

des Saarpalz-Rheinlands schließlich wird der Saarindustrie günstigere Abgabebedingungen schaffen.

Der Luftverkehr

Die Entwicklung des deutschen Luftverkehrs schließlich, dessen Trägerin die Luftkavallerie ist, kann in diesem Rahmen nur gestreift werden. Der Luftverkehr ist aus dem Bereich des Verkehrsministeriums genommen worden und am 2. 2. 1933 einer eigenen Behörde, dem Reichskommissariat für Luftfahrt, unterstellt worden, das am 6. 5. 1933 zum Reichsluftfahrtministerium erweitert wurde. Dessen Zuständigkeit und Arbeitsweise regelt eine Reihe von Verordnungen, die ihre Krönung fanden im Luftverkehrsgesetz vom 21. 8. 1936. Daraus ergibt sich die Sonderstellung des Luftverkehrs im deutschen Verkehrsprogramm und die erhöhte Aufmerksamkeit, die seiner Entwicklung gewidmet wird. Seine Bedeutung geht aus folgenden Ziffern hervor, die im Juli 1937 für das Jahr 1936 veröffentlicht wurden:

Flugleistung 15 Millionen Kilometer gegenüber 13,2 Millionen Kilometer im Jahre 1935, Fluggäste 232.063 gegenüber 175.000 im Jahre 1935. Die größte Steigerung aber erfährt die Postbeförderung, die in Jahresfrist um mehr als das Doppelte anstieg. Diese Ziffern zeigen am sinnfälligsten, für welche Art der Beförderung der Luftverkehr die größte Wichtigkeit besitzt.

Den organisatorischen Aufbau des Verkehrs regelt das Gesetz vom 25. September 1935, das das Verkehrsgewerbe in sieben Reichsverkehrsgruppen zusammenfaßt, die ihrerseits in Fachgruppen unterteilt sind. Die Reichsbahn und das Straßenwesen bleiben wegen ihrer unmittelbaren Beziehung zum Staat außerhalb dieses Rahmens. Die Beratung der Verkehrsangelegenheiten ist dem Reichsverkehrsrat übertragen worden, der sich aus Verkehrsträgern und Verkehrsbenutzern zusammensetzt.

Organisatorischer Rahmen, Charakterisierung der einzelnen Verkehrsmittel und ihre vom Staat durchgeführte organische Abstimmung aufeinander sind damit gegeben und umrissen worden. Bahnbrechend wie auf vielen anderen Gebieten ist das Deutschland Adolf Hitlers auch auf dem Gebiet des Verkehrswezens vorgegangen. Richtschnur war ihm dabei stets die Rücksicht auf das Allgemeinwohl. Auch in seiner Verkehrspolitik dokumentiert das Dritte Reich seine sozialistische Bestimmung.

2000 Kilometer Reichsautobahnen befahren

Von Dr. Todt, Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen

Das vom Führer gesteckte Ziel, jährlich 1000 Kilometer Reichsautobahnen zu vollenden, wurde im abgelaufenen Jahre mit der Eröffnung des 2000. Kilometer am 17. Dezember erreicht.

Schon in den ersten vier Jahren des Reichsautobahnbaues haben die Bauleistungen einen solchen Umfang erreicht, daß kein anderes Bauvorhaben auf der Welt ihnen gleichkommt.

Die Bewegung von Erd- und Felsmassen überschritt bereits die Menge von 240 Millionen Kubikmeter, der Zementverbrauch erreichte 3,5 Millionen Tonnen. Die jährlich benötigte Zementmenge von rund 1 Million Tonnen würde einen Güterzug von 650 Kilometer Länge, also von der Länge der Eisenbahnstrecke Berlin-München, füllen. 48 Millionen Quadratmeter Fahrbahnbeden sind fertig und im Bau, eine Fläche, die etwa doppelt so groß ist wie der Waldfläche. Sämtliche fertigen und im Bau befindlichen Brücken aneinandergereiht würden eine Länge von nahezu 100 Kilometer ergeben.

Neue Planungen

Einsparbereitschaft und Pflückerfüllung der Reichsautobahn-Arbeiter und -Straßenbauer gibt Gewähr, daß auch in diesem Jahre das Bauziel weiterer 1000 Kilometer Reichsautobahnen erreicht wird. Der Führer hat in seiner Rede zum Kameradschaftsabend der 2000 Reichsautobahnarbeiter in Berlin am 17. Dezember 1937 verkündet, daß der Gesamtumfang des Autobahnnetzes auf 10000 Kilometer, mit Ergänzungen bis zu 12000 Kilometer erweitert wird. Damit wird erreicht, daß kein deutscher Gau, keine größere oder kleinere Stadt von den Vorteilen der Reichsautobahn ausgeschlossen bleiben wird. Schon jetzt haben von 51 deutschen Großstädten 34 einen unmittelbaren Autobahnanschluß, und 28 von 31 Gauen werden bereits von fertigen Autobahnstrecken durchzogen.

Die längste gegenwärtig im Betrieb befindliche zusammenhängende Strecke reicht von Leipzig bis Nürnberg mit rund 300 Kilometer Gesamtlänge. Im Jahre 1938 werden die in verschiedenen Teilen des Reiches zunächst dem Verkehr übergebenen Teilstrecken durchweg zu größerer Länge anwachsen: Ende dieses Jahres wird eine durchgehende Strecke von der Ostsee bis zu den Alpen (Stettin-Berlin-Leipzig-Nürnberg-München-Landesgrenze) von rund 900 Kilometer Länge freigegeben sein, und Ende

1939 wird neben wichtigen größeren Streckenabschnitten wie Breslau-Berlin, Hamburg-Hannover, Dresden-Eisenach-Flensburg ein großer geschlossener Deutschland-Ring Berlin-Köln-Stuttgart-München-Berlin dem Verkehr zur Verfügung stehen.

und Mannheim vor Aufgaben von noch weit größerem Ausmaß und besonderer Schwierigkeit stellen. Bei weitgepannten Brücken kommt nach wie vor Stahl als tragender Baustoff in Betracht. Eine immer wichtigere Rolle als Brückenbaustoff spielt jedoch deutscher Naturstein, der in

und Stahlbedarf für den gesamten deutschen Straßenbau bereits im Jahre 1937 nur rund 1 v. H. des deutschen Gesamtbedarfs betrug.

Das ist die Motorisierung!

Der deutsche Kraftverkehr hat von den freigegebenen Autobahnabschnitten rasch Besitz ergriffen. Regelmäßige Verkehrsbeobachtungen haben ergeben, daß die Verkehrsbelastung der fertigen Abschnitte schon bei verhältnismäßig kurzen Teilstrecken sehr bedeutend ist, und daß mit dem Zusammenschluß und der Verlängerung zu großen durchgehenden Linien der Verkehr ruckartig weiter anwächst. Im Durchschnitt des Reiches beträgt der mittlere Tagesverkehr rund 2200 Kraftfahrzeuge, an vielen Stellen erreichte der Tagesverkehr wiederholt 12000-15000 Fahrzeuge, und vereinzelt wurden bis zu 1800 Fahrzeuge im Verlauf einer einzigen Stunde festgestellt. Diese Verkehrsströme, die auf Landstraßen früheren Stilles überhaupt nicht erreichbar waren, schöpfen dabei die volle Leistungsfähigkeit der Reichsautobahnen noch bei weitem nicht aus.

Messfahrten, die vergleichend auf Reichsautobahnen und Reichsstraßen im Jahre 1937 durchgeführt wurden, haben ergeben, daß die Fahrt auf der Autobahn den Betriebsstoff- und Reifeneverbrauch sowie den Verschleiß der Fahrzeuge außerordentlich stark vermindert, auch die Unfallgefährdung des Verkehrs wird wesentlich herabgesetzt. So bewirkt schon jetzt die Autobahnen im Sinne des Vierjahresplanes eine Sparame Bemittlung der im Verkehrswezen benötigten Rohstoffe.

Der Volkswagen

Mit einem weiteren starken Verkehrsanstieg ist zu rechnen: wurden im Jahre 1936 rund 360 Millionen Fahrzeug-Kilometer, im Jahre 1937 rund 800 Millionen Fahrzeug-Kilometer auf Reichsautobahnen zurückgelegt, so werden im Jahre 1938 voraussichtlich schon 1 1/2 Milliarden Fahrzeug-Kilometer überschritten werden. Schon in nächster Zukunft wird, wie der Führer am 17. 12. 1937 vor den Reichsautobahnarbeitern verkündete, die Fabrik für den deutschen Volkswagen entstehen. Nach dem Willen des Führers sollen die Vorzüge des Kraftfahrzeugs den breitesten Schichten des schaffenden deutschen Volkes zugute kommen. In wenigen Jahren werden daher die Reichsautobahnen noch einen weit stärkeren Verkehr zu tragen haben als gegenwärtig.



Die Straßen Adolf Hitlers: Ihr Werk...

Neue große und schwierige Bauaufgaben werden in Angriff genommen. Zeugen schon jetzt fühne Brückenbauwerke in vielen Teilen des Reiches, so werden die kommenden Jahre die deutsche Ingenieurfunk beim Bau der Hochbrücke in Hamburg und der Rheinbrücken bei Köln

reicher Auswahl und in nahezu unbegrenzten Mengen zur Verfügung steht, und der in form- und handwerksgerechter Verarbeitung im größten wie im kleinsten Bauwerk von einer Baugesinnung Zeugnis gibt, die auf Jahrhunderte gefaßt und Vorbild sein soll. Hinzu kommt, daß „Stein Eisenpart“. So war es möglich, daß der Eisen-

Das Jahr 1937 hat dem deutschen Kraftverkehrsport Erfolge in ungewöhnlich reichem Maße gebracht. Während früher deutsche Kraftfahrer ins Ausland gehen mußten, weil ihnen in Deutschland nicht die Fahrbahnen für höchste Geschwindigkeitserreignisse zur Verfügung standen, wurden nunmehr Klassen- und Weltrekorde in großer Zahl auf der Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt gefahren, also nicht etwa auf einer besonders dafür hergerichteten Rekordstrecke, sondern auf einer Fahrbahn, wie sie in gleicher Güte und Ausführung in allen Teilen des Reiches für den allgemeinen öffentlichen Verkehr gebaut wird oder bereits zur Verfügung steht; eine Tatsache, die im Ausland besonders stark beachtet worden ist.

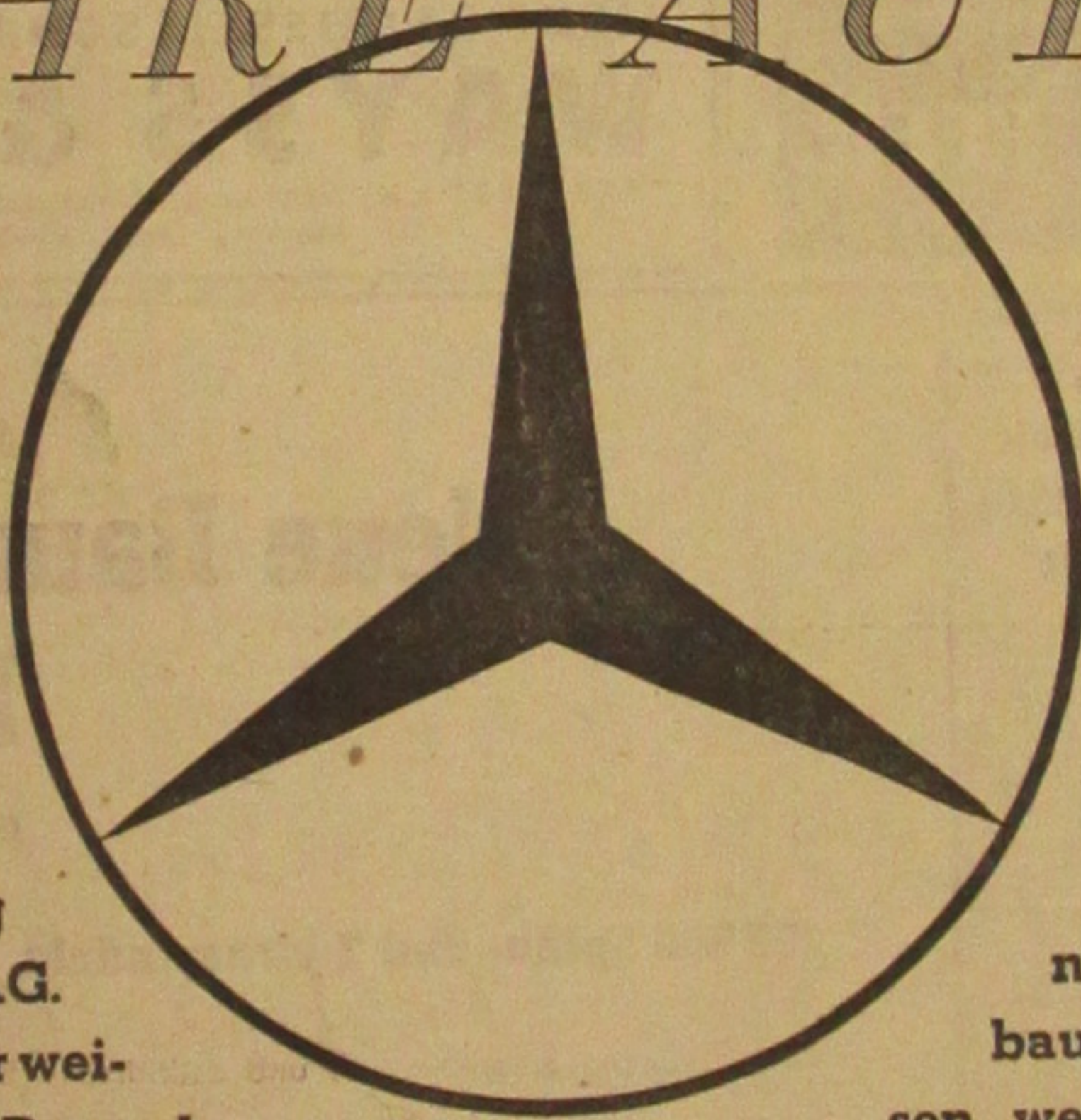
Früher glaubten die deutschen Straßenbauer ins Ausland fahren zu müssen, um dort geeignete Maßnahmen des Straßenbaues und der Verkehrsbenützung kennen zu lernen. Heute steht Deutschland mit an führender Stelle im Straßenbau der Welt. Die deutsche Straßenbauausführung ist nicht nur beachtlicher Größe angelegten, Straßenbau und Verkehrsachse aus allen Teilen der Welt besuchen in steigendem Maße das Deutsche Reich, um sich vom Bau der Reichsautobahnen an Ort und Stelle zu überzeugen.

Zuverlässiger Straßen dienst

Neben den Reichsautobahnen sind die deutschen Landstraßen besonders wegen der Flächenwirkung des sich ausweitenden Kraftverkehrs nach wie vor von großer wachsender Verkehrsbedeutung. 40 000 Kilometer Reichsstraßen werden in raschem Fortschritt einem durchgreifenden Um- und Ausbau unterzogen. Einheitliche Ausbaurichtlinien sorgen auch bei den Landstraßen 1. und 2. Ordnung für die Überwindung der früheren Zerplitterung in der deutschen Straßenbauverwaltung. Ein geordneter Winterdienst und ein Straßen-Wetterdienst, der dem Kraftfahrer durch Rundfunk und Presse über den jeweiligen Straßenzustand rasch und zuverlässig unterrichtet, verhindern, daß der deutsche Kraftverkehr, der längst zu einem lebenswichtigen Bestandteil des deutschen Verkehrswezens herangewachsen ist, in der unmittelfolgigen Jahreszeit ernste länger dauernde Hemmnissen erleidet.

Während fast auf der ganzen Welt der Eindruck vorherrscht, daß der Straßenbau nur unvollkommen den steigenden Anforderungen des Kraftverkehrs nachfolgt, gehört heute Deutschland zu den wenigen Ländern, in denen der Straßenbau mit der Entwicklung des Verkehrs mindestens gleichen Schritt hält und — im Reichsautobahnbau — in weitgehender Weise ihm vorangeht und den Weg weist.

5 JAHRE AUFBAU!



Seit dem Tage der Machtergreifung durch den Führer, dem 30. Januar 1933, hat die deutsche Kraftfahrt einen beispiellosen, nie geahnten Aufschwung genommen. In zielbewußter Schaffenskraft haben Führung und Gefolgschaft der Daimler-Benz AG. für die von diesem Zeitpunkt an immer weiter voranschreitende Motorisierung Deutschlands ihr Bestes eingesetzt. Bedeutsame Erfolge

haben immer wieder bewiesen, was stete Einsatzbereitschaft und großes fachliches Können zu leisten vermögen. Die in aller Welt anerkannten Siege und großen Auszeichnungen wiesen den Weg zu neuen gesteigerten Leistungen. Aufbauend auf den bisherigen Erkenntnissen werden die Daimler-Benz-Werke auch weiter die Anforderungen der Zukunft erfüllen.

MERCEDES-BENZ



München Leipzig Berlin Hamburg Köln a.Rh. Hannover Frankfurt a.M. Stuttgart Karlsruhe Paris Brüssel Amsterdam London Wien

# Andreas REUL sen. A. G. GRANIT Kirchenlamitz-Ost

Mit ausgeführte Arbeiten in München: Reichs- und Parteibauten Königl. Platz Haus der Deutschen Kunst Ludwigsbrücke usw. In Berlin: Luftfahrtministerium Stadler  
in Nürnberg: Luitpoldarena Zeppelinwiese Kongreßhalle In Sonthofen: Ordensburg Sonthofen



Hindenburg-Statue - Reichshof Tannenberg  
Grün-Forphyrt - matt geschliffen

**Vereinigte Fichtelgebirgs-Granit-,  
Syenit- und Marmorwerke A. G.,  
Wunsiedel (Bayer. Ostmark)**

Ausführung aller Natursteinarbeiten  
und in jeder Bearbeitung

Unter anderen geliefert für:

- |   |   |
|---|---|
| Königlichen Platz, München,<br>Führerhaus und<br>Verwaltungsgebäude der<br>NSDAP, München,<br>Haus der Deutschen Kunst,<br>München,<br>Luitpoldarena, Nürnberg, | Zeppelinwiese, Nürnberg,<br>„Große Straße“, Nürnberg,<br>Kongreßhalle, Nürnberg,<br>Reichsluftfahrtministerium,<br>Berlin,<br>Reichssportfeld, Berlin,<br>Flughafen Tempelhof |
|---|---|



## AMBI-BUDD PRESSWERK

G. M. B. H.

BERLIN-JOHANNISTHAL

Einziges deutsches Spezialwerk für Herstellung  
von Ganzstahl-Karosserien im Großserienbau.  
Lieferant führender deutscher Automobil-Fabriken

Kaltgezogene Stahlblechpreßteile bis sechs  
Millimeter Materialstärke für alle Industrie-  
zweige und in jedem Bearbeitungsgrad.  
Besonderheit: Absolut porenfreie Ober-  
fläche und größte Maßhaltigkeit

Preßwerkzeuge neuestlichster Konstruktion  
Kombinationswerkzeuge zur gleichzeitigen  
Erledigung verschiedener Arbeitsgänge



Gartenbau

*Johann Rolfs*  
BERLIN W

Blumen- und Pflanzenschmuck in erlesener Qualität  
Dekorationen aller Art / Blumenfenster  
Entwurf Beratung Ausführung

## 2 mal Grand Prix für GOLD PFEIL

Möchten Sie nicht auch eine Handtasche haben, die  
in Paris den Grand-Prix bekam? Oder einen Koffer!

GOLD PFEIL-Taschen und GOLD PFEIL-Reisegepäck  
— beide gewonnen den „Großen Preis“ der Welt-  
ausstellung. Sie werden auch Ihnen gefallen.

**GOLD PFEIL**  
Ludwig Kramm A.-G.  
Gebr. Langhardt  
Offenbach/Main

Lest den „J.B.“

Dr. Joseph Goebbels

### Signale der neuen Zeit

Wir den heutigen  
Mann, die heutige  
Frau, an das ganze  
Zeit und darüber  
hinaus an die Welt  
richten sich diese We-  
ben. Sie geben die  
Stimmung und den ge-  
wichtigen Umformung  
der Welt. Sie geben  
Wiederstand über die  
Zerren des  
nationalsozialistischen  
Regierung und wollen  
den Weg in die Zu-  
kunft, die frei von  
Über und Unt, von  
Wet und Leid sein soll.

Keinen Preis 4.00

Sie beziehen durch  
jede Buchhandlung

Bestellort bei  
D. O. R. P.

Dr. Eberhard  
München 22.

Durch Schaden  
wird man klug!

*Kluger  
sein:*

rechtzeitig eine  
**VICTORIA**  
VERSICHERUNG abschließen!

NEUE BAUGESELLSCHAFT  
**WAYSS & FREYTAG A. G.**  
FRANKFURT a. M., Berlin, Bremen, Breslau, Chemnitz, Dresden, Düsseldorf, Essen, Halle, Hamburg, Hannover, Karlsruhe,  
Königsberg, Leipzig, München, Neustadt a. d. Weinstr., Nürnberg, Saarbrücken, Stettin, Stuttgart

HOCH- u. TIEFBAU  
EISENBETONBAU  
INDUSTRIEBAU  
BRUECKENBAU  
STRASSENBAU

**NLV**  
Gegründet 1884 **Nürnberger  
Lebensversicherung AG**

Lebens-, Aussteuer-, Ausbildungs- und  
Wehrdienst-Versicherung  
Unfall- und Haftpflicht-Versicherung

**Neue Baumwollen-Spinnerei  
Bayreuth**  
Gegründet 1889

182000 Spinn- und Zwirnspindeln  
1300 Arbeiter und Angestellte

Rohe einfache amerikanische und ostindische Baumwollgarne sowie Zellwollgarne in den Nummern 6—40, Glatt- und  
Effektzwirne auf Cops, Kreuzspulen und im Strang

# Leistung entscheidet!

Den Gemeinschaftswillen zur Tat verkörpern  
60 deutsche Verbrauchergenossenschaften  
im Verband der rhein. Verbrauchergenossenschaften e. V., Köln a. Rh.