Märkte

• Berliner Getreidebörse vom 1. Oktober. Im Berliner Getreidebörse...

• Abende C&B und Getreidemärkte. Weizen: 30-35, Roggen 18-21...

• Vom Wein. J. Kap. Weinbau wird uns über die Weinbau-Berichte...

• Der Hamburger Aufseher. Nach einer neuen Verhandlung...

Der Wohnungswechsel liegt hinter Ihnen. Jetzt gilt es Ihren neuen Räumen den letzten Schill...

Kleine Anzeigen

Stellengesuche. Zuverlässiger Heizer. Heizungen. Vertreter. Allein-Mädchen.

Torpedo. VICTORIA. Mit patent-druckgeleiteten, bruchsthem Rahmen.

Immobilien. Baupartner. Gelegenheitskauf. HAUS.

Vermietungen. Redaktions-Chef. Sonnige 4 Zimmer und Küche. Großes leer. Zimmer.

Heiraten. Heirat. Fräulein. Heirat.

Fischhalle. Unsere liebe und treue Schwester, Schwägerin und Tante Käthe Schmitt ist heute früh nach schwerer Krankheit sanft entschlafen...

Verkäufe. Gebr. Piano. Kleiner Steinway-Flügel. Heckel.

Doppler. J 2, 8. Schrank. Einfahrtstor.

Automarkt. Auto-Licht. Zündwerkstätte. Karl Eichler.

Wohnungen. 4 Zimmer, Küche. Wohn- und Schlafzimmer.

Wald-Hasen. Fasanen, Rebhühner, Rehschneepel- und -rücken, Bug.

LEOPOLD KOBER. Moderne Autolackiererei. MANNHEIM. Windeckstraße 84 (bei Lanz, Tor 2).

Lebensmittel-Geschäft. Einmal Bodewann.

Einfahrtstor. Einmal Bodewann.

Auto-Licht. Zündwerkstätte. Karl Eichler.

Wohnungen. 4 Zimmer, Küche. Wohn- und Schlafzimmer.

Wald-Hasen. Fasanen, Rebhühner, Rehschneepel- und -rücken, Bug.

Amtl. Bekanntmachungen. Verleihenhandlung. Hypotheken. Geldverkehr.

Direkte Anfahrt zur Auto-Bahn beginnend in Käfertal bei Auto-Schmitt. Includes image of a building and a car.

1935
Kunst

Die...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

R
...
...
...
...

Tor 2)

...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

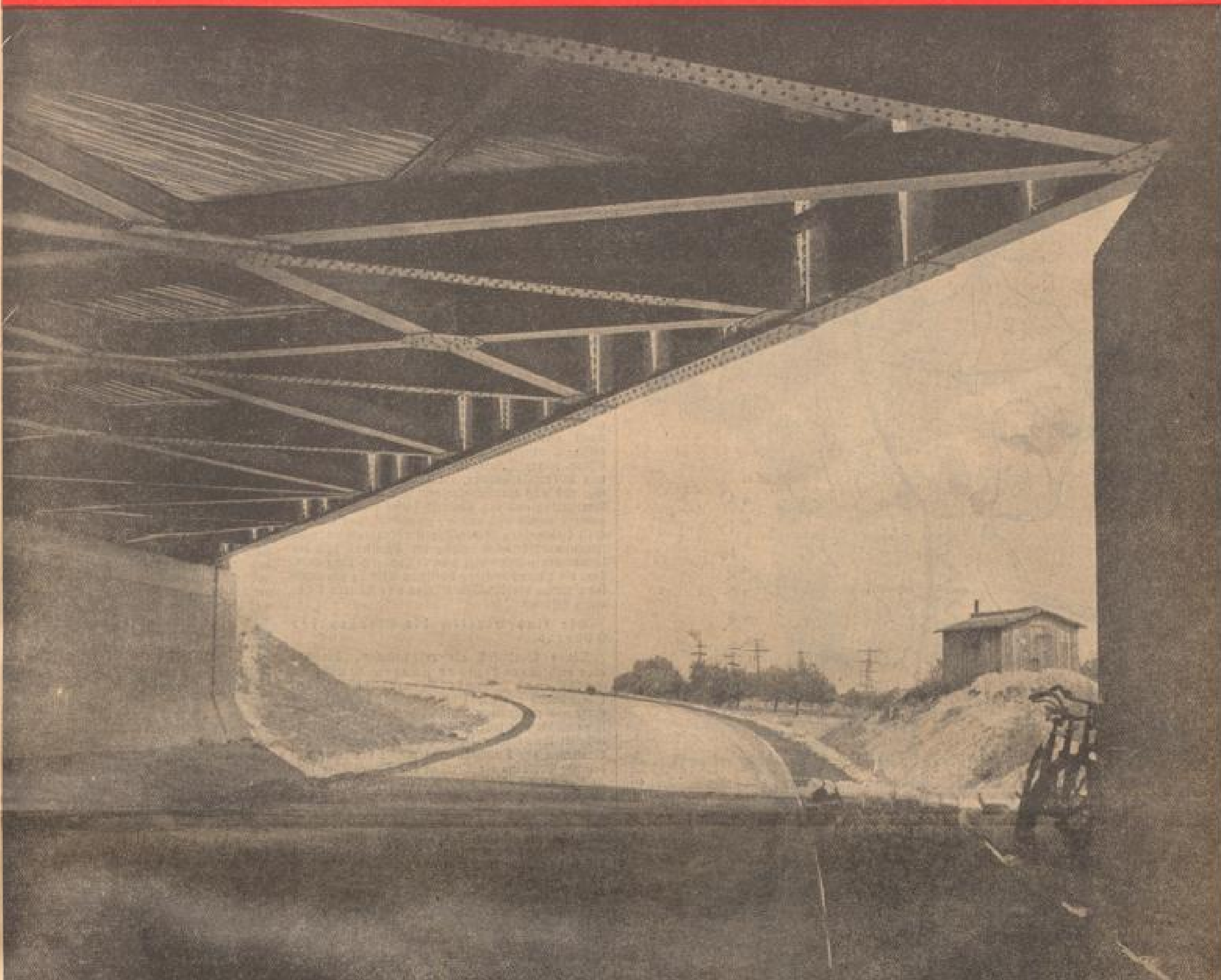
...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

...
...
...
...
...
...
...
...

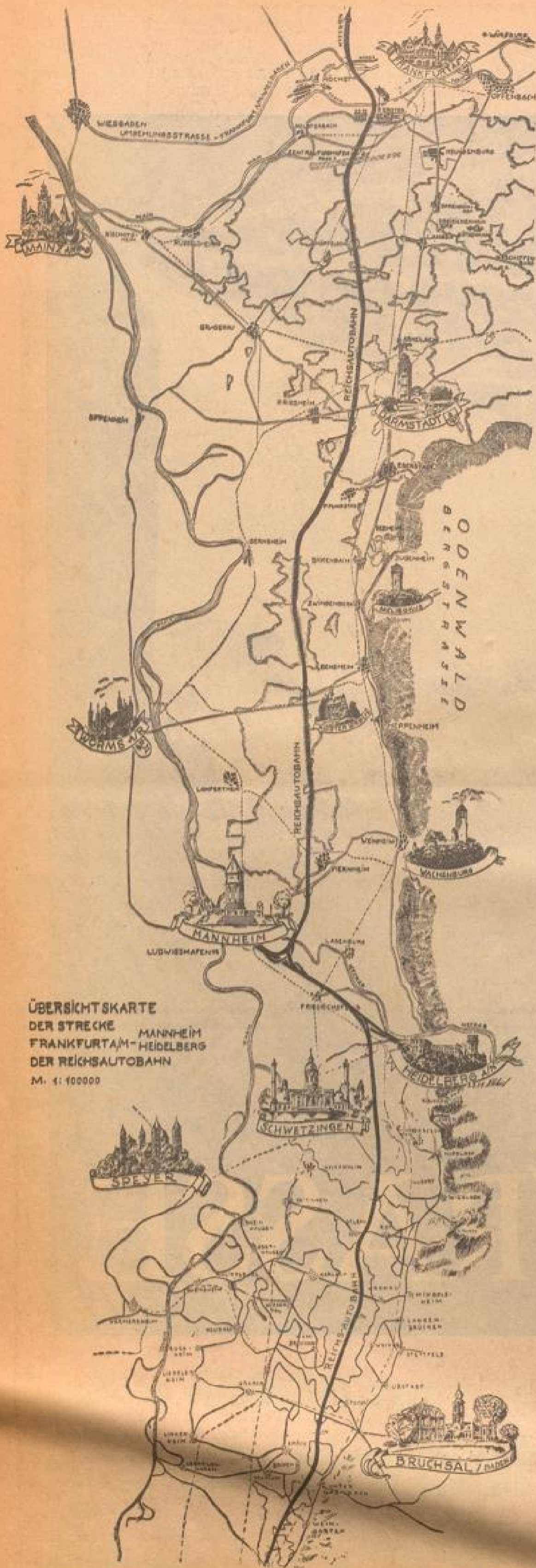
Sonderbeilage der Neuen Mannheimer Zeitung



DES FÜHRERS STRASSE

Zur Eröffnung der Reichsautobahn

Frankfurt-MANNHEIM-Heidelberg



ÜBERSICHTSKARTE DER STRECKE MANNHEIM FRANKFURTA/M-HEIDELBERG DER REICHAUTOBAHN M. 1:100000

Die Führung der Reichsautobahnstrecke Frankfurt-Mannheim-Heidelberg und ihre Fortsetzung in Richtung Florheim-Karlsruhe-Stuttgart

Die Reichsautobahn bedeutet für unsere Stadt mehr als eine große Verkehrsader, durch welche Mannheim an das gewaltige Netz der Hitlerstraßen angeschlossen ist. Sie wird zum mächtigen Symbol nationalsozialistischer Gestaltungswillens. Ihre beiden Bänder vereinen in sich Wille und Kraft. Sie werden uns stets daran gemahnen, daß in Deutschlands größter Notzeit der Führer aufrief zur befreienden Tat und das ganze Volk ihm in Treue und Vertrauen folgte.

[Handwritten signature]

Mannheim, im Oktober 1935. Oberbürgermeister

Die Herz-Strassen der Nation

Von Dr. A. Winbauer

Man nennt sie die Straßen des Führers. Und sie tragen diesen Namen mit Recht. Sie sind großartige Zeugen seines Glaubens an Deutschlands Kraft und Deutschlands Zukunft, seines Willens, diesem Deutschland den Weg über Zeit und Raum zu öffnen, seines Triumphes über alle Schwierigkeiten und Widerstände, die Menschen und Schicksal ihm und uns entgegenwerfen. Wie das ganze neue Deutschland aus der Tatkraft dieses einen Mannes geboren wurde und aus der unerschöpflichen Spannkraft dieses einen Willens Tag für Tag aufs neue sich seinen unerhöhten Schwingen des Schaffens und der immer neuen Schöpfung holt, so sind auch diese Straßen, die überall auf der deutschen Erde in den deutschen Raum hineinstehen, Kinder und Ränder dieses einen Willens.

Sie sind mächtig die Straßen des Führers.

Dieses Wort soll als erstes leben. Sie sind aber auch Straßen der ganzen deutschen Volks- und Schicksalsgemeinschaft. Auf ihnen steht das ganze deutsche Volk zusammen zu einer großen Kameradschaft. Sie sind das wunderbare Bilderspiel jener Zeit, da die Not der Arbeitslosigkeit diese Kameradschaft auseinandertrieb. An den Baustellen der Autobahnen sammelt sich heute das deutsche Volk, um die Straßen des Sieges über jene Zeit zu bauen. Die ganze Arbeiterschaft des Volkes, die in jener Zeit auseinandergefallen war und sich verurteilt hatte in verbitterter Hostilität, die das kaiserliche Brot einander hin reißt und verteilt war um der Phrasen des politischen Schlagwortes willen Wälder am Brand zu werden, steht heute an diesen Baustellen in Treue und Gemeinschaft zusammen.

Ein großartiges Bild, wenn in der Erinnerung jene Zeit der Zwietracht sich neben diese Zeit der Arbeit stellt! Arbeiter, die die Not jahrelang zu Boden gedrückt hatte, bauen sich und ihrem Volke eine neue Straße in eine bessere Zukunft. Kameraden, die einst sich schämten sich in die Augen zu schauen, weil der Haß in ihnen härter allteils als die Liebe, liegen Schulter an Schulter, wissen, daß der eine auf den anderen sich verlassen kann; Arbeiter der Hand und Arbeiter des Geistes, einander fremd geworden in einer Zeit, die beiden die falschen Plätze anwies, leben zusammen das Werk in die Wirklichkeit, das fernsten Geschickern künden wird von der Größe der Zeit und von der Kraft unseres Volkes.

Wahrlich auf diesen Straßen marschieren die Gemeinschaft unserer Nation zueinander!

Gemeinschaft der Nation ist aber auch Gemeinschaft des Reiches. Es gibt kein härteres Zeugnis für diese Gemeinschaft als diese Straßen in Süd und Nord, in Ost und West, an denen deutsche Menschen den Weg zueinander bauen. Noch stehen die alten Grenzen; noch sind die Begriffe Preußen, Bayern, Baden und Sachsen feste Ordnungen staatlicher Verwaltung. Noch sind sie lebendig als Begriffe politischer Erinnerung. Aber die Gegenwart gehört ihnen schon nicht mehr, und erst recht nicht die Zukunft. Die Zukunft marschieren auf diesen Straßen, die deutscher Wille gebaut hat; sie sind die große Ver-

meinschaft der ganzen Nation. An ihnen hat nicht mehr von Preußen, von Bayern, von Baden teil. Über ihnen stehen ganz allein die Adler des Reiches. Und jeder neue Meter an diesen Straßen ist ein Schritt weiter zur deutschen Einheit. Sie wachsen in gleicher Kraft, Schönheit und Beständigkeit aus jeder deutschen Erde; aus den Mooren an der holländischen Grenze, aus den Sanddünen der Venediger Heide, aus dem fruchtbaren Reichtum der pommerschen Felder, aus der Tiefe der wälderreichen Wälder, aus der Stille der Mosel und der Rheine, aus dem Schatten der bayerischen Berge, aus der Schöpfung der bairischen Alpen; überall, wo ein deutsches Volk ist, wächst die deutsche Erde um das Werk zu gehören, das wie ein großes Rahmentuch der Einheit des Reiches, das ganze Deutschland umschließt. Fest und unerschütterlich, aber wie der Beton dieser Straßen, wird — in das Werk einmal fertig — diese Einheit des Reiches sein.

Und dann wollen wir, wie alles Große, das das deutsche Volk geboren hat, auch dieses Werk beitragen zur die Ährige Welt. Die Straßen, die jetzt gebaut werden, gehören uns, sie sind unser Werk und unser Stolz; aber sie sind bestimmt für die ganze Welt. Die sollen vor der Welt Zeugnis ablegen für unser Schaffen, sie sollen die Welt bereichern in unsere Mitte. Es ist ein alter Grundgedanke in unsere Mitte, es ist ein alter Gedanke, wer allein sein will, baut schlechte Straßen, wer mit den anderen zusammengehen will, der macht den Fremden den Weg breiter. Wir wollen nicht allein sein; wir wollen helfen. Als das Herz der europäischen Welt und mitten im Leben der europäischen Völker. Wir haben diese Straßen gebaut, damit darauf die Verständigung, der Friede und die Freundschaft marschieren könnten. Wir wünschen von Herzen, daß sie niemals erdröhnen von dem Schritt der Soldaten des Krieges, daß aber auf ihnen immer gute Freunde und willige Menschen treffen.

In den Grundgedanken dieser Straßen ist die Idee des Friedens eingemauert, ganz tief. Keiner der Millionen Menschen, die an ihnen arbeiten, denkt dabei an das Wörtchen Krieg, aber jeder denkt an die Heimat. Däher wir wirklich an Krieg, es gäbe für Millionen andere Arbeit und für die Millionen, die das deutsche Volk diesen Straßen opfert, andere Verwendung. So aber gehören die Straßen dem Frieden der Welt, dem Glück des Volkes, der Zukunft der Welt.

In Baden, dem Grenzland des Westens, weiß man das vielleicht härter als anderswo. Wir nehmen daher das neue Werk mit um so größerem Stolz, aber auch mit um so größerem Verantwortlichkeit auf. Die neue Straße, die in unsere Stadt hineinführt, und die in Mannheim vorbei ihr Band durch das deutsche Land ziehen wird, soll nicht nur in dem Osten ihrer schönsten Bestimmung, nicht nur in ihrer außerordentlichen Bedeutung als kulturelles Bauelement unter den Straßen des Reiches mit an erster Stelle stehen. Sie soll es auch in der Verantwortung und in der Liebe des ganzen deutschen Volkes. Sie soll ein Schlag sein, den Baden's Volk zu hüten versprochen wird

für die Nation, für das Reich, für den Führer!

Die erste Fernstrecke

Von Direktor bei der Reichsbahn Alfred Püchel, Leiter der Obersten Bauleitung der Reichsautobahn Frankfurt (M)

Mit der Fertigstellung der ersten größeren zusammenhängenden Teilstrecke der Reichsautobahn, erhält die alte Handelsstadt Frankfurt a. M. ihre unmittelbare Verbindung mit der großen Industrie-, Handels- und Hafenstadt Mannheim und der alten Fremdenverkehrsstadt Heidelberg. Im unmittelbaren Anschluß an die Autobahn Frankfurt a. M.—Darmstadt ziehen die Bahnhöfe in südlicher Richtung zunächst nach Rodenwald weiter. Bald wird dann der Blick über fruchtbare Felder hinaus zu der Bergstraße bis weit hinein in die Odenwälder des Odenwaldes. Die alten Burgen leuchten an den Dingen auf, Bauernhöfe unterbrechen malerisch die weite Ebene. Ueber die Weisung sieht die Bahn an Vorzug vorbei, daß in seinen Mauern die alte deutsche Straße liegt. Wieder ist es Wald, der in seinem wechselländlichen Aufwuchs und Alter ständig neue und schöne Eindrücke vermittelt. An lichten Stellen läßt die Bergstraße den Blick wiederum auf. Neu belebt wird die Fahrt durch den Rodenwald, dessen Kanal und altes Flußbett mit dem Wechselländ durch eine große Strecke von

über 400 Metern Länge überschritten wird. Schnell erreicht ist die Abzweigung, wo die Autobahn sich in Richtung Mannheim und Heidelberg gabelt. Die Südbahn von Mannheim rückt näher, der die Bahnhöfe trennende Mittelstreifen erweitert sich und legt in die Richtung über. Hier bietet sich dem Führer ein selten schönes Bild durch die von der Stadt geschlossenen neuen Anlagen und die Eingangsporte zur Autobahn.

Auf der Fahrt nach Heidelberg, das auf klarem Wege mit Mannheim verbunden ist, nehmen die Berge des Odenwalds den Blick wieder auf und führen ihn zum Rodenwald hin. Dort greift zur Einfahrt der neue Einschnitt, zur rechten leuchtet das alte Schloss auf. Auch hier führt die Autobahn über die Bergheimer Straße unmittelbar in das Herz der Stadt. Besonders Anziehungspunkte sind bei Rodenwald Heppenheim und Wendheim einerseits und die Burgen andererseits angelegt, ferner der Wendheim an der Rhein- und Mannheim-Abzweigung. Kurz vor Mannheim ist noch eine besondere Verbindung mit dem Odenwald hergestellt worden.

Um den Benutzern der Autobahn Gelegenheiten zu geben, in aller Ruhe die Schönheiten der Landschaft in sich aufzunehmen. Sind an drei besonders reizvollen Stellen Halte- oder Parkplätze angeordnet worden, an denen der Fahrer die Bahn verlassen und seitlich von ihr sein Fahrzeug aufstellen kann.

Wird schon bei den Bauwerken größter Wert auf die Einpassung in die Landschaft und ihre Verbundenheit mit der sie umgebenden Natur gelegt. So gilt dieses für den Bahndörper selbst. Auf- und Abgänge geben allmählich unter Vermeidung scharfer Böschungskanten in das anfallende Gelände über. Die Autobahn erscheint so nicht mehr als ein die Landschaft zerschneidendes Band, sondern als eine mit der Natur verwachsene Anlage.

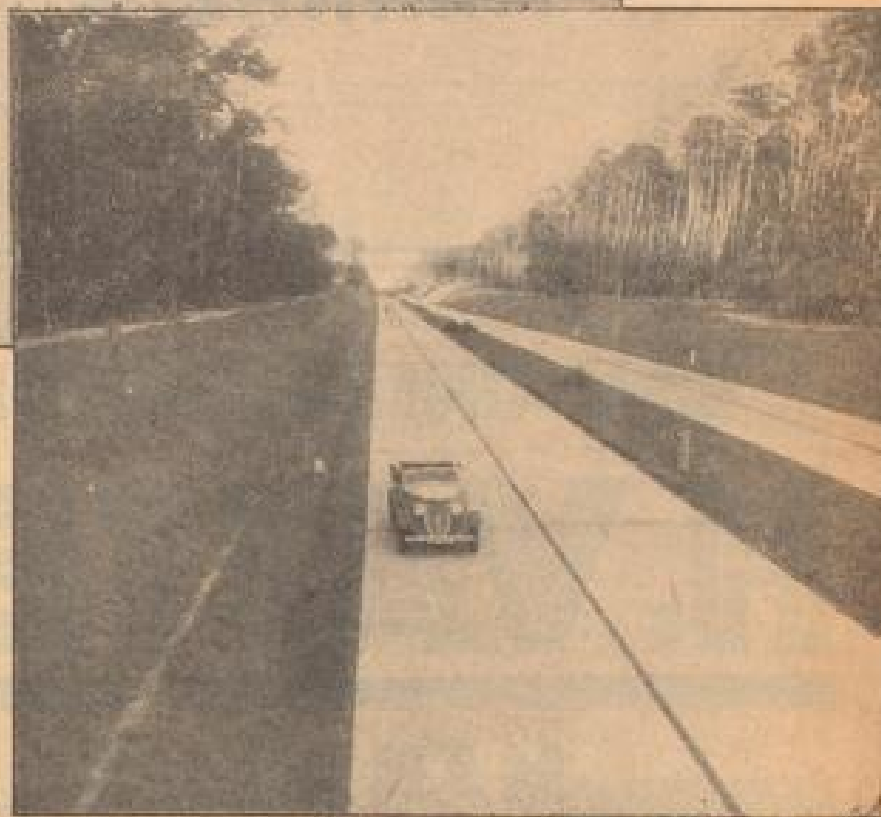
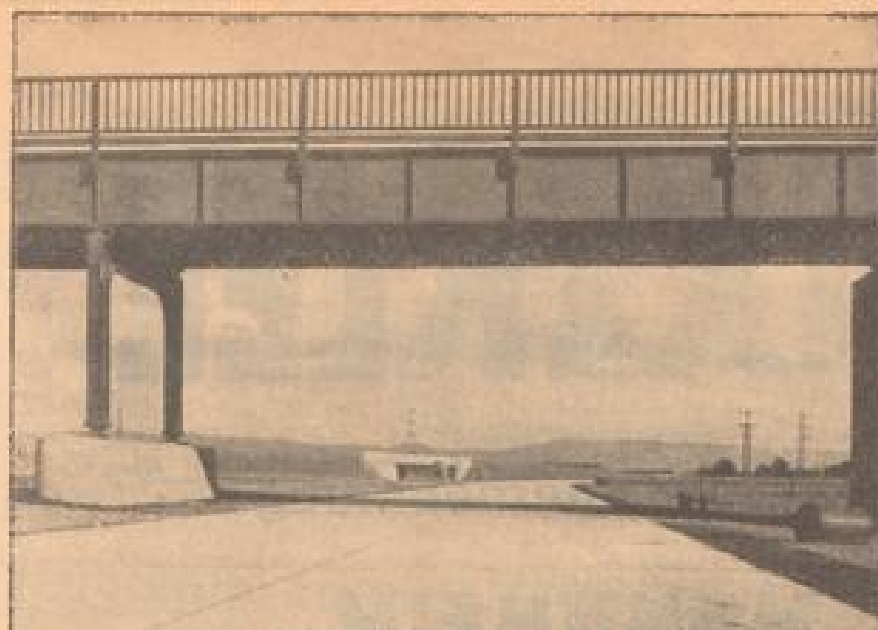
Die Verbindung der Städte Frankfurt/M. — Mannheim — Heidelberg mit der Reichsautobahn verdient nicht nur hinsichtlich ihres baulichen Ausmaßes in kürzester Bauzeit als erste größere Straße eine besondere Beachtung, sondern sie stellt auch einen wesentlichen Faktor zur Wirtschaftsbeförderung und Verkehrssteigerung dar. Gerade das von ihr durchzogene Gebiet zählt wegen der Vielfältigkeit der Industriezweige und der verschiedenartigen landwirtschaftlichen Erzeugung nicht zuletzt aber auch wegen ihrer einzigartigen landschaftlichen Reize zu den verkehrsbelebtesten Teilen Deutschlands. Die Verkehrs- und allgemein wirtschaftliche Bedeutung der Reichsautobahn-Frankfurt/M. — Mannheim — Heidelberg geht klar aus einem Vergleich zwischen Reichsautobahnstrecke und den Straßen des allgemeinen Verkehrs hervor.

Die Autobahn gestattet gegenüber der Landstraße ein schnelleres und sicheres Fahren, weil sie die Gefahrenpunkte und Stellen unnötigen Verkehrs durch die Anlage schärferer Kreuzungen

und getrennt angeordneter Fahrbahnen mit weiten Krümmungen und geringen Steigungen ausdihaltet. So wird es jetzt möglich sein, die Strecke Frankfurt am Main—Mannheim auf der Autobahn etwa in der Hälfte der Zeit zurückzulegen, wie sie auf der Landstraße benötigt wird. Die großen Vorteile der Fahrt auf der Reichsautobahn werden wohl sehr schnell den Verkehr auf sie ziehen. Während auf der ersten Betriebsstrecke Frankfurt a. M.—Darmstadt im wesentlichen wegen der verhältnismäßig ungenügenden Zufahrt nur der Personenverkehr abgewandert ist, wird die Fernstrecke auch den Lastverkehr übernehmen. Die zur Zeit noch bestehende längere Zufahrt zur Autobahn bei Frankfurt a. M. wird sich dann nur noch unwesentlich auswirken, zumal an den Haltpunkten Mannheim und Heidelberg der Verkehr unmittelbar in diese beiden Städte übergeleitet wird. Nur eine Abwanderung des Verkehrs, sondern auch eine Verkehrssteigerung wird die Folge der Fertigstellung der neuen Strecke sein. Bereits das kurze Teilstück Frankfurt a. M.—Darmstadt hat gezeigt, daß die Reichsautobahn eine Verkehrserweiterung nach sich zieht und somit nicht nur durch ihren Bau, sondern auch durch ihren Betrieb einen wesentlichen Faktor der Arbeitsbeschaffung darstellt.

Ueber jede wirtschaftliche Ueberlegung hinaus liegt aber im Vordergrund, daß die Autobahn das gesamte, neue Deutschland enger verbinden wird, als bisheriger Ausdruck eines alle Gänge umfassenden einheitlichen Willens.

Sie wird der Gegenwart ein Sinnbild und der Zukunft ein Zeugnis neuer, deutscher Geschlossenheit sein. Das gewaltige Werk der deutschen Reichsautobahnen wird für immer mit seinem großen Schöpfer unserem Führer Adolf Hitler engstens verbunden sein.



Wie ein Park breitet sich die Waldlandschaft zu beiden Seiten auf der Strecke Frankfurt—Darmstadt. Ganz anderen Charakter tragen die großartigen kulturtechnischen Bauwerke im Reichsautobahn-Dreieck von Mannheim.

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 80 Kilometer langen Autobahn von Frankfurt am Main nach Mannheim und Heidelberg sind nur über die Anschließstellen gestattet. Die Anschließstellen befinden sich an der Kreuzung der Autobahn mit der Straße:
Frankfurt a. M.—Reichsstraße (alte Mainzer Straße, Ende der Autobahn bei Frankfurt/M.)
Lansgen—Wörfeldein.
Darmstadt—Griesheim.
Vorsich—Büschel.
Bierstein—Mannheim—Kaiserhof.
Neckar—Königsplatz Mannheim.
Ein- und Ausfahrt:
In Mannheim an der Rhein-Redarhalle in Verbindung der Haupt-Anlage.
In Heidelberg in der Verlängerung der Bergheimer Straße.
3. In den Anschließstellen sind nur die von Sperrstreifen 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 am Main—Mannheim—Heidelberg, die östliche für die Richtung Heidelberg—Mannheim—Frankfurt a. 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, die Ansicht

- dem nachfolgenden Fahrzeug durch Bedienen des linken Richtungsanzeigers kund zu tun. In den Abfahrtsstellen hat das in gleicher Richtung weiter fahrende Fahrzeug das Vorfahrtsrecht. Nebeneinanderfahren ist nicht gestattet.
5. Die Richtung kann nur an den Anschließstellen und an den Endpunkten gewechselt werden. In den Anschließstellen ist unter Benutzung der Anfahrtsrampen die Autobahn nur auf oder 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 Anschließstelle Darmstadt und Vorsich sind zwei Parkplätze und zwischen der Anschließstelle Vorsich und Bierstein ein weiterer Vorplatz geschaffen.
7. Die Ueberführungen dürfen nicht als Unterstellplätze bei Regen und Schnee benutzt werden.
8. Bei Unfällen oder Pannen kann durch die Fernsprecheinrichtungen in den Wärtershäusern an den Anschließstellen Hilfe herbeigeholt werden. In den Fernsprecheinrichtungen nur auf dem sicheren Bankett, nicht auf der Fahrbahn gehen.
9. Den Anweisungen des Bahnwachpostens und des mit grünen Armbinden gekennzeichneten Straßenmeldepersonals ist unbedingt Folge zu leisten.
10. Nur bei Beachtung dieser Vorschriften und bei zeitweiliger gegenseitiger Rücksichtnahme der Bahnbenutzer kann die Reichsautobahn erhöhte Sicherheit und erleichtertes Fahren bieten.

Reichsautobahn
Oberste Bauleitung Frankfurt (M.)
1. Oktober 1935.

Der Glückwunsch des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt:

Die Autobahn Frankfurt-Mannheim-Heidelberg verbindet das wichtige Wirtschaftsgebiet zwischen Neckar, Rhein und Main. Möge sie dem Handel und Wandel der fleißigen und schönen Stadt Mannheim zum besonderen Nutzen gereichen!

Berlin, den 2. Oktober 1935

K. iug. Todt.

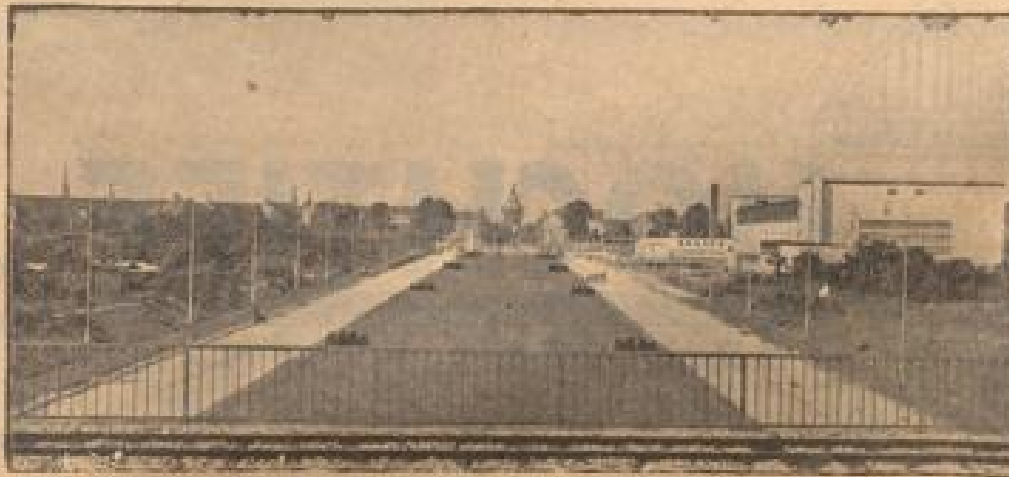
Autofahrer

„Willkommen in Mannheim“

Besucht die schöne
einzigartige
Einführung der

Reichsautobahn

ins Herz der Stadt



Nationaltheater
Kunsthalle
Schloßmuseum
Rhein-Neckar-Hallen
(Weinfest)
Planetarium

und viele andere Stätten des
Genusses und der Erholung
sind des Besuches wert

Auskunft beim Verkehrsverein N 2. 4

SAX & KLEE

Tiefbau-Unternehmung

MANNHEIM

BAU-UNTERNEHMUNG

H. VATTER

MANNHEIM

Tiefbau, Beton- u. Eisenbetonbau, Eisenbahn- u. Tunnelbau, Gründungen
Rammarbeiten — Preßbetonpfehlgründungen — Betonstraßenbau

Reichsautobahnen:

Erdlos VI: Viernheim bis Neckarbrücke
Betondecken Los XII b: Wallstadt bis Neckarbrücke

Porphyrywerk Dossenheim

HANS VATTER

Quarzporphyr jeder Körnung für den
Straßen- und Betonstraßenbau

Reichsautobahnen: Betonmaterial für Los XII b



Ausführung
der
Erdarbeiten:



HOCHTIEF

VORM. GEBR. HELFMANN

für „Einführung Heidelberg“
und in Arbeitsgemeinschaft Dämme
des „Autobahndreiecks“

Beton- und Eisenbetonarbeiten
für Bauwerke 25, 26 u. 27, Kreuzungs-
bauwerk 1 u. Unterführungen 7a u. 8a

Sozialwirtschaftliche Betrachtungen über die Reichsautobahnen

Vom Städt. Oberverwaltungsrat Dr. H. Bartsch

Die großen Erfindungen gehören der ganzen Menschheit, gleichviel, welche Nation sie zur Welt bringt. Die Nutzung jeder Erfindung aber trägt fast immer nationale Färbung, um so mehr, je härter an Intelligenz, Energie und sozialer Einsicht die einzelne Nation ist. Die Deutschen erlangen das Auto. Andere Völker bemächtigten sich vor ihnen des neuen Verkehrsinstrumentes und schienen in seiner technischen Ausübung und wirtschaftlichen Nutzung die Deutschen schon endgültig überflügelt zu haben. Es bedurfte des mit Energie, Phantasie, nationalem und sozialen Welt geladenen großen Führers, um die deutsche Auswertung dieser Erfindung zu verwirklichen. Es geschieht in der Form, daß ein technisch vollkommenes und organisatorisch der deutschen Wirtschaft zweckmäßig eingeordnetes, großzügiges Autokonstruktionsprogramm gebaut wird. Welches ist das Ziel?

Wenn einer großen Zahl von Erwerbstätigen wieder auf Jahre hinaus Arbeit gegeben wird, wenn

wirtschaftlich, d. h. täglich und stündlich, in großem Maßstab brauchen.

In Deutschland ist (anders als z. B. in Nordamerika) das Auto ein Verkehrsmittel des Städters. Es dient vor allem großstädtischer Wirtschaft und Lebensform. Der Autoverkehr, der sich über Land durch die zahllosen Kleinstädte, Dörfer, Weiler und Höfe auf den Landstrichen bewegt, ist im Grunde ein das flache Land gewaltsam in sich einbeziehender Stadtverkehr, d. h. ein solcher von Städten untereinander. Der für das Land notwendige Anteil an diesem Verkehr ist gering, der Empfangsverkehr (sagen wir der „passive“) vielleicht etwas größer als der Versandverkehr (der „aktive“), an Personen wie an Gütern. Abgesehen von diesem geringen Anteil, den er selbst daran hat, muß der Landbewohner den ganzen Fernverkehr zwischen Großstädten, der ihm nicht nur gar nicht angeht, sondern der ihn hundert- und aber hundertfach Tag und Nacht hindert, belästigt, ja gefährdet, durch seine Siedlung durchlaufen lassen. Das berufliche Geschäft des Landbewohners, also in der Hauptsache des Bauern, ist das Pflügen, oder Ochsenpflügen, mit dem er langsam auf der Landstraße zu seinem Acker fährt oder zur nächsten Ortschaft, Bahnstation oder Stadt schwere Lasten bewegt. In Transporten, die er in größeren Mengen empfängt oder versendet, dient ihm die Eisenbahn mit ihrem in Deutschland vorbildlich verzweigten Netz.



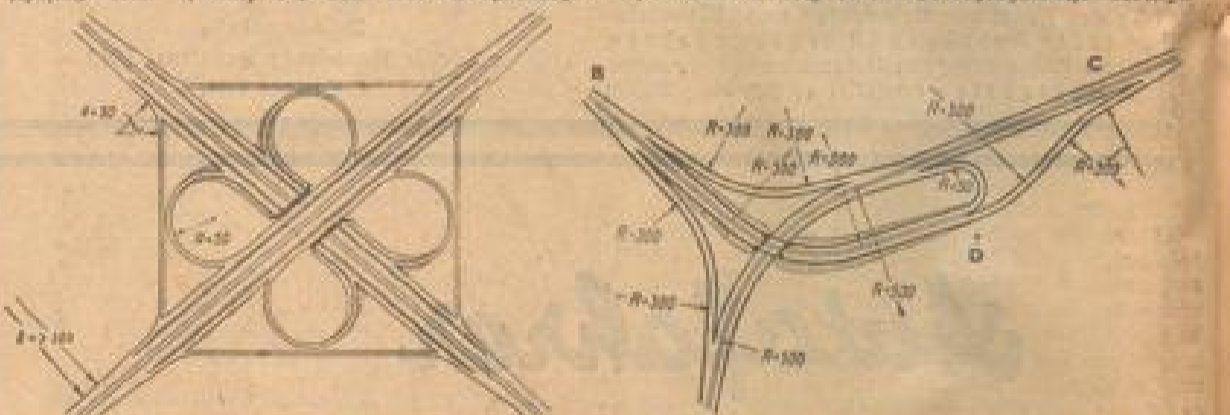
So wird es einmal aussehen! Das Netz der Reichsautobahnen über ganz Deutschland

Das Auto in Deutschland legt die seiner technischen Eigenart und seiner besonderen wirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeit entsprechende Bedeutung erhellend, wenn die deutsche Automobilindustrie auf gesunde Grundlagen gestellt worden ist, so ist dies alles nicht und wertvoll, und die in einer Reihe von Jahren richtig durchgeführte Maßnahme wird unsere Volkswirtschaft in mangelloser Hinsicht stärken und härten. Aber das mit der Schaffung von Reichsautobahnen verfolgte Ziel ist weiter gesetzt. Man wird es darin erblicken müssen, daß das neue Verkehrsmittel eine Verbesserung und Vereinerung der wirtschaftlichen Gliederung der Bevölkerung herbeiführt, die verteilungstechnischen Beziehungen großer Siedlungen untereinander zweckmäßiger, klarer und einfacher gestaltet, das flache Land von einem Verkehr befreit, der es unartig belästigt und seßhaft, und ein Netz über solche Bevölkerung- und Wirtschaftszentren spannt, die den Auto-Verkehr

Der Verkehr der großen Bevölkerung-, Industrie- und Wirtschaftszentren untereinander dagegen bedarf der Individualisierung, der zeitlich ungebundenen Flexibilität von Transporten jeglicher Art, der Ermöglichung der sofortigen und raschen Beförderung von Personen und Gütern. In der persönlichen Beförderung von Geschäften an anderem Ort in kürzestmöglicher Zeit, in der sofortigen Beförderung eines Warenbedarfs kommt eine Intensivierung der Wirtschaft zum Ausdruck. Die hochentwickelte Spezialisierung unserer Industrie, die Erhaltung an Lagerhaltung, die Schrägung der Konjunktur, der Hoang, das verlässliche Kapital in Industrie und Handel immer rascher umzuwechseln um den gleichen privaten- und volkswirtschaftlichen Erfolg zu erzielen, all das erfordert die denkbar höchste Ausnutzung der Verkehrsmittel und -wege. Und folgendes kommt hinzu: Deutschland will und wird in vier Jahren seine Erwerbstätigen sämtlich wieder in den Arbeitsprozess einzugliedern haben.

Dies vollzieht sich, während die Beziehungen zum Weltmarkt gelockert sind, wobei die deutsche Volkswirtschaft weniger aus ihm bezieht und weniger an ihn liefert. Wenn unter dem Zwange einer vielfach kanaklosen Politik der Weltmächte die deutsche Volkswirtschaft immer mehr auf sich selbst angewiesen ist, so hat dieser Zustand — von welcher Dauer er immer sein mag — unweigerlich auch bestimmte Folgen für den Warenverkehr. Die in Deutschland allmählich hergestellten und zum Verbruch gelangenden Güter müssen vielfach ganz andere Transportwege zurücklegen. Ein großer Teil unserer bisherigen Importe und Exporte wird durch eine Güterbewegung innerhalb Deutschlands ersetzt. In dem Maße, wie die weltwirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands einschränken, müssen diejenigen innerhalb der nationalen Wirtschaft entwickelt werden.

Dabei ergibt sich die Frage, ob dieser Zuwachs an Produktion und Verkehr an inländischen Gütern noch einen Verkehrsumsatz bedingt.



Ein besonderes technisches Problem bilden die Kreuzung, die Gabelung und die Zuführung von Straßen zur Reichsautobahn, die bekanntlich völlig kreuzungsfrei gebaut wird. Die Skizzen zeigen, wie es möglich ist, Kreuzungen und Zubringerstraßen so anzulegen, daß jede Schließung des Verkehrs vermieden wird

Man wird sie auch folgender Ueberlegung zu befragen haben. Die vom Ausland kommenden oder ins Ausland bestimmten Güter nehmen ihren Weg teils auf den deutschen Wasserstraßen, teils auf den Bahnwegen, die zu den deutschen Seehäfen führen. Wenn auch — eine alte Klage der deutschen Binnenschifffahrt — im letzteren Falle die Transporte dank der Seehafenausnahmetarife der Reichsbahn oft weit ins Binnenland führen, so muß doch in jedem Falle der Gesamtumfang der Transporte solcher Güter, die bisher in den Seehäfen zum Import und Export umgeschlagen wurden, und die jetzt weggelassen, weil sie durch Inlandsverkehr erledigt werden, geringer veranschlagt werden als der Transportumfang der letzteren. Oder spezieller ausgedrückt: Die Zahl der beförderten Gütertonnenkilometer ist bei denjenigen Gütern, die im Binnenlande als Ertrag für bisherige Import- und Exportwaren befördert werden, größer als bei diesen letzteren Gütern.

Nur ein Beispiel: Die Millionen Tonnen Getreide, die früher in Hamburg oder auf dem Rhein in Duisburg, Düsseldorf und vor allem in Mannheim ankommen, um in den dortigen Mühlen verarbeitet zu werden, sind heute durch die gleichen Mengen aus der Inlandsproduktion zu erledigen, die in viel kleineren Einheiten auf viel verzweigteren Wegen zu den Verarbeitungsorten verbracht werden. Und noch der Mengen ausländischen Weizens, die früher z. B. in Hamburg ankamen, um nach so großen Verbrauchsstellen wie etwa Berlin weiterverfrachtet zu werden (soweit sie nicht im Hamburger Bezirk selbst schon blieben), werden heute zwischen einer Unzahl von Produktionsstätten (Mühlen) im Inland und einer viel größeren Zahl von Verbrauchsorten die gleichen Mengen inländischen Weizens transportiert.

Wetterhin ist bei der Bemessung des Bedarfs an binnenländischen Güterverkehrsleistungen zu beachten, daß auch die Maßnahmen zur Erhaltung weiterer Mehrkraft einen erheblichen Zuwachs an inländischen Produktions- und entsprechenden Verkehrsleistungen hervorgerufen haben. Deshalb ist es auch ganz erklärlich, daß die Zahl der von der Reichsbahn gefahrenen Tonnenkilometer in den letzten 2 Jahren erheblich zugenommen hat, obwohl ihr doch beträchtliche Transporte, die ihr früher aus dem Import- und Exporthandel zuzuführen verlorengegangen sind, was aber in dieser Zeit an inländischen Transportmengen dem Kraftwagenverkehr zugewachsen ist. Kann man, auch wenn uns die Güterverkehrshäufigkeit dafür leider noch keinen Anhalt gibt, schon ersehen, wenn man sich überlegt, in welchem Maße heute Stadt- und Landstraßen von diesen Fahrzeugen in Anspruch genommen sind.

den können, daß das Auto mit dazu beigetragen hat, diesen Gewichtsverhältnis bei einer großen Zahl von Menschen, und zwar weit hinreichend von der Schicht der Reichen zu den Wohlhabenden und sogar zu den weniger Wohlhabenden, zu verlagern. Von einer Zahl, die händlich gemacht ist, wird heute unzweifelhaft mehr Wert auf den Besitz eines Autos gelegt, als z. B. auf den einer großen und schön ausgestatteten Wohnung. Oder viele schränken lieber eine sozialistische Gesellschaft, teure abendliche Erholungen ein, um ihrer Autoausflüge zu wachen. Auch der viel härter erprobte Sinn für die Natur und ihre Schönheit, die viel härtere Pflege des Sports, die immer planmäßiger Erziehung der Bevölkerung zum Verständnis für heimatische Kultur und ihre großen historischen Stätten — das alles ist geeignet, die gekennzeichnete Bewegung mächtig zu fördern.

Dem kommt von der technischen Seite her die Entwicklung des Kleinwagens in großem Maße zugute. Dazu ist noch das planologische Moment zu berücksichtigen, daß der Besitz eines eigenen Verkehrsmittels zu jener Ausdehnung verlockt. Die wirtschaftliche Rechnung, die Kosten der Streckeneinheit, also die Taktzahl, daß der Personenkilometer billiger wird, je öfter man fährt — wobei der Fahrer in der Haushaltsrechnung oft übersehen oder ohne weiteres hingezogen wird — wirkt in der gleichen Richtung. Nicht zu unterschätzen ist ferner die Wirkung, die die große, vom neuen Staat gefällte Einrichtung „Kraft durch Freude“ auch auf die Steigerung des Kraftwagenverkehrs hervorgerufen hat.

Was könnte verfaßt sein, den Verkehrs-zuwachs, den die in den letzten Jahren außerordentlich gestiegene Zahl von Personen- und Kraftwagen bedeutet, in geläufigen Zahlen über gefahrene Tonnenkilometer und Wagen- oder Personenkilometer auszudrücken, wie es bei den Eisenbahnverhältnissen von jeher üblich ist. Solange es umfassen oder inhaltliche Zählungen des Kraftwagenverkehrs noch nicht gibt — und sie werden wegen der Schwierigkeit ihrer Durchführung noch lange auf sich warten lassen —, gerät man auf dem Wege von Schätzungen in die Gefahr der Zerrerei.

Aber man braucht ja schließlich solche Zahlen gar nicht. Um zu erkennen, daß der Verkehr mit Kraftfahrzeugen jeglicher Art auf schiefen Straßen nicht etwa nur eine Abwanderung von den letzteren darstellt, sondern ein ganz beträchtliches Ausmaß des maschinellen Fahrzeugverkehrs auf Straßen überhaupt, genügen für jeden Voten Ueberlegungen, wie sie vorstehend angeführt sind. Ihr Ergebnis erweist zugleich, daß die Reichsautobahnen dem deutschen Volk und seiner Wirtschaft einen sozial-wirtschaftlichen Nutzen von großem Ausmaß bringen werden.

F. & A. Ludwig

G. m. b. H.

Bauunternehmung
Mannheim

Ausführung der Bauwerke 17 und 162

H. & J. Ludwig GmbH.

TELEFON 32595

Strassenbau - Tiefbau

MANNHEIM, Pettenkofferstraße 2

Heinrich Schümacher

Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau

MANNHEIM

Nuitsstraße 3 — Fernsprecher Nr. 27035

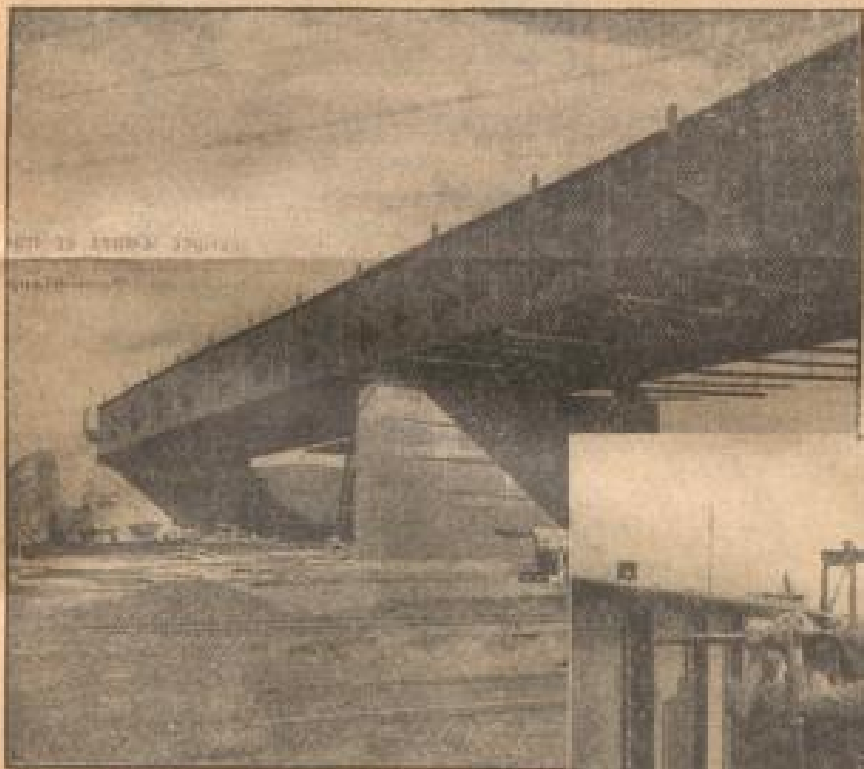


Julius Römheld A.-G., Mainz



Eisengießerei
Eisenbau und Maschinenfabrik
Gegründet 1858

Ausführung des Bauwerks 1. c., km 60,4



Die Wieblingen Brücke
Mensch und Maschine
wirken zusammen beim
Einschlagen der Nieten



Es liegt jedenfalls auf der Hand, daß eine Umstellung in solcher Art und solchem Ausmaß, wie sie die deutsche Volkswirtschaft seit und infolge der deutschen Revolution erfahren hat, entsprechende Veränderungen in der Struktur unseres inländischen Güterverkehrs hervorgerufen und damit nicht zuletzt die Bedeutung des Kraftwagenverkehrs und der von ihm benutzten Straßen hervorgerufen hätte.

Für den Personenverkehr dürften folgende Erwägungen zutreffen: Abgesehen von dem Verkehrsbedürfnis, das, wie oben schon erwähnt, auf dem Wunsch persönlicher Erledigung von Geschäften an entfernteren Ort in fahrgünstiger Zeit beruht, kommt für die Entwicklung des Personenverkehrs wahrscheinlich heute schon in größerem und jedenfalls in steigendem Maße der Wunsch nach Vergnügungsfahrten in Betracht. Die Bedürfnisse der Menschen sind um so vielfältiger und darum in ihrem gegenseitigen Gewichtsverhältnis auch um so schwankender, je kultivierter oder jedenfalls zivilisierter ein Volk ist. Es wird nicht bestritten wer-



SAGER & WOERNER

Hoch-, Tief- und Straßenbau

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

Mannheim im Fernfrachtverkehr der Reichsautobahnen

Von Georg Haller, Mannheim

Die Eröffnung der Reichsautobahnstrecke Frankfurt-Mannheim-Heidelberg ruft ausgleich mit der Aussicht auf die Erschließung neuer Wirtschaftswegen auch längst vergangene Entwicklungsstadien in das Gedächtnis, da Reichsautobahn und Lastkraftwagenverkehr noch nicht wie heute durch gezielte Maßnahmen als gleichgerichtete Verkehrsträger nebeneinander standen. Erst der Tarifakt unseres Vorfahren ist es gelungen, das einmündige Verkehrsproblem des Wettbewerbs zwischen Schienenweg und Landstraße zu lösen und durch den Bau von Kraftfahrbahnen die Reichsbahn mit ihrem bedeutenden Kraftwagenpark und den gewerblichen Güterverkehrsverkehr auf gleiche Grundlage zu stellen. Für die Verkehrsleistung aber ist somit die Möglichkeit einer Transportauswahl nach kaufmännischen Gesichtspunkten bei beiden Verkehrsmitteln gegeben.

Durch den Bau der Reichsautobahnen erfährt die gesamtwirtschaftliche Verkehrswirtschaft zweifellos eine außerordentliche Steigerung ihrer Werte. Wie in jeder Stadt, die an diesen Straßen liegt, wird auch das Mannheimer Großgewerbe durch schnellere Anfuhr der Güter und rascheren Abzug der Fertigfabrikate seinen Vorteil haben. Die besondere Bedeutung von Mannheims Anschluss an die Reichsautobahnen dürfte jedoch auf dem Gebiet seiner Verkehrswirtschaft liegen, die einen neuen, fräftigen Auftrieb erfahren wird.

Genau wie Mannheim gegenüber den Reichsautobahnen eine besondere Rolle spielt, als hier, und nur hier, eine Reichsautobahn bis in das Herz der Stadt hineinführt, so berührt die neue Kraftfahrwirtschaft das Herz Mannheims auch insofern, als der Verkehr von jeder der Pulsholen für sein Lebenszentrum war. Verdankt doch Mannheim wie kaum eine andere Stadt den Binnenlandes keine Bedeutung ausschließlich seiner Verkehrslage. Ja, sogar sein Werden; denn wenn schon militärische Erwägungen die Helmsriedelschleuse hier entstehen ließen, so doch nur deshalb, weil auch für den Marittim der Ozeanflotten dieser natürliche Kreuzungspunkt der gewaltigen Nord-Südstraße mit der Oberrheinische (Main-Paris) von ausschlaggebender Bedeutung war.

Die Stellung Mannheims als Umschlag- und Handelsplatz, wie sie durch die Rheinschiffahrt mit ihren großen Lagerhäusern sich entwickelt hatte, wurde durch das Aufkommen der Eisenbahn bedeutend verhärtet. Von ausschlaggebender Bedeutung war die Politik der holländischen Staatsbahn, den Hafen Mannheim in ihren Dienst zu stellen und ihre eigenen Einrichtungen dem Mannheimer Hafen dienstbar werden zu lassen. Diese Verflechtung auseinanderverlagernder Interessen war für beide Beteiligten (sogenannte Mannheim wurde der Umschlagplatz Ostdeutschlands. Die Entwid-

lung eines zünftigen Umschlages von Massengütern können wir an dieser Stelle übergehen, so bedeutungsvoll diese Aufgabe auch für die Stadt wurde. In unserem Thema hin führt es jedoch, daß es eine ganz besondere Eigenart des Mannheimer Hafens wurde, hier vor allem Stückgüter - Waren von im einzelnen kleinen Mengen, aber verhältnismäßig hohem Wert - in den Binnenlandes- und Umschlagverkehr einzubringen.

Wäre es eine Statistik, die den Wert der umgeschlagenen Gütermengen zuverlässig feststellte, so würde Mannheim darin zweifellos an erster Stelle unter allen Binnenhäfen stehen. Im mehrfachen Hinsicht trägt sich diese Tatsache im Wirtschaftsleben Mannheims aus. Zunächst mußte ein eigenes Exportationsgewerbe entstehen, das in der Lage war, die einlaufenden über abgehenden Güter pflichtlich zu behandeln, so ohne Zolls- und Wertpapier der Empfänger zu gewährleisten oder sie auf Lager zu nehmen. Die Mannheimer Geld- und Verleihenbank mußte in ganz ähnlicher Weise wie in den Seehäfen diese Eigenschaften des Verkehrs in ihren Kreditbereich mit einbeziehen. Von da war es nur ein Schritt weiter, daß sich in Mannheim auch ein umfangreicher, isochronischer Handel in diesen Gütern herausbildete und schließlich auf seiner Grundlage eine fräftige Industrie erwuchs. Man verkennt die Bedeutung Mannheims vollkommen, wenn man sich nicht vor Augen hält, wie sehr diese wirtschaftlichen Zusammenhänge sich gegenseitig bedingen.

Umschlag vom Lastkraftwagen auf das Schiff

Mannheim kann stolz darauf sein, im Reiz der Reichsautobahnen einen besonderen Quotenpunkt zu bilden, der sich erst in Zukunft noch richtig bewähren wird. Den Hauptanteil der im Kraftwagenverkehr beförderten Güter stellt innerhalb unserer Wirtschaftskategorie bereits seit langem die Mannheimer Glasindustrie mit ihren Fertigfabrikaten, die vom Hersteller unmittelbar an den Verbraucher geliefert werden. Aber auch aus dem holländischen und westpreussischen Hinterland mit und der Holz- und von der Saar kommen lange Reihen von Kraftfahrzeugen, die den Mannheimer Rheinhafen anfahren, wo die Verladung ihrer Güter auf Güterfahrzeuge erfolgt. Für die Beförderung mit dem Kraftwagen kommen natürlich in erster Linie jene Waren in Betracht, die einen verhältnismäßig hohen Wert besitzen, also eine Beförderung zu Höchstleistungen lohnen und bei deren Transport Gleichmündigkeit einen wirtschaftlichen Wert darstellt. Die Ergebnisse an Zeit und Geld lassen sich nicht ohne weiteres zahlenmäßig ausdrücken.

Für die Erläuterung möge dienen, daß bei einer ständigen Lieferung etwa für einen Lieferverpflichtung

Daher mußte auch die Umgestaltung des deutschen Eisenbahnverkehrs, die für die Einzelteile der Sonder-Eisenbahnen keinen Raum mehr ließ, sich hier besonders stark auswirken. Nun trat der Kraftwagen auf den Plan, und seine Wege, die durch nichts anderes bestimmt wurden als die höchste wirtschaftliche Zweckmäßigkeit, führten bald wieder zum Hafen Mannheim. Wie der Kraftwagen im wesentlichen für die Beförderung schwerwiegender Güter bereitgestellt wurde, so war in auch Mannheim der Handelsplatz, der durch jahrzehntelange Übung eben diesen Qualitätswaren am besten zu dienen imstande war.

Es lag für das Kraftwagenverkehrsweien nicht fern, als die Reichsbahn während des Streites zwischen Eisenbahn und Kraftwagen darauf hinwirken konnte, daß ihre Anlagen umgehende Werte darstellten, die wirtschaftlich vorteilhaftig Verwendung bedeuten hätte. Der Entschluß des Führers, das Kraftfahrwesen zu unterstützen, sang Deutschland mit einem Reiz vorbildlicher Autostrecken zu überziehen, hat die Verkehrsleistungen Mannheims, wieder einmal das Opfer einer im Gesamtinteresse der Volkswirtschaft zur Notwendigkeit gewordenen Entscheidung zu werden, ungenügend gemacht, wenn auch die Auseinandersetzung zwischen Reichsbahn und Kraftwagen noch nicht abgeschlossen ist. Immerhin wird der Reichsbahn in Zukunft ein Einwand entgegen, da auch in den Reichsautobahnen viel Geld angelegt worden ist, das nicht mehr beschlagnahmt darf.

in Notleidern die jüdische Verleihenbank in Stuttgart oder Göttingen bei Benützung des Umschlages vom Lastkraftwagen auf das Schiff bis zum Abend des Rheinüberganges in ihren Verhältnissen arbeiten lassen kann. Während der Nacht kommt dann die Ware hier im Hafen an und wird verladen, am nächsten Morgen in aller Frühe geht das Güterschiff ab, das die Güter so auf die billigste Art und in kürzester Zeit an ihren ausländischen Bestimmungsort bringt, während bei Benützung der Eisenbahn allein schon durch Komplexarbeiten und Zuganforderungen im Frachtverkehr kostbare Zeit verstrichen wäre.

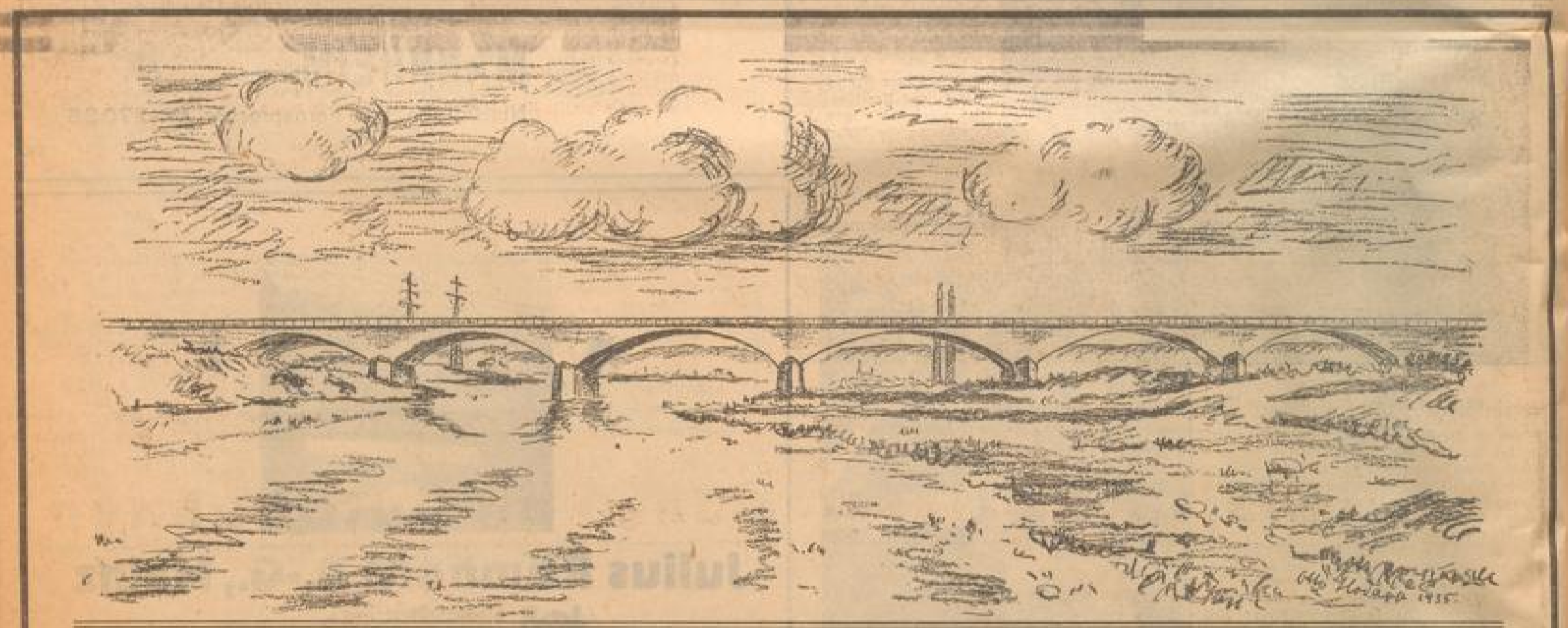
Für die Beförderung auf der neueröffneten Reichsautobahnstrecke in Frage kommen dürften jetzt ebenfalls ebenfalls eine Reihe von Verladern der Mannheimer Industrie, gewisse hochwertige Rohstoffe zur Verarbeitung in Mannheim, fertige Fertigwaren des württembergisch-badischen Hinterlandes und Rohstoffe für die dort ansässige Industrie. In der nachfolgenden Aufzählung einiger dieser Warengruppen nennen wir solche Güter, die heute tatsächlich schon mit Kraftwagen befördert

werden, aber auch solche, deren Verladung heute noch durch die Eisenbahn geschieht, oder noch erfolgtem Ausbau der Kraftverkehrswege mit Nutzen vorhin übernommen werden könnte. Es kommen in Betracht: Speckfette, Margarine, Mehl, Reis, Kaffee, Zucker, Pflanzensäfte, Tabak, Datteln, Schwerechemikalien, Düngemittel, Deckungen, Sämereien, Farbstoffe, Jute, Papier, Maschinen und Stückgüter.

In dieser Aufzählung haben wir grundsätzlich nur solche Waren erwähnt, die bisher schon in den Richtungen verfrachtet worden sind, die durch die Reichsautobahn amgegeben werden, und haben angenommen, daß die Massengüter und Schwergut wie Kohle, Holz, Getreide ebenso wie Eisen und Erze bei der Eisenbahn und bei der Schiffahrt verbleiben. Der Kraftwagenverkehr aber, der für die Rheinschiffahrt bereits die besten Sachverhalte liefert, wird durch die Reichsautobahnen noch ganz wesentlich gefördert werden, da er - was seiner weiteren Erläuterung bedarf - gegenüber dem Landstrassenverkehr größere Sicherheiten bringt und auch größere Geschwindigkeiten ermöglicht. Wir werden wohl auch bald Lastkraftwagen beförderer Bauart (speziell waren solche schon auf der Berliner Ausstellung im Februar vertrieben) auf der Reichsautobahn zu sehen bekommen, weil der deutsche Fahrzeugbau bereits für die neuen Verkehrsaufgaben die geeigneten Kraftfahrzeuge zu entwickeln.



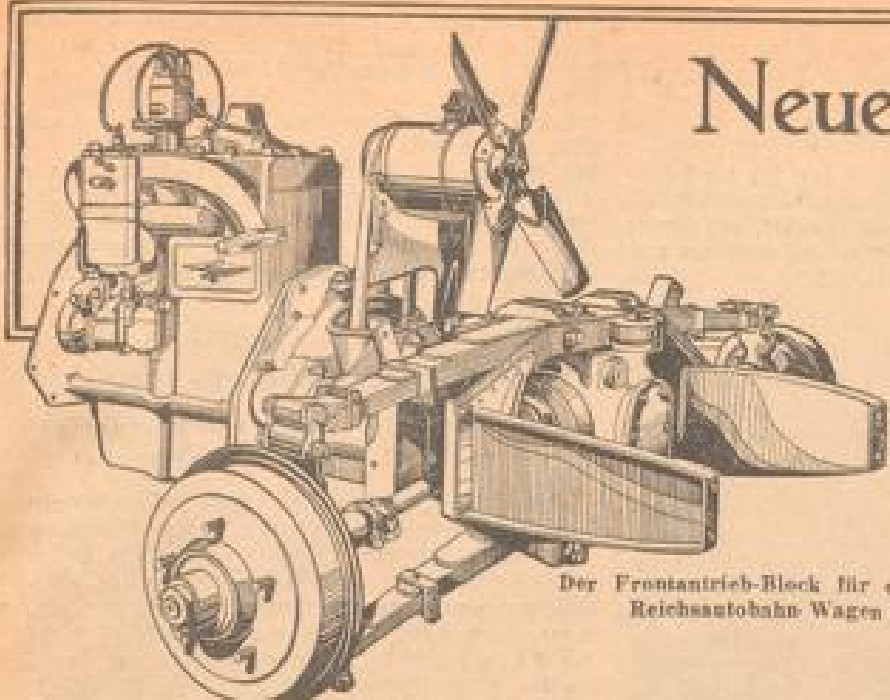
Das ist der kleine Baurat! Er war als treuer Begleiter seines Herrn auf der ganzen Strecke bekannt



ARBEITSGEMEINSCHAFT NECKARBRÜCKE

GRÜN & BILFINGER AG BETON-U. MONIERBAU AG

Neue Aufgaben der Kraftwagenindustrie



Der Frontantrieb-Block für den Reichsautobahn-Wagen

Fahren durch erhöhte Leistungsfähigkeit vorzuziehen.

Welche grundlegenden Unterschiede muß man aber der Autobahnwagen gegenüber dem heutigen Normal-Automobil aufweisen? Natürlich läßt sich heute noch nicht endgültig sagen: „Es und nicht anders wird der Autobahnwagen ausfallen.“ Erkenntnis und praktische Erfahrungen — auf den Autobahnen selbst gesammelt — werden aber doch alsbald den Weg weisen.

Mit Gewißheit kann man voraussetzen, daß der Autobahnwagen in Stromlinienform gebaut wird. Probefahrten mit einem in den Adlersorten entwickelten Reichsautobahn-Versuchswagen erbrachten eindeutig den Beweis für die Vorteile der „Stream-line“ in des Wortes ältester Bedeutung kommt hier in Frage, sondern nur die reine und so mit auch ideale Zweckform hat die Bedeutung.

Trotz der Verwendung der Stromlinie ergibt sich ein starker Bodendruck der Vorderräder. Die dadurch gewährliehende gute Adhäsion führt vielleicht bei kleineren Wagen bis zu 2 Liter zum Frontantrieb. Vorteilhaft ist allerdings auch der Wagen mit Heckmotor, da sich bei ihm die Stromlinienform hinsichtlich am günstigsten durchführen läßt. Unter den genannten Voraussetzungen „Frontantrieb“ oder „Heckmotor“ muß man Betriebe und Motor zu der Gangen des Triebtrages vereinigen, was konstruktive und fertigungsmäßige Vorteile bringt.

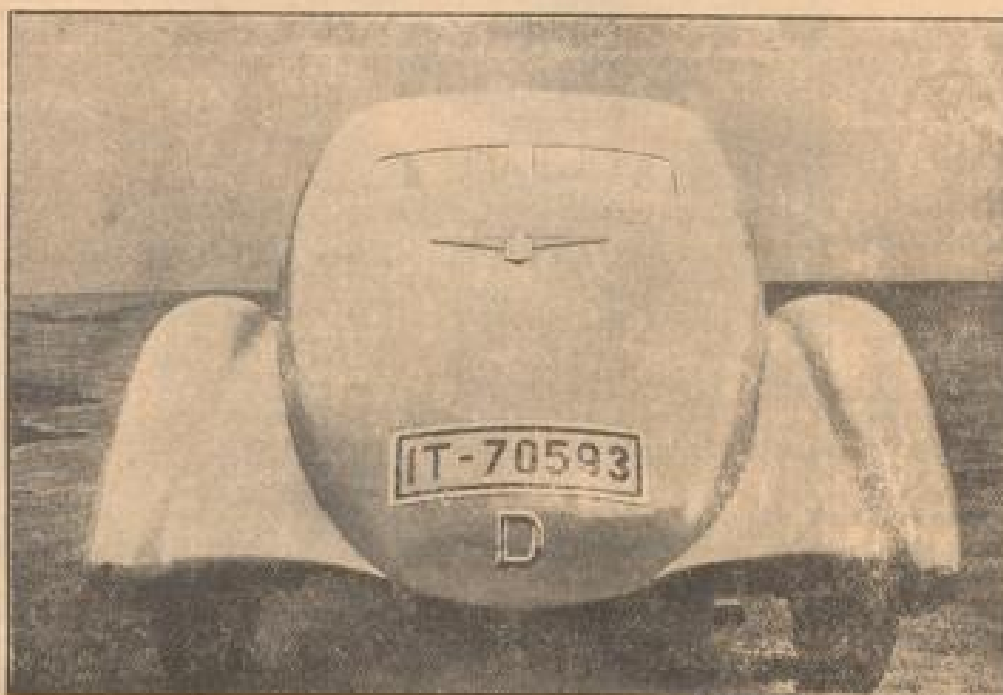
Man merke sich von den heutigen fortschrittlichen Konstruktionen nicht wesentlich unterscheiden, da gerade auf diesem Gebiet bereits sehr viel erreicht worden ist.

Die Fahrbarkeit ist gerade beim Schnellverkehr in hohem Maße von der einwandfreien Beschaffenheit der Bremsen abhängig. Neben den bisher verwendeten Bremsentypen wird man vielleicht den Wind als Bremskraft benutzen. Auch die Reifenfrage, die im Normalwagenbau eine so außerordentlich wichtige Rolle spielt, fällt unter das Kapitel Fahrbarkeit. Wenngleich Reifengeschwindigkeiten von 200 bis 300 Stundenkilometer natürlich für den Verkehr auf den Autobahnen nicht in Frage kommen oder doch noch in sehr weitem Maße liegen, so ist die Beanspruchung der Reifen und die sich entwickelnde Wärme auch bei den jetzt schon möglichen Geschwindigkeiten bedeutend höher als bisher. Gerade bei den stromlinienförmigen Autobahnwagen mit verstellbaren Rädern wird man also vielleicht an eine besondere Kühlung der Reifen durch den Fahrtwind denken müssen.

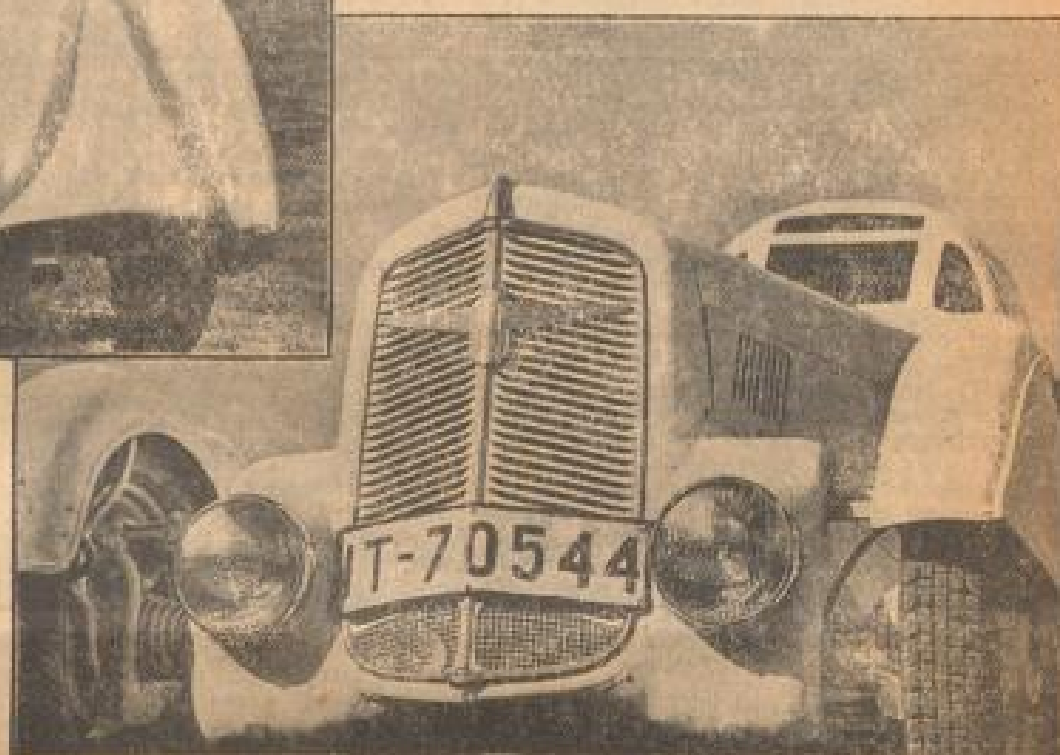
Um dem kommenden Reichsautobahn-Schnellverkehr der großen Strecken wirkungsvoll Rechnung zu tragen, muß manches Neue geschaffen werden. Die bereits vorliegenden Ergebnisse einer ganzen Reihe von Versuchen sind da sehr aufschlußreich und werden sich in vielleicht nicht ferne Zeit in als richtunggebend erweisen. In erster Linie verdient die im Frühjahr dieses Jahres auf der Berliner Auto-Unternehmens-Rekordfahrt eines deutschen Militär-Sportwagens besondere Beachtung, da es sich hier um planvolle Verluste handelte, einen normalen Kleinwagen mit Stromlinienanbau bis an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit zu beanspruchen.

Die fast durchwegs wenig gute Beschaffenheit der deutschen Landstraßen stellt bis vor wenigen Jahren außerordentlich hohe Anforderungen an den Kraftwagen-Konstruktion. Immer neue Fragen goll es zu lösen, um das Kraftfahrzeug soweit zu entwickeln, daß seine Fahreigenschaften bei Benützung auch mangelhafter Straßen befriedigten. Es ist hoch anzuerkennen, mit welcher Entschlossenheit und mit welchem Eifer der deutsche Techniker jener zahllosen Schwierigkeiten Herr wurde, und in wie oft wirklich genialer Weise er seine Gedankengänge verwirklichte. In anderen automobildisziplinierenden Ländern lagen die Verhältnisse nicht annähernd so ungünstig wie bei uns, und es ist bestimmt nicht nur eine Folge der allgemeinen konservativen Haltung des Engländers, daß sich in seinem Lande bis vor kurzem die unabhängige Wiederholung der Räder nur vereinzelt einführen vermochte. Dort war die Schwingachse einfach nicht so dringend notwendig wie bei uns, denn dank dem vorzüglichen Zustand der englischen Straßen ließen sich auch mit einem Starckswagen gute Straßenlage und -haltung erzielen.

Die großartige Planung des Führers, das Deutsche Reich mit einem Netz neuzeitlich gebauter Schnellverkehrswege zu versehen, stellt nun den Kraftwagen-Konstrukteur wieder vor neue Aufgaben, denn es hat sich vielfach schon jetzt gezeigt, daß der bisher übliche Wagen den dauernden hohen Geschwindigkeiten kaum gewachsen sein dürfte. Das trifft in erster Linie für den kleinen und mittleren Gebrauchswagen zu, da in ein schwerer Wagen mit großem Motor auch beim Schnellverkehr noch eine gewisse Kraftreserve besitzt. Weil indessen viele Kraftfahrer nicht so vernünftig sind, die Grenzen ihres Wagens zu erkennen und sich mit der Geschwindigkeit mehr nach dem Motor als nach der Straße zu richten, muß auf konstruktivem Wege alles versucht werden, um einer Überbeanspruchung des Wagens durch unvernünftiges und schonungsloses



Links: Die Stromlinienform des 3-Liter-Diplomat von hinten gesehen



Rechts: Das Avus-Rekord-Modell Adler-Trumpf Junior-Sport, 1 Liter



Der als Reichsautobahn-Versuchswagen konstruierte 3-Liter-Adler-Diplomat

Es ist selbstverständlich, und darin besteht ja auch nicht zuletzt der Sinn der Schnellverkehrsstraßen, daß der Kraftfahrer müdeless höhere Geschwindigkeiten als bisher erzielen will. Ein widerstandsfähiger Hochleistungsmotor ist dafür Bedingung.

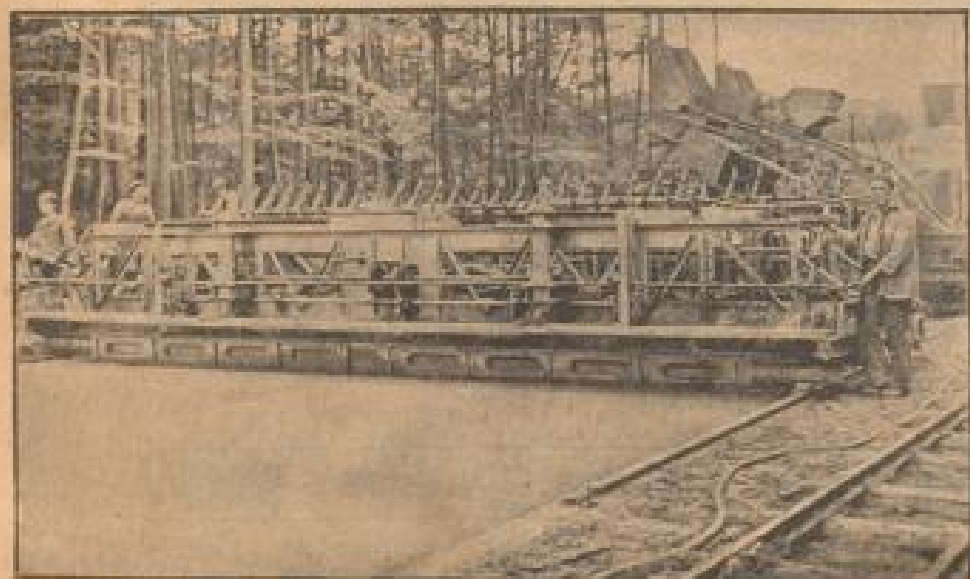
Besonders hohe Anforderungen werden auch an das Getriebe gestellt. Ein einfaches Schnellganggetriebe, das nachweislich aus- und einschaltet werden kann, ist für den Verkehr auf den Autobahnen erforderlich. Die hydraulische Kraftübertragung wird an Bedeutung gewinnen.

Das Fahrwerk, der verwindungsfreie Rahmen (Eisenblech- oder Neutralrohrbau) und die verschiedensten Ausführungsformen der unabhängig voneinander abgedrehten Räder

Das Ergebnis war geradezu erstaunlich, selbst es doch, welche hohe Geschwindigkeiten und welche Ausdauer dem modernen Kleinwagen schon heute eigen sind. In sieben Tagen und sechs Nächten sind bei ununterbrochener Fahrt 10000 Kilometer zurückgelegt worden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 105 km. pro Stunde entspricht. Wichtig dabei ist auch, daß der Treibstoffverbrauch selbst bei dieser hohen Fahrt noch den gewöhnlichen Sägen entspricht.

Die Reichsautobahnen bedeuten in gewisser Hinsicht also nicht mehr und nicht weniger, als eine Voraussetzung für die gesamte Kraftwagenindustrie, dessen Lösung für die nächste Zukunft lautet: „Für vollkommene Straßen das vollkommene Fahrzeug!“

Wirtschaftliche Herstellung von Autobahnen



Baustelle der Reichsautobahn in Mitteldick bei Frankfurt am Main



Stampf- u. Hammer-Straßenfertiger
mit zweitem Stampfelement und Vibrationsschleifbalken

Avusrennen 1935!

Stundengeschwindigkeit 238,5 km. Diese unglaubliche Geschwindigkeit ist auf mit „Dingler-Straßenfertigern“ hergestellten Straßen möglich

DINGLER A.-G., Zweibrücken/Pfalz und Bierbach/Saar

Die ewige Straße

Von Dr. Otto Reismann, Mitarbeiter des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen Dr. Todt

Die Straßen, auf denen der Verkehr und das Leben hin- und herläuft, sind in allen Zeiten Ausdruck und Spur der Geschichte der Völker gewesen. Wege und Schicksale der Nationen, der Völker, haben in einem sinnvollen Zusammenhang. In der Art der Bauweise und Einlenkung der Straße spiegelt sich nicht nur die Technik der verschiedenen Jahrhunderte, sondern, mehr noch, der Geist und Wille ihrer Schöpfer.

Immer sind großartige Straßenbauten ein Zeichen von Kraftentfaltung und Macht des Vorkulturlegendreifer Kultur gewesen.

Über die ersten, primitiven Wege und Wege Germaniens brauchte mit aller Macht die Völkerwanderung hinweg. Auf fadenmatten Wegen zogen einst die Horden vom Niederrhein zur Donau, heute noch führen den Wanderer Ostsee und Mittelmeer über freie Waldesdünen altdenklicher Gänge, und auch die Begleiter mittelalterlicher Kaiser- und Handelskarawanen sind nicht selten entschanden.

Die nicht gepflasterte Straße, von der wir Kenntnis haben, entstand beim Bau der Cheopspyramide, 3000 Jahre vor Christi Geburt. Der Geschichtsschreiber berichtet von ihr als einer Leinwand, die er dem Bau der Pyramiden selbst gleichsetzt. Das Reich der Pharaonen war durch langgestreckte Straßensysteme verbunden, die einen schnellen Verkehr und Truppenbewegungen erleichterten. Die Pharaonen und die Karthager haben bemerkenswertes im Straßenbau geleistet, und die ägyptischen Karthagen, die in hoch Richtungen von Felsschichten, sind Bauwerke von historischer Größe. Eine von ihnen dient heute als größte ägyptische Autostraße.

Die unbedeckten Weiden des Straßenbaus in der Antike aber waren die Römer. Ihr gewaltiges Reich ist ohne das ausgedehnte, ägyptische und händelpolitische Netz seiner Straßen gar nicht vorstellbar. Das römische Straßennetz erreichte eine Länge von 8000 Kilometern und reichte von Schottland bis Jerusalem, von der Donau bis über die Pyrenäen. Ein erschlossenes Vorkommen war auf den alten Römerknoten bereits organisiert, das für Politik und Handel von gleich großer Bedeutung war. Die Technik der Straßenbauern der Römer ist heute noch unsere ungeteilte Bewunderung.

Das einstrahlende Straßennetz nach den Römern hat das Imperium in Südamerika fast dem Boden des heutigen Peru und Chile gebaut. Etwa 1200-1400 vor Christi wurde es errichtet. Es umfaßte im wesentlichen zwei große Parallelen (mit Querverbindungen) von je 7000 Kilometer Länge, die der militärischen Beherrschung des langgestreckten Reiches dienten. Der eine dieser riesigen Straßensysteme verlief in der Ebene am Meer entlang, der andere ging durch die Schluchten verlästeter, wilder Berge, welche durch phantastische Hängebrücken überwunden wurden. Längs der Straße wurden Wächterhäuser mit Waffenschätzen unterhalten, und ein System von Nachrichtenstellen ermöglichte ebenfalls eine königliche Postverbindung.

Nach in Mexiko sind jüngst interessante Aufgrabungen einer Vorkultur der Monokultur gefunden worden, die sorgfältig gepflastert und genau gemessen sein müssen.

In China sind die Straßen Napoleons ein bis heute lebendiger Begriff geblieben. In ihrer Anlage und Linie dokumentieren sie die Macht und Größe des großen Korsen, — kühnerer Ausdruck auch für Völkerrückfälle, die sich auf ihnen erfüllten.

Gerade hundert Jahre sind es her, seit die Eisenbahn ihren unergieblichen Siegeslauf antrat, da hat schon ein neues technisches Wunder, das Automobil, sich dem Gipfel der Vollendung genähert und fordert gebieterisch seine Rechte.



Von der großen Reichsautobahnbrücke hätte man einen wunderbar stimmungsvollen Blick auf die kleine Nachbarstadt über den Neckar, die während des Brückenbaus die verschiedenen Baustellen miteinander verband.

In unserem Vaterlande hat es, nach dem Verfall des Römerreiches und seiner Straßen, im Mittelalter schon weite Verkehrswege für reichen Handelsverkehr gegeben. Mit dem Dreißigjährigen Krieg, der alles vernichtete, zerfielen auch die Straßen. Erst die im 17. und 18. Jahrhundert aufblühende Post brachte auch neue Straßenbauten mit sich.

Bis auf unsere Tage umweht ja noch der Saugromanischer Poesie die Stätten des einstigen, klügenden Fuhrwerkverkehrs. Das Postkutschhaus, die Zollhäuser, der Wanderer sind uns noch lebendige Gezeiten, obwohl schon längst die Eisenbahn im ehesten Maßstab des Maschinenalters durch die Bänder kommt.

Nicht mehr so langsam und selbstverständlich wie die alten Straßensysteme hat sich der Schienenverkehr in die Landschaft ein. Eltern umklammert er das Land, und die weiten, barren Flächen umfangreicher Gesellschaften sind ein Merkmal von Großstadt und Industrieanlage geworden.

In einem Zeitraum von zehn Jahren, 1900 bis 1910, haben die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die in der Motorisierung des Verkehrs führend sind, auch als erstes Land ein großes Straßennetz, Italien verlor mit großen Straßennetzen in die Fußstapfen der großen Tradition des Römerreiches zu treten, und in Deutschland erreichte der Führer und Reichskanzler Adolf Hitler nach dem Aufbruch der Nation die Initiative zum Bau des gewaltigen Werkes der Reichsautobahnen. Mit größter Eile wird es in Angriff genommen, und heute schon, nach keine zwei Jahre nach dem ersten Spatenstich, werden die ersten Strecken dem Verkehr übergeben.

Die besten Länder der Autobahnen verließen dem Anteil der deutschen Erde einen neuen Befehl, ihre imponierende Breite, ihre Kraft und schwingende Führung bringt den Blick in ihre Richtung. Der Kampf um Ziel treuen deutlicher im Bewußtsein, wir leben und denken plötzlich in größeren Räumen.

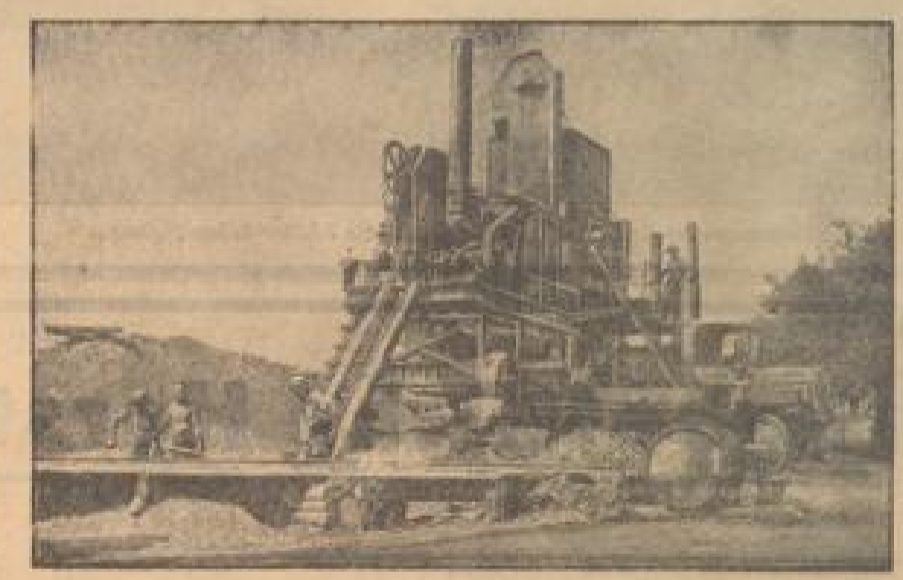
Das Reichsautobahn-Dreieck

Seine technische Anlage und Bedeutung von Direktor Lewalter, Strabag-Darmstadt

Die Reichsautobahn bildet auf ihrem Abschnitt Neckarbrücke—Heidelberg—Mannheim und Mannheim—Heidelberg ein regelrechtes Dreieck. Die beiden Hauptstrecken der Autobahn Neckarbrücke—Heidelberg verlaufen von der Neckarbrücke aus in Einkurve gegen Friedrichshafen und münden dort bei Km. 44 in die Linie Mannheim—Heidelberg, wegen der Krümmungen nach und von Mannheim bei Km. 66,7 in räumlich getrennten Fahrspuren von der Hauptbahn Frankfurt—Heidelberg trennen und in Rechtskurven mit Unter- und Überführungen gegen Mannheim wenden. Sie münden bei Km. 18 der Linie Mannheim—Heidelberg in diese ein. Die Einführung der Querverbindung Heidelberg—Mannheim ist in Mannheim unmittelbar neben dem Rhein-Neckar-Hafen in den Straßenbereich der Hauptbahn übergeleitet und verläuft somit in gerader Richtung auf den Hofgarten. Auch in Heidelberg mündet die Linie in eine breite, flüchtig mit Grünflächen und Parkanlagen umgebene Straße ein, so daß sich die Autobahn sehr wirkungsvoll in das Stadtbild beider Städte einfügt.

Die Bauweise dieses Dreiecks ist von der Obersten Konzeption der Reichsautobahnen in gewisser Weise den örtlichen Verhältnissen angepasst worden. Während beiderseits der neuen Neckarbrücke auf den hohen Dämmen die Fahrbahndecke in einem Wall (sphaelische) hergestellt ist, der durch besondere Ausführung auch und sehr günstig gehalten ist, wurde die Verbindungslinie Mannheim—Heidelberg in beiden ausgeführt und zwar ebenfalls in der neuen Bauweise der Einleitung in Heider. Der Asphaltbeton auf dem sogenannten Abschnitt, allgemein als „Schwarze Decke“ bekannt, hat auf den teilweise sehr hohen Dämmen den Vorzug der größeren Weichheitsfähigkeit, so daß auch späterhin bei viel leicht noch vorzunehmenden Ergänzungen des verhältnismäßig festen Erdreiches auf diesen Dämmen keine größeren Beschädigungen entstehen und Ausbesserungen leicht vorzunehmen sind. Die Betondecken liegen auf weniger hohen Dämmen, z. B. sogar auf Abgräben, so daß hier ein Hochziehen des Untergrundes nicht in Frage kommt. Böschungen und Pfeilerkreise sind bereits fertig und gepflastert, es wird also auch hier in kurzer Zeit schon ein abwechslungsreiches Bild entstehen, und die Rede von einer „Einseitigkeit der Autobahn“ völlig gegenstandslos machen.

Beide Bauweisen im Dreieck wurden von der größten Straßenbaufirma Deutschlands angeführt, die hierfür während der Bauzeit bis zu 600 Arbeiter aus dem Mannheimer Bezirk und Umgebung beschäftigt hat.



STRASSENBAU- AKTIEN-GESELLSCHAFT

Köln - Berlin - München - Darmstadt - Weimar

Asphalt- u. Betondeckenbau

Vom Wildpfad zur Reichsautobahn

Zur neuen Ausstellung des städtischen Schloßmuseums / Von Dr. Gustaf Jacob



Vierrädiger, mit Ochsen bespannter Kriegswagen der Stadt Mainz, 1298

Das städtische Schloßmuseum eröffnet anläßlich der Jubeljahrsfeier der Reichsautobahnstrecke Darmstadt - Mannheim - Heidelberg eine große Sonderausstellung unter dem Titel „Vom Wildpfad zur Reichsautobahn“. Es wird unter besonderer Berücksichtigung des Gebietes vom Rhein und Neckar zum Main der riesige Zeitraum durchzogen, den die Geschichte des Weges genommen hat, von den Anfängen der Geschichte der Menschheit bis zu den modernen Kunststraßen, die aus fastlichen Erwägungen alle Verkehrshindernisse beseitigen und gegenwärtig in den Anlagen der Reichsautobahn des Führers den denkmälerhaften Niederschlag des neuen Deutschland finden. Das erste Vorbild in der Geschichte des Wegesbaues ist in den Sagen und Mythen der Völker zu finden, die Gefahren verschiedenster Art den Helden auf den Ursphoden umlauerten. Wenn dann die Bewohner der germanischen Völker in die Geschichte treten, schreiten sie Wege, die anfanglich gemäß noch mäßig genug sind. Aber damals sind doch schon die ersten Anfänge einer Kunststraße in den sogenannten Hohenwegen zu erkennen. Einen solchen allgermanischen Hohenweg, der etwa im Jahre 1000 v. Chr. errichtet wurde, hat man im Frühjahr 1894 bei Diepholz zwischen Bremen und Osnabrück ausgegraben. Als tief in das

Mittelalter hinein ist diese Tradition des Wegesbaues lebendig geblieben. Der Norddeutsche kennt noch heute die Hoppel- oder Fingelwege und die Horfente im Altsiedelland ihre Offenplaniere. Im Volksmunde heißen sie auch „Brücken“, weil sie den Weg über Sümpfe und Moräste hinwegführen. Reste solcher Brücken finden sich heute noch im Schwarzwald.

Zwei uralt Naturkräfte trafen sich in unserer Gegend, die eine von Süd nach Nord, von der Schwab zur Biber, führte über Basel, Freiburg, Brüssel, Heidelberg zum Main. Die zweite, vom Rhein zur Donau, war der wichtigste Fernverkehrsweg zu Lande im Mittelalter. Er führte von Paris nach Konstantinopel über das benachbarte Worms und Ladenburg. Dies ist zugleich die alte Rabelungstraße gewesen. Längs dieser alten Verkehrsstraßen entstand die frühmittelalterliche Heldensage. Püner, Bettler, Kaufleute, Kaufleute, die Ritter mit ihrem Occident und ihren mit ihrer Begleitung besetzten die Straßen des Mittelalters. Die alten Reichsstraßen dieser Zeit, oft auf germanischen Wegen folgend, gewannen immer größere Bedeutung. Sie standen in der Gewalt des deutschen Kaisers. Aus Köfeln, wie das benachbarte Vörla, waren eilige Förderer des Straßenwesens.

In engen Zusammenhang mit dem Wegesbau tritt die Errichtung von Brücken. Das Fehlen eines Ueberganges über einen Wasserlauf konnte den Verkehr auf Monate hinaus verzögern. Schiffsbrücken wurden für den Verkehr der Heere errichtet. Es folgten höckerartige Brücken aus Holz und im 12. Jahrhundert legt in steigendem Maße der Brückenbau aus Stein ein. In ihnen offenbart sich in steigendem Maße die schöpferische Kraft des deutschen Volkes.

Die Schan des Schloßmuseums widmet sich auch der Wasserstraße des Rheines und der Geschichte seiner Verkehrsmittel. Es war der wichtigste Weg von Nord nach Süd. In ihm eröffneten sich leichte Zugänge durch schiffbare Ästüme des Neckars, des Main, der Saale, der Elbe und der Ruhr. Ueber das völkertrennende Gebirge der Alpen hinweg wurde durch die Passstraßen das Gebiet der oberbairischen Tiefebene mit dem des Po's schon im Altertum verbunden. Die Erschließung des zentralen Alpenpases im 12. Jahrhundert, des St. Gotthard, führte alsdann zu einem unvorstelligen Aufschwung einzelner Städte. Mit ihrem Emporkommen nach dem unglücklichen Ausgang der Kreuzzüge im 12. Jahrhundert wurde das Bedürfnis nach Verkehrs- und betriebstechnischen Verbesserungen der Straße innerhalb der Städte wach.

Eine besondere Mitteilung ist den Heeresstraßen gewidmet. In römischer Zeit diente die Straße

vornehmlich militärischen Erfordernissen an Eröberung und Befestigung der Macht in Germanien. Unter der Regierung des Trajan war der Rhein von den Alpen bis zur Nordsee befestigt worden. Köln, Koblenz, Bingen, Mainz und Trier wurden Mittelpunkte. Alle Wege unserer Vorläufer am rechten Ufer wurden ausgebaut, bis zum Rheine weiter geführt und durch Kastelle be-



Reitender Bote, Kupferstich von Albrecht Dürer

festigt. Als oberste Regel galt hier die gerade Linie. In späteren Zeiten sind diese rein militärischen Anlagen dem Verkehr preisgegeben gewesen, denn im Mittelalter fehlte jegliche Einheit des Straßenbildes. Die Wege bestanden sich in dem denkbar schäblichsten Zustande, so daß man mit Recht das Wort prägte: „Neben Stod und Stein reiten.“ Als Kaiser Maximilian Franz von Lothar im Jahre 1690 mit der Bestellung einer regelmäßigen Postverbindung für Briefe und Personen betraute, trat kaum eine wesentliche Verbesserung der sehr verkommenen mittelalterlichen Straßen ein. Trotzdem wurde die Straße Brüssel - Innsbruck von den reitenden Kurieren, die

sich alle 16 Kilometer abwechselten, im Sommer innerhalb 35 Tagen zurückgelegt. In großen Stil leitete der Bau von Kunststraßen erst am Ende des 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts ein. Mit der Schöpfung des Benjamin Wenz durch Benz (1886) und Daimler (1889) wurde alsdann eine ganz neue Größe in den Straßenverkehr eingeschaltet. Wir alle haben die Entwicklung dieses neuzeitlichen Verkehrsmittels miterlebt. Durch den großartigen Plan der deutschen Reichsautobahn, der mit dem 27. Juni 1933 gleichmäßig veranstaltet ist, hat der Zukunftverkehr eine kernhaft gesunde Gestaltung gewonnen.

Nur aus demselben Grunde konnten hier einige Gebiete behandelt werden, die die neue Schan des Schloßmuseums, die 14 große Räume füllt, an ausgewählten Beispielen vor Augen führt. Dennoch wird gezeigt, welche Erkenntnis der Bau der Reichsautobahn Darmstadt - Mannheim - Heidelberg in ird- und vorgerichtetlicher Hinsicht gebracht hat. Auch die Entwicklung der Verkehrsmittel der Straße vom zweiwädrigen Klermeltscharr bis zum modernen Post-Reformbus wird dem Betrachter an ausgewählten Beispielen vorgeführt. Heute, da wir mit der Schöpfung der Reichsautobahn an einem entscheidenden Wendepunkt in der Geschichte des Wegesbaues stehen, darf ein historischer Rückblick nicht fehlen. Das Erlebnis der Gegenwart mag dann um so lebendiger werden.



Von besonderem Reiz ist ein Blick von der „Laternen“ der Rhein-Neckar-Hallen auf die weit ins Land schießende Reichsautobahn



Ein Wort über Preiswürdigkeit!

Man kann den Grad einer Preiswürdigkeit nicht allein nach dem Anschaffungspreis einer Ware beurteilen, sondern muß sich durch die Qualität davon überzeugen lassen, ob der Einkauf günstig war. So überzeugt auch der Mercedes-Benz-Wagen immer wieder den Kraftfahrer davon, daß die Güte des verwendeten Materials, der Wert der Konstruktion, die Reichhaltigkeit der Ausstattung und darüber hinaus der gebotene Kundendienst die beste Erklärung für die absolute Preiswürdigkeit eines Mercedes-Benz-Wagens darstellt.

Ob Sie einen Mercedes-Benz für Berufs- oder Erholungszwecke anschaffen, ob Sie als Arzt, Kaufmann, Rechtsanwalt oder Gewerbetreibender gewohnt sind, besonders hohe Ansprüche zu stellen: — Das Mercedes-Benz-Lieferprogramm, beginnend mit den volkstümlichen Typ 130, 1,3 Ltr. über die praktischen Modelle der Mittelklasse bis hinauf zu den großen Repräsentanten neuzeitlicher Automobiltechnik erfüllt alle Wünsche und jeden Anspruch. Und jeder Mercedes-Benz stellt den höchsten Gegenwert dar, der geboten werden kann!

MERCEDES - BENZ

Reichsautobahn und deutsche Landschaft

Von Alwin Seifert



Von besonderem landschaftlichen Reiz ist der Blick auf den Zubringer Viernheim-Käfertal

Das (Jug. Alwin Seifert, Stadterober für Land- und Forstwirtschaft im Jahre des Generalstabschefs ist das deutsche Straßenwesen, nicht wie allgemein im Ausland ö. J. in der Geschichte der Straße (Freie Hand) eine bemerkenswerte Leistung über die Jahre der Weltkriege in der Landschaft.

Schon diese Heberstraße ist etwas Neues. Man hat früher bei großen Werken der Technik nicht nach ihrem Verhältnis zur deutschen Landschaft gefragt. Hochspannungsleitungen und deutsche Landschaft, Kraftfahrstraßen und Landschaft oder Schienenwege und Landschaft — solche Fragen sind in der Öffentlichkeit bisher nicht erörtert worden. Technische Großleistungen wurden wie Schicksal hingenommen; Widerstand und Meinung uneinmütiger Kämpfer für Natur- und Heimatliebe blieben im kleinen Kreis, wurden angesehen als eine Rolle lässiger Romantiker; hätte man auf sie gehört, wären Verzögerung und Hindernisse der Unternehmung geschwächt worden. Wirtschaft war Selbstzweck, und die Technik war Dienerin der Wirtschaft. Wirtschaft rechnet in Zahlen, deutsche Landschaft ist nicht in Zahlen auszuordnen; diesem Gemäß lag sie außerhalb des Gesichtskreises nützlichen, also erfolgreich denkender Kaufleute und Techniker.

Heute wissen wir, daß die deutsche Landschaft gar nicht zählbares oder Meßbares sein kann, daß sie dem nur mit Respekt und Neugierde denkenden Entschenden entgegen muß. Denn sie ist etwas Lebendiges, also Unmeßbares, Unzählbares, ist nur mit der Seele zu fassen, ist Heimat und Ursprung unserer Seele. Nur wo sie gerührt ist, erkennt aus der Nähe der Natur, daß ganz große Zahlenwerte in ihr liegen, daß auch unsere materielle Wohlfahrt, auf lange Sicht gesehen, von ihrer Unerschöpflichkeit abhängt ist.

Wird in den Anfängen des 19. Jahrhunderts war diese Unerschöpflichkeit durch die Technik nicht bedroht. Deren Maße und Mittel reichten nicht aus in tiefgreifender Zerschüttung der Landschaft, und der Techniker selbst war in Bildung und Schulung noch verbunden an die Überlieferungen seines Lebensraums, die noch aus den Vorzeiten der in Einklang ständen mit dem großen Naturgeschehen überhaupt. Sinn und Aufgabe der folgenden hundert Jahre war es, technisches Denken, das bis dahin nur ein handwerklich in ein Ganzes eingelebter Teil war, zu verschärfen, zur Souveräne zu machen, mit ihm alles zu messen. Nicht nur die Bearbeitung und Ausnutzung der toten Stoffe wurde technisiert, sondern auch die Lebensweise, die mit dem Lebendigen zu tun haben: Land- und Forstwirtschaft, ja selbst die Weltkunde. Sinn und Notwendigkeit unserer Zeit ist es, zu erkennen, daß Technik letzten

Der Sinn dieses Umbruchs aber ist: das Ganze zu erkennen und es über das einzelne zu stellen, Gemeinlich über Eigenlich, Gemeinnützig über Eigenlich. Das Ganze aber ist Volk und Heimat, das Lebendige also: der deutsche Mensch, dem Technik nie Zielzweck sein darf, sondern nur Dienerin zu höherem als nur materiellem Wohl, soll er nicht schließlich verderben; und die Natur, die deutsche Landschaft, die körperlich, seelisch und geistig unser aller Güter, aber auch unerlöschliche Nährmutter ist. Technik ist das, was wir können; das Leben aber in jeder Form sei es Mutterboden, Pflanze, Tier, Mensch, sei es Sonne, Wind, Regen, das können wir nicht. Und gegenüber dem, was man nicht hoffen, was man nur denkbar hinzunehmen kann, was unendlich und unerschöpflich ist, gibt es nur eine Haltung: Ehrfurcht!

An den Techniker, der die Reichsautobahnen baut, ist ein Dank dieser Ehrfurcht herausgetragen worden. Ihm gibt die deutsche Landschaft nicht nur den Boden, auf dem er selbstherrlich seine Werke baut; ihm ist sie übergeordneter Lebensraum, in dem sein Schaffen sich einleben muß. Ihm darf es nicht genügen, wenn Statistiken und Meßzahlen der seine Arbeiten als technisch richtig anerkennen; landeslich gebunden müssen sie sein!

Im Lichte dieser neuen Anschauungen zeigt es sich nun, daß das Naturnähere, Landschaftsverwandte auch das technisch Vollkommenere ist, und daß ein Uebermaß an Konstruktionen nicht nur erbatmenschen jeden höheren Hauber der deutschen Landschaft zerschlagen würde, sondern auch verkehrsgelährlich wirken könnte. So ist die Kurve mit dem übergroßen Durchmesser auch in der Herstellung überall dort viel zu teuer, wo die Schwungweite der Landschaft kleinere Bogen verlangt. Die weitgeschwungene Böschung ist zudem heilsam richtiger, ist bei Schneeverwehungen nachhaltiger als die harte mathematische Form von gestern. Es wird erkannt, daß die technisch wirklich vollkommene Form irgendwelcher Konstruktion immer auch eine künstlerisch gute Form ist und deshalb unabhängig der Natur sich einfügt. Denn Kunst und Natur gehören den gleichen geheimnisvollen und doch so unerschöpflich sinnvollen Wesen, die im ganzen Kosmos verankert sind.

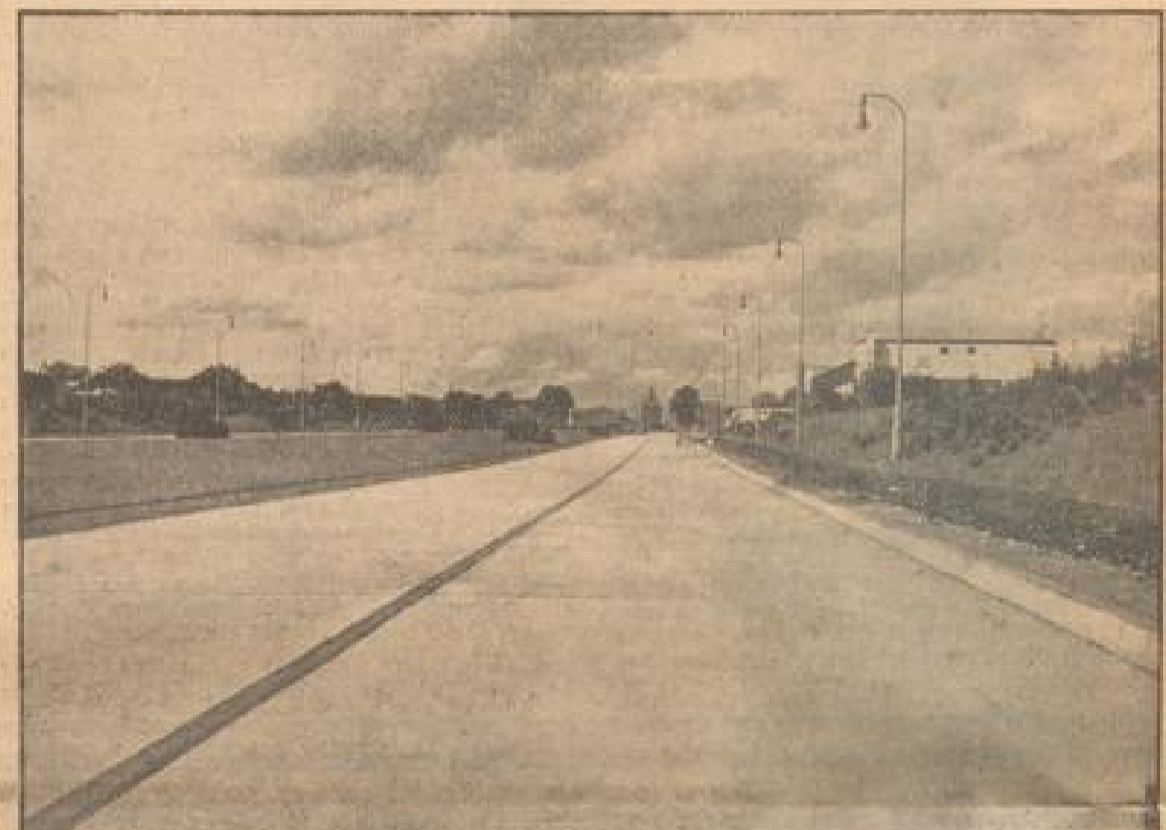
Es wird erkannt, daß Baum und Strauch, die für den deutschen Menschen unerlöschlich mit allem verbunden sind, was seinem Herzen wirklich nahe liegt, mit Dorn und Dof, mit Dorf und Kirche, auch zur technischen Vollkommenheit der Straße gehören, nicht nur schmückende Latat sind. Sie geben Führung und Furchbarkeit dem Verkehr, sie machen die

Straße zur Krone der Landschaft in der von Wald und Feldgehölz „geläuberten“ Kulturkeppe, sie gliedern sie ein dort, wo die einzige Harmonie von Feld und Wald und Wied, von Feldreis, Heide und Wiesengehölz noch erhalten ist. Die Straße von morgen wird mit ihrer reichen Bepflanzung aus jeweils landschaftsrichtigen Gehölzen, die wieder Lebensraum und Freizeitanlagen geben den Singsängeln und Falken, Jacta, Wiesel, Spitzmäusen und Giedern, sogar zum Heller des Landmanns dort, wo er in kurzfristigen materialistischen Eignung Dede und Feldgehölz niederriß und glaubte, die naturgegebenen Schlingelkämpfer müssen und Leben durch Gift erlösen zu können.

Es ist heute anerkannt, daß für das Volksganze wichtiger als der Fahrer ist der, der an der Straße wohnt und arbeitet, und wichtiger als kleiner Vorteil des Fahrers die Erhaltung der Landschaft. Ja, über die Wahrung landschaftlicher Schönheit hinaus gehen wir an die Schaffung neuer. Denn die Auswahl dessen, was gepflanzt wird, ist nicht der Willkür überlassen, sondern muß abgeleitet werden aus Sinn und Zweck jedes einzelnen Landschaftsraums. Nicht städtische Bäume und Sträucher wird man an den Kraftfahrbahnen finden, außer am Rande der Städte selbst, sondern nur bodenständige, nur solche, die besonders eigentümlich sind für die einzelne Gegend, die zu ihr gehören oder gehört haben, bis neuzeitliche Land- und Forstwirtschaft sie verdrängten.

Das muß bedenken, wer nun bald die ersten Autobahnstrecken befährt, die dem Verkehr freigegeben werden. Er muß Geduld und Ausdauer mitbringen und Geduld. Man kann einen Baum schon fertig gepflanzt mit glatten Stamm und runder Krone pflanzen; aber dieser bleibt ewig ein Fremdling, ein Straßendorn. Pflanz man ihn aber als jungen Helfer, so forciert er sich nach dem Gesicht der Landschaft und dem Zweck des Standort, wird eigenwillig und uralt. Es darf der Fahrer in nichts etwas Enttägliches sehen; alles ist noch im Aufbau, an allem wird noch gefeilt und weitergearbeitet, und die Straßen, die zuerst fertig sind, sind nur die Grundlage einer Entwicklung, deren Ausmaß und Ziel heute noch nicht zu erkennen ist.

Er möge sich aber heute schon freuen an neuen Möglichkeiten, die ihm geboten werden: über eine hohe Böschung einfach rechts von der Straße herunterzufahren an einen Waldrand, an einen Platz mit weiter Fernsicht oder an ein Wasser, um in höherer unbefahreter, je genau unzugänglicher Landschaft zu lauern und zu schauen; gefährlich und in kürzester Frist solche Punkte zu erreichen weit von der überfüllten Kugel der Stadt. Wer aber die alten Landschaften den neuen Kraftfahrbahnen vorzieht, dem bringen diese gleichwohl Nutzen: sie holen den Güterverkehr von den Landstraßen weg, die Rammuntersätze und Benzolinstrumente, und jene Rotormenten, denen Geschwindigkeit allein schon Lebens-

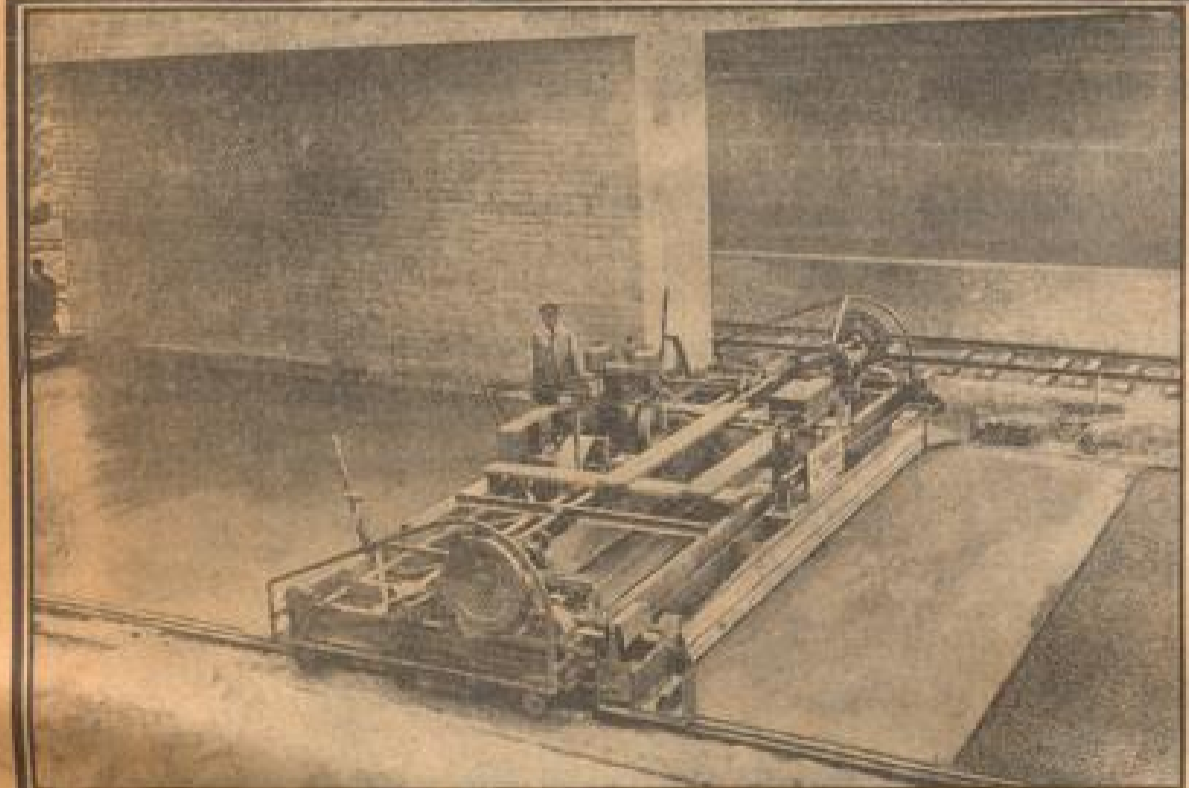


Eine der Landschaft und dem Stadtbild wunderbar eingefügte breite Frankstraße ist die Mannheimer Reichsautobahneinfahrt bei den Rhein-Neckar-Hallen. Blick von der Niedbahnüberführung auf die linke Fahrbahn

So wir heute noch fahren müssen durch einförmige, tote Stangenstädter, da werden in dreißig oder fünfzig Jahren wieder Straßen urfänglicher deutscher Wälder die Kraftfahrbahnen begleiten, in denen neben Eiche und Linde und Buche wieder Nann gegeben wird dem Hohlzapfel und der Wildtrine, dem wilden Kirchsbaum, dem Rehlhörn, dem Spierling und dem Aderbaum, dem Hahnenkamm, Mollholzer und Hohlhauer, und mit ihnen werden von selbst wieder kommen Veberblumen und Anemone, Salomonshelg und Lärchenbusch, Lungenkraut, Weinweil und Weiglöcher. Wir denken in Jahrhunderten und rechnen mehr mit unseren Enkeln als mit den Zeitgenossen. Gut Ding will wachsen und lange Weile haben.

zweck ist. Man wird wieder kummeln können von Dorf zu Dorf, von Kleinstadt zu Kleinstadt, und diesen Kleinen so nicht nur hundert Jahre länger ihre alten Tore und Kirchen und Denkmal erhalten, die jetzt durch die Erschütterungen des Verkehrs einfach gerührt werden. Denn dies ist ja der eigentliche Sinn der Kraftfahrbahnen: dem Einzelnen und schweren Kraftwagen die ihm gemäße Straße zu geben, wie die Eisenbahn ihren eigenen Schienenweg hat, und die alte Straße wieder frei zu machen für unerschöpflichen Kraftverkehr und für das Pferd, das aus unserer Landschaft nicht verdrängt werden darf durch den Traktor.

So aber ist die Kraftfahrbahn als Mittel zu Heftigen Erleben und neuer Erkenntnis nicht nur ein Wunder der Technik, sondern ein Weg zur Kultur.



Mittelfrequenz-Schwingverdichter auf der Baustelle der Fa. Vatter-Mannheim, Bauabschnitt Feudenheim-Viernheim

Joseph VÖGELE AG

Fernruf: 45241

Gegr. 1836

MANNHEIM

Drahtwort: Bahnfabrik

Vögele-Maschinen

die treuen Helfer beim Bau der

Reichs-Autobahn

Maschinen zum

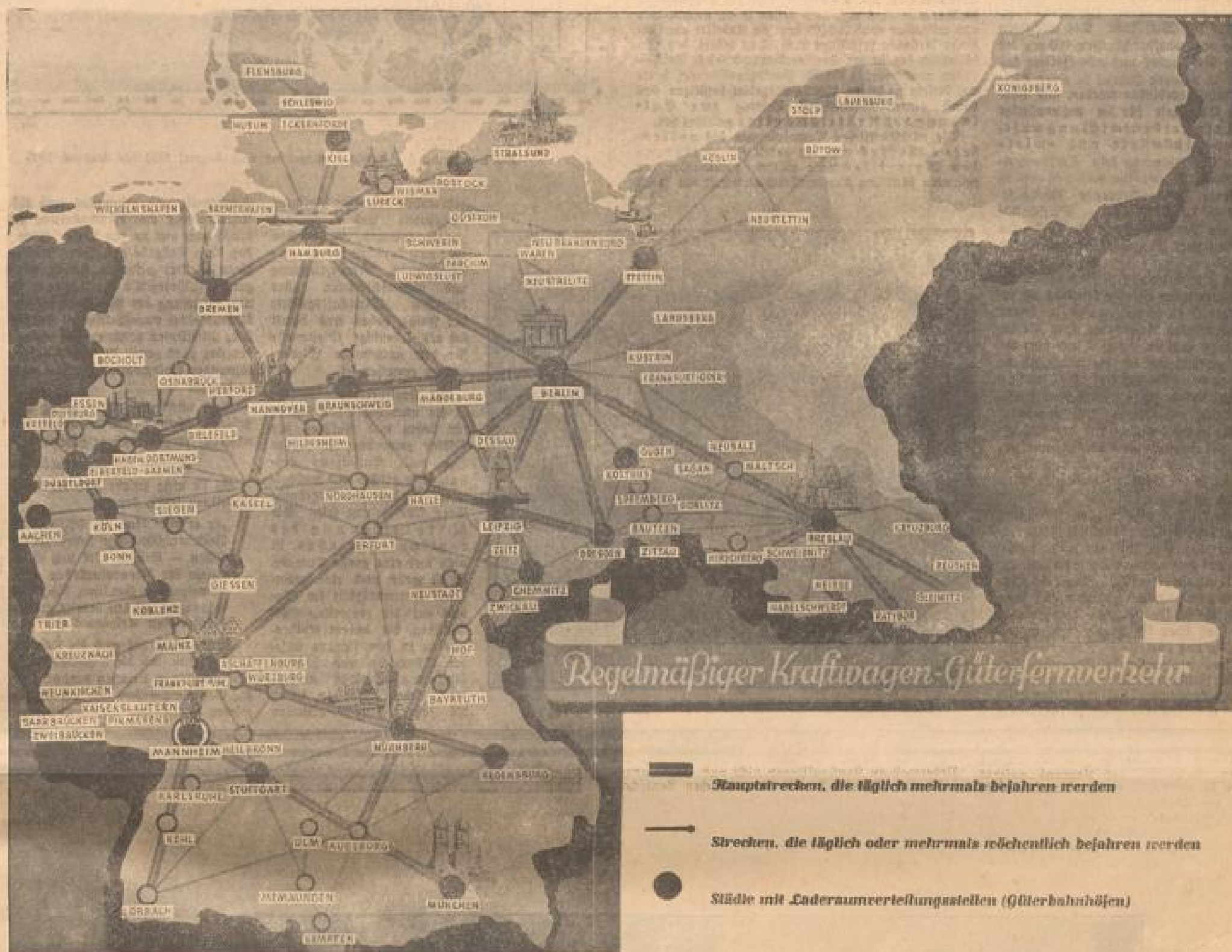
Mischen - Verteilen - Verdichten

und Herstellung der Fugen für

Beton- und Schwarzstraßen

Gewerblicher Güterfernverkehr

== Verkehrslinien ==



Lastkraftwagen-Speditionsfirmen in Mannheim-Ludwigshafen

<p>Gustav Brunner Mannheim Lagerstraße 7 Fernsprecher 531 67</p>	<p>Götz & Ehrmann Mannheim J 3, 9 Fernsprecher 26372</p>	<p>Karl Graeff G.m.b.H. Mannheim Dalbergstraße 13 Fernsprecher 35211</p>	<p>Karl Lenz Mannheim Zehntstraße 41 Fernsprecher 30206</p>
<p>Mannheimer Transport-Gesellschaft Rieger & Co. Mannheim, C 2, 19, Fernspr. 202 13/14 Ludwigshafen/Rh., Oberes Rheinufer 6 Fernsprecher 685 32</p>	<p>S. Moser Mannheim Pumpwerkstraße 26 Fernsprecher 51864</p>	<p>Oberrh. Lagerhaus- u. Speditions-G.m.b.H. Mannheim Werthallenstraße 29 Fernsprecher 204 04/05</p>	<p>Rheinisches Transport-Kontor L. Rössinger Mannheim Hafenstraße 13 Fernsprecher 200 31, 200 71</p>
<p>Süddeutsche Transport-Gesellschaft m. b. H. Mannheim B 6, 19 Fernsprecher 246 31</p>	<p>„Südkraft“ Südd. Kraftwagen-Speditions-Gesellschaft m. b. H. Ludwigshafen/Rh. Ludwigstraße 54c Fernspr. 629 21</p>	<p>Schmuck & Müller G. m. b. H. Mannheim J 6, 3/4 Fernsprecher 274 68</p>	<p>Friedr. Winkler Mannheim C 8, 20 Fernsprecher 235 51, 235 52</p>

Kraftfahrer und Reichsautobahn

Betrachtungen anlässlich der Fertigstellung der Reichsautobahn-Teilstrecke Darmstadt-Mannheim / Von Direktor Carl Werner, Daimler-Benz

„Motorisierung des Verkehrs.“ Unter diesem Schlagwort ist es dem Führer gelungen, die deutschen Verkehrsmittel zu gemeinsamer Arbeit zusammenzuschließen, mit dem Ziel, unserer Wirtschaft ein Instrument an die Hand zu geben, das die Gewähr gibt, den steigenden Anforderungen mit einem Höchstmaß an Erfolg gerecht zu werden. Mit seinem unerschütterlich hohen Wert der Reichsautobahnen schuf er das ähmer Gerippe einer Verkehrsanlage, die ihresgleichen in der Welt sucht. Die mächtigen Straßennetze, die nach wohlüberdachten Plänen die Wirtschaftszentren des Landes und alle Gebiete des Deutschen Reiches in wenigen Jahren zu einer wirtschaftlich festen Einheit verbinden werden, sind Sozialleistungen und Bürgschaft für die gegenwärtige und zukünftige Aufwärtsentwicklung unserer Kraftwagenindustrie und -wirtschaft. Eine gute Straßennetze kein Kraftwagenverkehr, der wiederum die *conditio sine qua non* ist für eine aufstrebende und ausblühende Wirtschaft. Reichsautobahnen — Motorisierung — Wirtschaftsaufschwung sind ein Programm und ein Ziel. In ihrer Verbundenheit liegt ein großes Stück deutscher Zukunft beschlossen.

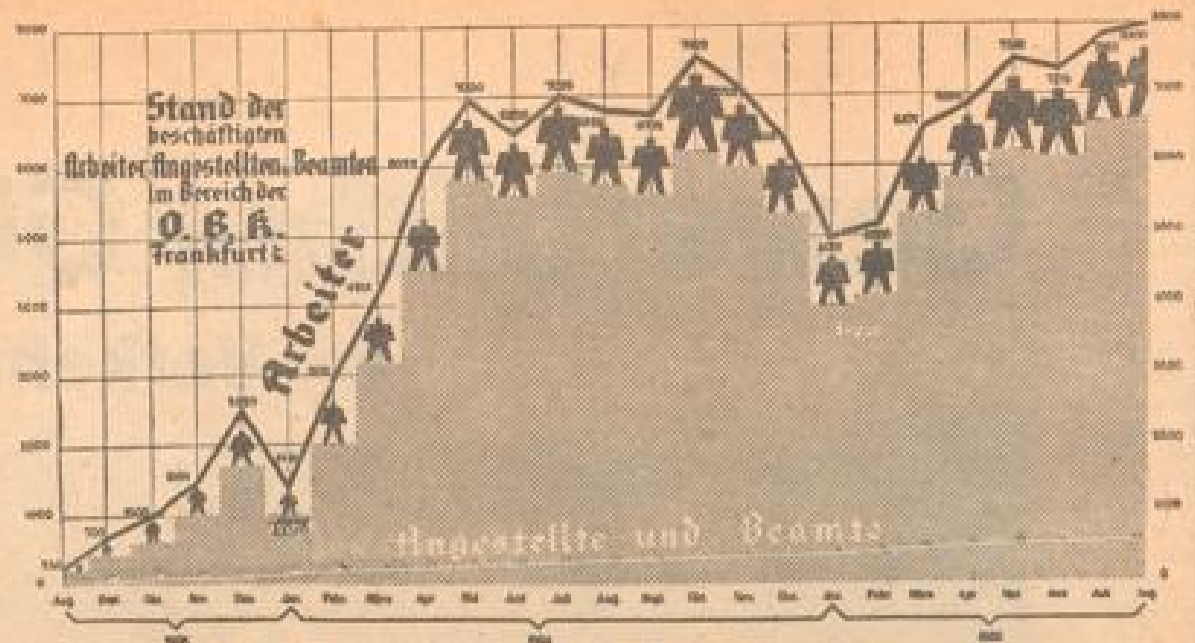
Wir haben und göttlich längst frei gemacht von der Fessel des Vereinigten Staaten kritiklos als erziehendstes Vorbild zu betrachten und sind davon überzeugt, durch blindes Nachahmen ihrer Reichen das wirtschaftliche Heil zu finden. Eines aber hat uns dieses Land gelehrt: daß es eine wirtschaftliche Weisheit ist, ein modernes Verkehrswesen zu schaffen, um auf diesem festen Grund eine starke, erfolgreiche Wirtschaft aufzubauen. Die ungeheure Wirtschaftskraft dieses Landes wurde in der Tat erst durch das Automobil revolutioniert und zu einer unerschütterlichen Entwicklung auf allen Gebieten gebracht. Ein großes Beispiel in der Geschichte moderner Wirtschaftsführung und -gestaltung!

Nach haben wir bei uns hier in den Anfängen einer Entwicklung, die für Deutschlands Zukunft entscheidend ist. Aber schon diese Anfänge haben bewiesen, daß wir uns auf dem rechten Weg befinden. In kurzer Zeit wurde Großes erreicht. Der Kraftwagen als Aufwärtselement der Wirtschaft hat die in ihm gesetzten Erwartungen nicht enttäuscht. Das über die bisher erzielten Ergebnisse vorliegende und bekannte Zahlenmaterial redet eine klare und eindringliche Sprache. Das machende Wert der Reichsautobahnen als dieser Aufwärtsentwicklung eine maßvolle Stütze. Jeder Kilometer in Betrieb genommene Strecke ist für unsere

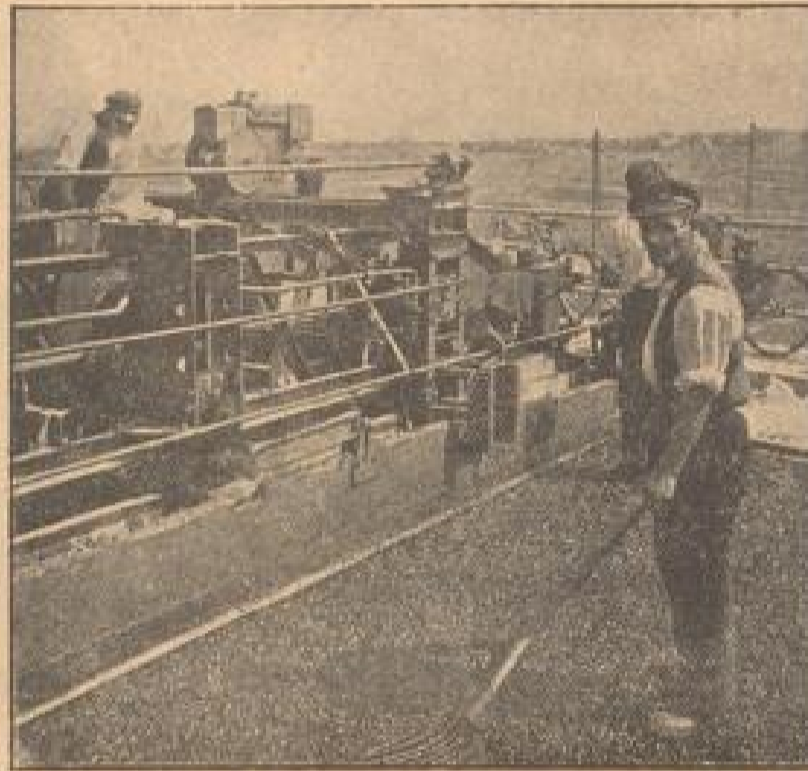
Kraft-Industrie als Impuls zu wirken, treibt die Motorisierung vorwärts und vermittelt der Gesamtwirtschaft neue Kraftleistungen.

Was dieses neue Straßennetz bereits in seinem Bau Stadium an Erfolgen hinsichtlich der Befähigung der Arbeitslosigkeit aufzuweisen hat, darüber fließen die ununterbrochen interessanten Ausführungen des Generalinspektors für das deutsche Straßennetz, Dr. Erdl, anlässlich des vergangenen Reichsparteitagess auf, nach denen heute unmittelbar und mittelbar rund 500.000 deutsche Arbeiter am Bau dieser Anlagen beschäftigt sind. Das belegt, daß einschließlich der in der Kraftverkehrswirtschaft Beschäftigten rund über 1.000.000 Volksgenossen im Grunde auf diesem wichtigen Wirtschaftsbereich betätigt sind, was damit einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Arbeitsmarktes geleistet hat.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen des vollendeten Wertes und der damit bis herüber den Motorisierung werden unmittelbar der gesamten deutschen Kraftverkehrswirtschaft mit ihren



Die Bewegung der Beschäftigtenziffer vom August 1933 bis August 1935



Straßenfertiger für schwarze Decke an der Rhein-Neckarbrücke

zahlreichen weiterverzweigten Industrien und Gewerben zugute kommen, sie werden über auch darüber hinaus eine weitgehende Neubefrachtung und Neuerschließung aller deutschen Wirtschaftsgebiete zur Folge haben und damit sich als lebendige Kraftquelle für den nationalen Wiederaufbau erweisen.

Die Kraftverkehrswirtschaft ist ein unentbehrlicher Faktor für Leben und Aufstieg der Völker geworden; je früher ihre volle Entfaltung einleitet, desto größer und nachhaltiger werden die Ergebnisse ihrer Auswirkung sein. Die Motorisierung des deutschen Verkehrs ist nicht nur eine große Aufgabe, sie ist mehr noch eine zwingende Notwendigkeit im Hinblick auf die motorische Entwicklung, die andere Kulturstaaten in den Jahren unserer Ohnmacht und unserer langsamem Zerfall genommen haben. Die in knapp 25 Jahren bereits erzielten

Fortschritte sind erschauend und lösen im Ausland Anerkennung und Bewunderung aus. Trotz allem bleibt noch viel zu tun übrig. Aber wir wissen auch, daß diese Aufgabe gemeistert werden wird, weil sie ihren Reiz gefunden hat in der Welt unser großer Führer Adolf Hitler. In seiner ureigenen Schöpfung der Reichsautobahnen hat er vorausbildend einer unanfechtbaren Entwicklung unerschütterliche Richtlinien gewiesen und einen Rahmen geschaffen, der stark genug ist, Deutschlands Zukunft als führender Automobil- und moderner Verkehrsstaat zu trosten.

Nach nüchternen Betrachtung des hier Gesagten gebietet schon die Dankbarkeit jedes Kraftfahrers unseren großen Führer gegenüber:

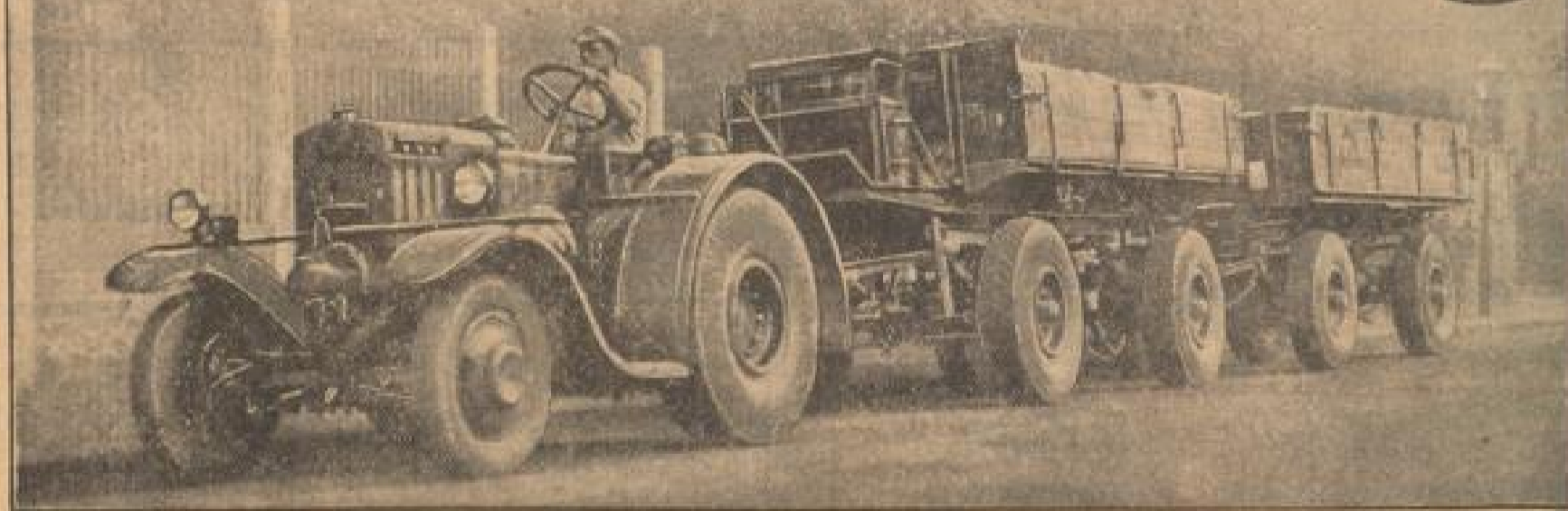
„Gruß auf die Reichsautobahn!“

Es ist nicht leicht auch der Vorteil jedes Automobilisten selbst, denn:

„er erreicht eine beträchtliche Erhöhung seiner Reisegeschwindigkeit; die Betriebskosten — Benzin, Öl und Gummi — und nicht zuletzt die Reparaturkosten erfahren eine nicht unwesentliche Senkung, Rang den bisherigen Erfahrungen auf den bereits eröffneten Teilstrecken beträgt diese Ersparnis gut 30 %.“

Nicht zuletzt hat auch die Allgemeinheit ein Interesse daran, daß die Automobilfahrer die eigene für sie geschaffenen Straßen benutzen, ist doch damit auch die Gewähr gegeben, daß sich die Unfallziffern auch wieder senken, zum Segen aller.

Lanz-Bulldog



im In- und Ausland stark verbreiteter Rohöl-Schlepper für Industrie, Landwirtschaft und Gewerbe. Lieferbar in mehreren Größen, eisenbereit, elastik- oder luftgummibereit 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

Vom ersten Motorwagen zum Automobil für die Straßen Adolf Hitlers

Das große Aufbaugeschäft unseres Führers Adolf Hitler, durch welches das Bild unseres Vaterlandes und Volkes eine tiefgreifende Wandlung erfährt, umfaßt eine eigentümliche Maßnahme, die Deutschlands Landkarte und das Landschaftsbild an vielen Stellen des Reiches umgestaltet: den Bau der Reichsautobahnen. 7000 Kilometer nordwärtsige Automobil-Schnellverkehrsstraßen werden nach Durchführung des ersten Planes Deutschland durchziehen.

Mit der Eröffnung der Reichsautobahnstrecke in Mannheim ist die Geburtsstadt des modernen Kraftverkehrsmittele in dieses ihm gewidmete Straßennetz einbezogen. Denn von Mannheim — und Cannstatt — nahm die Motorisierung der Welt vor nun fast genau 50 Jahren ihren Ausgang. Zwei große Deutsche, Dr. Carl Benz und Gottlieb Daimler, haben mit der vorausschauenden Kraft ihrer Gedanken und mit der Fähigkeit ihrer Arbeit unabhängig voneinander die ersten brauchbaren Motorfahrzeuge geschaffen, die das Gesicht der modernen Zivilisation und das politische und kulturelle Profil der Welt neu geprägt haben.

In Mannheim wurde im Jahre 1885 das erste brauchbar konstruierte Automobil der Welt, ein dreirädriger Benz-Motorwagen, in dem schon einmal die wesentlichen Konstruktionsmerkmale des heutigen Automobils vorweggenommen waren, erfolgreich probefahren. Erstmals um die gleiche Zeit ratterte durch die Straßen von Cannstatt bei Stuttgart

neue Straßen, die Reichsautobahnen, erzwungen wurde! In der Tat ist das moderne Automobil durch seine Leistungskraft, Zuverlässigkeit und Sicherheit längst über die Möglichkeiten hinausgewachsen, welche durch die normalen Verkehrsstraßen geboten werden, da diese — zum mindesten in ihrer Linienführung, teilweise aber auch in ihrem Ausbau — der gestraubten Zeit der Volkstümlichkeit entgegenkommen.

So groß wie der Unterschied zwischen den Verkehrsstraßen zu Großverkehrsstraßen und den mauerhaften Reichsautobahnen ist auch der zwischen dem ersten Benz- und Daimler-Motorwagen, die im wesentlichen noch Vierbeinertypen waren, und den heutigen Automobilen, die mit windstiller Eleganz, tief auf der Straße liegend, sicher und ruhig dahinfliegen. Sie lassen nicht einmal mehr ahnen, welche langwierige und anstrengende Prozedur noch vor wenigen Jahrzehnten jede Meile auf der Landstraße war!

Eine gewaltige Entwicklung führt von den ersten Motorfahrzeugen nach den Konstruktionen von Gott-

lieb repräsentiert wird. Ungleichener ist die geistige Leistung, welche aufgewandt werden mußte, um diese Erhöhung der Leistungsfähigkeit bei gleichzeitiger Steigerung der Wirtschaftlichkeit zu erzielen! Vordringend wie für die gesamte Motorisierung war auch in dieser Beziehung das hohe Wirken im Geist der genialen Pioniere des Automobils in den von ihnen gegründeten Werken, die heute in der Daimler-Benz-Aktiengesellschaft vereinigt und zu einem gewaltigen Weltunternehmen gewachsen sind.

Die Reichsautobahnen stellen dem modernen Kraftfahrzeug vollkommene Straßen zur Verfügung.



Dr. Carl Benz, dem Mannheim seinen Ruhm als Geburtsstadt des Autos verdankt



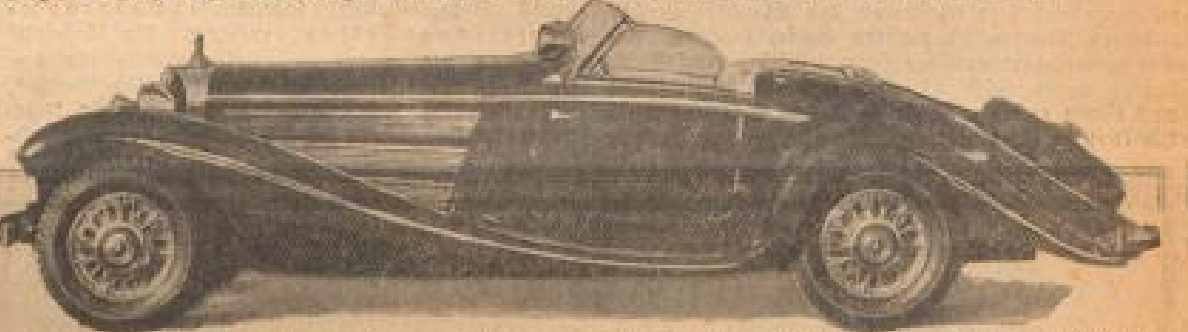
Daimler-Motorradwagen von 1885

lieb ihren Konstruktionen und der spirituellen Güte ihrer Präzisionsarbeit währende Alle die Geschichte des Automobilbausports einleitende Sätze, und Erfolgsgeschichte, die die Mercedes-Benz-Motorenwagen im Jahre 1908 in den größten und wichtigsten Automobilwettbewerben gegen die schwereren Konkurrenz der ganzen Welt erringen konnten. Bei erstmaligem Start errang diese deutsche Marke neun Siege, darunter vier Doppelsiege und einen dreifachen Sieg, der neben dem ruhmreichen dreifachen Sieg der Mercedes-Wagen im Jahre 1914 einzig dasteht. Insgesamt konnten die Silberweissen Mercedeswagen mit dem dreizähligen Stern im Jahre 1908 neun erste Preise, fünf zweite Preise, drei dritte Preise, zwei vierte Preise, drei fünfte Preise und zwei sechste Preise erringen.

Die noch nie dagewesene triumphale Bilanz fällt mit dem 50jährigen Jubiläum der Erfindung des Automobils und mit der Eröffnung der Reichsautobahnen zusammen, als sollte sie

diese Entlohnung krönen, und zugleich die neue Zeit der verhärteten Motorisierung Deutschlands symbolhaft einleiten.

Es ist zugleich ein ungemein eindringlicher Beweis dafür, daß völlig ausgereifte Konstruktionen von vorzüglichem Material durch die Hände wohlgeschulter Meister in sorgfältiger Arbeit zu Meisterwerken gefaltet werden. Da die Mercedes-Benz-Berlinerwagen in den gleichen Werken von den gleichen Arbeitern der Eisen- und der Stahlindustrie hergestellt werden, beweisen diese Rennwagen gleichzeitig nachdrücklich die technische Vollendung der Gebrauchswagen. Das vollendete, in der Welt führende deutsche Automobil ist auch der beste Dank, den die deutsche Automobilindustrie ihrem Schöpfer Adolf Hitler, dem Schöpfer der Reichsautobahnen, abstinieren kann, denn es ist der Dank durch die schaffende Tat!



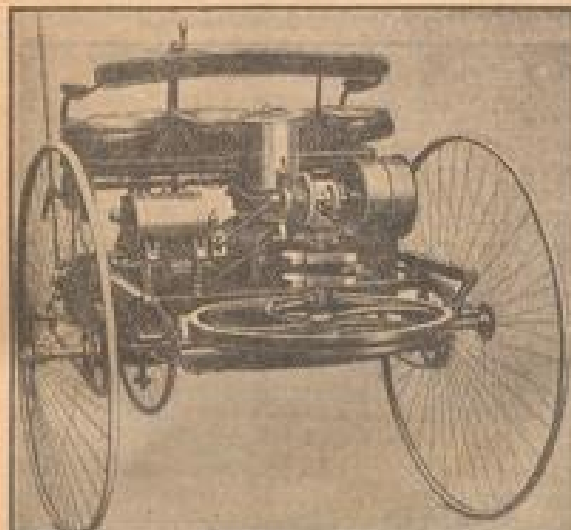
Der Mercedes-Benz-Reichsautobahnwagen, Typ 300, der eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/std. erreicht

Das erste Automobil von Dr. Carl Benz erreichte etwa 18 Std/h. Heute weisen selbst Straßenbeförderungsmittel wie der für die Reichsautobahnen besonders konstruierte Kreislinienförmige Mercedes-Benz-Dieselmotor-Schnell-Omnibus eine Geschwindigkeit von 115 Std/h an, nicht zu reden von den wohl vollkommensten Schnellreisewagen der Welt, dem Mercedes-Benz-Vier-Kompressor-Typ, der fast die zehnfache Höchstgeschwindigkeit des Benzwagens von 1885 erreicht!

Die beim Ferienreisewagen vertiefte auch die Entwicklung der Kraftfahrzeuge bis zum heutigen Hochstande, wie er etwa durch die Mercedes-Benz-Dieselmotor-Luxusmuster-

Saugschichtlicher Dr. Hans Wabener; verantwortlich für die Sonderbeilage: Margot Schubert; verantwortlich für die Ausgaben: Hans Jander; Druck und Verlag: Neue Mannheimer Zeitung, Dr. Fritz Hobe & Co., sämtlich in Mannheim.

Titelbild und 11. Photos H. Schubert; 2 Photos Dr. Benz; 2 Photos Städt. Bildarchiv; 1 Photo Reichsautobahnwagen; 1 Photo Daimler-Benz; 1 Photo D. Benz; 1 Photo Eisenwerk Röllershausen; 4 Photos Kreis 1908; 2 Reproduktionen OBB-System/Dr.; 2 Reproduktionen aus „Motor und Kraft“; 1 Reproduktion Waberner.



Der erste Benzwagen von 1885 mit 1-1/2-PS-Motor

ganz das von Gottlieb Daimler konstruierte erste Motorrad der Welt.

Keiner der Zeitgenossen dieser beiden Erfinder hätte geahnt, daß ein Menschenalter später, im Jahre 1908, das Automobil ein zähliger Gebrauchsgütergegenstand im eigentlichen Sinne des Wortes für weite Volksschichten, vor allem aber für die ganze Wirtschaft sein würde, noch viel weniger aber, daß dieses zunächst als „Teufelskarren“ verächtlich und gehänselte Gebotnis, das man von den öffentlichen Wegen fernhalten trachtete, sich einmal

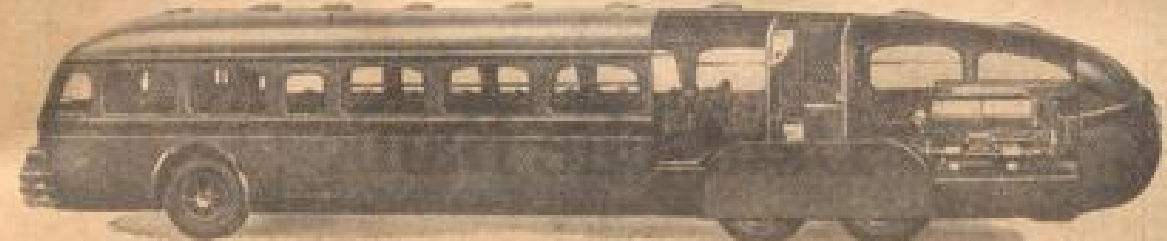


Das erste Motorrad der Welt, Daimler-Niedergrad, 1885

lieb Daimler und Dr. Carl Benz zu den sparsamen, widerstandsfähigen und allen Anforderungen gewachsenen Kraftfahrzeugen der Gegenwart, die heute in der Welt einen Bestand von etwa 10 Millionen erreicht haben!

Das erste Automobil von Dr. Carl Benz erreichte etwa 18 Std/h. Heute weisen selbst Straßenbeförderungsmittel wie der für die Reichsautobahnen besonders konstruierte Kreislinienförmige Mercedes-Benz-Dieselmotor-Schnell-Omnibus eine Geschwindigkeit von 115 Std/h an, nicht zu reden von den wohl vollkommensten Schnellreisewagen der Welt, dem Mercedes-Benz-Vier-Kompressor-Typ, der fast die zehnfache Höchstgeschwindigkeit des Benzwagens von 1885 erreicht!

Die beim Ferienreisewagen vertiefte auch die Entwicklung der Kraftfahrzeuge bis zum heutigen Hochstande, wie er etwa durch die Mercedes-Benz-Dieselmotor-Luxusmuster-



Modell eines Mercedes-Benz-Diesel-Schnellomnibus mit Hochmotor für Reichsautobahnen

E. H. Duttonhoefer Ludwigshafen-Rh. Brückenaufgang 12 Telefon 61330
Mannheim Augusta-Anlage 17 Telefon 42688

Hoch-, Tief- und Straßenbau-Isolierungen / Kaltasphaltnischdecken / Fugenlose Beläge

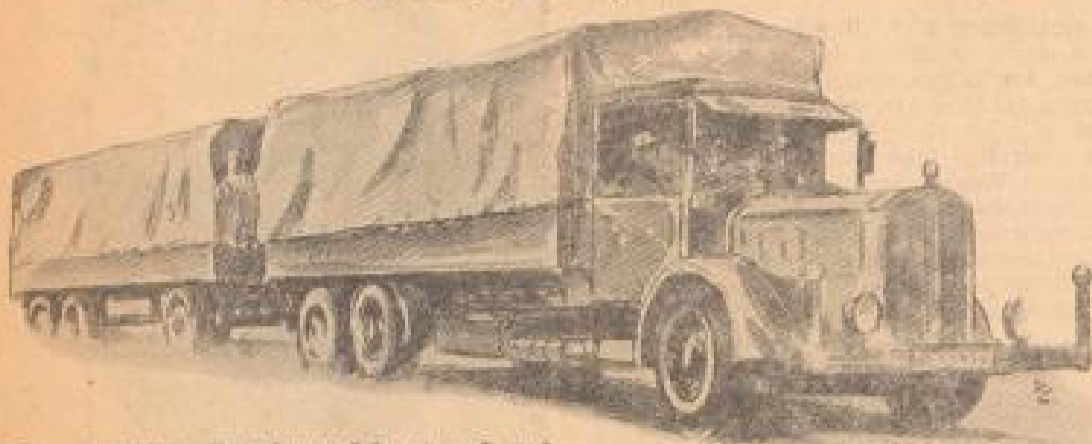
Georg Hopp
BAUUNTERNEHMUNG
WEINHEIM a.d.B.
Fernsprecher Nummer 2525
HOCH-, TIEF-, BETON- UND EISENBETONBAU

CLEMENS KAPPLER
R. D. Z. Zimmermeister R. D. Z.
Mannheim, Richard-Wagner-Straße 36, Fernsprecher 43357
Ausführung sämtl. vorkommenden Zimmerarbeiten in Treppen-, Hoch- u. Tiefbau
Spezial-Unternehmung:
Einschalungen für den Beton- und Eisenbetonbau
Lehrgerüste für Eisenbetonbrücken aller Art
Hilfs- und Montagegerüste für Eisenkonstruktionen

CARL BRANDT
EISENBETON-, HOCH- UND TIEFBAU
NIEDERLASSUNG MANNHEIM:
STEFANIENUFER 15 — TELEFON 26555

Die Entwicklung des Güterfernverkehrs mit Lastwagen

Von Adolf Rieger, Fachgruppenleiter der Kraftwagen-Spedition Bezirk Baden-Pfalz



Der gewerbliche Güterfernverkehr ist erst nach dem Kriege in Erscheinung getreten. Der aus dem Feld zurückgekehrte Volkstransport wurde leinseitig durch die Kreisverwaltung zum großen Teil an private Unternehmer verkauft, die sich mit dem billig erhaltenden Fahrzeug eine Existenz durch Ausführung von Wägetransporten gründeten. Diese ersten Unternehmungen waren leinseitig für die deutsche Wirtschaft eine willkommene Entlastung des bestehenden Mannels an Beförderungsmitteln, da bekanntlich die Deutsche Reichsbahn auf Grund des Versailleser Diktats an die Siegermächte einen wesentlichen Bestandteil ihrer Wägetransportablieferung mußte. Damals bestand bei Handel und Industrie für die entgeltliche Beförderung von Gütern mit Volkstransport eine dazwischenliegende, doch als Beförderungsweg das Doppelte und Dreifache gegenüber heute bezahlt wurde. Insbesondere hegte sich die Industrie nach dem Kriege in ihrem unheimlichen Gütermangel. Es sei an dieser Stelle daran erinnert, daß während der Zeit des Hungerkampfes der Güterverkehr im besetzten Gebiet fast ausschließlich durch den gewerblichen Volkstransport unter größter Beanspruchung des Fahrerpersonals und des Materials durchgeführt werden mußte.

Mit zunehmender Auffüllung der Bestände der Reichsbahnwägetransporte und mit dem beispiellosen Aufschwung der deutschen Automobilindustrie durch den Neubau technisch immer vollkommenerer Volkstransporte waren die Volkstransporte gezwungen, ihre Beförderungsbereife immer mehr zu senken. Dadurch waren sie nicht mehr in der Lage, auf Bestellung Einzelfahrten zu hohen Kaufpreisen auszuführen und leer wieder an den Standort zurückzuführen, sondern sie mußten danach trachten, am Bestimmungsort nach der Deimot wieder zurückzuladen zu werden oder mit einer Ladung Weiterfahrt nach einem anderen Orte zu finden. Selbstverständlich konnten die einzelnen Volkstransporte zur Beför-

derung von Ladung an fremden Orten wegen der hohen Kosten keine eigenen Filialen oder Agenturen errichten. Für das Befördern der Ladungen und das Sammeln der Güter an den einzelnen Orten benutzten sie das ortsanhängige Expeditions-gewerbe. An allen größeren Orten Deutschlands haben sich auf diese Weise Expeditionsfirmen für die Abfertigung und Weiterbeförderung der ankommenden Volkstransporte spezialisiert. So entstanden die Kraftwagenexpeditoren, die sich jeweils Vereinigungen der gegenseitigen Geschäftsbeziehungen und jeweils Schließung eines Verkehrsnetzes mit Abfertigungsstellen in dem *W. d. L. v. N. Reichsverband, Gewerkschaft Deutscher Kraftwagen-Expeditoren* E. N. S. B. Berlin, organisierten und mit Bezirksgruppen über das ganze Reich verteilten. Parallel mit dieser Organisation wurden leinseitig auch die Volkstransportbesitzer, die Kapitäne der Landstraße, in dem Reichsverband der Ferntransportunternehmer und später im Reichsverband des Kraftfahrzeuggewerbes zusammengeschlossen.

Zwischen den beiden Organisationen der Kraftwagen-Expeditoren als Abfertiger einerseits und der Volkstransportbesitzer als Transportausführer andererseits, bestand lange Zeit ein Vertragsverhältnis, das die Beförderungspreise, die Beförderung und Abfertigung der Volkstransporte und die Aufrechterhaltung von Verkehrsstellen regelte und somit privatwirtschaftlich sich in den Dienst der gesamten deutschen Volkswirtschaft stellte.

Zur leichten Erleichterung der ankommenden Volkstransporte wurden an allen größeren Orten Deutschlands Sammelleisten, sogenannte *Vorderaumverteilungsstellen*, errichtet, die ihrerseits wiederum als *Vorderaumverteilungsstelle* für den Kraftwagen-Güterfernverkehr *W. d. L. v. N. Reichsverband* organisatorisch zusammengefaßt sind. Diese *Vorderaumverteilungsstelle* hat die Aufgabe, den Volkstrans-

portgüterfernverkehr zu registrieren, den Wagenpark entsprechend den Verkehrsbedürfnissen zu verteilen und die Frachtabrechnung zu übernehmen. Nur durch diese Einrichtung war es möglich, sich bei der Beförderung der Unternehmer überhaupt ein klares Bild über die Ausdehnung und die beförderten Mengen im Güterfernverkehr zu machen.

In Deutschland bestehen an folgenden Orten *Vorderaumverteilungsstellen*:

- Köln, Berlin, Bielefeld, Braunschweig, Bremen, Breslau, Chemnitz, Göttingen, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Essen, Frankfurt a. M., Gießen, Gloggnitz, Hamburg, Hannover, Kiel, Koblenz, Köln, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, Nürnberg, Rastatt, Regensburg, Rottweil, Saarbrücken, Stuttgart, Ulm, Weimar, Wuppertal, Wiesbaden.

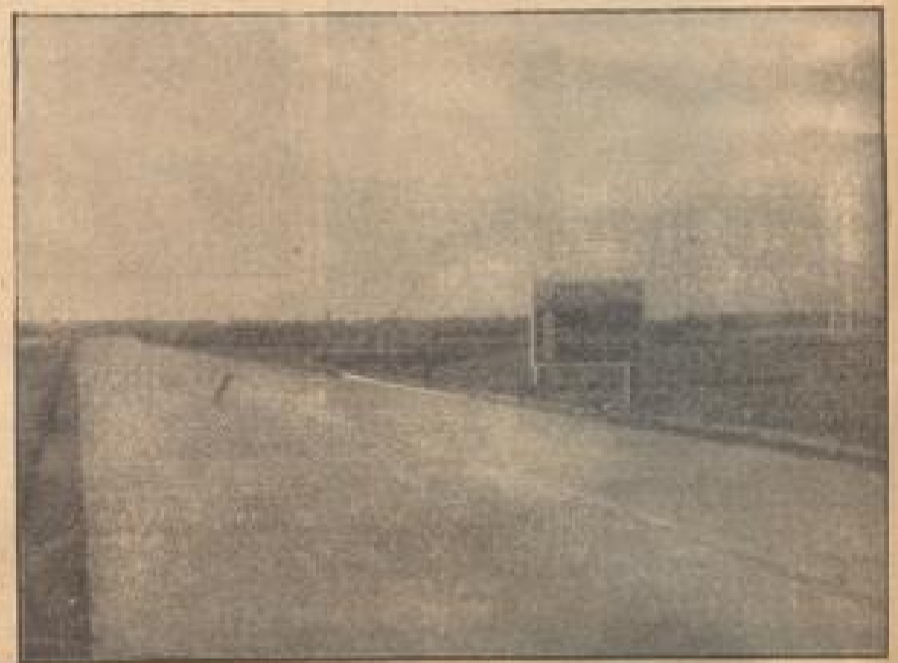
Diese *Vorderaumverteilungsstellen* sind an verkehrsreichen größeren Orten Deutschlands bereits nach einem geschätzten Plan als sogenannte *Autobahnstationen* angelegt worden. Da die Stadtverwaltungen aus verkehrstechnischen Gründen an einer zentralen Unternehmungsform der ankommenden Volkstransporte interessiert sind, haben sie in mehreren größeren Städten Deutschlands größere Gelände für Parkplätze mit Überdachungsbräumen, Baderäumen, Wartebäumen, Baderäumen, Garagen, Wagenunterstützungen und Sanitinen zur Verfügung gestellt. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn dieses Beispiel auch in Mannheim nachahmungswürdig wäre, da hier besonders in der Innenstadt wegen

der Quadratmeterzahl ein maßloses Parken der Volkstransporte für die Anwohnerhöflichkeit unermesslich ist.

Zwecks Erhaltung des gewerblichen Güterfernverkehrs, Regelung des Verhältnisses mit der Reichsbahn in rechtlicher Hinsicht und zwecks kräftiger Erhaltung des privatwirtschaftlich organisierten Einzelunternehmens hat die Reichsregierung vor einiger Zeit ein Gesetz erlassen, wonach sämtliche Unternehmer des Güterfernverkehrs in einem öffentlich-rechtlichen Verband, dem *Reichskraftwagenbetriebsverband*, zu vereinigen und zusammenzuschließen werden müssen. Dieser *Reichskraftwagenbetriebsverband* übernimmt ab 1. April 1936 die Funktionen der Verkehrsregelung, der Abrechnungsfunktion und mit amtlicher Vollkommene. Damit werden die ursprünglich vom Gewerbe leinseitig geschaffenen privaten Organisationen durch gesetzliche Maßnahmen abgelöst und in amtliche Verwaltung übergeführt. Auch die *Vorderaumverteilungsstellen* gehen in die Hände dieses *Reichskraftwagenbetriebsverbandes* über.

Durch das erwähnte Gesetz wurde der gewerbliche Güterfernverkehr von der Reichsregierung als selbständige Verkehrsorganisation anerkannt und für seine Weiterentwicklung nach dem Wunsch des Führers zur Motorisierung des Verkehrs die Wege geebnet. Sicherlich wird der Reichskraftwagenbetriebsverband mit seiner Beförderung von Unternehmern bei vorrätiger Entlastung des Volkstransportverkehrs auch für die Benutzung der Reichsautobahnen und der damit verbundenen Unterhaltungsstellen ein wichtiger Faktor sein.

In Mannheim wurde heute die Reichsautobahn eröffnet. Dadurch ist Mannheim an das kommende Verkehrsnetz der Reichsautobahnen Deutschlands angeschlossen worden. Für den Güterfernverkehr bedeutet die Reichsautobahn eine weitere Verbesserung der Schnelligkeit im Gütertransport.



Der Zubringer von der Reichsautobahn zum Mannheimer Flughafen

Rheinische Hypothekenbank

Mannheim

Gegr. 1871

Aktienkapital, Reserven und sonstige Rücklagen

über RM. 28 000 000.—

Bestand an Hypotheken- und Kommunal-Darlehen

sowie

Umlauf an Pfandbriefen und Kommunal-Obligationen

je über RM. 450 000 000.—

Deutsche Bank und Disconto-Gesellschaft

Filiale Mannheim

Erledigung

aller bankmäßigen Geschäfte

Kreditbriefe

Akkreditive

Reiseschecks

Der Bulldog reißt Bäume aus

Mannheimer Maschinen in Front

Was beim Bau der Reichsautobahn an Hindernissen zu überwinden war, welche Erdbewegungen notwendig wurden und was hierzu außer dem Einsatz von vielen tausend Arbeitskräften an technischen Hilfsmitteln zur Verfügung stand, davon haben nur die wenigsten eine Vorstellung. Wird sich in späteren Jahren der Autositzer Gedanken darüber machen, welche Mühe und Sorgfalt aufgewandt werden mußte, um alle Schwierigkeiten zu überwinden, die sich dem Bahnbau entgegenstellten?

Führte die Straße durch einen Wald, so war die Befreiung der vielen Bäume eine mühselige und anstrengende Arbeit, die großen Antriebskraft erforderte. Mit dem Umstürzen von Hand und Abschleppen der Stämme durch Pferdegespann, wie es in kleineren Betrieben üblich ist, wäre es unmöglich gewesen, den Bau in der verhältnismäßig kurzen Zeit fertigzustellen. Hier half der Lang-Bulldog-Schlepper in überraschender Weise. Eine große Anzahl dieser Schlepper, mit Seilwinde ausgerüstet, wurde eingesetzt. Das Fällen eines Stammes nahm nicht mehr als 5 Minuten in Anspruch. Auch vor den größten Baumriesen wurde kein Halt gemacht und sie lagen mit dem Wurzelwerk in kurzer Zeit am Boden. Zu diesem Zweck wurde in einer gewissen Höhe ein Drahtseil am Stamme befestigt, der dann mittels des Seiles über die Winde in unidirektionalen Zug umgelegt, also hauptsächlich herangezogen werden konnte. Es war hierbei recht zweckmäßig, durch dieses Verfahren auch das Wurzelwerk ablegen zu können, das bekanntlich am schwierigsten zu beseitigen ist. An anderer Stelle war von Hand bereits vorgearbeitet, so daß für die

Bulldogs nur das Entfernen der Stubben übrig blieb — eine Arbeit, die eben so sicher wie früher sich ging.

Der Einsatz von Bulldogschleppern, die beim Bau der Reichsautobahn von privaten Unternehmen gestellt werden, ist ganz erheblich. Erst doch der Bulldog nicht nur beim Aben der Waldschneidung, sondern in vielen 1000 Arbeitsstunden auch beim Anfahren von Schutt- und Baumaterial, wie es zur Anlage von Rampen, zum Ausgleichen von Bodenvertiefungen, oder für Aufbauten gebraucht wurde. Auch beim Abschleppen von Material leistete er dieselben wertvollen Dienste. Er erwies sich hierbei als besonders praktisch, weil Geländeschwierigkeiten ohne Umstände von ihm überwunden wurden und er dort noch lange nicht versagte, wo andere technische Hilfsmittel längst ausgereicht hätten. Sein ureigenes Gebiet lag in der Bewältigung der unerbittlichen Abtransporte von Kies, Zement, Erde, Eisenkonstruktionen und vielem mehr. Seine Ausdauerhaftigkeit und Zuverlässigkeit, seine Unempfindlichkeit gegen wechselnde Witterungsverhältnisse machten diesen Mannheimer Schlepper zu einem der brauchbarsten Helfer.

Mit Tausenden von Arbeitsstunden hat mithin auch die Belegschaft der Lang-Werke mittelbar ihren Teil zum Bau der Reichsautobahn beigetragen.



Siehe am Stein vor der Pflasterer in treuer Handwerksarbeit und liefert so das für besonders empfindliche und stark beanspruchte Stellen der Fahrbahn so hervorragend brauchbare Kleinpflaster

Autobahn und das Straßenbauhandwerk

Von M. Ludwig, Bezirksinnungsmeister des Pflasterer- u. Straßenbauhandwerks

Als der Führer vor zwei Jahren am Tage der Nationalen Arbeit auf den Straßenbau als Arbeitsbeschäftigungsproblem hinwies, und alsbald das Gele über die Reichsautobahnen erließ, hatte kaum jemand eine Ahnung, daß durch dieses Werk innerhalb aller kürzester Frist Hunderttausende deutscher Volksgenossen nach jahrelanger Arbeitslosigkeit wieder Arbeit und Brot erhielten.

Denn hingegen, wo der erste große Bauabschnitt geschlossen vor uns liegt, kann man in aller Ruhe einen Rückblick halten und dabei feststellen, daß dieser Straßenbau für die gesamte Bauwirtschaft und alle ihr nachfolgenden Gewerbe in einer Arbeitsbeschäftigungsmaschine von unerhörter Tragweite geworden ist.

Gerade der Straßenbau, und insbesondere das Straßenbauhandwerk, das auf eine jahrhundertlange Erfahrung zurückblicken kann, hatte schwere Krisenzeiten hinter sich, als mit dem Ruf des Führers die große Wendung eintrat. Wegen Mangel an finanziellen Mitteln waren viele der so dringend notwendigen Straßenbauarbeiten nicht aus-

geführt worden, aber doch unter Umwandlung des privaten, handwerklichen Unternehmens oft in eigener Regiearbeit vollzogen. Die Folge war eine ständig zunehmende Verzerrung des Straßenbauhandwerks, die Arbeitslosigkeit von vielen Tausenden, die in diesem Gewerbe ihren Verdienst hatten, und Straßenverhältnisse, die keineswegs mehr den Ansprüchen eines modernen Verkehrs entsprachen.

Bei dem Bau der Straße Frankfurt-Mannheim-Heidelberg der Reichsautobahnen war nun aus dem Straßenbauhandwerk unseres Gebietes einiges beschützt. So bei den großen Bauvorhaben die wirtschaftliche Kraft des Handwerkers nicht ausreichte, konnte ein großer Teil von ihnen als Unter-Unternehmer eingestellt werden, während andere Arbeiten wie bestimmte Anlagearbeiten zur Reichsautobahn, die Wacubler und Unterführungen und ähnliche selbständig ausgeführt wurden. Jeder einzelne Straßenbauhandwerker hat seinen Teil dazu gesetzt, entsprechend seiner wirtschaftlichen Kraft und seinem Können an diesem großen, nationalen Werke mitzuarbeiten.

Wohl war es bisher nur ein kleiner Teil des gesamten riesigen Planes, der in seiner Ausführung für die gesamte Bauindustrie völlig neue Möglichkeiten schuf; aber wir hoffen, daß auch weiterhin das Handwerk zum Bau der Reichsautobahnen seinen Teil beitragen kann, wie es den alten Pionieren des Straßenbaus zukommt.

Was ist geleistet worden?

Zur Veranschaulichung der heimische Bauwirtschaft (M.)—Mannheim-Heidelberg waren folgende Leistungen erbracht:

Erdbetten	5 Millionen Kubikmeter
Baumwerkstein	130 000 Kubikmeter
Betonarbeiten	1 200 000 Kubikmeter
Schwarzboden	170 000 Kubikmeter
Kies- und Sandverbrauch	600 000 Tonnen
Schotter u. Padlagebedarf	250 000 Tonnen
Zementverbrauch	80 000 Tonnen
Stahl und Eisen	12 000 Tonnen

Um sich ein Bild von der Bedeutung dieser Leistungen zu machen, sei nur erwähnt, daß mit den beschriebenen 5 Millionen Kubikmeter Boden ein Flächenbau von der Länge der deutschen Reichsgrenzen beladen werden könnte.



Der Lang-Bulldog beim Anreißen von Stubben

STADT-GARAGE · J 6, 13-17

FRÜHERE JUNGBUSCH · GROSS · GARAGE

Gg. H. Liebl, Dipl.-Ing., Tel. 21401

Shell, Aral, Dapolin und ringfreies Benzin, Reparaturen, Abschleppdienst, Hebebühne, sämtliche Winterartikel — Öle in jeder Preislage. — Nacht- und Sonntagsdienst —



DRESDNER BANK

FILIALE MANNHEIM | FILIALE LUDWIGSHAFEN

P 2, 10-13 gegenüber der Hauptpost

Bismarckstraße 41

Fernruf: Sammel-Nummer 36811, 35841

Fernruf-Nr. 60811

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

Außenhandelsberatung
Vermögensverwaltung



Mannheimer Versicherungsgesellschaft Mannheim — Gegründet 1879

Geschäftsbereich Deutschland und fast das gesamte Ausland

Vertreten an allen größeren Plätzen des In- u. Auslandes

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

Angeschlossen:

Mannheimer Lebensversicherungs-Bank A.-G. Berlin

Verlangen Sie Prospekte und unverbindliche Angebote!



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

Adam König

Karosserie-Bau
Kühler-Spenglerei

sämtliche Reparaturen

Fahrlachstr. 11 - Fernspr. 431 79

K.A.W. Autobatterien

Kölnener Accumulatorenfabrik
GOTTF. HAGEN A.-G.

Generalvertreter und Auslieferungslager:

Ludw. Wieland, Mannheim

Wörftstraße 20 - Telefon 27704

Wer anspruchsvoll ist

beauftragt mit der Ausführung seiner Plakate und aller anderen Druckarbeiten unserer Leistungsfähigen Unternehmen

Druckerei Dr. Haas, R 1, 4-6

AUTORISIERTER HÄNDLER-NACHWEIS

 Adler	 Steyr	Vollbrecht General-Vertreter für Adler — Steyr — Puch M 7. 9a-10 Fernspr. 444 57	 Ford	Emil Stoffel Autorisierter Fordhändler für Nordbaden u. Vorderpfalz Mannheim, Neckarauer Straße 138/149 Fernsprecher 42385
 Audi	 Wanderer	Wolf & Diefenbach Generalvertreter der Auto-Union für AUDI und WANDERER Mannheim, Friedrichselder Straße 51 Fernsprecher 437 15 und 424 33	 Hansa-Lloyd Diesel	Emil Stoffel Hansa Lloyd-Hauptvertretung für Nordbaden, Vorderpfalz u. Südhessen Mannheim, Neckarauer Straße 138-148 Telephon 42385 Telephon 42385
 Horch	 DKW	Rheinische Automobil-Gesellschaft Zentrale Hafengarage Jungbuschstr. 40 am Verbindungskanal m. b. H. MANNHEIM Ständige Ausstellung O 4. 1 Kurelstraße	 Unempfindlich gegen Öl und Wasser etc. Kein Kreischen	Hermann Ickler Auto-Material Tel. 276 88 Mannheim L 15. 7-8
 Ardie Motorräder	 Horex	Generalvertretung, Reparaturwerkstätte, Ersatzteile Islinger & Reiss MOTORRAD-VERTRIEB Krappmühlstr. 32 (Nähe Schlachthof) Fernspr. 40756	OPEL- Auto-Verkauf und Reparatur-Werkstätte	A. & H. HARTMANN Fernsprecher 430 34 Augartenstraße 97/99
Auto-Reifen	Total-Neugummierung v. Wulst z. Wulst mit voller Fabrikgarantie Winter-Profile	Auto-Reifen-Vertrieb H. Hummel jr. C 2. 19 Mannheim Tel. 21975 Generalvertretung der Peters Pneu-Renova	 Opel	Opel-Hartmann Inh. Friedrich Hartmann Älteste Opel-Spezial-Werkstätte Mannheim, Seckenheimer Str. 68a (Pestalozzschule) Fernsprecher 40316
Buick		Georg Zwanziger Autorisierter Buick-Dienst — Großes Ersatzteillager — Spezialwerkstätte für sämtl. Amerikanerwagen Rheinhäuserstraße 27 Fernspr. 413 70	 Zylinder-Schleiferei	MAYER & KRAUTH Dalbergstr. 6 MANNHEIM Tel. 208 84 Anfertigung von Kolben aller Art Auspritzen von Lagern auf Spezialmaschinen Lager in Kolbenbolzen, „Ate“-Kolbenringe Ventile, Ultra-Lager mit Unterraß.
Büssing NAG		General-Vertretung „AUREPA“ Autoseparatur- u. Handelsgesellschaft m. b. H. Seilerstraße 12 Fernspr. 27545/46 Reparaturwerkstatt Neckarvorlandstraße 23 Größte Lastwagen-Reparaturwerkstatt		Weigold-Anhänger das Vollwertigste im Anhängerbau passend für jeden Personwagen mit = Momentverschluß Kugelkupplung = FR. WEIGOLD Gärtnerstraße 20 Tel. 50516
Elektro-Dienst		Varta — Auto-Licht Fr. K. Schradin T 6, 16, Fernspr. 27302 Spezialwerkstätte der gesamten Auto-Elektrik	Gehe mit der Zeit! Werbe erfolgreich mit werbekräftigen Drucksachen! Druckerei Dr. Haas, R1, 4-6	
DKW		Gustav Ernst DKW-Vertretung Käfertaler Straße 162 (Bad. Brauerei) Fernspr. 51000 Besteingerichtete Reparaturwerkstätte — Kundendienst Großes Ersatzteillager	JURID Bremsbelag Kupplungsringe elastische Gelenke Qualitäts-Erzeugnisse Bezirksvertretung: Wagner, Bismarckplatz 19 Telefon 428 33	
NSU D-Rad		Motorfahrzeuge Christian Brandt Ludwigshafen a. Rh. Wredestraße 25 Fernsprecher 61479	 Goliath Typ 200, der moderne steuer-u. führungsfreie Pritschenwagen RM 1340,- n.w. Ein Ellieferwagen, wie er nicht besser sein kann Generalvtr. K. Arnold & Co., D 4. 1 (Laden)	
 Hanomag — Diesel	Bruno Franke Hanomag — Diesel General-Vertretung Mannheim, Waldhofstraße 60 u. 136 Fernspr. 551 63		 Weltrekord auf BMW bei seiner Rekordjagd am 27. September 1935. Damit stellte E. Henne wieder eine neue Weltbestleistung auf und verbesserte gleichzeitig noch drei weitere Klassen-Weltrekorde. BMW das schnellste Motorrad der Welt	
NSU		Rich. Gutjahr Neckarvorlandstraße 23 (Nähe Luisenring) Fernsprecher 224 43	KLISCHEES FÜR HANDEL U. INDUSTRIE GRAPHISCHE KUNSTANSTALT GEBRÜDER MÜLLER MANNHEIM H 729-TEL. 20275	
 Vomag DIESEL		Generalvertretungen: Auto-Islinger Mannheim Augartenstraße 84 Tel. 40755	FRITZ HELD J 7. 24/25 Tel. 24247 Insrieren bringt Gewinn	


VOLLSCHUTZ


VOLLKRAFT


RIESENKRAFT