

Der Gesellschaftler

Nationalsozialistische Tageszeitung



Alleiniges Amtsblatt für sämtliche Behörden in Stadt u. Kreis Nagold

Regelmäßige Beilagen: Flug und Scholle · Der deutsche Arbeiter · Die deutsche Frau · Wehrwille und Wehrkraft · Bilder vom Tage · Hitlerjugend · Der Sport vom Sonntag

Drahtanschrift: „Gesellschaftler“ Nagold / Gegründet 1827, Marktstraße 14 / Postfachkonto: Amt Stuttgart Nr. 10 086
Sirofonto 882 Kreispartei Nagold. In Kontursfällen od. Zwangsvergleichen wird der für Aufträge etwa bewilligte Nachschuß hinsichtlich

Anzeigenpreise: Die 1spaltige mm-Zeile od. deren Raum 6 Pfg., Familien-, Vereins- und amtliche Anzeigen sowie Stellen-Gesuche 5 Pfennig, Text 15 Pfennig. Für das Erscheinen von Anzeigen in bestimmten Ausgaben und an besonderen Plätzen kann keine Gewähr übernommen werden.

Postfach Nr. 55

Granatenerplosion in Schanghai fordert 200 Tote

Ein Deutscher unter den Opfern — Hunderte von Verwundeten

Schanghai, 23. August. Um die Mittagstunde schlug in Schanghai eine Granate in ein Warenhaus an der Ecke der Nanjing- und Chesiang-Road ein. Die Folgen waren furchtbar, da das Warenhaus an diese Zeit stark besucht war und sich auf der Straße viele Menschen befanden. Man schätzte über 200 Tote und etwa 100 Schwerverwundete. Die Fenster scheiblen der benachbarten Häuser plätschten. Die Straße gleich einem Trümmerfeld. Eine zweite Granate schlug in ein Gebäude in der Nähe der Canton-Road ein, wo sechs Lebensmittellager der amerikanischen Marine sich befanden; die Granate explodierte jedoch nicht.

Der Granatenerplosion ist nach einer weiteren Meldung auch der 17 Jahre alte deutsche Klaus Gekert zum Opfer gefallen. Er befand sich in einem Omnibus in der Nähe der Angladstraße und wurde durch die Splitter der Granate in den Kopf gestrikt. Die Zahl der Verwundeten geht in die Hunderte. Allein im deutschen Paulus-Krankenhaus befinden sich 150 Verwundete, darunter einige Ausländer. Die deutschen Ärzte und die deutschen Schwestern des Krankenhauses, in dem seit einer Woche von mehreren hundert Verwundeten in Pflege sind, leisten unermüdlich schwerste Arbeit. Die Wunden bluten, wie man feststellte, von einer chinesischen Batterie in Putung.

In den Büros der ausländischen und chinesischen Banken in Schanghai wurde am Montag nach zehntägiger Einschränkung der Betrieb langsam wieder aufgenommen. Das Geschäft ist allerdings völlig ruhig, da der Handel stillkommen still liegt.

Rutschgerüchte in Tsingtau

Tientsin, 23. August. Aus Tsingtau treffen hier stündlich alarmierende Nachrichten ein. Ein neuer Brandherd scheint dort im Entstehen zu sein. Nach einer Mitteilung des japanischen Hauptquartiers sollen sich im Verlaufe der letzten Tage über 2000 chinesische Freischärler in Zivilkleidung in die Stadt eingeschuggelt haben. Sie gehören der Chinesischen 49. Armee an und sollen beabsichtigen, einen großen Putz in der Stadt zu inszenieren. Das Ergebnis dieser Rutschgerüchte hatte zur Folge, daß fast 2000 japanische Zivilisten auf Dampfern und 8000 Chinesen, die im Verdacht japanfreundlicher Gesinnung stehen, die Stadt fluchtartig verlassen haben. Die meisten Geschäfte sind geschlossen.

Sowjetbomber in Nordchina

Ruiden, 23. August. Von der Kuang-mongolei kommend sind nach Mitteilungen der mandchurischen Presse zwei Geschwader moderner Sowjetbomber in Richtung auf die Provinz Suijwan geflogen. Auf Grund eines Abkommens zwischen Moskau und Nanking wollen die Sowjets den Chinesen noch mehr Flugzeuge zur Verfügung stellen.

Die Chinesen am Whangpu zurückgeschlagen

Schanghai, 23. August. Eine japanische Meldung besagt, daß chinesische Truppenabteilungen vom Ufer des Whangpu-Flusses aus mit Maschinengewehren auf das japanische Flaggschiff „Idume“ schossen. Eine unter dem Schutz der Schiffsgeschütze gelandete japanische Matrosenabteilung griff darauf mit anderen japanischen Truppenverbänden die Chinesen an und schlugen sie zurück. Die Japaner erbeuteten zwei Tanks.

Hilfsmaßnahmen für die Chinadeutschen

Berlin, 23. August. Unter Leitung des Chefs der Auslandsorganisation im Auswärtigen Amt sind für die Chinadeutschen Hilfsmaßnahmen vorzuzuglicher Art mit den beteiligten Reichs- und Parteistellen getroffen worden. Es handelt sich zunächst nur um Hilfeleistung für Frauen und Kinder in den am stärksten betroffenen Gebieten, und zwar zur Zeit in erster Linie um Schanghai. Von hier werden in diesen Tagen ungefähr 500 Frauen und Kinder durch Dampfer „Gneisenau“ voraussichtlich nach Manila oder anderen Plätzen im Süden gebracht, welche dort zunächst bei den deutschen Landbesitzern Unterkunft und Betreuung finden werden.

Für Auskunftserteilung über die Hilfsmaßnahmen steht die Leitung der A.O. der NSDAP, Berlin W 35, Tiergartenstraße 4—4a, Fernsprecher 227941, zur Verfügung.

Ministerbesprechung in London

Chamberlain berichtet dem König
Eigenbericht der NS-Presse

London, 23. Aug. Am Mittwoch wird Ministerpräsident Chamberlain für einen Tag nach London zurückkehren, um mit den Finanzministern die politische Lage, nämlich die Entwicklung im fernsten Osten, zu besprechen. Die Behauptungen einzelner Blätter, die bereits wichtige Kabinetsbesprechungen mit weittragenden Beschlüssen anknüpfen zu können glauben, bekräftigen sich nicht. Hauptthema der Beratungen zwischen Chamberlain und Lord Halifax, Eden und einigen anderen Ministern dürfte vielmehr der englischen Niederlassung in Schanghai gehen, sowie weiteren Maßnahmen zum Schutze der britischen Interessen und dergleichen. Die Ablehnung der englischen Schadenersatz-Ansprüche durch Japan hat übrigens die unfreundliche Stimmung noch verstärkt. Es ist möglich, daß sich der Ministerpräsident auch mit dieser Lastfrage beschäftigt und neue Schritte in Tokio bzw. in Nanking erörtern werden. Nachdem Washington bisher eine Beteiligung an irgendwelchen Kollektivmaßnahmen im fernsten Osten ablehnte, brachte die plötzliche Abreise des amerikanischen Botschafters in London, Bingham, erhebliches Aufsehen. Es wird zwar behauptet, daß er nur aus persönlichen Gründen für kurze Zeit nach Amerika zurückkehrte, aber zugleich vermutet, daß er in Washington Bericht erstatten werde. Man freut daher die Hoffnung, Präsident Roosevelt doch noch zu einer Stellungnahme, den englischen Wünschen entsprechend, bewegen zu können. Ministerpräsident Chamberlain wird am Donnerstag nach Schloss Balmoral reisen, um dem König Bericht zu erstatten.

La Victoria fort, von dem sie nur noch sechs Kilometer entfernt sind.

Schiffahrt mit Hindernissen

Der Schiffsverkehr zwischen den Häfen der Valencia-Volschewiken und der UdSSR durch die türkischen Meerengen war in der letzten Zeit immer reger geworden. Seit dem 11. Juli sind 19 sowjetrussische und 12 sowjetspanische Dampfer aus dem Schwarzen Meer ausgelaufen mit Kurs auf Barcelona und Valencia. Im gleichen Zeitraum kehrten 15 sowjetrussische und 15 sowjetspanische Dampfer leer zurück, um neue Ladung zu nehmen. Es fällt auf, daß der Anteil an sowjetspanischen Schiffen weiter zugenommen hat, woraus zu schließen ist, daß den Moskauer Sowjets nicht mehr soviel daran liegt, ihr eigenes Schiffsmaterial zu Gunsten des Valencia-Ausflusses zu opfern. Diese Vorsicht dürfte nun noch stärker geübt werden, nachdem bereits an der Küstfahrt aus den Dardanellen ein sowjetischer Dampfer von einem Unterseeboot versenkt wurde.

Britische Gewerkschaften als Hörige Moskaus

Das nennt sich marxistische „Rechtseinmischung“

London, 23. August. Am 6. September tritt der britische Gewerkschaftsverband in Norwich zu seiner Jahresstagung zusammen. Der Verwaltungsrat des Verbandes wird bei dieser Gelegenheit einen Bericht über die Tätigkeit des Verbandes im vergangenen Jahr vorlegen, in dem in erster Linie die internationale Lage behandelt wird. Dabei findet Spontane die größte Beachtung. Zu dem Bericht wird erklärt, daß das Nichtermittlungsabkommen einen Fehlschlag erlitten habe; denn noch immer könne Valencia nicht die notwendigen Waffen im freien Handel „zur Verteidigung des Landes“ (1) kaufen. Der Verband selbst habe in Zusammenarbeit mit dem Labour-Parteilandschaft energisch die Sache der spanischen Marxisten unterstützt und niemals den Grundsatze der Neutralität anerkannt.

Die „Morning Post“ veröffentlicht verschiedene Einzelheiten aus diesem Bericht. Sie hebt hervor, daß die Sammlungen der britischen Gewerkschaften für das bolschewistische Spanien sich auf 126 000 Pfund Sterling (über 1 1/2 Millionen RM.) belaufen. Im Leitartikel schreibt das Blatt hierzu, man sehe deutlich, daß die britischen Labour-Mitglieder und die Sozialdemokraten weit davon entfernt seien, zur Sache der Nichtermittlung zu stehen. Wohl zeigten sie sich entschlossen, jede Hilfe von General Franco fernzuhalten; gleichzeitig verlangten sie aber das uneingeschränkte Recht für den Bolschewistenausfluß in Valencia, sich mit Waffen und Munition einzudecken zu können. Noch nie habe man die ganze Politik der Gewerkschaftler so klar vor Augen gehabt. Der Gewerkschaftsverband habe sich auch nicht damit begnügt, Abordnungen mit Riesensummen und Lebensmitteln nach Sowjetspanien zu senden. Unter den dahin entsandten Ladungen hätten sich auch nach eigenen Angaben der Gewerkschaften 42 Lastkraftwagen befunden. Das könne man aber nur als eine Kriegsmateriallieferung bezeichnen. Es sei wirklich erstaunlich, daß gerade diejenigen, die so laut nach Einmischung für die Volschewisten in Spanien schrien, gleichzeitig oerzuchten, die angebliche Einmischung auf der anderen Seite an den „Branger zu stellen“. Sehr bezeichnend sei auch der Rückschlag des Gewerkschaftsberichtes über die Zurückziehung der ausländischen Freiwilligen. Aus ihm ginge hervor, daß die Gewerkschaftler verlangten, daß sämtliche ausländischen Mitkämpfer auf der Seite Francos zurückgezogen, die „Freiwilligen“ aber auf der Seite der Volschewisten bleiben sollten.

Abschließend meint das Blatt, es sei unmöglich, diesen Gewerkschaftsbericht zu lesen, ohne mit Zittern daran zu denken, was aus Europa werden würde, wenn die britische Regierung dem Einfluß dieser Kreise nachgeben würde.

70 000 Japaner bei Schanghai gelandet

Wie der japanische Militärattaché mitteilt, sind in der Nacht zum Montag außerordentlich Schanghai japanische Truppenteile in Stärke von etwa 70 000 Mann gelandet. Die japanischen Truppen wollen den Rückzug der im Rahmen von Schanghai stehenden chinesischen Truppen verhindern. Ihre Landung wurde mit einem heftigen Bombardement durch japanische Kriegsschiffe bei Wusung und einigen ebenfalls Wusung auf dem Yangtze liegenden Städten eingeleitet. Das Gebiet der erweiterten Niederlassung in Schanghai wird von japanischer Seite als Lebenskampfschauplatz betrachtet; ein etwa 10 000 Mann starkes japanisches Marineaufklärungskorps soll dort die Stellungen halten.

Kalgan von den Japanern besetzt

Die japanische Nachrichtenagentur Domei meldet die Besetzung Kalgans durch Teile der Kuang-mongolei am Sonntagabend ohne ernstlichen Widerstand der Chinesen. Aus Schanghai werden Kavalleriekämpfe in der Innermongolei gemeldet; dort sollen Kuang-mongolei und Mongolentruppen von Kalgan von chinesischer Kavallerie angegriffen worden sein, wobei die Chinesen nach zurückgeschlagen worden sein sollen. Meldungen aus Peiping besagen, daß die Chinesen an dem Kanakupah jetzt auch im Norden bedroht würden, da die Japaner in diesem Vormarsch durch Tschakar von Mandschurien aus begriffen seien. In japanischen Militärkreisen behauptet man, daß die chinesischen Truppen in der Provinz Tschakar sich in vollem Rückzuge befinden.

Ein französisches Bataillon nach Schanghai unterwegs

Nach einer Meldung aus Hongkong ist am Montagvormittag von dort aus ein Bataillon französischer Truppen aus Indochina nach Schanghai in See gegangen. In Hongkong sind am Montag früh zwei weitere Schiffe mit 700 Flüchtlingen aus Schanghai einetroffen.

Auch in Hongkong Lebensmittelnot

Der „Daily Telegraph“ meldet aus Hongkong, daß seit dem Ausbruch der Feindselig-

Konzentrischer Vormarsch auf Santander

Weitere Fortschritte der nationalen Truppen — Straße Bilbao-Burgos völlig frei

Reinoja, 23. August. Die zweite Woche der nationalen Santander-Offensive begann mit bedeutenden Erfolgen. Montag früh zeigten die nationalen Streitkräfte im Abschnitt der Straßen Valencia — Santander, Burgos — Santander sowie an der Provinzgrenze bei Valmaseda ihren konzentrischen Vormarsch auf Santander fort. Zahlreiche Bomben- und Jagdstaffeln unterstützen wirksam die Operationen der Truppen, bombardieren die feindlichen Befestigungen sowie die Verkehrsnotenpunkte und nehmen Ansammlungen des Gegners unter Feuer. Die Brigaden von Navarra haben an der Straße Valencia — Santander in nördlicher Richtung Villayano und San Vicente-de-Leon besetzt und nach Erkämpfung des Berges Cedo den Ort Los Corales, 10 Kilometer von Lorrelavega entfernt, umzingelt. Sie besetzten ferner die Höhen Los Planos und Cueto. Die schweren Geschütze der nationalen Artillerie beschossen den ganzen Vormittag über feindliche Befestigungen auf den südlichen Höhen von Lorrelavega. Die bei Las Arenas in östlicher Richtung nach Zambrana

(Straße Burgos — Santander) abweigende Straße wird von den Nationalen vollräftig beherrscht. Auch hier haben die Navarra-Brigaden Verbindung hergestellt mit den an der Straße Burgos-Santander operierenden Regionalstruppen. Die letzteren hatten ebenso wie die östlich von ihnen bei Villacarrido operierenden Streitkräfte bereits bis zum frühen Nachmittag Erfolge zu verzeichnen. Sie beherrschten die von Villacarrido in nordwestlicher Richtung nach Veg (Ort an der Straße Burgos — Santander) führende Straße und verhindern den Abzug bolschewistischer Horden, die in diesem Abschnitt eingekreist worden sind. Vega de Carrido ist besetzt worden.

Im Abschnitt Valmaseda beherrschen die Nationalen jetzt das gesamte Rena-Zal, nachdem sie u. a. Villanueva, Barroja und Treu besetzten. Hierdurch ist die Straße Bilbao-Burgos vollkommen frei geworden, was für den nationalen Nachschubverkehr von Bedeutung ist. Die Nationalen setzen hier ihren Vormarsch in Richtung auf den wichtigen Verkehrsnotenpunkt Ramales de

Autobahn Stuttgart-Ulm wird noch dieses Jahr fertiggestellt

Die Kraftfahrbahn Stuttgart-Ulm-Leipzig wird voraussichtlich noch in diesem Jahre dem Verkehr übergeben werden, nachdem bereits im September vorigen Jahres insgesamt 21 Kilometer — und zwar 15 Kilometer bei Stuttgart und sechs Kilometer bei Ulm — eröffnet worden sind. Wenn die restliche Strecke dem Verkehr freigegeben ist, werden zusammen 87,5 Kilometer des Baubereichs der DRR Stuttgart im Betrieb sein.

Die Vorplanung der Strecke Stuttgart-Ulm, einem Teilstück der Westostverbindung Karlsruhe — Stuttgart — Ulm — München — Landesgrenze, wurde im Oktober 1933 der Sektion 10 (Stuttgart) der „Gehäuser“ übertragen, deren Vorentwurf Ende Dezember 1933 dem Herrn Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen zur Begutachtung vorgelegt worden ist. Nach Freigabe wurden diese Unterlagen der Obersten Bauleitung Stuttgart, welche seit 1. Januar 1934 besteht, zur baureifen Ausarbeitung übergeben.

Der eigentliche Bau der Strecke begann auf den Hildern bei Plettingen am 21. März 1934, am Tag der Eröffnung der Arbeitsschicht durch den Führer. Am 23. September 1936 wurden anlässlich der Inbetriebnahme des tausendsten Kilometers durch den Führer in Breslau 21 Kilometer dieser Strecke dem Verkehr übergeben.

Die Autobahn Stuttgart-Ulm liegt ungefähr in der Richtung der Luftlinie Karlsruhe — München. Sie verläuft südlich von Stuttgart zunächst auf der Hildernhöhe bis Dettendorf. Dort wird eine Talmaße mit einer 180 Meter langen und 18 Meter hohen Eisenbetonbalkenbrücke überquert, der nach wenigen 100 Meter der be-

Es war daher geboten, die Fahrbahnen vollständig zu trennen, sie an zwei verschiedene Hänge zu legen und erst auf der Althochfläche wieder zu vereinigen.

Der erste Anstieg bei Michelberg hat gleich eine Besonderheit verlangt. Die Geländeneigung in Richtung der Terrasse war so steil, daß die Überquerung des Sattels am Turmberg mit den zulässigen Neigungsverhältnissen nicht ohne weiteres möglich war. Die Bahn mußte hier auf eine Brücke von ungefähr 930 Meter Länge und durchschnittlich 16 Meter Höhe gelegt werden, nachdem eine Dammschüttung wegen der schwer zu beschaffenden, ungewöhnlich großen Erdmassen, sowie mit Rücksicht auf das malerisch gelegene Dorf Michelberg nicht ausführbar war.

Die Brücke ist in zwei getrennten Teilen als einfache Balkenbrücke aus Eisenbeton mit fest sich wiederholenden Systemen ausgeführt. Vorläufig ist die Fahrbahn Stuttgart-Ulm erbaut worden; der Verkehr wird hierauf zunächst einseitig betrieben, bis der zweite Brückenteil erstellt sein wird. Nach der Brücke führt die Linie gestaffelt weiter bis zum vorerwähnten Sattel und steigt dann allmählich hinauf zum Kalkenwanghof (Deutsches Haus), von wo aus sich ein überraschend schönes Landschaftsbild eröffnet; ein Blick auf das nordöstliche Vorland der Alb und die drei Kaiserberge Sauten, Rechberg und Stutten.

Kurz darnach wird die sogenannte Franzosenklucht, welche sich am Nordhang des Böhler gestaffelt verlaufen, wurde die Brücke in zwei vollständig getrennten Teilen, von denen jeder eine Fahrbahn trägt, ausgeführt.

Von hier ab verläuft die Strecke auf ungefähr 1,5 Kilometer Länge in geologisch ungünstigem Rutschgelande. Umfangreiche Entwässerungs- und Sicherungsmassnahmen mußten hier getroffen werden, um eine dauerhafte Lage der Fahrbahnen zu gewährleisten. Nach dieser Zone bautechnischer Schwierigkeiten fällt die Bahn leicht ab gegen das Filstal, wo in der Nähe von Gossbach

die bereits genannte Trennung der Fahrbahnen erfolgt. Zunächst wurde die Abstiegstrecke in Angriff genommen und erbaut, nach deren Fertigstellung wird sofort mit dem Bau der Aufstiegsstrecke begonnen werden. Es war eine der schönsten und dankbarsten, aber auch verantwortungsvollsten Aufgaben, die in diesem Teil der Bahn dem Techniker gestellt wurden. Außer mit angelegten technischen Kenntnissen mußte mit feinstem Empfinden und voll Ehrfurcht vor der praktischen Landschaft vorgegangen werden. Die nun fast fertige Wirklichkeit läßt deutlich erkennen, wie mit allen Mitteln versucht worden ist, die technische Anlage der Landschaft einzugliedern.

Die rund 3,5 Kilometer lange Abstiegstrecke, kurz benannt der Drackensteiner Hang (nach dem im Tal gelegenen Dörfchen Unterdradenstein) überwindet etwa 200 Meter Höhenunterschied, was einem durchgehenden Gefälle von rund 6 Prozent entspricht. Im einzelnen sind drei große Betonbogenbrücken erbaut worden, welche jeweils drei tief eingeschnittene Schluchten überbrücken. Die größte der drei Brücken die Drackenlochbrücke ist 230 Meter lang und 45 Meter hoch. Zwei sogenannte Schrägbrücken, eine ganze Anzahl Hang- und talseitiger Stützmauern und ein kleiner Tunnel über eine stark vorspringende Felsnase lassen die Schwierigkeit der Bauaufgabe erkennen, die vor allem in ihrem oberen Teil als reine Gebirgstrecke im glatten Fels anzusehen ist. Die Kunstbauten sind durchweg in Stampfbeton bzw. Eisenbeton erstellt. Ihre Sichtflächen wurden roh bearbeitet und passen gut zur Farbe und Struktur der Felsen.

Das Material der Fahrbahndecke ist auf der gesamten Abstiegstrecke vom Michelberg bis hinauf auf die Althochfläche bei Hohenstadt, nicht Beton, sondern Kleinfeststoff. Ausschlaggebend war hier bei solch wechselvollen Steigungen die Forderung nach absoluter Griffigkeit der Fahrbahn. Zudem wäre die Wasserbeschattung für den Betoniervorgang in diesem Gebiet auf erhebliche Schwierigkeiten gestoßen. Daß die Wasserbetonindustrie durch diese Lieferungen einen gewaltigen Zuwachs von Aufträgen erfährt, erhält die Tatsache, daß allein für eine solche, etwa 20 Kilometer lange Strecke 50 000 Tonnen Kleinfeststoff benötigt werden.

Auf der Althochfläche selbst sind dem Bau keine besonderen Schwierigkeiten begegnet. Die wellige Oberfläche der Alb bot mancherlei reizvolle Möglichkeiten, die Bahn in abwechslungsreicher Linie zu führen. Unter geschickter Ausnutzung der gegebenen Hügellandschaft führt die Bahn in natürlich geschwungener Linie dem Donautal zu. Interessant ist noch, daß auf der Althochfläche bei Hohenstadt mit der mitteleuropäischen Wasserscheide Rhein — Donau der höchst



In wichtigen Bögen überspannt die Drackenlochbrücke den Drackensteiner Hang

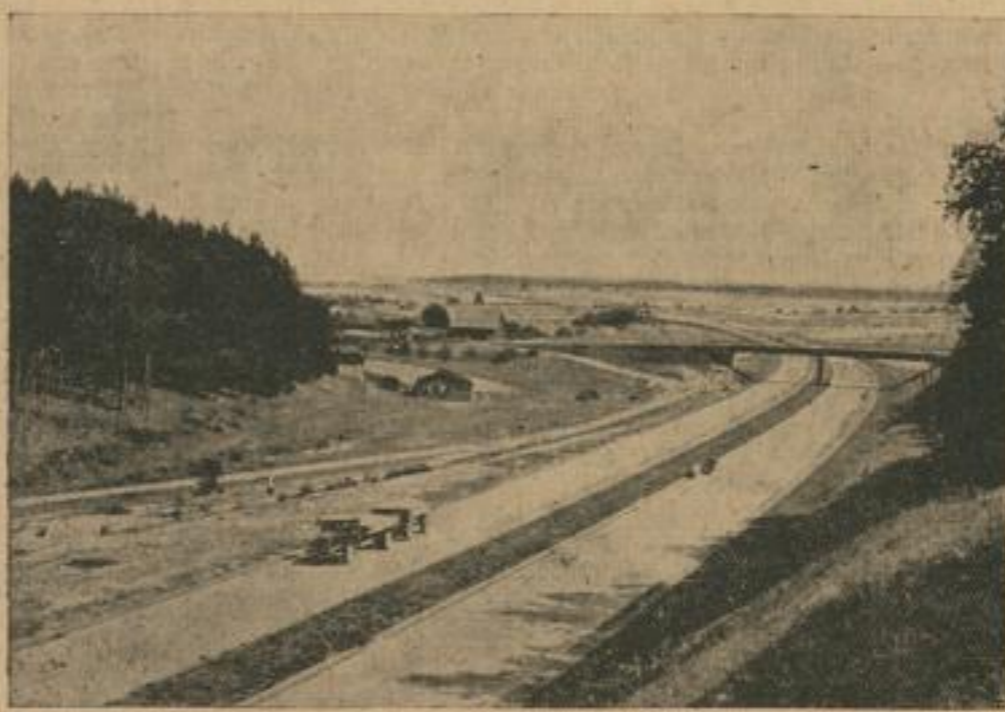


Unsere Reliefkarte läßt deutlich die Teilung der Autobahnstrecke beim Aufstieg auf die Althochfläche zwischen Kirchheim-Teck und Wiesensteig erkennen. Die Teilung der Strecke auf eine Länge von rund 6 km erfolgt bei Mühlhausen und die Wiedervereinigung bei Hohenstadt. Links führt die Autobahn nach Ulm und rechts nach Stuttgart weiter.

sanfte 360 Meter lange und 45 Meter hohe Sulzbach-Viadukt folgt. Kurz hinter dieser Brücke erreicht die Bahn die Anhöhe vor dem Abstieg ins Neckartal. Von hier aus eröffnet sich dem Benutzer der Bahn ein prachtvoller Ausblick auf den weiteren Verlauf der Strecke sowie die umgebende Landschaft. Den Abschluß am Horizont bildet die Südkette der Schwäbischen Alb selbst.

Der Neckar wird mit einer Eisenbetonbogenbrücke mit drei 50 Meter weiten Öffnungen überschritten, dann führt die Linie in flachem Bogen hinauf auf die Anhöhe des Lindorfer Waldes, nach dessen Durchquerung Kirchheim an der alles beherrschenden Tied erreicht wird. Von hier aus tritt die Bahn weiter in westlicher Richtung verlaufend in das eigentliche Albvorland ein. Sie durchschneidet bei Holzmaden die Schieferzone des schwarzen Juras mit den weltberühmten Fundstätten Jahrmillionen alter Verfeinerungen.

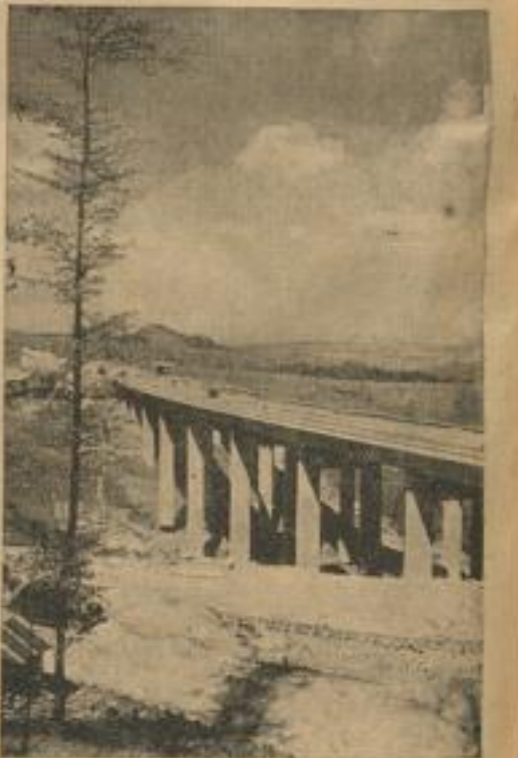
Wenige Kilometer hinter Holzmaden, bei Michelberg, hat die Autobahn den eigentlichen Steilabfall der Schwäbischen Alb erreicht. Damit tritt die Bahn in das Gebiet ein, welches rein technisch und geologisch die schwierigsten Fragen stellt, deren bauliche Lösung der Autobahn Stuttgart-Ulm ihre Sonderstellung im Reich einbrachte. Die Untersuchungen der DRR Stuttgart brachten nach zahlreichen, eingehend ausgearbeiteten Möglichkeiten vier Linien in engere Wahl. Für die Festlegung der endgültigen Linienführung war bestimmend, daß in erster Linie das echte Gesicht der im Gebiet des Steilabfalls noch jungen, lebendigen und veränderlichen Landschaft erhalten bleiben müsse. Eine formenschonende Bauweise verlangte schon an den flacheren Hängen in der Querschnittsbildung der Bahn die Staffelung der beiden Fahrbahnen, in den Steilhängen hätte auch diese Bauweise die Hängform unzerträglich geschnitten.



Weißblech schwingt sich das Doppelband der Reichsautobahn bei Temmenhausen über die Althochfläche

Punkt der Reichsautobahnen im Reich überhaupt erreicht wird, 780 Meter über N. N.

Den Abschluß des Baubereichs der DRR Stuttgart mit der DRR München bildet die Donaubrücke bei Leipheim. Sie ist durch ihre klare und formidabile Bauweise



Die Franzosenbrücke bei Gröbtingen

rasch bekannt geworden. Die Brücke besteht aus Eisenbeton, ist rund 360 Meter lang und 18 Meter hoch, hat insgesamt vier Bogendurchspannungen, deren größte mit 85 Meter Spannweite den Fluß selbst überbrückt.

Zur Einführung des Verkehrs in die Autobahn dienen insgesamt sieben Anschlußstellen, die in Abständen von durchschnittlich 15 Kilometer auf der Strecke verteilt sind. Den Anfang bildet die Anschlußstelle Stuttgart-Erd. Sie liegt der Landeshauptstadt am nächsten an der Reichsstraße Stuttgart-Tübingen. Das obere Neckartal zwischen Tübingen und Röttingen wird durch die Anschlußstelle Unterboihingen erschlossen, während der Verkehr aus dem Landstrich um die Tied herum bei Kirchheim angeschlossen ist. Die nächste Zulahrt befindet sich im Filstal bei Gossbach, an der Stelle, wo sich die beiden Fahrbahnen zur Althochfläche trennen. Das Gebiet der Althochfläche zwischen Ulm und Wiesensteig hat bei Merklingen seinen Anschluß, die Stadt Ulm wird von der Anschlußstelle Dornstadt — an der Reichsstraße Stuttgart-Ulm — aus erreicht. Für den Verkehr von Ulm aus in Richtung München ist eine weitere Anschlußstelle an der Straße Ulm — München, gleich hinter der Donaubrücke bei Leipheim erbaut worden.

Die bisherige Arbeitsleistung beträgt für Erd- und Felsausbau 6 000 000 Kubikmeter, Stahl- und Eisenbeton 300 000 Kubikmeter, Stahl 4500 Tonnen, für Fahrbahndecken wurden verarbeitet: Beton 1 000 000 Quadratmeter, Pflaster 107 000 Quadratmeter. Dipl.-Ing. Hadelmaier

