

Württemberg

Stuttgart. (Diebstahl in Turnhallen.) Am Dienstag wurde hier ein 22 Jahre alter Buchbinder wegen eines Diebstahls in einer Turnhalle festgenommen.

Dorb. (Eisenbahnerlos.) Auf dem Bahnhof Dorb kam am Mittwochabend beim Stehverk 2 der 33jährige verheiratete Fuhrmann Albert Raier von Nordkette beim Wagenausbilden im Rangierdienst unter dem Zug, wobei ihm beide Beine am Dampf abgerannt wurden.

Ulm. (Neuer Kirchturn.) Die Elisabethengemeinde Ulm beabsichtigt, in absehbarer Zeit bei der Kirchengedächtniskirche einen Turm zu erstellen unter der Voraussetzung, daß die finanzielle Seite der Frage ihre Lösung findet und die Genehmigung des Bischöflichen Ordinariats zu dem Bau zu erreichen ist.

Freiburg. (Blumen aus dem Süden.) Die Einfuhr von Schnittblumen aus dem Süden, die den hiesigen Gärten vorzuziehen, scheint sich in letzter Zeit aufs Neue zu beleben.

Leutkirch. (Eine schwere Sau.) Eine Sau mit dem seltenen Gewicht von 9 Centnern und 54 Pfund schlachtete dieser Tage Metzgermeister Bodenmüller hier.

Stuttgart. (Tod durch Schlafpulver.) Am Dienstagabend wurde eine 24jährige Kellnerin im Zimmer einer Gastwirtschaft tot aufgefunden.

150 badische Landhelfer für Württemberg

Am letzten Sommer sind im Bezirk des Landesarbeitsamts Süddeutschland rund 15000 junge Menschen in der Landhilfe tätig gewesen, davon etwa 6000 in Baden.

Erhaltung des Hausbesitzes

Stuttgart, 1. März. Auf einer aus allen Teilen des Landes auf besuchter außerordentlicher Landesverbandstagung der Württ. Haus- und Grundbesitzer, die in diesen Tagen in Stuttgart stattfand, wurden alle jene Fragen behandelt, die den Zusammenbruch von Alt- und Neubausbesitz betreffen.

Verkleinerung des Hausbesitzes im Wege der Zwangsversteigerung zu verhindern und eine Zinsenkung auf mindestens 4 v. H. für die ersten Hypotheken zu erreichen.

Stadtrat Bühler behandelte in einem ausführlichen Referat die neue Satzung, aus der u. a. hervorgeht, daß der Landesverband württ. Haus- und Grundbesitzervereine die Vereinigung der Vereine der württ. Haus- und Grundbesitzer darstellt.

wurde einstimmig angenommen. Nachdem der langjährige Vorsitzende und Gründer des Verbandes, Architekt Knorrs-Heilbronn, freiwillig zurückgetreten ist, ist an seiner Stelle Vizepräsident Kachel von Führer des Verbandes gewählt worden.

Turnen, Spiel und Sport

Nördlicher Schwarzwald, 2. Kreisklasse, Gruppe 1 a/b

Pflichtspiele am Sonntag

Gruppe 1 a: Langenals - Engelsbrunn (2:0), Ottenhausen - Schwann (0:1), Pfingweiler - Waldrennach (0:3), Birkenfeld - Gräfenhausen (0:0).

Gruppe 1 b: Enzlförsterle - Wildbad (0:6), Rotensol - Conweiler (0:8).

Die Zeit der Endkämpfe ist gekommen, jeder Sonntag bringt die Pflichtspiele dem Ende näher. Recht verschieden ist die Wichtigkeit der diesmaligen Paarungen.

In der b-Gruppe sind aller Augen nach Enzlförsterle gerichtet. Dort gastiert Wildbad, das der Papierform nach zu einem Erfolg kommen dürfte.

Rundfunk

Säbunt-Programm vom 4. bis 10. März 1934

Samstag, 4. März. 6.35 Bremer Hafenkonzert, 8.15 J. R. 8.30 B., 8.25 Leibesübungen, 8.45 Evang. Morgenseier, 9.30 Feuerkunde der Schaffenen, 10.00 Rath. Morgenseier, 10.45 Kunstfälle, 11.00 Vokalensemble, 11.30 Streichquartett D-Dur v. Mozart, 12.00 Promenade-Konzert, 13.00 Kleines Kapitel der Zeit, 13.15 Der Frühling naht mit Brausen, 14.15 Schallplatten-Entscheidung, 14.45 Stunde des Landwirts, 15.00 Väterliches Brauchtum und Sitte, 15.00 Bunte Volksmusik, 16.00 Kasperl-Stunde, 17.00 Orchesterkonzert, 18.00 Kunstberg: Der Ausdruck geht falsch, 18.30 Zwei Klavierstücke von Josef Ravindman, 18.50 Hörbild: Wie die Mädeln draußen sitzen, 19.10 Sport, 19.30 „Mit Wien“, 20.00 Paul-Linde-Abend, 22.00 J. R., 22.15 Du mußt wissen... 22.25 Dertl. R., B., Sport, 22.45 Schallplatten, 23.00 Unterhaltung und Tanz, 24.00-2.00 Nachtmusik.

Montag, 5. März. 6.00 Choral, J. B., 6.05 und 6.30 Gymnastik, 6.55 J., Frühmeld., 7.05 B., 7.10 Frühkonzert, 8.15 Wasserstands meld., Schneewetter- und Winterportbericht, 8.25 bis 8.45 Gymnastik, 10.00 R., 10.10 Aus aller Herren Länder, 10.30 Schulfunk - Stufe 1: Dornröschen, 10.45 Klaviermusik

von Chopin, 11.55 B., 12.00 Mittagskonzert, 13.15 J. R., 13.25 Dertl. R., B., 13.35-14.30 Länze und Saiten, 15.30 Musikstunde, 16.00 Nachmittagskonzert, 17.30 Berufswege für Abiturienten in Industrie und Technik, 17.45 Russische Volkslieder, 18.00 Jugendfunk: Wir lernen einen Sprechchor, 18.25 Franz. Sprachunterricht, 18.45 J., B., L., 19.00 Stunde der Nation: „Gobiva“, Oper, 20.00 R., 20.10 Konzert mit Franz Böller, 22.00 J. R., 22.15 Du mußt wissen... 22.25 Dertl. R., B., Sport, 22.45 Schallplatten, 23.00 Europäisches Konzert aus Jugoslawien, 24.00-1.00 Nachtmusik.

Dienstag, 6. März. Von 6.00 bis 10.00 siehe Montag, 10.10 Bioline und Gitarre, 10.30 Serenaden von Mozart, 11.55 B., 12.00 Schallplatten, 13.15 J. R., 13.25 Dertl. R., B., 13.35 bis 14.30 Mittagskonzert, 15.10 Tante Käthe erzählt, 15.30 Blumenkunde, 16.00 Nachmittagskonzert, 17.30 Erzählung: Klauhausermann, 17.50 Soll ich Landwirt werden?, 18.15 Was Birrt-schaft und Arbeit, 18.25 Italienischer Sprachunterricht, 18.45 J., B., L., 19.00 Stunde der Nation: Das ist der deutsche Arbeiter, D 40, 20.00 R., 20.10 Belle Unendlich, 22.00 J. R., 22.15 Du mußt wissen... 22.25 Dertl. R., B., Sport, 22.45 Schallplatten, 23.00 Tausend Sterne leuchten, Eine bunte, unterhaltende Abendkunde, 24.00-1.00 Nachtmusik.

Mittwoch, 7. März. Von 6.00 bis 10.00 Uhr siehe Montag, 10.10 Krautentwende: Frühlingsopere in Haus, Körper und Gemüt, 10.40 Schulfunk: Stufe II: Das deutsche Land - die deutsche Welt: Bestreuen, 11.05 Deutsche Volkslieder, 11.55 B., 12.00 Mittagskonzert, 13.15 J. R., 13.25 Dertl. R., B., 13.35-14.30 Kleinfunkbühne, 15.30 Variationen über ein altes deutsches Minnelied, 16.00 Nachmittagskonzert, 17.30 Zur Erdwölfganger Bekehrung vom 10.-13. März, 17.45 Siedebürger Volkslieder, 18.00 Jugendfunk, 18.20 Möglichkeiten für Abiturienten in landwirtschaftlichen Berufen, 18.35 John Münten Deutsch, 18.45 J., B., L., 19.00 Stunde der Nation: Anton Bruckner 3. Sinfonie D-Moll, 20.00 R., 20.10 Wette einschalten! Großer bunter Säbuntabend, 22.00 J., R., 22.15 Du mußt wissen... 22.25 Dertl. R., B., Sport, anschließend: Bericht von den Deutschen Boykottaktionen 1934 und den Qualifikationskämpfen f. die Europa-Boykottaktionen 1934, 23.00 Abendliche und italienische Volks- und Chorslieder des 16. Jahrh., 23.45 Tanzmusik, 24.00-1.00 Nachtmusik.

Donnerstag, 8. März. Von 6.00 bis 10.00 Uhr siehe Montag, 10.10 Heinrich Schlägels singt, 10.45 Violinsonaten, 11.55 B., 12.00 Schallplatten, 13.15 J. R., 13.25 Dertl. R., B., 13.35 bis 14.30 Mittagskonzert, 15.00 Kinderkunde, 16.00 Nachmittagskonzert, 17.30 Mittelmittel Madrigale, 18.00 Corregio, der erste Maler des Barock, zum 400. Todestag, 18.15 Familie und Kaffe, 18.25 Swan, Sprachunterricht, 18.45 J., B., L., 19.00 Stunde der Nation: Doktor Johannes Faust, Hörbild, 20.00 R., 20.10 Mandolinenzert, 20.45 Südwestfunk-Ringsendung II, 21.30 Kammermusik, 22.00 J., R., 22.30 Vorüber man in Amerika spricht, 22.30 bis 23.00 siehe Mittwoch, 23.00 Anton Dvorak, 24.00-1.00 Nachtmusik.

Freitag, 9. März. Von 6.00 bis 10.00 siehe Montag, 10.10 Klavierkammermusik, 11.00 Beethoven, 11.55 B., 12.00 Fröhliche Musik, 13.15 J. R., 13.25 Dertl. R., B., 13.35 Neues von der Welt, 14.30-15.00 Schulfunk: Stufe III: Quellen, die die Wirtschaft speisen: Salzgewinnung, 15.20 Zwei Stücke für Bioline und Klavier, 16.00 Nachmittagskonzert, 17.30 Familien- und Abendkunde, 17.50 Musik auf Glasplatte, 18.00 Jugendfunk: Liederkunde des Frankfurter RDM, 18.25 Volkslieder, 18.45 J., B., L., 19.00 Stunde der Nation: Graf Jappelin, sein Leben und sein Werk, 20.00 R., 20.10 Volkstümliches Konzert der M.S.-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ Stuttgart, 22.00 J., R., 22.15 Du mußt wissen... 22.25-23.00 siehe Mittwoch, 23.00 Vom Schicksal des deutschen Volkes - Der Maler Caspar David Friedrich und das Landschaftserlebnis der Romantik, 24.00-1.00 Nachtmusik.

Sonntag, 10. März. Von 6.00 bis 10.00 Uhr siehe Montag, 10.10 Kleine Stücke von Tchaikowsky, 10.30 Wochensend-Totenruhr, 11.00 Tröstungen, 11.55 B., 12.00 Tutti frutti (Schallplatten), 13.15 J. R., 13.25 Dertl. R., B., 13.35 Mittagskonzert, 14.30 Jugendfunk: Hovven und Hals, Hörbericht aus einer Brauerei, 15.10 Lerni lernen, 15.30 Blumenkunde, 16.00 Blumenkunde, 17.00 Tanzmusik, 18.00 Manfred-Ruber-Stunde, 18.30 Frauengemäße Berufswege für Abiturientinnen, 18.50 J., B., L., 19.00 Stunde der Nation: Musik im deutschen Heim, 20.00 R., 20.05 Saarländische Umschau, 20.15 Einladung der Plebejer, 21.10 Bunte Stunde, 22.00 J., R., 22.15 Du mußt wissen... 22.25 bis 23.00 siehe Mittwoch, 23.00 Nachtmusik, 24.00-2.00 Nachtmusik.



Hanni als Reporterin. Ein fröhlicher Roman von Anton Schwab. Vor den Augen des über alle Maßen Ueberraschten packte sie die Platten aus. Gaida starrte sie an, als läße er ein Wunder.

vielt. Es sind nicht mehr Menschen, es sind Teufel. Hoffentlich finden die Regierungen den Mut, mit eiserner Faust einzugreifen und diese ganze Sippstocher vor ein hartes Gericht zu stellen. Gaida sah abwachselnd auf das Mädchen und den Stoß Platten. „Fräulein Junghans, ich... müßte doch glücklich sein über das, was Sie geleistet haben... aber mir graut beinahe vor den Auswirkungen. Kommen Sie mit zu Direktor Sommerlatt! Er soll alles mit anhören.“

„Ja, er hat doch vor kurzem den ganzen Aktienbesitz von Frau von Siedel erworben. Er hat mindestens 1/3 des Kapitals in den Händen. Wir können den Bericht nicht bringen! Wir graben uns unter eigenes Grab.“ Gaida begehete auf. „Aber, Herr Direktor, hier scheiden Rücksichten aus! Ich bestehe darauf, daß wir uns diese ungeheuerliche Sensation, die zugleich zu einer Tat für die Gesamtheit wird, nicht entgehen lassen.“

# Autobahn Stuttgart - Ulm wird begonnen

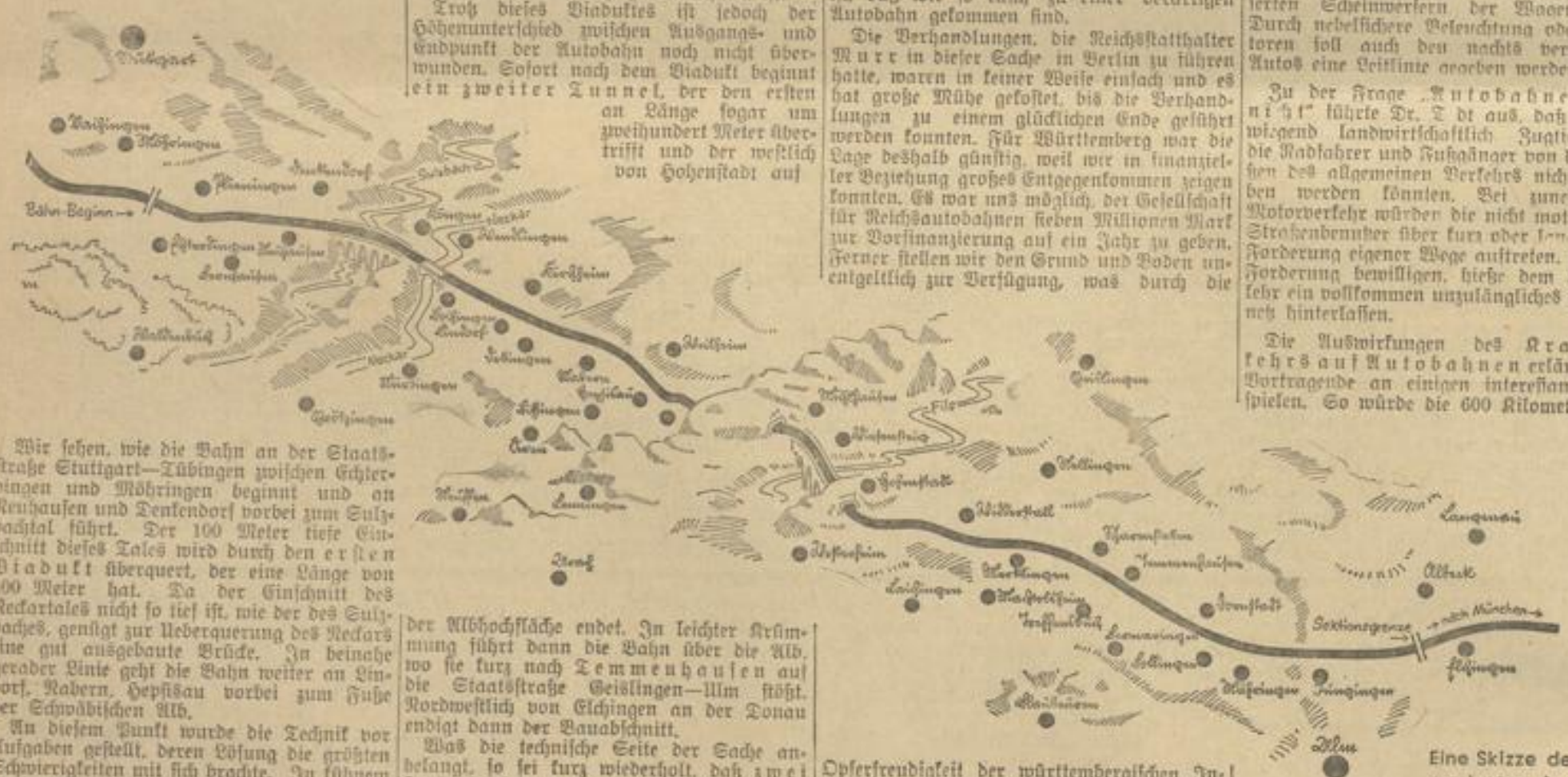
Der erste Spatenstich voraussichtlich am 21. März

Wie wir erfahren, sind die Vorarbeiten zum Bau der Autobahn Stuttgart-Ulm in soweit gediehen, daß bereits in den kommenden Wochen mit dem Baubeginn gerechnet werden kann. Voraussichtlich wird der erste Spatenstich am 21. März im Rahmen der feierlichen Eröffnung der Arbeitsschlacht 1934 ausgeführt werden. An diesem Tage soll mit dem Bau aller geplanten Autostraßen begonnen werden, und zwar als Auftakt zu der großen Offensive, die die Reichsregierung zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in diesem Jahr einleiten gedenkt. Wenn der vergangene Winter unter der großartigen Parole „Keiner soll hungern, keiner soll frieren“ stand, so soll die Parole für den vor uns liegenden Frühling und Sommer: „Keiner ohne Arbeit“ lauten.

Der Bau der Autobahn Stuttgart-Ulm stellt gerade für unser Land eine Maßnahme zur Arbeitsbeschaffung dar, wie größer und umfassender man sie sich gar nicht denken kann. Erinnert sei nur daran, daß durch den Bau der Reichsautobahn allein 15 000 schwebische Arbeiter für zwei Jahre Arbeit und Brot finden. Wenn man dann noch bedenkt, daß eine derartige Ankerhaltung des Baugewerbes automatisch noch so viele andere Erwerbswege mit erschließt, dann erhält man erst von dem gigantischen Ausmaß dieser Arbeitsbeschaffung das richtige Bild.

Nachdem nunmehr die Witterung beständig zu bleiben scheint, kann sehr rasch zu den ersten Aushubarbeiten geschritten werden. Die Arbeiten für den Bau der Autobahn sind zum größten Teil vergeben und auch die theoretischen Vorarbeiten sind in großen und ganzen abgeschlossen.

Die genaue Linienführung haben wir bereits vor einiger Zeit veröffentlicht. Um nun unseren Lesern ein anschauliches Bild von der Linienführung der Bahn zu geben, haben wir eine Skizze angefertigt, die uns einen unmittelbaren Eindruck von dem grandiosen Plan verleiht.



sich die Füll durch grüne Wiesen und tornbewachsene Felder... Ein Bild, das an malerischer Schönheit kaum noch übertroffen werden kann. Unsere Leser sehen in der abgebildeten Zeichnung, wie sich ungefähr Wiesensteig mit dem Viadukt im Hinter-

Grund, für diese Segnungen der nationalen Regierung dankbar zu sein, denn gerade wir in Württemberg sind leither in verkehrspolitischer Beziehung immer hintangekehrt worden. Daß dieser mit der Zeit immer unhalt-

Wenn es auch nur gelänge, den deutschen Automobilbestand dem Englands oder Frankreichs anzugleichen, so würde allein schon dadurch eine gewaltige Produktionssteigerung der deutschen Stahlindustrie erzielt werden.

Eine großartige Motorisierung des Verkehrs kann sich jedoch nur voll entfalten wenn dem Auto die Fahrbahn gegeben wird, auf der seine Möglichkeiten voll ausgenutzt werden können. Aus dieser Erkenntnis heraus habe der Führer, Reichsminister Adolf Hitler, den Bau der Reichsautobahnen eingeleitet. Die Reichsautobahnen, für die bisher ein Durchgangsstrecken von 6000-7000 Kilometer festgelegt ist, werden für jede Richtung eine 7,5 Meter breite Fahrbahn erhalten, die durch einen 5 Meter breiten Grünstreifen getrennt und an den Außenrändern von 1,5 Meter breiten Banketten begrenzt sind. Grundsätzlich werden sie sich von anderen derartigen Anlagen dadurch unterscheiden, daß sie benutzt dem Landschaftscharakter angepaßt werden, während andererseits in landschaftlich eintönigen Gebieten die Autobahn das bestimmende Element sein soll. Um Ermdungen durch allzu lange gerade Strecken zu vermeiden, werden die Autobahnen im Flachland nur Geraden bis zu 3 bis 4 Kilometer aufweisen; keine Kurven im Flachland wird einer Radius von unter 2000 Meter erhalten. Strömungen werden nicht mehr als fünf Prozent ausmachen. Bei den Strecken im Gebirge gelten in der Regel ebenfalls diese Grundfätze. Nur wo es die Bodenverhältnisse nicht gestatten, werden die Zahl und der Durchmesser der Kurven, der Grad der Steigungen usw. davon abweichen. Um das Problem der Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge zu lösen, werden noch in diesem Jahre Versuche unternommen werden. Die Lösung wird wahrscheinlich in einer Verbindung von Hecken und Strauchwerk zwischen den Fahrbahnen und verbesserten Scheinwerfern der Wagen liegen. Durch nebelbüchere Verleuchtung oder Reflektoren soll auch den nachts verkehrenden Autos eine Leitlinie gegeben werden.



Das idyllisch gelegene Wiesensteig, mit dem geplanten Viadukt im Hintergrund

barer werdende Zustand jetzt aufgehört hat, dafür ist uns vor allem auch Reichsstatthalter Wurr ein Garant, dessen tatkräftigem Eingreifen es in erster Linie zu verdanken ist, daß wir so rasch zu einer derartigen Autobahn gekommen sind.

Die Verhandlungen, die Reichsstatthalter Wurr in dieser Sache in Berlin zu führen hatte, waren in keiner Weise einfach und es hat große Mühe gekostet, bis die Verhandlungen zu einem glücklichen Ende geführt werden konnten. Für Württemberg war die Lage deshalb günstig, weil wir in finanzieller Beziehung großes Entgegenkommen zeigen konnten. Es war uns nämlich, der Gesellschaft für Reichsautobahnen haben Millionen Mark zur Vorfinanzierung auf ein Jahr zu geben. Ferner stellen wir den Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung, was durch die

grunde ausnehmen würde; dabei sei jedoch ausdrücklich festgesetzt, daß es sich um eine Zeichnung ohne amtliche Vorlagen handelt, so daß die letzte Ausgestaltung dieses Viaduktes dem Bilde nicht zu entnehmen ist. Trotz dieses Viaduktes ist jedoch der Höhenunterschied zwischen Ausgangs- und Endpunkt der Autobahn noch nicht überwunden. Sofort nach dem Viadukt beginnt ein zweiter Tunnel, der den ersten an Länge sogar um zweihundert Meter übertrifft und der westlich von Hohenstadt auf

Zu der Frage „Autobahnen oder nicht?“ führte Dr. Lodi aus, daß der vorwiegend landwirtschaftlich geprägte Verkehr, die Radfahrer und Fußgänger von den Straßen des allgemeinen Verkehrs nicht vertrieben werden können. Bei zunehmendem Motorverkehr würden die nicht motorisierten Straßenbenutzer über kurz oder lang mit der Förderung eigener Wege auftreten. Und diese Förderung bewilligen, heißt dem Kraftverkehr ein vollkommen unzulängliches Straßennetz hinterlassen.

Die Auswirkungen des Kraftverkehrs auf Autobahnen erläuterte der Vortragende an einigen interessanten Beispielen. So würde die 600 Kilometer lange

Wir sehen, wie die Bahn an der Staatsstraße Stuttgart-Lüdingen zwischen Schierdingen und Möhringen beginnt und an Reulhausen und Denkendorf vorbei zum Sulzbachthal führt. Der 100 Meter tiefe Einschnitt dieses Tales wird durch den ersten Viadukt überquert, der eine Länge von 400 Meter hat. Da der Einschnitt des Redartales nicht so tief ist, wie der des Sulzbachthales, genügt zur Überquerung des Redars eine gut ausgebaute Brücke. In beinahe gerader Linie geht die Bahn weiter an Emdorf, Rabern, Döpsbau vorbei zum Fuße der Schwäbischen Alb.

An diesem Punkt wurde die Technik vor Aufgaben gestellt, deren Lösung die größten Schwierigkeiten mit sich brachte. In ihrem Entschluß wurde das Wagnis unternommen: Die Autobahn wurde in einem zwei Kilometer langen Tunnel in Serpentinendurch das Bergmassiv gelegt. Württemberg darf sich also rühmen, den ersten Autobahntunnel geschaffen zu haben. Wenn man diesen Teil des Unternehmens in seiner ganzen Bedeutung würdigt, wenn man bedenkt, wie riesige Schwierigkeiten der Ausführung eines derartigen Tunnels entgegenstehen, wie genau hier die Arbeiter des Kopfes und die der Faust zusammenarbeiten müssen, dann befaßt einen ehrwürdiges Staunen ob den Wundern der Technik, die sich hier im schönsten Lichte offenbaren. Noch großartiger ist jedoch dieser Eindruck, wenn wir im Geiste über den zweiten Viadukt fahren, der die Überquerung des Hiltstales - nördlich von Wiesensteig - in einer Höhe von 65 Metern ermöglicht. Wer die romantische Gegend dieses Teiles des Hiltstales kennt, der kann sich ausmalen, welchen Genuss es für den Autofahrer bedeutet, über dieses Tal zu fahren. Zur Linken liegt das Städtchen Wiesensteig, ins Tal eingebettet und geschützt von bewaldeten Berggruppen, unten schlängelt

der Albhochfläche endet. In leichter Krümmung führt dann die Bahn über die Alb, wo sie kurz nach Lemmehausen auf die Staatsstraße Weilsingen-Ulm köhrt. Nordwestlich von Echingen an der Donau endet dann der Bauabschnitt.

Was die technische Seite der Sache angeht, so sei kurz wiederholt, daß zwei Fahrbahnen vorgesehen sind, die eine Breite von je 7,5 Meter haben. Sie werden durch einen fünf Meter breiten Damm von einander getrennt. Dieser Damm wird mit Bäumen und Buschwerk bepflanzt werden, insbesondere deshalb, um das Blickfeld des Kraftfahrers lebhafter zu gestalten. Es ist nämlich eine bekannte Tatsache, daß eine gerade Landstraße ohne seitlich angepflanzte Bäume die Aufmerksamkeit und die Anspannung des Autofahrers bedeutend mehr in Anspruch nimmt als eine Straße, die durch bewachsene Gelände fährt.

So entsteht ein Werk, das im Rahmen des übrigen Autostraßennetzes wohl zu den gewaltigsten Leistungen unserer Zeit gezählt werden muß. Es offenbart sich hier am deutlichsten der Geist, der die nationale Regierung unter der Führung unseres Volkstanzlers befeilt: Statt vieler Reden, nutzlosen Sitzungen und noch nutzloseren Abstimmungen greift die nationalsozialistische Regierung kurz entschlossen zum Spaten, weil ganz neue Wege der Verkehrstechnik auf und führt gleichzeitig damit einen entscheidenden Schlag gegen die Arbeitslosigkeit.

Opferfreudigkeit der württembergischen Industrie ermöglicht wird. So hat alles zusammengehoßen, den Plan zu verwirklichen, der uns die Autobahn Stuttgart-Ulm bringen sollte.

## Bahn frei für das Auto!

Dr. Lodi über die Reichsautobahnen  
In der Vestinghochschule Berlin trat der Generalinspektor für das deutsche Straßennetz, Dr. Ing. Lodi unlängst zum ersten Male mit einem Vortrag über die Reichsautobahnen vor die Öffentlichkeit. An dem Beispiel des Gesetzes über die Reichsautobahnen wies Dr. Lodi einleitend auf den schöpferischen Geist nationalsozialistischer Gesetzgebung hin, die zum Unterschied der früheren eine Entwicklung einleitete, und erläuterte an Hand der Kraftfahrzeugbestände der großen Nationen, die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten, die Deutschland infolge seines relativ geringen Kraftfahrzeugbestandes bietet. So verbräuche z. B. die deutsche Automobilindustrie etwa 190 000 Tonnen Stahl pro Jahr, die amerikanische dagegen 4,5 Millionen Tonnen.

Strecke Berlin-München, für die Schnellzüge 8-10 Stunden benötigen, mit dem Auto in 5-6 Stunden bewältigt werden. Die Post könnte etwa alle drei Stunden einen Schnellwagen verkehren lassen und dadurch den Briefverkehr wesentlich beschleunigen, und der Postkraftwagen, der heute für die Hin- und Rückfahrt zwischen den beiden Städten eine Woche und mehr benötigt, könnte in 2-3 Tagen bewältigt werden. Dadurch, daß sich die Reichsbahn direkt am Kraftverkehr beteiligen wird, wird jede Konkurrenz zwischen Auto und Eisenbahn, die stets das widerwärtige Nebenverhältnis bleiben werde, ausgeschaltet. Zum Abschluß hob Dr. Lodi die im Bau der Autobahnen stehende Arbeitsbeschaffung hervor, 300-400 Millionen Reichsmark werden pro Jahr angewendet, und eine Viertelmillion Arbeiter finden für 6 Jahre Beschäftigung. Für das bisher vorgesehene Programm seien etwa 260 Millionen Kubikmeter Erdbeurteilung nötig, 4-5 Millionen Kubikmeter Beton und eine halbe Million Tonnen Eisen würden verbraucht.

Eine Skizze der geplanten Autostraße

