

Um das Recht des Memellandes

Wird gegen die litauische Willkürherrschaft eingeschritten?
Es wird jetzt von ausländischer Seite in aller Form bekräftigt, daß Großbritannien, Frankreich und Italien auf Deutschlands Ersuchen in der Memelfrage insofern etwas unternommen haben, als sie ihre rechtswidrigen Berater aufforderten, die rechtliche Seite der durch das Vorgehen der litauischen Regierung im Memelgebiet geschaffenen Lage zu prüfen. Sie haben gleichzeitig die litauische Regierung davon in Kenntnis gesetzt. Damit ist endlich dem Zustand im Ende bereitet, daß Litauen die vertraglich garantierte Memelautonomie Stück um Stück aushöhle, ohne daß die Mächte, die diese Autonomie durch ihre Unterschrift garantiert haben, irgend etwas zur Erfüllung ihrer Garantieverpflichtung getan hätten.

Die memelländische Autonomie ist verfassungsmäßig aus dem Landesdirektorium einerseits, den Landtag andererseits abgeleitet. Die Untermauerung dieser beiden Institutionen ist eine demokratische, d. h. der Mehrheitswille der Bevölkerung des Memelgebiets soll in ihnen zum Ausdruck kommen. Das Wahlrecht zum Landtag ist ein allgemeines, gleiches und geheimes. Das Direktorium bedarf des Vertrauens des Landtages, d. h. die in ihm vorhandene Mehrheit ist entscheidend nicht nur für die personelle Zusammensetzung des Direktoriums, sondern auch für die von ihm zu betreibende Politik in den Angelegenheiten, die der Zuständigkeit der autonomen Verwaltung unterstehen, und das sind vor allem Schule, Kirche, Justiz, kommunale Selbstverwaltung usw. Die Autonomie der memelländischen Bevölkerung sind dem litauischen Staat stets ein Dorn im Auge gewesen. Seit dem Anmarsch nationalsozialistischer Strömungen in Litauen hat sich die Spannung verhärtet. Es sind immer wieder Versuche unternommen worden, die durch das internationale Statut garantierten Rechte der Memelbevölkerung zu beschneiden. Die augenblickliche antideutsche politische Konjunktur in Europa hat nun zu einem radikalen Vorstoß und zur völligen Beseitigung der Autonomie geführt. Die litauischen Gewalttäter, die ja die Machtmittel im Memelgebiet in der Hand haben und die ihre rücksichtslose Anwendung obendrein durch den seit acht Jahren bestehenden Kriegszustand gesichert haben, sind offenbar der Meinung, daß sie bei ihren gegen das Memeldeutschum gerichteten Maßnahmen heute bei den Signatarmächten des Statuts keinen ernsthaften Widerstand finden, wenn sie sich dabei auf die dem neuen Deutschland gegenüber in vielen europäischen Staaten geprägte antinationalsozialistische Terminologie stützen.

Das hat man ausgiebig getan. Die litauische Regierung hat die Behauptung aufgestellt, daß die nationalsozialistische Bewegung, die natürlich auch im Memeldeutschum zum Durchbruch gekommen ist, die Staatsicherheit bedrohe. Darauf hat sie ihre gescheiterten Maßnahmen aufgebaut. Sie hat nicht nur schon vor Jahresfrist die Bildung neuer Parteien verboten, die nationalsozialistische Tendenzen verfolgen, sondern sie ist zu direkten Gewalttaten gegen die verfassungsmäßigen Organe des Landes übergegangen, um sie funktionsunfähig zu machen. Das Erste war, daß sie den Präsidenten des Direktoriums des Memelgebietes, Dr. Schreiber, absetzte und an seiner Stelle einen Litauer, Reissigs, über den die Memelländer schon im Jahre 1930 Beschwerde führten, zum Präsidenten des Landesdirektoriums ernannte. Immerhin bedurfte auch Reissigs des Vertrauens des Landtages, das ihm bei der fast ausschließlich deutschen Bevölkerung des Landes und der entsprechenden



Flüchtiges Bernstein

Dem Berliner Chemiker Ernst Krause ist die Verflüchtigung des Bernsteins gelungen. Sein Verfahren dürfte vor allem der Verwendung des Bernsteins für industrielle Zwecke dienlich sein.

Zusammensetzung des Landtages niemals ausgesprochen worden wäre. Von den 20 Abgeordneten gehören 24 den deutschen Parteien an, und Reissigs hätte also nur die fünf Litauer für sich gehabt. Um das zu erwartende Mißtrauensvotum zu verhindern, hat der litauische Gouverneur den Memellandtag wiederholt mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln beschlußunfähig gemacht. Nicht nur, daß die litauischen Abgeordneten der Sitzung fernblieben, es ist auch ein Teil der deutschen Abgeordneten, zum Teil durch gekünstelte juristische Spitzfindigkeiten, zum Teil durch Gewalt, an der Teilnahme verhindert worden. Auf diese Weise gelang es, zu verhindern, daß der Landtag überhaupt zum neuen Direktorium Stellung nehmen konnte.

Reissigs benutzte die von ihm verfassungswidrig ausgeübte Regierungsgewalt dazu, nun im litauischen Sinne reinen Tisch zu machen. Etwa 500 Angestellte der memelländischen Verwaltung wurden sofort entlassen oder geländigt, ihre Stellen durch Litauer besetzt. Man ist sich einig darüber, daß dabei höchst tragwürdige Elemente in Beamtenstellungen gelangt sind. Die kommunale Selbstverwaltung ist zum Teil ausgegliedert worden, die memelländische Justizautonomie wurde aufgehoben, ebenso wie die Schulautonomie, die man durch die Schulleberaufsicht eines litauischen Beamten ersetzte. Das litauische Staatschutzgesetz, ein Sondergesetz für das Memelgebiet, schließt nur das litauische Volkstum, das deutsche bleibt völlig schutzlos. Selbst die deutsche Sprache wurde unterdrückt, indem beispielsweise die litauische Postverwaltung fordert, daß Ortsnamen und Adressen auf Postsendungen nur in litauischer Sprache geschrieben sein dürfen, obwohl das Autonomiestatut die deutsche und die litauische Sprache ausdrücklich als gleichberechtigt er-

klärt. Dazu kommt, daß unter willkürlichen Behauptungen eine große Anzahl von Deutschen verhaftet wurden, die sich angeblich gegen die Staatsgewalt vergangen haben sollen und denen demnächst der Prozeß gemacht werden wird. Es hat lange genug damit gedauert, denn die Verhaftungen erfolgten zum Teil schon im Februar dieses Jahres.

Praktisch ist von der durch einen internationalen Vertrag feierlich befandeten Autonomie heute nichts mehr übrig geblieben. Die Mächte, die ihn garantierten und die sich sonst immer auf die Unverletzlichkeit der geschlossenen Verträge zu berufen pflegen, werden nun zeigen müssen, ob es ihnen mit diesem Grundlag auch im Falle Memel ernst ist.

Die Signatarmächte prüfen die Memelbeschwerbe

London, 8. Okt. „Times“ schreibt, der Bericht der Juristen über die Beschwerde der deutschen Regierung gegen die Maßnahmen, die von den litauischen Behörden im Memelgebiet getroffen wurden, ist jetzt erklart worden und wird vom englischen Auswärtigen Amt und den Regierungen Frankreichs und Italiens geprüft. Die gleichen Mächte sind zusammen mit Japan die besonderen Garanten des Memelstatuts. Es besteht wenig Zweifel darüber, daß technische Verletzungen des Statuts begangen worden sind.

Rundfunk

Mittwoch, 10. Oktober:

- 8.45 Willi Bauer spricht über „Die Mutter als Erzieherin des vor- und schulpflichtigen Kindes“
- 10.15 Nach München: Schulfunk für alle Stufen: „Der Bodenker“
- 10.45 Lieber
- 11.45 Bauernfunk
- 12.00 Aus Frankfurt: Was wir selten hören
- 13.15 Aus Frankfurt: Mittagskonzert
- 15.15 Aus Stuttgart: Tante Käthe erzählt
- 15.30 Blumenkunde
- 16.00 Nach Frankfurt: Nachmittagskonzert
- 18.00 Lernt morien!
- 18.15 Kurzgespräch
- 18.30 Aus Ulm: Blasmusik
- 19.30 Aus Stuttgart: „Hei, grüß di Gott, Ländle — grüß Gott an, ihr Leute!“
- 20.10 Nach Frankfurt: Unsere Saar — Den Weg frei zur Verklärung
- 20.35 Aus Berlin: Stunde der jungen Nation: „Kasse“
- 21.00 Aus Stuttgart: „Sunte Stunde der Saar“
- 22.30 Willi Wende spielt zum Ton
- 24.00 Aus Stuttgart: Nachtmusik

Buntes Allerlei

Ausgerechnet!

Herr Church aus Epping in England ist offenbar ein Beschwoher. Ganz England lacht über ihn und das nur, weil er neulich ein Los gewonnen hat. Bei einem Fest der British Legion bettelte er sich an der Tombola und wurde Gewinner eines Preises, den ein bekanntes Hotel gestiftet hatte. Er hat jetzt das Recht, an jedem Samstag abend in der Bar des Hotels eine Pint Gin — das ist etwa drei Jektel Liter — gratis zu trinken. Beschwoher die Leute lachen? Herr Church ist nämlich Vorstandsmitglied der Britischen Temperenzler-Liga.

„O nein. So weit er...“
nicht! Er mußte bloß in mein Amt kommen, weil er den tapferen Brüdern von Friederau den Hornschlagerwald an der Grenze verlaufen will, der feinerzeit noch in Halmen schläg'schem Besitz verblieb. Aber woher weißt du, daß er überhaupt hier war?“

„Ja begegnete ihm... gerade vor dem Amtshaus.“
„Nun? Und wie benahm er sich gegen dich?“
„Er sah mich an wie eine Fremde und schritt an mir vorüber, als... wäre ich... eine Verbrecherin.“

„Das sieht ihm ähnlich!“ murmelte Wladlo zähneknirschend. „Genau so sah er über mich hinweg! Als wäre ich Luft... nein, Staub zu seinen Füßen! Nicht einmal zu grüßen fand er nötig! Was er zu tun hatte, machte er mit dem Adjunkten ab. Und das in meinem Amtszimmer, wo ich, ich der Herr bin!“

Er löschte das Licht und warf sich wieder zornig ins Bett. Margaret hörte, wie er die Zähne zusammenbiß, daß sie knirschten. Sie verstand, was in ihm vorging. Und alles in ihr drängte zu ihm. Gehörten sie nicht zusammen? Litten sie nicht beide unter der Demütigung dieses Wiedersehens? Wie leicht wäre sie darüber hinweggelassen, wenn alles zwischen ihnen noch wäre wie einst, wo sie in jedem Zimmer zu ihm schlüpfen konnte und sie in ihrer Liebe beide Trost fanden für alles, was ihnen von außen widerfuhr!

Aber es war nicht mehr wie einst. Zwischen ihnen stand der Geist seines Vaters, der Geist des Narodni Dom...
Sie konnten beide nicht einschlafen. Lautlos lagen sie im Dunkeln. Bis Margaret das drückende Schweigen nicht länger ertrag.

Wladlo,“ sagte sie leise, „schläfst du?“

„Nein.“

„Dann möchte ich dich etwas fragen... was ist es mit den Friederauern? Warum wollt ihr ihnen ihre Schule nehmen?“

(Fortsetzung folgt.)



Uebersetzung G. Karmann, Romanzentrale Stuttgart 89)

14. Kapitel

Wladlo kam an diesem Tag nicht zum Abendessen heim. Er war wieder einmal mit seinem Vater ins Narodni Dom gegangen.

Es war Mitternacht, als er endlich das Schlafzimmer betrat und sich über Margarets Bett beugte, um zu sehen, ob sie schlief.

Sie lag wach, von Frostschauern geschüttelt.
„Was ist dir?“ fragte er, gähmend die Kleider ablegend.

„Nichts.“

„Frierst du?“

„Ein wenig...“

Er wollte sie küssen wie jeden Abend, ehe er zu Bett ging. Aber sie wandte den Kopf. Er roch nach Wein und Tabak, und es war etwas in ihr, das sie nicht verstand, das sie aber instinktiv gegen ihn lehrte, heute...

Auch er war schlechter Laune. Diese Abende im Wirtshaus verfehlten ihn immer in eine gereizte Stimmung. Auch hatte Jata den Vater wieder aufgebezt, weil Margaret mit dem Knaben immer deutsch spreche und sicher noch einen ganzen Deutschen aus ihm machen werde, wenn man nicht eingreife.

Daraufhin machte der Vater Wladlo Vorwürfe, er sei viel zu schwach gegen seine Frau, und verlangte, daß der kleine Janes, der zum Herbst ohnehin in die Schule müßte, für ein Jahr aus dem Haus komme — nach Laibach oder sonst wohin in rein slowenische Umgebung, wo er kein deutsches Wort höre, zu guten Patrioten...

Margarets stumme Abwehr ärgerte Wladlo darum jetzt doppelt.

Bestimmt war er sich ins Bett.

„Na, wenn dir an meinem Fuß nichts mehr gelegen ist, dann muß es ja nicht sein!“

„Verzeih, Wladlo, aber...“

„O, du brauchst dich gar nicht zu entschuldigen! Ich bin es ja gewohnt, daß mir nur Aerger und Enttäuschung kommen von meiner Frau!“

„Wladlo!!!“

„Nun — etwa nicht? Nachdem ich den ganzen Abend Klagen über dich anhören mußte, wehrst du dich nun noch, wenn ich gutmütig, wie immer, alles vergessen und dir einen Gutenachtfluß geben will!“

„Wer hat sich über mich beklagt?“

„Vater. Es kann ihm ebensovienig gleichgültig sein wie mir, in welchem Geist sein Enkel erzogen wird. Aber über unsere dahin gehenden Wünsche sehest du dich ja einfach hinweg und sprichst nach wie vor deutsch mit dem Jungen...!“

„Ah, das ist es?“ sagte Margaret milde und gleichgültig. Das „Verbrechen“ erschien ihr, aufgewühlt bis ins tiefste Innere, wie sie noch immer war, wirklich so geringfügig, daß es nicht lohnte, darüber zu reden. Wladlo aber verbiß sich in den Gegenstand mit der kleinlichen Rörgelucht, die ihm stets eigen war, wenn er sich innerlich auch über etwas ganz anderes ärgerte. Und sein Ton wurde immer gereizter, je wüßiger Margaret sich in Schweigen hüllte.

Da fuhr sie plötzlich auf, als habe sie einen Schlag erhalten. Wladlo hatte höhnisch gesagt:

„Ganz wie der Herr Bruder! Der glaubt in seinem Germanendünkel natürlich auch, durch hochmütiges Schweigen zu imponieren! Aber bei mir macht er sich nur lächerlich damit und... du auch!“

„Hermann war bei... dir?“ zitterte es von Margarets Lippen.

Reichsautobahn Stuttgart — Ulm

Ein Streifzug durch die verschiedenen Baustellen

Es sind jetzt gerade sechs Monate verstrichen, seitdem die Bauarbeiten an der Reichsautobahn Stuttgart—Ulm in Angriff genommen wurden. Viel hat man in dieser Zeit nicht gehört, obwohl es dieses gigantische Projekt verdient hätte, daß man sich eingehend mit ihm beschäftigt. Denn es ist wirklich eine Freude, das Werden der Reichsautobahn Stuttgart—Ulm zu verfolgen.

Noch bis vor wenigen Monaten lag die Gegend, durch die die Reichsautobahn Stuttgart—Ulm führt, so gut wie fern vom Hauptstrom des Verkehrs. Und in Bälde wird sie der Mittelpunkt des Hauptverkehrs in Württemberg sein.

Ausgedehnte, fruchtbare Felder, stille Wälder und einsame Täler sind gewissermaßen über Nacht in den Mittelpunkt des großen Projektes gerückt, eines Projektes, das nach seiner Vollendung zu den bedeutendsten Bauwerken des an Sehenswürdigkeiten wirklich nicht armen Schwabenlandes zählen wird.

In Gegenden, die bisher von der Entwicklung der Technik noch nicht viel verspürt haben, erklingt nun auf einmal die Melodie der Arbeit, wie man es in diesem Ausmaß dort bisher nicht kannte. Mit der Erbauung der Reichsautobahn Stuttgart—Ulm wird aber nicht allein eine schnellere Verbindung zwischen Stuttgart und Ulm hergestellt und eine Gegend neu dem Verkehr erschlossen, sondern, und das fällt bei einem Streifzug durch die verschiedenen Baustellen sofort auf, es haben dadurch auch Tausende von Arbeitssoldaten dieser Gegend Arbeit und Brot erhalten.

Was noch vor einem Jahr nur ein Bleistiftstrich und noch zu Beginn dieses Jahres nur ein Projekt in vier Leinwandbänden war, ist in der außerordentlich kurzen Zeit von sechs Monaten zu einem großen Teil schon Wirklichkeit geworden. Wenn auch bis jetzt noch kein Streckenabschnitt vollständig fertig ist, so steht heute doch auch der Laie schon, wenn er sich ein Bild von der Reichsautobahn Stuttgart—Ulm machen will, vor der Verwirklichung entgegen.

An mancher Stelle, wo noch im vergangenen Jahr Getreide stand oder Kartoffeln gepflanzt waren, oder wo wilde Pflanzen wucherten, zieht sich heute die Trasse der Reichsautobahn Stuttgart—Ulm hin. Die neue Zeit — die Zeit der Motorisierung Deutschlands — hat dieser Landschaft ihren Stempel aufgedrückt. Wo einst die Perlen wucherten und wo man kaum einmal einen anderen Laut hörte als das Brüllen einer Kuh, wird in Zukunft der Kompressor des Kraftwagens tonangebend sein.

Drei verschiedene Bauabschnitte

Die Reichsautobahn Stuttgart—Ulm zerfällt in drei verschiedene Bauabschnitte, von denen jeder eine besondere Charakteristik aufweist. Der von Stuttgart aus vorgetriebene Bauabschnitt hat seine besonderen Merkmale in den zahlreichen Kunstbauten, die durch die reichgegliederte Oberflächengestaltung und die zahlreichen notwendigen Unter- und Ueberführungen bedingt sind. Im Gegensatz hierzu ragt der von Ulm aus vorgetriebene Bauabschnitt über die sonst vorhandene Norm nicht hinaus. Hier erstrecken sich die Arbeiten in erster Linie auf Erdbewegungen und die Erbauung der üblichen Unter- und Ueberführungen der verschiedenen die Reichsautobahn kreuzenden Verkehrswege, wie Eisenbahn, Staatsstraßen und Feldwege.

Zwischen diesen beiden Bauabschnitten liegt der von der Bauleitung Ulm aus bearbeitete Abaufstieg, der für den Laien und den Fachmann gleichermaßen interessant ist. Mit der Ueberwindung des Steilabfalls der Alb ist die Oberste Bauleitung der Reichsautobahn Stuttgart—Ulm vor Probleme gestellt worden, wie sie in diesem Ausmaß wohl bei keiner anderen Reichsautobahnstrecke in Erscheinung getreten sind.

Das erste Bauwerk

Den ersten Eindruck von der Reichsautobahn Stuttgart—Ulm bekommt man auf der Straße Nieningen—Bernhausen, wo das Auge schon von weitem auf ein Bauwerk — die Ueberführung der Straße — gelenkt wird, das bis auf einige Kleinigkeiten fertiggestellt ist. Die in Eisenbeton ausgeführte Ueberführung ist in ihrer Formgebung sehr einfach gehalten, wirkt aber gerade wegen dieser Schlichtheit äußerst leicht und elegant und fügt sich sehr gut in das dortige Landschaftsbild ein. Die Ueberführung war notwendig, weil die Straße Nieningen—Bernhausen hier die Reichsautobahn kreuzt und deshalb darüber hinweggeführt werden muß. Von der Ueberführung aus hat man einen wunderbaren Blick über den Verlauf der Trasse der Reichsautobahn. Obwohl bis jetzt nur der Fahrhakenkoffer ausgehoben und die Fahrhakenbede noch nicht aufgebracht ist, kann man kilometerweit die zukünftige Gestalt der Reichsautobahn sehen.

Nach einem Abstand von rund zwei Kilometer folgt bei der Kreuzung der Straße Nieningen—Bernhausen eine weitere, ebenfalls in Eisenbeton ausgeführte Ueberführung, die ebenfalls nahezu vollendet ist. Nach zwei weiteren Kilometern gelangt man an die Unterführungen der Straßenbahn Eglingen—Nellingen und der Straße Nellingen—Reuhausen, die ebenfalls in Eisenbeton ausgeführt werden und in den nächsten Wochen ihrer Vollendung entgegen gehen.

Zwei riesige Viadukte

Im weiteren Zug der Reichsautobahn kommt man dann in Richtung Denkendorf, wo eine Talmulde den normalen Verlauf der Linienführung unterbricht. Die Reichsautobahn muß hier mit einem 180 Meter langen und 18 Meter über der Talsohle liegenden Viadukt weitergeführt werden. Man spricht zwar an der Baustelle bei diesem Bauwerk nur vom „kleinen Viadukt“, trotzdem kann sich der Laie kaum eine Vorstellung machen, wie riesig die Ausmaße und die Vorarbeiten zu diesem Viadukt sind. Der Eindruck, den man von dieser Baustelle bekommt, ist umso überwältigender, als man ihn ziemlich unvermittelt erhält. Man kommt einen schmalen Feldweg herauf, der sich dann plötzlich öffnet, worauf die Baustelle in ihrem ganzen Ausmaß zu sehen ist.

Im Mittelpunkt steht ein Teilstück des Lehrgerüsts für diesen Viadukt. Mit seiner ganzen Wucht, wie aus dem Bilde zu ersehen ist, beherrscht es die Landschaft. Rings umher ist die ganze Gegend in eine einzige große Baustelle verwandelt.

Nach dem „kleinen Viadukt“ kann die Reichsautobahn nur 700 Meter auf normaler Strecke weitergeführt werden, dann tritt abermals durch veränderte Oberflächengestaltung eine Veränderung ein. Diesmal ist es das Sulzbachtal, über das die Reichsautobahn mit einem Viadukt hinweggeführt werden muß. Innerhalb des Stuttgarter Bauabschnittes gibt dies das größte Kunstbauwerk. In einer Höhe von 40 Meter über der Talsohle und mit einer Länge von rund 400 Meter muß das Sulzbachtal mit einem Viadukt für die Reichsautobahn überbrückt werden.

Die Gründungsarbeiten zu diesem einmal imposanten Bauwerk stießen auf erhebliche Schwierigkeiten, da dort Krollenmergel, der bekanntlich bei Zutritt von Wasser zu Aufschüngen neigt, in starken Schichten ansteht. Neben besonderen Vorkehrungen mußte daher auch der ganze Gang entwässert werden.

Ueberquerung des Neckartals

Betrachtet man die Baustelle im Sulzbachtal, die einen so aufschlußreichen Einblick in das Werden der Reichsautobahn Stuttgart—Ulm gewährt, dann kommt man bei R u n g e n ins Neckartal, wo umfangreiche Erdbewegungen vorgenommen werden. Auf einem hohen Damm, der aufgeschüttet wurde, wird das Neckartal überquert. Im Anschluß daran kommt man an die augenblicklich im Bau befindliche Neckartalbrücke von der das Lehrgerüst — siehe Bild — schon steht. Unmittelbar daneben erhebt sich der mächtige Eisenbetonbau der dortigen Unterführung einer Fabrikstraße, der Eisenbahn und der Staatsstraße Bisingen—Tübingen, die gemeinsam mit einem Bauwerk unterführt wurden. Die Unterführung ist bis auf die Abdichtung und der Herstellung der Fahrhakenbede fertig.

Damit ist man am Ende des von Stuttgart aus vorgetriebenen Bauabschnittes angelangt. Bis unterhalb Kirchheim erstrecken sich die Arbeiten ausschließlich auf Erdbewegungen oder werden solche erst demnächst in Angriff genommen. Umso interessanter gestaltet sich dafür der zwischen Kirchheim u. T. und der Albhochfläche liegende Bauabschnitt, der ungewöhnliche Probleme zu lösen aufgab. Es muß eine Höhe von rund 400 Meter überwunden werden, wobei die Linie aber so geführt werden sollte, daß sie eine möglichst geringe — nicht über 8 Prozent — Steigung hat. Dabei weist der äußerst steile Nordabhang der Alb Hangneigungen bis 1:2 auf. Weiter wirkte sich die starke Zerissenheit des Juragebirges und die geologische Beschaffenheit der verschiedenen Schichten des Juragebirges nachteilig aus.

Die Ueberwindung des Steilabfalls der Alb

Um diesen Schwierigkeiten zu begegnen, wurden alle erdenklichen Möglichkeiten ins Auge gefaßt. Von den zahlreichen ermittelten Aufstiegsmöglichkeiten wurde jetzt dieser Tage die von Kirchheim u. T. über Turmberg-Deutsches Haus-Grüdingen-Mühlhausen führende gewählt. Bei Grüdingen—Mühlhausen erfolgt eine Trennung der beiden Fahrbahnen. Der Aufstieg erfolgt über

Lothsburger Halde, Wiesensteig, Hohenstadt, wo die beiden Fahrbahnen wieder zusammenkommen. Der Abstieg erfolgt von Hohenstadt aus über den Dradensteiner Hang, Gosbach nach Grüdingen-Mühlhausen.

Der Abaufstieg wird aber nicht nur bautechnisch der interessanteste Teil der Reichsautobahn Stuttgart—Ulm werden, sondern auch die schönsten Aussichtspunkte bieten, denn mit dieser Linie werden die landschaftlichen Schönheiten des Albvorlandes in wunderbarer Weise zur Geltung gebracht. Vom Turmbergjattel aus bietet sich nach Vollendung der Reichsautobahn dem Kraftfahrer ein selten schöner Blick auf den westlichen Nordrand der Alb, Teuf und Breitenstein mit ihren jähen Steilabfällen. Für die von Ulm kommenden Kraftfahrer bietet sich außerdem auf das gewaltige Bergmassiv des „Hohen Vosler“ in imposanter Bild. Einen bisher nie geahnten Fernblick bietet ferner wie nahezu zwei Kilometer lange Strecke auf der Höhe des „Deutschen Hauses“, wo landschaftliche Schönheiten in ganz ungewöhnlicher Fülle für den Kraftfahrer erschlossen werden. An dieser Stelle beabsichtigt man deshalb auch eine Parkmöglichkeit zu schaffen, um den Kraftfahrern Gelegenheit zu geben und sie zu ermuntern, dieses herrliche Stück schwäbischen Landes zu bewundern.

Der Schwerpunkt der Aufstiegsstrecke

Die für den Steilaufstieg gewählte Strecke beginnt kurz nach Kirchheim u. T. und führt über die Lindach hinweg, Fessingen und Holzmaden links liegen lassend. Ueber den Turmbergjattel hinweg muß auf 1500 Meter eine Steigung von 6 Prozent überwunden werden. Der eigentliche Schwerpunkt des Aufstiegs erfolgt dann im Filstal, nach Mühlhausen. Die Aufwärtstrasse erstreift als Steilhangstraße mit 5 Prozent Steigung an der Lothsburger Halde die Höhe 750. Hierbei sind über Klingen hinweg Brücken von 240 und 160 Meter Länge notwendig. Links an Wiesensteig vorbei geht es dann auf die Höhe hinauf, wo beim Schafhaus in einem kurzen Scheiteltunnel von 400 Meter Länge der Berggraben durchstoßen wird. Unmittelbar nach dem Tunnel wird die Linie dann wieder in die gemeinsame Führung der beiden Fahrbahnen übergeben.

Die Abwärtstrasse zweigt bei Kilometer 24 des Aufstiegs ab, führt durch das Heidental am Dradensteiner Hang vorbei, wo Brückenbauwerke von zusammen 550 Meter Länge erbaut werden müssen. In einer Steilhangstraße mit 5,5 Prozent Gefälle wird die Linie an Gosbach vorbei nach Mühlhausen weitergeführt, wo sie mit der aufwärtsführenden wieder zusammenfließt.

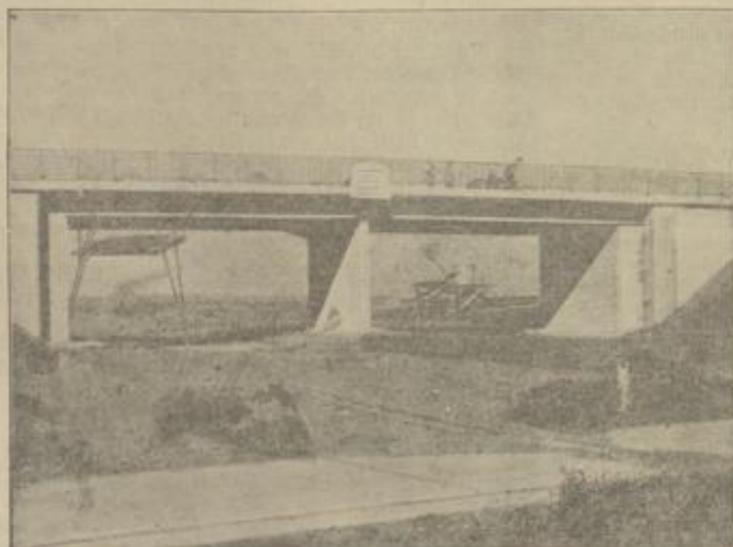
Mit dieser Linienführung ist das Problem des Abaufstiegs deshalb besonders günstig gelöst worden, weil jetzt nur noch für die aufwärtsführende Linie ein kurzer Tunnel nötig ist und weil der Aufstieg von 400 Meter auf 800 Meter Höhe nicht auf einmal, sondern in zwei Abschnitten erfolgt.

Die Fortsetzung der Strecke nach Ulm, die ebenfalls bereits im Gang ist, bietet im Gegensatz zu dem bisherigen Streckenabschnitt für den Laien nichts interessantes, da sich die Arbeiten hauptsächlich auf Erdbewegungen erstrecken, die nur vereinzelt durch die wenigen dort nötigen Unter- oder Ueberführungen unterbrochen werden.

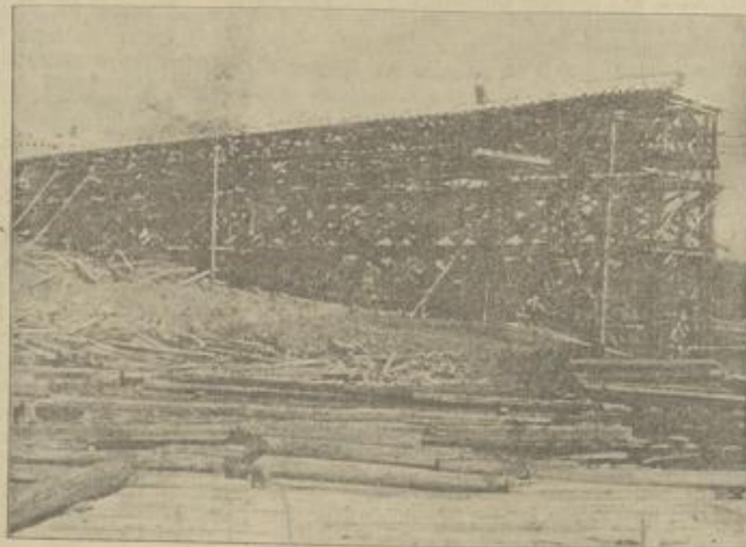
E. Th. Wagner.

Preußentum breitet sich hier aus ...!

Das ist der Schreckensruf, den eine englische Fachzeitschrift angesichts der Tatsache ausstößt, daß nunmehr nach deutschem Vorbilde auch die englischen Straßen nummeriert werden sollen. „The Motor“ schreibt dazu wörtlich: „Die Bezeichnung der Straßen mittels Nummern ist eine Angelegenheit, die wir in dem am beherrschenden Gangesbunde geführten Deutschland kennen gelernt haben und die jetzt Verwirrung unter den englischen Kraftfahrern schafft. Nicht das bereitet uns Sorgen, daß jeder Straße aus Gründen der offiziellen Einordnung eine Nummer verliehen wird. Es ist der Beschluß der Behörden, uns unsere Straßen überhaupt nur nach Nummern kenntlich zu machen, der uns so verstört. Alle neuen Wegweiser werden mit dem Klassifikationsbuchstaben sowie mit der Nummer in diesen Straßen versehen, während die Namen der Ortschaften, nach denen die Straßen führen, nur ganz klein darunter geschrieben sind.“ Allerdings ist die Zeitschrift unparteiisch genug, ihren Lesern von einer Zeitschrift eines Kraftfahrers Kenntnis zu geben, der sich über das „Fahren nach der Nummer“ sehr günstig äußert, da er es für bequemer hält, sich die Strecke lediglich nach Ziffern zusammenzulegen. Was geschieht aber bei Umleitungen, die immer einmal nötig sind, wenn der Kraftfahrer nicht immer Landkarten bei sich führt, die bereits die Nummerierung der einzelnen Straßen aufweisen.



Ueberführung der Straße Nieningen—Bernhausen.



Schrauerüst zum Viadukt bei Denkendorf.

