Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 26 (1936)

Heft: 51

Artikel: Die deutschen Reichsautobahnen

Autor: H.B.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-649500

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

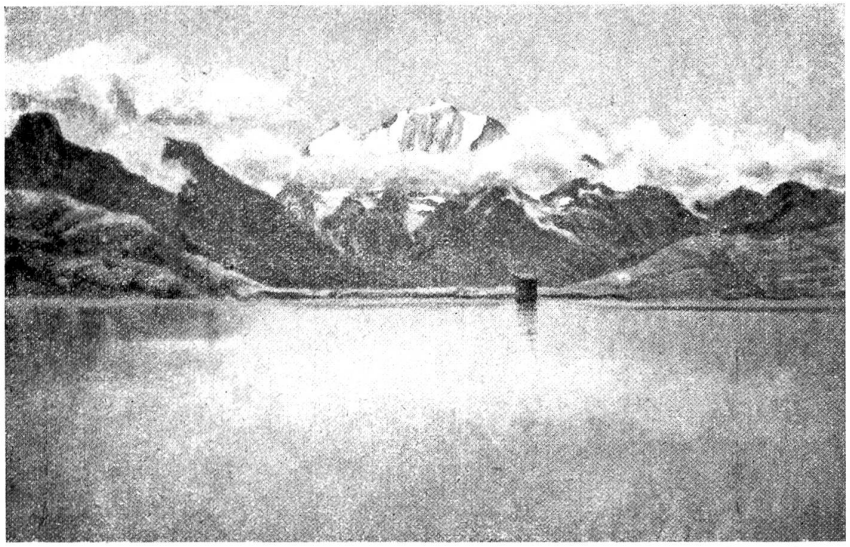
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Heinrich Nyffenegger: Fletschhorn mit Bettmersee. Klischee aus dem Katalog der Weihnachtsausstellung bernischer Künstler. (Besprechung der Ausstellung siehe Seite 916.)

deln im christlichen Sinn und beschenken ihre Mitbrüder, die das Schicksal hart getroffen hat." Wieder draußen meinte er, wir möchten die Frau doch ja entschuldigen. Scheu und Hemmungen aller Art hätten sie arg verwirrt. Es sei sonst keine leide Tschutte, im Gegenteil, eine kreuzbrave Frau und Mutter. Aber wenn sie aufgeregt sei, so schlügen ihre Worte grobschlachtig ins Grobiänische aus. Die richtige Freude komme erst jetzt über sie, wo wir fort seien. —

Severin war vorausgegangen und holte den zweiten Packen und den zweiten Christbaum. Zu ebener Erde traten wir in eine Küche, in der uns die Hausfrau freundlich die Hand reichte. Kinder sah ich keine, auch keinen Mann, nur die Mutter vor uns, die das Alter noch nicht gebeugt hatte und die das Haarnest wie eine Krone auf dem Scheitel trug.

Die Gaben wurden ausgekramt, das Bäumchen entzündet. Da klinkte die Frau eine Tür auf, und nun trudelte es in die Küche und wollte kein Ende nehmen. Große und mittlere Kinder und ein ganz kleiner Stumpenfratz, das drängte sich um das geöffnete Paket. Eine Tochter war nach Amerika ausgewandert und hatte der Mutter ihren Balg zurückgelassen. Der Hausvater war schon lange tot.

Unaufhörlich flossen der Mutter die Tränen über die Wangen und sie dankte, dankte und schaute wie verklärt in den Glanz der Lichter. O was für eine große, heilige Weihnachtsfreude über sie gekommen war, die keine eigentliche Stube besaß, nur zwei Gaden und die Küche und den warmen Stall, in dem die erwachsenen Buben bei den Tieren schliefen.

Im dritten Haus teilten die zahlreichen Bewohner das Gelaß mit den Hühnern, im vierten horsteten zwei Familien in derselben Wohnung. Der Winter war hier, wie in so vielen andern Dörfern, wo kein Fremdenverkehr, eine Prüfung, schier unabsehbare Qual, die Gabe des gemeinnützigen Frauenvereins ein Ereignis, ein Strahl der Gnade, Gewißheit, daß der Erlöser lebt und sein Wort von der Barmherzigkeit und der Nächstenliebe von den Mitmenschen gehört und befolgt wird.

An allen sechs Bescherungen nahmen wir getreulich teil und trafen nochmals eine Großmutter krank im Bett, entsetzlich mager und abgezehrt. Sie drückte meiner Frau die Hand und flüsterte, wie selig ihr schon zu Mute sei, da sie ja bald eingehen dürfe in die ewige Heimat. Und als meine Frau sie fragte, warum sie im Bett den Hut trage, meinte sie mit einem Schimmer des Lächelns, damit der Herrgott sie erkenne, wenn sie vor der goldenen Schwelle knie und um Einlaß bete.

Spiegelt diese Frömmigkeit, diese Einfalt nicht die Kraft der Ueberzeugung jener Urchristen wider, die um ihres Glaubens willen verfolgt und als Märtyrer getötet wurden!

Als wir in die Kaplanei zurückkehrten, strahlte auf dem Tisch auch ein Lichterbäumchen, das siebente des Abends. Dem Pfarrer stand die Frage auf den Lippen, ob wir nun den großen Weihnachtsbaum und die Gesellschaft der Gäste im Hotel vermißten? Er sprach sie nicht aus und winkte uns ans Fenster, das er aufgemacht hatte.

Hier und dort leuchteten seltsam helle Scheiben ins Dunkel hinaus. Dahinter freuten sich Menschen, die ihre Zuversicht zurückgefunden hatten. Eiskristalle flimmerten in der Luft wie silberne Sterne, in uns und um uns klang es leise: Ehre sei Gott in der Höhe!

Christnacht in den Bergen.

Von Lilli Haller.*)

Mein Baum steht geschmückt. Sein Kerzenschein
Strahlt mitten in Schnee und Nacht hinein,
In die Nacht der tiefschwarzen Berge.
Die Berge stehn still, ganz versonnen still,
Sie wissen nicht, was da geschehen will,
Sie schweigen und lauschen.
Da — am Himmel fern
Zieht langsam herauf ein mächtiger Stern
Voll göttlicher Klarheit und Wonne,
So strahlend und licht wie die Sonne.

Die Berge stehn still, ganz versonnen still,
Sie wissen den Stern nicht zu deuten,
Bis auf einmal ein lieblicher Klingklang ertönt,
Wie von silbernen Glöcklein ein Läuten.
Und ein Englein erscheint holdselig und fein,
Das lockige Köpfchen im Goldstrahlenschein,
Und musizieret und singet,
Daß es hell durch die Bergnacht klinget.

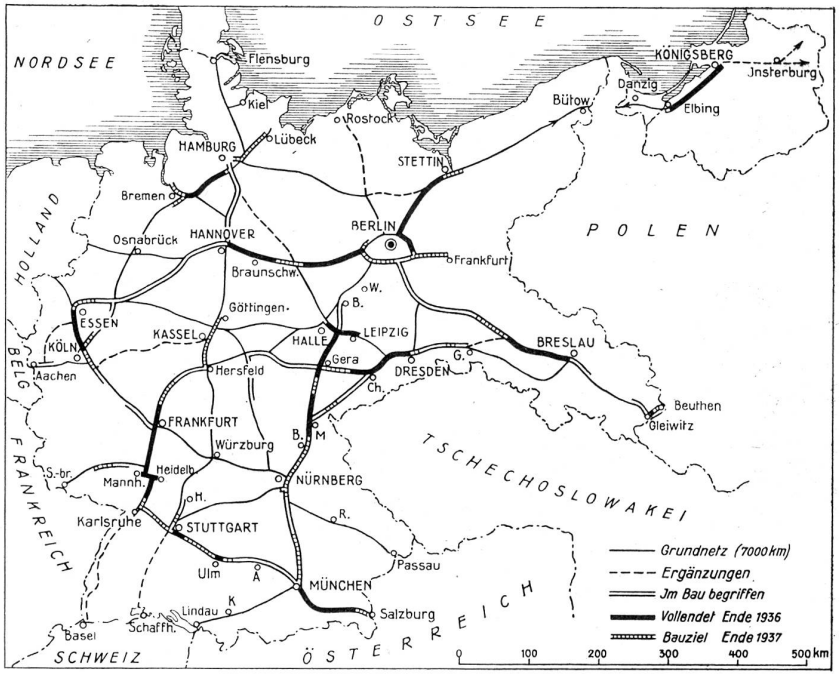
Jetzt wissen die Berge, daß Jesus Christ
Der harrenden Menschheit geboren ist
In Morgenlands Demut und Stille,
Damit das Wort sich erfülle.

Die deutschen Reichsautobahnen.

Adolf Hitler hat bei seinem Regierungsantritt sofort die Ausführung eines Monstre-Straßenbauprogrammes an die Hand genommen. Das Reich soll ein Autostraßennetz von 7000 Kilometer Länge erhalten. Heute sind davon schon über 1000 Kilometer erstellt. Diese Autostraßen gehen im allgemeinen den großen bisherigen Verkehrslinien nach, meiden aber die Großstädte, d. h. sie tangieren sie bloß oder umfahren sie in großem Ring (siehe Plänchen), wie

*) Aus dem Bändchen: „Gedichte". Mit einem Vorwort von Maria Waser. (Verlag Huber & Co., Frauenfeld.)

am Beispiel Berlin oder am Essener Industriegebiet ersichtlich. Die deutschen Autostraßen sind als Schnellverkehrslinien gedacht, auf denen das Auto seine ganzen Kräfte und alle seine Qualitäten zur Geltung bringen kann. Da dies nur auf langen Strecken möglich ist, gehen die Autostraßen möglichst gradlinig mitten durch die Landschaft, über Hügelwellen, durch Wälder und Moore und über Flußtäler auf kilometerlangen Viadukten und turmhohen Brücken, und zwar in einer Breite von 24 Metern, in zwei durch einen breiten Grünstreifen getrennten Bahnen mit Einbahnverkehr. (Siehe Abbildung unten.) Natürlich sind bei diesen Autostraßen alle Kreuzungen mit andern Fahrwegen vermieden. Die Einführungen anderer Straßen oder die Ausfahrten von der Autostraße aus in solche sind so angelegt, daß Kreuzungen ausgeschlossen sind. Es mußten, um allen Verkehrskombinationen gerecht zu werden, bei verkehrsreichen Ueberquerungen komplizierte und kostspielige Anlagen geschaffen werden. Auf die Schonung des Landschaftsbildes ist mit Eifer Bedacht genommen worden. Einschnitte wurden so abgeböscht, daß die Ränder mit Ackererde bedeckt und wieder als Kulturboden verwendet werden können. Die Spazierwege der Großstädte bleiben streng verschont. Auch in der Bauart der Brücken und Stützmauern wurde dem Heimatschutzprinzip möglichst nachgelebt. Die Brückenpfeiler und Mauern sind aus in der Gegend gewachsenen Bruchsteinen erstellt oder zum mindesten mit solchen verkleidet.

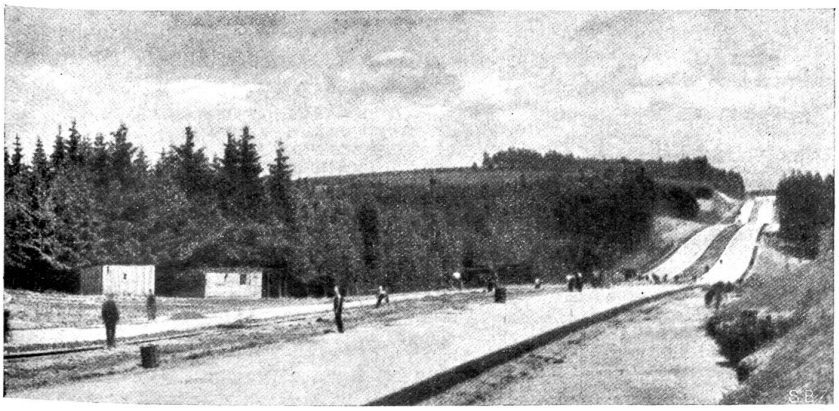


Uebersichtskarte der Reichsautobahnen. Im Betrieb waren am 1. Okt. 1936: 1000,1 km.

Das ungewöhnlich rasche Bautempo war nur möglich mit Indienstnahme modernster Baumaschinen und mit einer ins kleinste ausgedachten Arbeitsorganisation. Auf einem genau einnivellierten Geleise fährt zuerst der Planiefertiger an die Arbeitsstätte. Diese Riesenmaschine streift eine 6 Zentimeter starke Sandschicht ab und verdichtet sie durch Stampfen. Dann rollt ein Wagen mit Papierrollen heran, von denen Papierstreifen auf das Steinbett gelegt werden, die das Haften des Betons auf dem Untergrund verhindern und damit verminderte Reibung bei der Wärmeausdehnung bewirken sollen. Dann folgt die Betonmischmaschine auf dem gleichen Geleise, dann der Betonverteilwagen, hierauf der Fertiger (Arbeitsbrücken für die Maurer, die die Fugen nacharbeiten) und zuletzt die Sonnenschutzdächer, die den Beton bis zum Schluß des Abbindens schützen. Auf einem zweiten Geleise rollt das Schutzdach des Arbeitsplatzes heran, das Baustelle und Arbeiterschaft vor Hitze und Kälte und Regen schützt. Aehnlich maschinell werden die Grünstreifen in der Mitte und an den Rändern angelegt. Um möglichst viele Arbeiter beschäftigen zu können, hat man an 200 Baustellen miteinander angefangen.

Die Autobahnbauten sind nämlich ein wesentlicher Punkt im Arbeitsbeschaffungsprogramm des Dritten Reiches. Tausende von Ingenieuren, Technikern und Architekten und Hunderttausende von Arbeitern und Handwerkern fanden so willkommene Beschäftigung; natürlich nicht bloß an den Baustellen, sondern in allen Fabriken und Gewerbebetrieben, die Bauteile, Werkzeuge, Materialien ꝛc. beisteuern können.

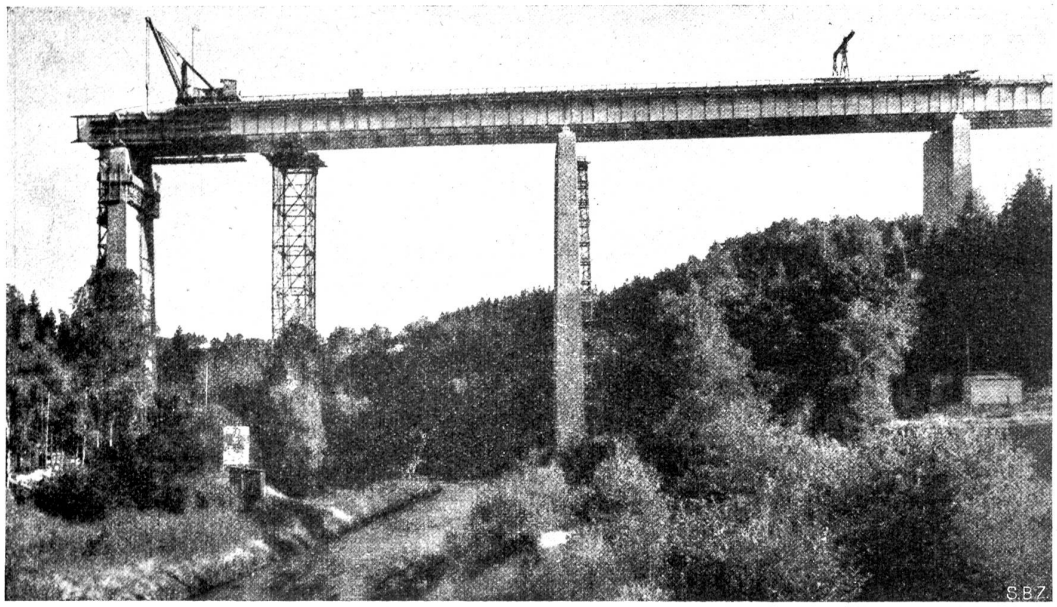
Natürlich kostet ein solches Riesenwerk auch Riesensummen. Diese aufzubringen erforderte den Einsatz des ganzen Machtapparates der Diktaturregierung. Dazu gehört die Ausschaltung aller öffentlichen Kritik. Diese hätte in erster Linie nach der Rentabilität gefragt, und die Regierung hätte ihr nicht eine befriedigende Auskunft geben können. Man hat der Oeffentlichkeit folgenden Finanzierungsplan vorgelegt: Die Baukosten — bis heute beliefen sie sich auf ca. 1¼ Milliarden Reichsmark — werden aus Ersparnissen aufgebracht. Es brauchen 80,000 Kilometer Reichsstraßen heute nicht mehr verbreitert zu werden, Ersparnis 1 Milliarde; weil sie vom Autoverkehr entlastet sind, brauchen sie nicht verbessert und nicht in dem Maße unterhalten zu werden, wieder Ersparnis von 360 Millionen; Ersparnis an Erwerbslosenfürsorge: 2 Milliarden usw. Insgesamt werden 4,36 Milliarden Ersparnisse ausgerechnet, die nun für den Bau der Autobahnen Verwendung finden können.



Reichsautobahnstrecke bei Münchberg, nördlich von Bayreuth (München-Berlin).

Damit ist die Frage der Rendite noch nicht beantwortet. Da die Autostraßen keine Benutzungs-Taxen erheben, bleiben als Einnahmen nur die aus den Tankstellen und Hotels und andern Verkehrsbetrieben, auf denen der Betriebsgesellschaft ein Monopol zusteht, übrig. Ob diese Einnahmen die Betriebs- und Unterhaltungskosten decken werden, ist noch nicht vorauszusehen. Erleichtert wird die Betriebsrechnung durch den Umstand, daß das Reich die Ausgaben für Verzinsung und Amortisation selber trägt.

Auch die Frage nach der Notwendigkeit und



Reichsautobahnbrücke über das Muldental bei Siebenlehn, 403 m lang, 70 m hoch, 24 m breit.
Durchlaufender Vollwandbalken 2850 t St. 52 und 37 genietet Eisenbetonpfeiler mit Verblendung aus Meissner Granit.

dem Zweck dieses komfortablen Autonetzes ist noch unabgeklärt. Sicher ist es von seinem Urheber in erster Linie als militärische Maßnahme gedacht. Die Zweckmäßigkeit von so breiten Verkehrsadern, die den feindlichen Fliegern willkommene Führung zu den Hauptsiedelungen geben können, wird zwar angezweifelt.

Dann aber bildete das Werk, wie schon erwähnt, eine Arbeitsbeschaffungsmöglichkeit ersten Ranges. Freilich bleibt unentschieden, ob diese Art Arbeitsbeschaffung dem deutschen Volke den erwünschten Nutzen bringt. Autostraßen erscheinen demokratischem Empfinden als ein Luxus, solange noch Wohnungsnot und Wohnungselend herrscht wie in den deutschen Großstädten, wo es noch Hunderttausende von Einzimmerwohnungen für Arbeiterfamilien gibt. Diktaturen haben das Bedürfnis, große Bauwerke zu schaffen, die der Nachwelt Kunde geben sollen von ihrem Wirken. Wer wirtschaftlich denkt, weiß, daß in solchen Riesenwerken auch Riesensummen investiert sind, die amortisiert und verzinst werden müssen; er weiß auch, daß diese Leistung der Arbeit auferlegt ist und zwar ohne andern Mitgenuß als den, daß sich das gute Volk wärmen darf an der Ruhmessonne der Diktatoren. H. B.

Warum kann es denn nicht immer Weihnachten sein?

„Aus dem einfachen Grunde, weil Weihnacht nur am 25. Dezember, d. h. an einem einzigen Tag im Jahr und auch, weil es nicht immer Festtag sein kann", so wird man mir prompt und kurz antworten. War diese Antwort nicht vielleicht etwas vorschnell? Ist dem denn wirklich so, muß dem so sein oder ist es nicht vielleicht sogar eher unnatürlich, unchristlich, im höchsten Grade falsch, daß dem heute so ist? Haben wir denn Weihnachten und ihren tiefen Sinn begriffen, indem wir schnell entschlossen diese Antwort bereit hatten?

Weihnacht, Fest der Liebe, des Friedens, der Versöhnung und der Freude, wie schön und hehr bist du, du herrlichstes aller Feste! Darin liegt ja gerade dein Segen, dein Zauber, der es uns so wohl sein läßt, daß wir einmal nur, an einem einzigen Tag im Jahr lieben, wirklich und echt, sowohl in Gefühl als auch in Tat, und unser Schenken ist das äußere Symbol dafür. Merken wir dabei nichts? Doch wohl; wir sind ja so glücklich dabei, so glücklich, daß wir uns schon lange, lange zum voraus daraufhin und ebenso lange nachher darüber freuen. Daß wir aber das Daraufhin- und das Darüber-Freuen, also das in der Zukunft und in der Vergangenheit Leben gar nicht nötig hätten, wenn wir nur wollten, das entgeht uns. Denn tatsächlich kann uns jeder Tag, auch der gewöhnliche Alltag, dem Gefühlswerte nach zum Weihnachtstag werden, wenn wir nur tattäglich die weihnachtlichen Bedingungen: Liebe, Frieden, Freude, Versöhnung erfüllen und von uns ausgehen lassen. Am Kleinen und Kleinsten, woraus sich doch unser Alltag zusammensetzt, können wir diese Bedingungen anbringen; es sind keine großen Geschenke und Geldopfer nötig; viel mehr helfen wir durch liebevolle und wahre Gesinnung, Opferbereitschaft und hilfreiche Liebe zum Nächsten, nicht zu schweigen von unserer barmherzigen Einstellung gegenüber dem Tier, dem Leben in anderer Form, wie ich es nennen möchte, ohne daß unsere Erde so arm, so unausdenkbar öde wäre!

„Und wie steht es denn mit dem Festtag?" kann man nun noch fragen.

Wir leben heute in einer schweren Zeit. Was früher Selbstverständlichkeit war, nämlich arbeiten zu können, ist nun für viele Menschen das Ziel ihrer heißesten Wünsche. Ist es denn nicht ein Fest, wenn man arbeiten kann und darf, weil man erstens Arbeit und zweitens einen gesunden Körper dazu hat, der arbeiten kann? Und haben wir nicht aus diesem Dankbarkeits- und Festgefühl der Arbeit heraus die doppelt heilige Pflicht, die Weihnachtsbedingungen auf den Alltag zu übertragen, schwachen Brüdern und Schwestern zur Hilfe und Aufmunterung in ihrem schwerem Lebenskampf?

*

Weihnacht mit deinem Kerzenglanz, mit deinen beseligenden Liedern, mit deiner heiligen, auch zu den verschlossensten Herzen dringenden Botschaft, Weihnacht 1936! Laß deinen Lichterglanz überstrahlen in die Menschenherzen und dort zu lebendigem Lichte werden, heiße Blick und Sinn offen und warm bleiben für den Nächsten, nimm uns armen, zerquälten Menschenkindern endlich, endlich die Binde von den Augen und laß uns ganz bewußt erkennen, daß die dunkel und unheimlich lastende Einzelnot, zusammengeballt zur Völkernot aufgehoben und entfernt werden kann durch deine herrliche Botschaft, übertragen auf den unter deinen frohen Bedingungen gelebten Alltag. M. Bz.

Dr. h. c. Emanuel Friedli 90jährig.

Freitag, den 11. Dezember 1936, hielt Herr Prof. Dr. O. v. Greyerz im Radio Bern dem greisen „Bärndütsch"-Doktor in Saanen eine kurze, aber treffliche Ge-