

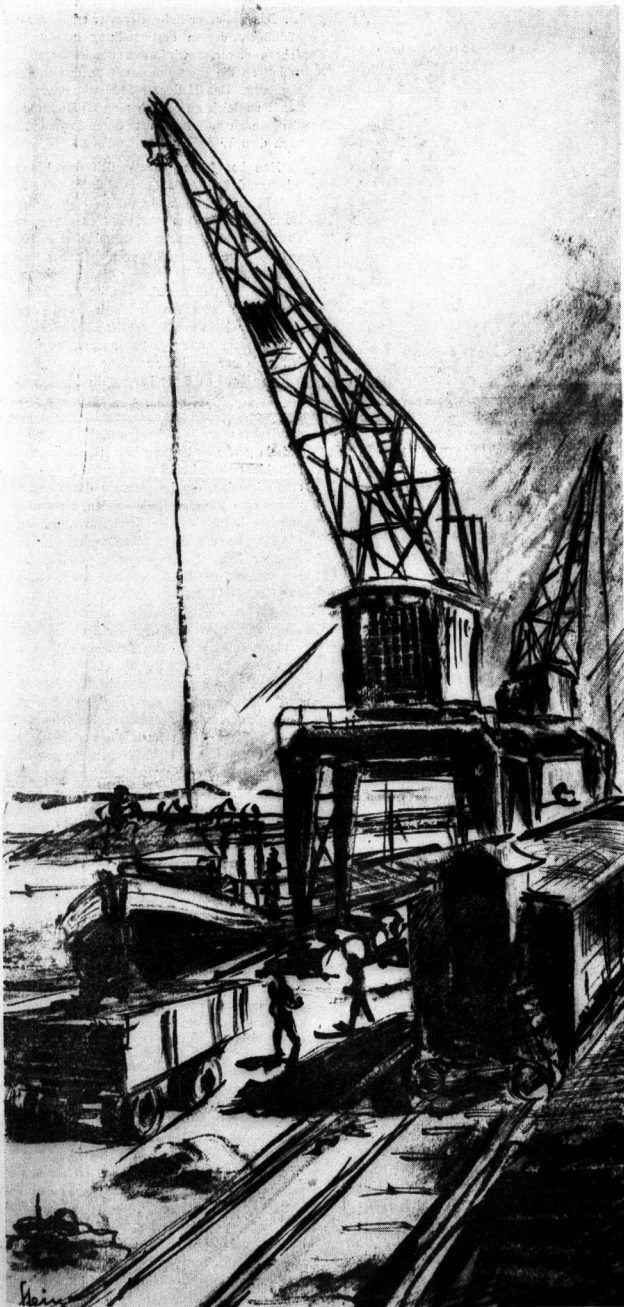
# Verkehr und Wirtschaft

## IM MITTELLAND

### DAS INDUSTRIEGEBIET DER ZUKUNFT EIN ZENTRUM DEUTSCHEN VERKEHRS

Wirtschaftsaufbau schafft Arbeit, Arbeit schafft Verkehr, und Verkehr schafft wiederum neue Arbeit. In diesem fruchtbaren Kreislauf vollzieht sich das großartige Werk der mitteldeutschen Industrialisierung. Die gewaltigen Aufgaben, die der zweite Vierjahresplan an die deutsche Wirtschaft stellt, dürften in noch stärkerem Maße als die ersten vier Jahre nationalsozialistischer Wirtschaftsführung dazu beitragen, aus dem Land zwischen Elbe, Saale und Harz ein Industriegebiet von höchster Bedeutung für die deutsche Zukunft, vielleicht sogar das industrielle Kerngebiet des Reiches zu machen. Auf der Grundlage von Rohstoffen, die für die synthetische Erzeugung neuer Werkstoffe unerlässlich sind, baut sich eine ständig wachsende chemische Industrie auf. Die günstige Verkehrslage und das Vorhandensein großer Energiequellen sorgen zugleich dafür, daß Mitteldeutschland immer mehr auch zum Standort verarbeitender Industrien wird. Zentren der Industrie sind Zentren des Verkehrs, eine ungeheure Bewegung von Gütern und Personen ist täglich erforderlich, um die Bedürfnisse der Produktion und des Verbrauchs zu befriedigen. Dabei ergibt sich von selbst, daß der stärkste Verkehrszuwachs immer dort anzutreffen sein wird, wo ein Industriegebiet noch in vollem Aufbau begriffen ist, wo also der Verkehr nicht nur die laufenden wirtschaftlichen Bedürfnisse zu bewältigen hat, sondern darüber hinaus zusätzliche Güterbewegungen für den Bau neuer Fabriken, Siedlungen und Verkehrswege. Der schnell fortschreitende Industrialisierungsprozeß wirft also neben siedlungs- und bevölkerungspolitischen Fragen zwangsläufig verkehrspolitische Probleme größten Ausmaßes auf, Probleme, die nur zu lösen sind, wenn unter zentraler Leitung und Planung allen Erfordernissen eines komplizierten Wirtschaftsgebietes Rechnung getragen wird. Die vorliegende Sonderbeilage der Hallischen Nachrichten hat sich die Aufgabe gestellt, einen Querschnitt durch die verkehrspolitische Lage des Mittellandes zu geben und zugleich auf die enge Verflechtung der produktionswirtschaftlichen und verkehrswirtschaftlichen Bedürfnisse hinzuweisen. So günstig die Verkehrslage des Mittellandes ist — günstiger als die irgendeines anderen deutschen Gebietes —, so vielgestaltig sind dennoch die Probleme, die beim Bau des Mittellandkanals und des Südtügels, bei der Planung der Reichsautobahnen und der Linienführung der Reichsbahn Berücksichtigung fordern. Die Aufsätze dieser Sonderbeilage, die durchweg aus der Feder namhafter Sachkenner stammen, dürften deshalb nicht nur das Interesse der mitteldeutschen Wirtschaft, sondern auch derjenigen Stellen finden, die mit der Entscheidung in den Fragen der Verkehrspolitik betraut sind. Insbesondere möchten wir annehmen, daß die teilweise zum erstmaligen veröffentlichten Angaben über den Güterverkehr auf den mitteldeutschen Straßen, ferner die Zusammenstellungen über die Wasserstraßenbauten und die Verkehrsstruktur des hallischen Gebietes besondere Beachtung finden. So dürfen wir hoffen, mit dieser Beilage ein zuverlässiges Bild von dem mitteldeutschen Wirtschafts- und Verkehrsaufbau zu geben und die Überzeugung zu befestigen, daß Mittelland, Deutschlands jüngstes Industriegebiet, einer der wichtigsten und zukunftsreichsten Wirtschaftsbezirke des Reiches geworden ist.

Sonderbeilage der Hallischen Nachrichten zum 1. Mai 1937



# Das Industrie-Revier der Mitte

Die Aufgabe: Zusammenarbeit der Verkehrsmittel und gleichmäßige Fortentwicklung der Verkehrswege

In den Jahren seit dem Kriege hat man oft von dem beinahe amerikanisch anmutenden Tempo gesprochen, in dem sich Mitteldeutschland zum neuen großen deutschen Industriezentrum entwickelt hat. In den letzten halbdutzend Jahren ist das Schlagwort vom Industriezentrum Mitteldeutschland in der gesamten deutschen Öffentlichkeit zum Kennzeichen jenes großen Zuges nach der Mitte geworden, der auch heute noch, ja, gerade heute wieder stärker, wirksam ist. Die neuen Industrie-Grundungen im Norden der Provinz Sachsen, am Schnittpunkt der Elbe und Mittellandkanal, und ferner im Süden im Raume von Halle, haben das Augenmerk der Öffentlichkeit noch mehr als zuvor auf die Anziehungskraft Mitteldeutschlands als Industriestandort gelenkt. Zum Industrieviertel ist Mitteldeutschland allerdings längst vorher schon geworden. Der Süden der Provinz Sachsen, dessen beherrschende Stadt Halle ist, hatte sich schon längst zum geschlossenen Industrieviertel entwickelt, als im Jahre 1929 der Grundstein zu der sogenannten neuen konstruktiven Industrie am Mittellandkanal und Elbe gelegt wurde. Dort im Süden ballte sich in erster Linie jenes Rohstoffgebiet zusammen, das für Mitteldeutschlands Wirtschaft eine so entscheidende Bedeutung erlangen sollte: das Braunkohlenrevier. Dort wurden vom Stickstoff her der chemischen Industrie später die großen Impulse gegeben, die den Süden der Provinz Sachsen heute als eines der größten Chemiezentren Deutschlands erscheinen lassen. Dort erlebte die künstliche Benzingewinnung ihre erste jahrelange Auserprobung im Großbetrieb, dort eröffnet sich jetzt, mit dem zweiten Vierjahresplan, ein neuer Weg großzügiger industrieller Auswertung des Bodenreichtums: mit den neuen Werken für die Herstellung des Buna, des künstlichen Kautschuk, mit der Herstellung von Leichtmetallen. Aber auch die alten Industrien des Gebietes, das Mansfeldsche Land mit seinen Kupfererzvorkommen, stehen im Zeichen eines neuen Aufschwunges, der allmählich auch eine wirtschaftliche Fundierung durch die Rohstoffhaube auf den Metallmärkten der Welt wiederzufinden beginnt. Gerade die im industriellen Fortschritt Mitteldeutschlands führenden Industrien sind aber Wirtschaftszweige, die in hohem Maße auf billige Stromversorgung abgestellt sind. Der Ausdehnung der Industrie ist daher einhergegangen ein starker Ausbau der Großkraftwerke, die von altersher schon in Mitteldeutschland dank der günstigen Braunkohlengrundlage eine hervorragende Rolle spielten.

Man sagt im allgemeinen, daß neue Verkehrswege auch neuen Verkehr, neue Industrien und neue Werke nach sich ziehen. Im Hauptgebiet der mitteldeutschen Industrie gilt indes eher das Umgekehrte. Die Gunst der zentralen Lage im Reiche und die Gunst der natürlichen Verhältnisse — Braunkohle, Erzvorkommen, Kallagerstätten, Salzbergwerke — stehen am Anfang des großen Aufschwunges, anders vielleicht als im Norden der Provinz Sachsen, wo der große Wasserstraßenkreuzungspunkt mit seinen Verbindungen nach Norden und Süden, Osten und Westen besonders in der jüngsten Zeit als Standortvorteil eine wesentliche Rolle gespielt und einen Hauptanlaß zum Aufbau der neuen konstruktiven Großindustrie jenes Gebietes geboten hat.

Gerade die Tatsache, daß Mitteldeutschland, auch ohne das Gewicht seiner Verkehrsvorzüge, neben Sachsen an die zweitwichtigste Stelle unter den deutschen Industrievierteln gerückt ist, zeigt, wie gesund die Kräfte sind, die zum Aufblühen des neuen Industriegebietes geführt haben. Heute nun wird vom Standpunkte einer planvollen Raumordnung aus mit Nachdruck die Forderung einer siedlungsmäßigen Auflockerung der Industriezentren gestellt, die Forderung also, die Zusammenballung von Industrien und die Entstehung neuer Industriezentren an großen Kreuzungspunkten der Verkehrswege zu verhindern. Soll diese Forderung Erfüllung finden, so wird es zur unerlässlichen Voraus-

setzung, die Verkehrsmittel und Verkehrswege planmäßig weiterzuentwickeln und auf einen Stand zu bringen, der die Verkehrsvorteile der Hauptknotenpunkte weiteren Gebieten, gleichsam also dem Hinterlande der heutigen Industriezentren, zugute kommen läßt.

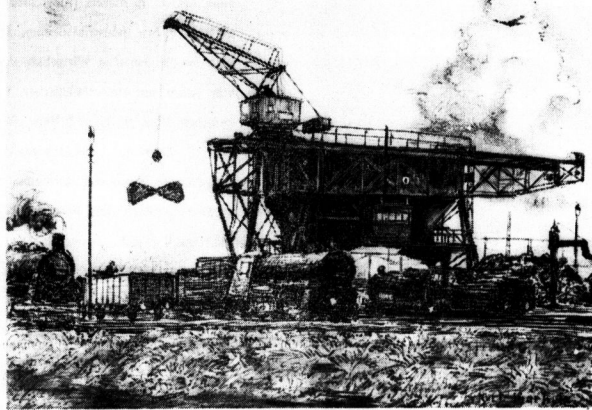
Unter solchem Gesichtswinkel bieten sich für Mitteldeutschland noch große Zukunftsmöglichkeiten der Industrialisierung. Wer den Süden der Provinz Sachsen bereist, findet links und rechts des Schienen-

Halle insbesondere ist der bedeutendste Schnittpunkt der Provinz für die großen Fernstrecken. Sein Liniennetz führt unmittelbar hinüber nach Dresden und Breslau, nach Würzburg und München, über Kassel nach dem Westen, hinauf nach Bremen und Hamburg und hinein ins sächsische Industrieland. Das engere Wirtschaftsgebiet aber wird erschlossen durch ein zusätzliches, engmaschiges Netz der Privatbahnen, das hinüber ins Mansfelder Land und in andere Gebiete der Provinz reicht.

straßen in der Zukunft planvolle und nachdrückliche Förderung. Nur in wenigen Gebieten des Reiches sind, wie wir sagten, die Industrialisierungstendenzen so stark wie in Mitteldeutschland, und nur in wenigen Gebieten ist es daher möglich, so wie hier auf die räumliche Verteilung der noch im Aufbau befindlichen Industrie Einfluß zu nehmen. Unter solchem Gesichtswinkel muß man vor allem auch den Bau des Südfügels des Mittellandkanals betrachten, des Saale—Elster-Kanals, der mitten durch das Industrieviertel der Provinz Sachsen führt und dessen beherrschender Hafen die Saalestadt Halle ist. Das Hallenser Industrieviertel erhält mit dem Südfügel, dessen Fertigstellung in etwa vier Jahren erwartet wird, den unmittelbaren Anschluß an die Elbe und damit an den Seehafen Hamburg. Das Hallenser Industrieviertel erhält damit zugleich aber auch eine Großschiffahrtsstraße nach Berlin und dem Osten sowie hinüber nach dem Westen.

Man hat früher gelegentlich den Einwand erhoben, daß Mitteldeutschland durch seine Lage und Verkehrs Ausstattung bereits eine so bevorzugte Stellung einnimmt, daß es einer neuen Großschiffahrtsstraße, wie sie mit dem Südfügel geschaffen werden soll, gar nicht mehr bedarf. Solche Einwände lassen aber die Tatsache unberücksichtigt, daß der zielbewußte Ausgleich der Gegensätze zwischen Industrie- und Agrargebieten, wie in der Zeitschrift „Raumforschung und Raumordnung“ jüngst ausgeführt worden ist, zu einer weiteren Steigerung der Verkehrsbedürfnisse führen wird. Viel zu wenig ist schließlich die Tatsache berücksichtigt worden, daß ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz auch wehrwirtschaftlich eine ungemein große Bedeutung hat. Die Industrien in Mitteldeutschland sind auf der einen Seite Rohstoffindustrien, die im Rahmen des Vierjahresplanes eine wichtige Rolle spielen, sie sind zum anderen Industrien der Fertigwarenproduktion, wie Maschinenfabriken, Metallwerke, die in der Ausfuhr Deutschlands einen hohen Rang einnehmen und die im Kampf um den Weltmarkt der billigen Wasserstraßenverbindung bedürfen. Mitteldeutschlands Industrie nimmt aber auch einen wichtigen Rang in der Nahrungsmittelversorgung nicht nur des eigenen Gebietes, sondern weiter Teile des Reiches ein — wir nennen nur die Zuckerindustrie, die mitteldeutsche Malz- und Mühlenindustrie, die Schokoladenindustrie. Ein so mannigfaltig entwickeltes Wirtschaftsgebiet bedarf immer auch eines vielseitig entwickelten Verkehrsnetzes. Neben dem leistungsfähigen Netz der Reichsbahn, neben dem Strang der Reichsautobahnen und neben den für die intensive innere Erschließung der Wirtschaftsgebiete gerade für den Güterkraftverkehr so wichtigen Landstraßen bedarf es daher in Mitteldeutschland des tatkräftigen Ausbaues der Wasserstraßen. Die schon fertiggestellte Bleilochalsperre und die im Bau befindliche Tal-sperrre bei Hohenwarthe werden den Elbestrom nördlich der Saalemündung zu einem wirklich zuverlässigen Großschiffahrtsweg machen. Erst die Fertigstellung des Südfügels des Mittellandkanals aber wird dem mitteldeutschen Wirtschaftsgebiet als ganzem die Verkehrsbedingungen bieten, die ein hochentwickeltes Industriegebiet braucht.

Das Wort von der Zusammenarbeit der Verkehrsmittel und von der gleichmäßigen Fortentwicklung der einzelnen Verkehrswege ist daher eine Forderung, die in besonderem Maße für ein Gebiet gelten muß, das aus volkswirtschaftlichen Gründen einen Aufschwung genommen hat, der weit stärker noch ist als in den anderen Teilen des Reiches. Die Einheit der deutschen Verkehrspolitik, die das Kennzeichen der nationalsozialistischen Verkehrsgestaltung ist, und das sorgsame Abwägen der Rangfolge zwischen den einzelnen Plänen für den weiteren Ausbau des Verkehrs bilden die Bürgschaft dafür, daß das aufstrebende mitteldeutsche Wirtschaftsrevier auch verkehrswirtschaftlich planvoll weiterentwickelt wird.



Kohlenverladewerk der Reichsbahn bei Diemitz | Zeichnung: Kurt Marholz

stranges Werk an Werk. Riesige Schornsteine ragen in die Luft, gewaltige Röhrenbrücken und Röhrenstränge künden von den Produktionsstätten der Chemie, aber im Hinterlande öffnet sich noch weiter Raum für den Aufbau dezentralisierter Industriestätten. Aus solchem Blickfeld ergeben sich die Forderungen, die Mitteldeutschland verkehrspolitisch stellen muß, um die weitere Industrialisierung des Gebietes, die angesichts der hervorragenden natürlichen Eignung des Landes unausbleiblich ist, in die Bahnen zu lenken, die gesamtwirtschaftlich, bevölkerungs- und sozialpolitisch als notwendig angesehen werden müssen.

Mitteldeutschlands Stellung im Netz der Reichsbahn ist seit jeher günstig gewesen.

Ähnlich wie im Bereiche der Eisenbahn ist Mitteldeutschland mit seiner südlichen Industriemetropole Halle auch in das Netz der Reichsautobahnen in bevorzugter Weise eingeschaltet. Vor den Toren der Stadt zieht die Reichsautobahnstrecke Berlin—Erfurt—Frankfurt a. M. vorbei. Die große Ost-Verbindung Breslau—Kassel berührt Halle im Süden der Stadt. Süddeutschland ist dem Hallenser Wirtschaftsgebiet durch die Autobahnstrecke Nürnberg—München angeschlossen, die später ihrer Fortsetzung nach Norden erhalten wird.

Nur auf einem Gebiete bedarf es noch großzügiger Aufbauarbeit. Vom Standpunkte einer Auflockerung der Industriezentren aus verdient der Ausbau der mitteldeutschen Wasser-

## An zweiter Stelle nach dem Ruhrgebiet

Von Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller  
Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn

Der mitteldeutsche Raum befindet sich in einem beispiellosen industriellen Aufbau. Gerade hier sind neben den großen bestehenden Betrieben neue Werke geschaffen worden, die Deutschland in die Lage setzen, für wichtige Verkehrsträger die notwendigen Betriebs- und Werkstoffe aus heimischen Rohstoffen herzustellen. Gewaltig sind daher auch die Aufgaben, die an die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsmittel in Mitteldeutschland gestellt werden. Der Bezirk der Reichsbahndirektion Halle steht mit seinen Verkehrsziffern im Empfang und Versand bereits unmittelbar hinter dem Reichsbahndirektionsbezirk Essen. Eisenbahn-Betrieb und -Verkehr haben sich, insbesondere auch bei der Beförderung der Arbeitnehmer, in beweglichster Form diesen Erfordernissen anzupassen. Die Bautechnik muß die notwendigen Erweiterungen für die Anlagen schaffen. Für den Wasserstraßenverkehr wird der Mittellandkanal, dessen Vervollendung nicht mehr in weiter Ferne liegt, einen neuen Auftrieb geben und die Verkehrsmöglichkeiten dieses wichtigen Gebietes verstärken. Der Kraftwagen wird sich im Personen- und Güterverkehr entsprechend seinen Vorzügen in Beweglichkeit und individueller Verkehrsbedienbarkeit anpassen. Besondere Möglichkeiten sind ihm hier gegeben, liegt doch der Schnittpunkt einer der wichtigsten Ost-West- und Nord-Süd-Linien der Reichsautobahnen mitten in diesem Gebiet.

So kann ich Ihre Sonderbeilage „Verkehr und Wirtschaft im Mittelland“, die sich diesen Problemen widmet, nur begrüßen.

*St.*



Planmäßiger Einsatz von Landmaschinen steigert die Ernteerträge und erleichtert die Landarbeit. Zuverlässige Beratung beim Einkauf schützt vor Mißerfolgen!



Ueber nahezu 50-jährige Erfahrungen, neuzeitliche Reparaturwerkstätten, reichhaltige Ersatzteilläger und einen schlagfertigen Kundendienst verfügt die

**Halle-S., Merseburger Str. 17-19** **Central-Ankaufsstelle** **Gegründet 1889 / Fernruf 27881**

für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte

und deren Zweigstellen: Aschersleben, Beetzendorf, Greußen, Halberstadt, Magdeburg, Mühlhausen, Naumburg, Neuhaldeleben, Nordhausen, Oebisfelde, Sangerhausen, Stendal, Torgau, Zeitz, Zerbst

# KÜHLE-KLISCHEES

Halle (Saale) 1, Postfach 251 - Ruf 325 66

für  
Industrie, Handel  
Als Sonderheit  
Zeitungsklischees

Für Straßenbau, Fuß- und Radfahrwege

**Asphalt-Emulsion  
Buckau**

**Kaltteer Buckau**

Zum Vergießen von Pflaster- und Betondehnungsfugen

**Zugvergußmasse  
Buckau**

für die Reichsautobahn zugelassen

**Chemische Fabrik  
Buckau**

**Ummendorf (Saalkreis)**

Weitere Fabrikationsstätten in Mannheim-Rheinau  
und Harburg-Wilhelmsburg

Wasserstraßenkarte Deutschlands  
mit  
**Industrie - Hafen - Dessau**

**Günstige Frachtlage.  
Niedrige Hafengebühren.  
Im Mittelpunkt Deutschlands.  
Preiswertes, baureifes Industriegelände.**

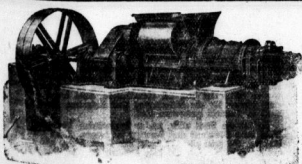
Mit den **Kraftposten** fährt man

**billig, sicher und bequem**

Zeitkarten, Fünf- und Zehnfahrtenkarten sowie Rückfahrtscheine zu ermäßigten Preisen

Sonderfahrten zu mäßigen Preisen vermitteln außer dem Postamt Halle (Saale) 2, die Reisebüros des Norddeutschen Lloyd und der Hapag in Halle (Saale)

Auskünfte erteilen alle Postanstalten, in Halle (Saale): die Kraftpostbetriebsstelle des Postamts Halle (Saale) 2, Fernruf 36791 in Leipzig: die Postauskunft Leipzig C1, Grimmischer Steinweg 1, Fernruf 15577 und die Kraftfahrstelle des Postamts N 18, Rohrreichstraße, Fernruf 63367 und 64031

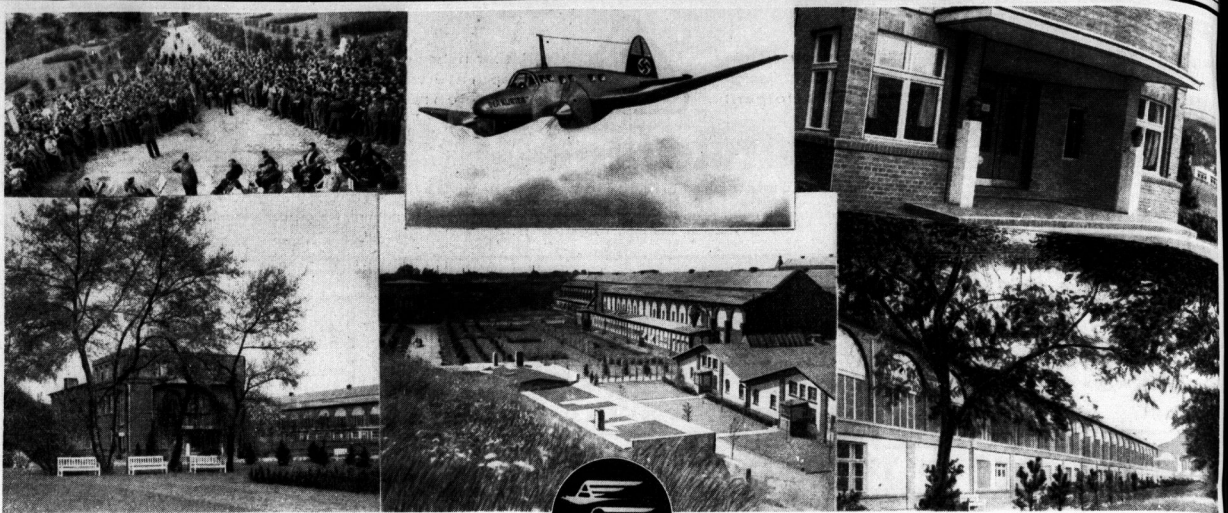


**Groke - Ziegeleimaschinen**

seit etwa 55 Jahren bestens bewährt  
Viele unserer Ziegeleimaschinen arbeiten in Mitteldeutschland mit gutem Erfolg

**Th. Groke Aktiengesellschaft, Merseburg**

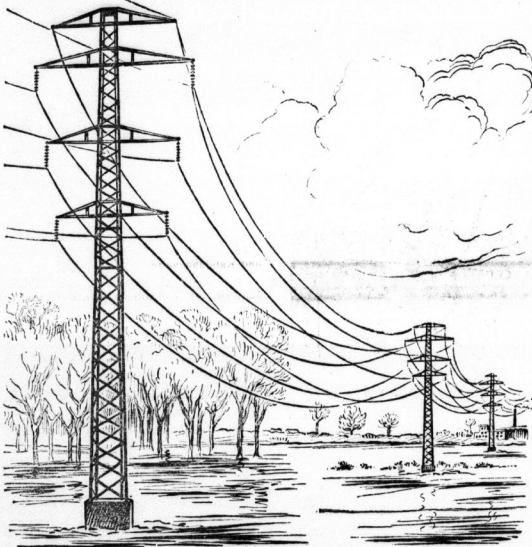




**Ago-Flugzeugwerke G.m.b.H.**



**Oschersleben / Bode**



# Elektrizitätswerk Sachsen-Anhalt a. G.

(Eing. Halle (Saale))

**Aktienkapital: 16 Millionen Reichsmark**  
**Hochspannungseitz: 1075 Kilometer Leitungslänge**  
**Nutzbare Abgabe: 534 Millionen kWh in 1936**  
**Großversorgung des mitteleuropäischen Wirtschaftsraumes**  
 durch Kupplung eigener und fremder Kraftwerke

## Aken (Elbe)

Die Stadt Aken verankert ihr Dasein der kolonialistischen Tätigkeit Albrechts des Bären. Er rief Fläminger von Niederrhein in sein entvölkertes Land, die hier östlich von einer älteren Siedlung, der sog. Altstadt, etwa 1100 eine neue Stadt erbaute und sie den heimlich vertrauten Namen Aken, d. i. Achen, gab. Noch heute kann die Stadt in ihrer ganzen Anlage mit ihren breiten, geraden Straßen, die sich alle rechtwinklig schneiden, ihren Charakter als Kolonialstadt nicht verleugnen. An dem Schnittpunkt der Hauptverkehrswege liegt der Marktplatz mit dem Rathaus und der Hauptkirche der Stadt, der Marienkirche. Eine zweite Kirche entstand schon früh im südlichen Teile der Stadt; sie ist dem heiligen Nikolaus, dem Schutzpatron der Schiffer und Fischer, geweiht. Die zusammen völlig gleichen Turmpaare dieser beiden Kirchen sind charakteristisch für das Stadtbild von Aken.

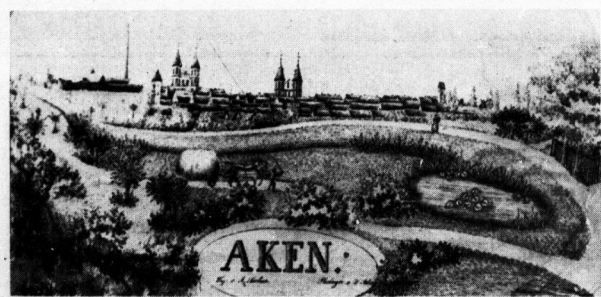
Unter der Herrschaft des von Albrecht dem Bären abstammenden Herzogs von Sachsen blieb Aken über 200 Jahre lang. Es war im ganzen für die Stadt eine glückliche Zeit. Die Herzöge hielten sich oft hier auf und hatten deshalb die in der Nähe liegende alte Wälder für die Jagd. Auf jede Weise förderte sie das Aufblühen der Stadt, was zu besonders der durch die Schiffahrt begünstigte Korn- und Holzhandlung beitrug. Auch ein geistliches Stift hatten die Herzöge hier gegründet, das Nikolaistift, das bis zur Reformationszeit Einfluß auf die Entwicklung der Stadt geübt hat. Ein anderes geistliches Stift in Aken war die Konvent der Deutschen Ritterorden.

Die Blüte der aufstrebenden Stadt lockte die Erzbischöfe von Magdeburg, sich ihrer zu bemächtigen; doch länger als 100 Jahre dauerte es, bis sie den Widerstand der Herzöge bezwungen hatten. Erst 1599 siegte der Krummholtz Vertrag von Leipzig, mit dem die Herzöge von Sachsen ihre Stadt Aken an den Erzbischof Albrecht IV. abtraten.

Fast 200 Jahre lang gehörte Aken nun zu dem Erzbistum Magdeburg. Aus dieser Zeit stammt das jetzt noch gebräuchliche Stadtsiegel, das einen Bischof in einem von Türmen flankierten Portal zwischen zwei gewölbten Schilde mit dem Mauritiuskopf. Die Umschrift lautet: Signatum Bononiam Urbis Agouina Fidelis Filio Ecclesie Magdeburgensis. Die Magdeburger Kirche sorgte auch weiterhin für die Stadt, als sie am Freitag vor Pfingsten 1803 durch eine furchtbare Feuersbrunst fast völlig zerstört wurde. Der damalige Erzbischof Ernst begnadigte sie mit einem neuen Schutzbrief, bewilligte ihr ein reiches Abgeltung und einen freien Wochenmarkt. Aus seiner Zeit stammt auch die sog. Wilkür, die die Pflichten der Bürger genau festsetzte und ihr die Verwaltung der Stadt mitschickte.

Nach seinem Tode begann für Aken die Reformationszeit. Zwar suchte der neue Erzbischof Albrecht V. der zum Leide mächtigt Abbruch zu tun, konnte aber ihren Sieg auf die Dauer nicht verhindern, da die Städte nur ihrer Seeligung sehr bedürftig waren. Die Erzbischöfe wollten, so wurde denn hier 1541 die Reformierung eingeführt. Sie machte dem Nikolaistift ein Ende, über der Stiftkirche wurde das Domkapitel zu Magdeburg. Nur mit Mühe erhielt der Rat den sechsten Teil der Einkünfte zum Unterhalt der Geistlichen und Lehrer, deren Besoldung bisher Sache des Stiftes gewesen war.

Eine Folge der Glaubensplung war dann im folgenden Jahrhundert der Dreißigjährige Krieg unter dessen Schrecken die Stadt hinfällig zu sein hatte. Schon 1625 wurde sie von Wallenstein besetzt, der den Grafen von Mansfeld an der Dessauer Brücke schlug. Als Tilly Magdeburg belagerte, brandschätzten seine Truppen die ganze Gegend. Nach der Zerstörung Magdeburgs rückten die Schweden hier ein, die die Stadt durch Plünder und Gruben befestigten. Die Niederlage bei Nordlingen zwang sie, die benachbarte Gegend zu räumen, die nun von den Sachsen besetzt wurde, deren über bald wieder die Schweden folgten. So wechselte noch viermal



Ansicht der Stadt Aken aus dem Jahre 1825.

Swaben. Er verneigte auch den Besitz der Burg in Aken durch Ankauf des Kommandanten und des adligen Gutes Kletten und bildete daraus eine Domäne. Dagegen hat Friedrich der Große der sächsischen Besitz beträchtlich geschmälert, als er in der Nähe der Stadt zwei neue Dörfer anlegte, Kletten und Sossig. In der Nähe der Stadt zwei neue Dörfer anlegte, Kletten und Sossig. In der Nähe der Stadt zwei neue Dörfer anlegte, Kletten und Sossig.

Der Elbster Friede nahm Preußen das Gebiet westlich der Elbe, und Aken wurde dadurch eine waffensichere Lage, hatte sie in dem bald darauf folgenden Befreiungskriege schwer zu leiden. Napoleon suchte die Elbinsel möglichst zu halten und befestigte sie

schon. Er verneigte auch den Besitz der Burg in Aken durch Ankauf des Kommandanten und des adligen Gutes Kletten und bildete daraus eine Domäne. Dagegen hat Friedrich der Große der sächsischen Besitz beträchtlich geschmälert, als er in der Nähe der Stadt zwei neue Dörfer anlegte, Kletten und Sossig.

Der Elbster Friede nahm Preußen das Gebiet westlich der Elbe, und Aken wurde dadurch eine waffensichere Lage, hatte sie in dem bald darauf folgenden Befreiungskriege schwer zu leiden. Napoleon suchte die Elbinsel möglichst zu halten und befestigte sie

schon. Er verneigte auch den Besitz der Burg in Aken durch Ankauf des Kommandanten und des adligen Gutes Kletten und bildete daraus eine Domäne. Dagegen hat Friedrich der Große der sächsischen Besitz beträchtlich geschmälert, als er in der Nähe der Stadt zwei neue Dörfer anlegte, Kletten und Sossig.

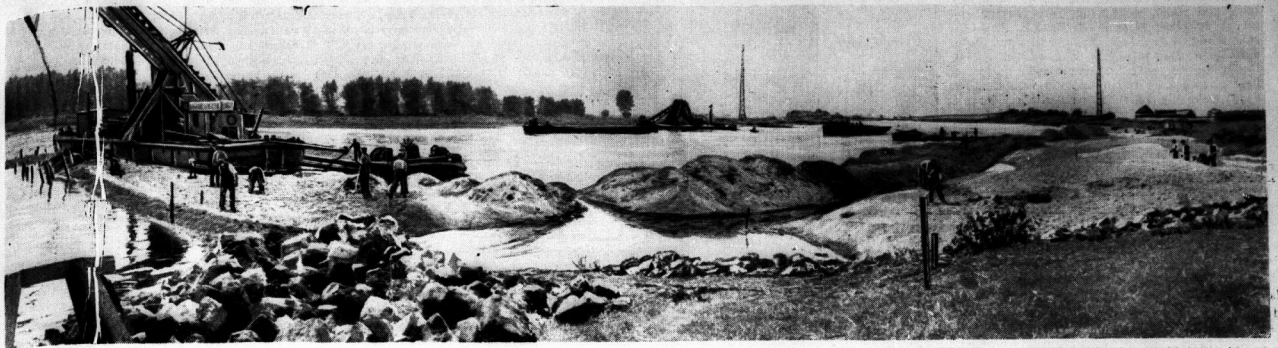
schon. Er verneigte auch den Besitz der Burg in Aken durch Ankauf des Kommandanten und des adligen Gutes Kletten und bildete daraus eine Domäne. Dagegen hat Friedrich der Große der sächsischen Besitz beträchtlich geschmälert, als er in der Nähe der Stadt zwei neue Dörfer anlegte, Kletten und Sossig.

schon. Er verneigte auch den Besitz der Burg in Aken durch Ankauf des Kommandanten und des adligen Gutes Kletten und bildete daraus eine Domäne. Dagegen hat Friedrich der Große der sächsischen Besitz beträchtlich geschmälert, als er in der Nähe der Stadt zwei neue Dörfer anlegte, Kletten und Sossig.

Der Elbster Friede nahm Preußen das Gebiet westlich der Elbe, und Aken wurde dadurch eine waffensichere Lage, hatte sie in dem bald darauf folgenden Befreiungskriege schwer zu leiden. Napoleon suchte die Elbinsel möglichst zu halten und befestigte sie

schon. Er verneigte auch den Besitz der Burg in Aken durch Ankauf des Kommandanten und des adligen Gutes Kletten und bildete daraus eine Domäne. Dagegen hat Friedrich der Große der sächsischen Besitz beträchtlich geschmälert, als er in der Nähe der Stadt zwei neue Dörfer anlegte, Kletten und Sossig.





Übersicht der Deckwerksbauten auf der Baustrecke Gallin im Bezirk des Wasserbauamts Wittenberg (Bezirk Halle) / Aufn. Elbstrom-Bauverwaltung

# Mitteldeutsche Wasserstraßen

Von Ministerialrat Arp

Reichs- und preußisches Verkehrsministerium

Der rasche Wiederaufstieg Deutschlands bringt eine starke Vermehrung der Frachten mit sich. Das mitteldeutsche Gebiet, das auch in jüngster Zeit auf die Industriean siedlung eine große Anziehungskraft ausgeübt hat, wird in zunehmendem Maße an dieser Frachtensteigerung beteiligt sein. Da ist die Frage berechtigt, ob die Wasserstraßen dieses Gebietes, die für die Beförderung gewisser Güter unentbehrlich sind, diesem vermehrten Verkehr gewachsen sind. Zu bedenken ist dabei, daß in 1½ Jahren der Mittellandkanal bei Magdeburg seinen — wenn auch einstweilen nur notdürftigen — Anschluß an die Elbe gewinnt und daß von diesem Zeitpunkte ab die neue Verkehrsverbindung in allmählich steigendem Maße zusätzlichen Verkehr auf die Wasserwege Mitteldeutschlands zieht.

Der wichtigste Wasserweg, die Elbe, ist als freier Strom an sich von unbegrenzter Leistungsfähigkeit. Aber erfahrungsgemäß erleidet der Verkehr bei lang dauernder Trockenheit, wenn der Wasserstand immer mehr absinkt und die Schifffahrt sich mühselig zwischen den Sandbänken durchwindet, Beschränkungen. Die Lastkähne können dann nur einen Bruchteil ihrer vollen Ladung nehmen und müssen trotzdem bisweilen noch unterwegs abbleichern. Die Beförderungskosten und die Beförderungskosten steigen in solchen Zeiten und bilden einen unsicheren Faktor bei der Kalkulation und dem Frachtabschluß. Wenn solche Zustände mit kurzen Zwischenräumen wiederholt aufgetreten sind, kann es nicht wundertun, daß manche Elbweg auf den zwar teureren aber sicheren Schienenweg abwandern.

Die Reichswasserstraßenverwaltung betreibt daher die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe seit längerer Zeit; seit 1934 wendet sie jährlich ganz erhebliche Geldmittel für diesen Zweck auf. Die Verbesserung wird gesucht einmal in der Vertiefung des Stromes durch Regulierung und sodann in der Erhöhung des Wasserspiegels während der Trockenzeit durch Abgabe von Zusatzwasser aus Talsperren und anderen Speicherbecken. Regulierung bedeutet Umwandlung des Stromes in seinem Längs- und Querschnitt; die Gefälle werden ausgeglichen, der breite und flache Querschnitt wird zu einem schmaleren, tieferen zusammengefaßt. Damit die Tiefen sich möglichst gleichmäßig ausbilden, ist auf vielen Strecken auch eine Umbildung der Grundrissgestalt des Stromes notwendig, derart, daß Knickpunkte und andere Unregelmäßigkeiten ausgeglichen und dort, wo lange gerade oder nur sehr wenig gekrümmte Strecken die Strömung zum Pendeln von einem zum anderen Ufer veranlassen, schlank geführte Kurven eingelegt werden. Das Ziel der Regulierung ist die Eferstellung einer Fahrwasseriefe während der trockensten Zeit von mindestens 1,10 m auf der Elbestrecke von der tschechoslowakischen Grenze bis zur Saalemündung. Entsprechend der zunehmenden Wasserführung ist unterhalb der Saalemündung eine größere Wasseriefe erreichbar, und es ist daher hier eine Mindestwasseriefe von 1,25 m vorgesehen, die allmählich bis Hamburg auf 1,40 m wächst.

Aber die Sicherheit des Schifffahrtsweges soll nicht allein auf die Vergleichmäßigung und Vertiefung der Stromrinne abgestellt werden, sondern die Reichswasserstraßenverwaltung ist darüber hinaus bestrebt, große Wassermengen in Talsperren und Ausgleichsbecken aufzuspeichern, um aus ihnen in Zeiten der Not Zuschüsse an die Elbe abgeben und dadurch den Wasserspiegel erhöhen zu können. An der oberen Saale hat sie zu diesem Zweck bereits vor einigen Jahren die 215 Millionen Kubikmeter Wasser fassende Bleibschperre errichtet und hat zur Zeit die etwa

ebenso große, in der Saale zwischen Saalfeld und Ziegenrück gelegene Talsperre Hohenwarte im Bau. Nach ihrer Fertigstellung, die für 1939 zu erwarten ist, beabsichtigt sie, an der Elbe bei Pirna ein Speicherbecken von 128 Millionen Kubikmeter Inhalt anzulegen, das dem gleichen Zweck wie die Talsperren dienen soll.

Zu einer der flachsten und gefährlichsten Stellen auf der ganzen Elbe hat sich in den letzten Jahrzehnten die Stromstrecke im Bezirk Magdeburg ausgebildet. Da hier die Sohle an drei Stellen von Felsenriffen durchzogen wird, die man nicht einfach beseitigen kann, würde hier eine Regulierung nicht zum Ziele führen. Es ist daher unterhalb Magdeburgs als an der einzigen Stelle der deutschen Elbe der Bau eines Wehres im Strom vorgesehen, das in den Zeiten des Niedrigwassers den Wasserspiegel innerhalb Magdeburgs so hoch staut, daß die Schiffe über die Felsbarren ungefährdet hinwegfahren können. Der Schifffahrtsweg um das Wehr herum führt durch einen Schleusenkanal mit zwei nebeneinanderliegenden großen Schlepplugschleusen. Führt die Elbe genügend Wasser, so ist der Stau entbehrlich; zur Erleichterung der Schifffahrt wird das Wehr dann niedergelegt. Nach den Er-

fahrungen der letzten Jahrzehnte ist darauf zu rechnen, daß die Schiffe im Durchschnitt während eines halben Jahres frei über die Wehrstelle fahren können, während sie während der anderen Hälfte den Weg über die Schleusen nehmen müssen. Man kann annehmen, daß die Staustufe Magdeburgs bis 1941 im Betrieb sein wird. Bis dahin wird auch die alte Strombrücke in Magdeburg, die bislang im Zusammenhang mit den Stromschnellen der Schifffahrt besondere Schwierigkeiten bereitet hat, von der Stadt Magdeburg durch eine neue ohne Zwischenpfeiler über den Strom gespannte Brücke ersetzt sein.

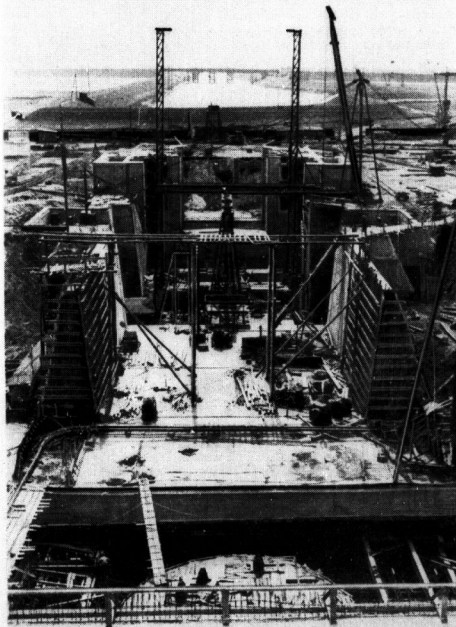
Bei der Saale sind es nicht die Wassertiefen, die dem Verkehr Grenzen ziehen; denn sie ist kein freier Fluß, auf dem der Spiegel je nach den Niederschlägen des Gebietes fällt oder steigt, sondern sie ist kanalisiert, d. h. sie ist durch Staustufen aufgeteilt, die den Wasserspiegel innerhalb gewisser Grenzen festlegen. Allerdings ist die Kanalisierung nicht vollkommen durchgeführt; infolgedessen hat die Saale auf einigen Teilstrecken noch den Charakter des freien Flusses behalten, ihre Tiefen sind dort von den zugeführten Wassermengen abhängig. Jedem Wehr entspricht eine Schleuse, die den Schiffen

die Überwindung der Staustufe gestattet. Zwischen Merseburg und der Saalemündung sind zwölf Schleusen vorhanden. Nur die unterhalb Halles gelegenen genügen in ihren Abmessungen, um die Saalemätkähne von rund 400 t Lade-fähigkeit durchzulassen, während die zwischen Halle und Naumburg vorhandenen nur den Verkehr mit Schiffen von 200 t Tragfähigkeit ermöglichen. Diese alten Schleusen, die teilweise schon über 100 Jahre alt sind, bilden das Haupt-hindernis für eine weitgehende Zunahme des Verkehrs auf der Saalewasserstraße. Nicht nur der Schleusenvorgang selbst, bei dem jedesmal nur ein Saalekahn durchgeschleust werden kann, ist zeitraubend, sondern auch die Zufahrt durch die außerordentlich engen und geknickten Schleusenkanäle erfordert viel Zeit. Bei niedrigen Wasserständen kommen noch besondere Erschwernisse durch die geringe Wassertiefe über der Sohle der Schleusenunterhäuser hinzu. Das Dringendste ist daher der Ersatz der alten unzulänglichen Schleusen durch neue mit Abmessungen, die ein Durchschleusen ganzer Schlepplüge gestatten. Die Wehre können im allgemeinen beibehalten werden. Damit ihr Stau bis zur nächst oberhalb gelegenen Schleuse wirksam ist, wird der Wehrkränze bei einigen erhöht. Im übrigen wird im Unterwasser der Schleusen eine Vertiefung durch Baggerung ausgeführt, so daß unabhängig von der Wasserführung der Saale Schiffe von zwei Meter Tiefgang jederzeit den ganzen Wasserweg zurücklegen können.

Der Saaleausbau bildet einen Bestandteil des „Südflügels“ des Mittellandkanals, der nach dem zwischen Reich und Ländern im Jahre 1926 abgeschlossenen Vertrag über die Vollendung des Mittellandkanals bestimmt ist, der mitteldeutschen Wirtschaft einen vollen Anschluß an den Mittellandkanal zu geben. Der Umbau der Saale-Wasserstraße umfaßt die Strecke von der Mündung bis Creppau kurz oberhalb von Merseburg. Hier zeigt der völlig neu herzustellende Elster-Saale-Kanal nach Leipzig ab. Der ursprünglich noch vorgesehene Stichkanal von Bernburg nach Staßfurt-Leopoldsdahl ist einstweilen, nachdem die bergbauliche Erzeugung an diesem Endpunkt stark eingeschränkt worden ist, aufgeschoben worden.

Damit die vom Mittellandkanal kommenden Schiffe ohne Unladung bis Halle und Leipzig gelangen können, war die Wasserstraße für den Verkehr mit 1000-t-Schiffen einzurichten. Die Schleusen der Saale erhalten daher eine solche Größe, daß neben einem Saaleschlepper gleichzeitig ein 1000-t-Kahn und ein kleinerer Kahn durchgeschleust werden können. Die bisher üblichen Schlepplüge mit zwei Saalemätkähnen können gleichfalls auf einmal durchgeschleust werden. Da für die Anlage langer Schlepplugschleusen in dem schmalen und gewundenen Saalelet an manchen Staustufen nicht Platz genug vorhanden gewesen wäre, hat man die Schleusen bei 105 m Kammerlänge überall doppelt breit, nämlich 20 m gemacht, so daß zwei Kähne nebeneinander in der Schleuse liegen können. Die Schleusenhäuser, die mit elektrisch bewegten Hubtoren verschlossen werden, sind dagegen nur 12 m breit.

Auch die freien Saalestrecken zwischen den Staustufen werden für den Verkehr von 1000-t-Schiffen hergerichtet. Viele scharfe Kurven werden abgeflacht, und eine Anzahl von schleifenartigen Krümmungen mit Durchstichen gänzlich abgeschnitten. Die neuen Schleusen liegen mit ihren Vorfläßen meistens auch in Durchstichen, die den Schifffahrtsweg verkürzen. Im ganzen kommt für die Strecke von Merseburg bis zur Elbe eine Wegverkürzung von 27 km heraus. Dort, wo früher mehrere Schleusen mit kleinen

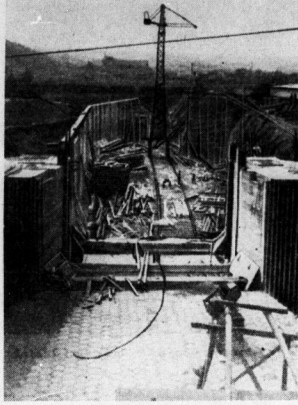


Hebewerk Rothense am Mittellandkanal / Aufn. Elbstrom-Bauverwaltung

Gefälle dicht aufeinander folgten, wie in Merseburg und Halle, werden die Staue zusammengelegt zu einer höheren Gefällestufe. Andererseits wird zwischen Calbe und der Mündung noch eine neue Staustufe mit Schleuse bei Klein-Rosenburg eingeschaltet, damit auch in dieser langen, bisher im freien Gelände verlaufenden Flußstrecke die volle Fahrwasserhöhe jederzeit gehalten werden kann. Im ganzen wird die Saalestrecke von Merseburg bis zur Elbe zehn neue Schleusen besitzen.

Der Leipziger Kanal wird, der höheren Geländelage entsprechend, rund 22 m über dem Wasserspiegel liegen, den die Saale an der Abzweigungsstelle aufweist. Durch zwei hintereinander angeordnete, gleichartige Schleusen von 85 m Länge, 12 m Breite und 11 m Gefälle steigt man am Rand des Saaleals zu dieser Höhe auf. Da diese Schleusen nicht für das Durchfahren ganzer Schleppzüge eingerichtet zu werden brauchen, konnten ihre Längen- und Breitenabmessungen geringer gewählt werden als bei der Saalewasserstraße. Der Kanal endet am Südwestrande des Stadtgebietes von Leipzig in dem hier von der Stadt anzuliegenden Umschlag- und Industriehafen.

Am Elster-Saale-Kanal wie auf der ganzen Saalestrecke sind die Bauarbeiten an vielen Orten im Gange. Als der Mittellandkanal-Vertrag 1926 abgeschlossen wurde, glaubte man den Südfüßel zur selben Zeit wie den Hauptkanal fertigstellen zu können. Es zeigte sich dann aber bald, daß es nicht möglich war, gleichzeitig diese beiden großen Bauvorhaben aus den Haushaltsmitteln des Reiches zu fördern, so daß man sich gezwungen sah, den Beginn der Bauarbeiten im Südfüßel zurückzustellen, bis der Hauptkanal nur noch geringe Geländeaufhebungen erforderte. Als dann aber die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsregierung besondere Mittel freimachten, gelang es mit ihrer Hilfe, vorzeitig am Saaleausbau und Elster-Saale-Kanal mit den



Schleuse Rothenburg a.S. / Aufn. Elbstrombauverwaltung

Bauarbeiten zu beginnen. Die nationalsozialistische Regierung hat es dann als ihre Pflicht angesehen, die begonnenen Arbeiten planmäßig mit Haushaltsmitteln fortzuführen. Damit der Elster-Saale-Kanal nicht hinter dem Baufortschritt an der Saale zurückzustehen braucht, hat die Stadt Leipzig besonders Opfer gebracht. So ist jetzt Kanal seinen endgültigen Anschluß an die Elbe und die östlichen Wasserstraßen erhält, auch der Südfüßel vollendet sein und voll für den verstärkten Verkehr zur Verfügung stehen wird.

## Werkstoffe und Motorisierung

Von Dr. Ing. e. h. W. Kissel

Vorstandsmitglied der Daimler-Benz A.-G.

Seit vier Jahren ist die Welt Zeuge des wirtschaftlichen, sozialen und geistigen Umbruchs eines Volkes und einer Nation, wie es in dieser Einseitigkeit des Willens, in dieser überzeugenden Kraft, in dieser Zielstrebigkeit und beispiellosen Erfolgssicherheit noch nicht erlebt wurde. Ein Wirtschaftsprogramm, klar im Aufbau, zwang die Not zu Boden und schuf in kurzer Zeit aus einer immer weiter versinkenden Wirtschaft ein wieder lebensstarkes und blühendes Gebilde.

Der zweite Vierjahresplan wird neue und große Probleme meistern. War es der deutschen Automobil- und Kraftverkehrswirtschaft verschieden, durch die Initiative des Führers eine überragende und maßgebende Rolle in dem hinter uns liegenden ersten Abschnitt nationalsozialistischer Aufbauarbeit zu spielen, so wird die weitere Durchführung der Motorisierung im



Autobilbau / Aufn. Presse-Bild-Zentrale

Rahmen auch des zweiten Vierjahresplans von gleich weittragender Bedeutung und Auswirkung für unser gesamtes Wirtschaftsleben sein. Es ist deshalb verständlich, daß die im Mittelpunkt des neuen Wirtschaftsplans stehenden Rohstofffragen ein besonderes Interesse gewinnen in ihrer Verbindung zur künftigen motorischen Entwicklung Deutschlands.

Man trifft vielfach noch auf die Meinung, daß die Automobil- und Motorindustrie in großem Umfang auf ausländische Roh- und Hilfsstoffe angewiesen sei. Dem ist aber nicht so. Unser Industriezweig war wie kein anderer Wirtschaftszweig schon seit vielen Jahren in seiner Entwicklung und gerade während der großen Krisis auf sich selbst angewiesen; er hatte einen harten und verzweifelten Kampf um seine Existenz zu führen. So waren die Unternehmungen und besonders die führenden fortwährend gezwungen, nach neuen Mitteln und Wegen zu suchen, ihre Erzeugnisse auf einen neuen technischen Höchststand zu bringen, aber dabei auch gleichzeitig die großen Möglichkeiten der deutschen Vorindustrien auszunutzen. Aus dieser Arbeit erwachsen auch auf dem Gebiet der deutschen Werkstoffe Ergebnisse, welche man früher für unmöglich gehalten hätte. Dadurch gelang es, den Anteil ausländischer Roh- und Hilfsstoffe am Endprodukt immer mehr herabzudrücken, so daß heute die stoffliche Auslandsabhängigkeit in der Kraftwagenherstellung tatsächlich nur noch eine geringe ist.

Anderer war die Lage in bezug auf Treibstoff und Kautschuk. Auf diesem Gebiet war man vor einigen Jahren noch gänzlich auf die Einfuhr angewiesen. Durch das Eingreifen und die Tatkraft unseres Führers ist in der Lösung auch dieses schwierigen Problems bereits Gewaltiges geschehen. Schon im vergangenen Jahr konnte erreicht werden, daß nahezu die Hälfte des Bedarfs an Treibstoffen aus der deutschen Erzeugung gedeckt wurde. Man weiß aus den Entscheidungen unseres Führers, daß durch die Errichtung gewaltiger Erzeugungsstätten der gesamte Treibstoffbedarf bereits nach Ablauf der nächsten zwei Jahre nicht nur voll der heimischen Produktion entnommen und damit auf die Einfuhr verzichtet werden kann, sondern daß Deutschland dann auch in der Lage sein wird, sogar über Überschüsse zu verfügen. Mit der gleichen Energie und dem gleichen Erfolgswillen wurde das Problem der Schaffung künstlichen Kautschuks angepackt, mit dem großartigen Ergebnis, daß Deutschland heute schon in dem Buna-Erzeugnis ein Produkt besitzt, das, in die Großfabrikation übergeführt, uns auch in der Bereifungsfrage in absehbarer Zeit von der Einfuhr freimachen wird.

Die im Laufe der Jahre geschaffenen neuen Werkstoffe werden weitere Ergänzungen erfahren. Sie geben Deutschland nicht nur die Unabhängigkeit vom Ausland, sondern ermöglichen durch ihre Güte und Ueberlegenheit gegenüber dem bisher Bekannten und Gewohnten auch wieder Wertvolleres zu schaffen. Unsere Techniker und Wissenschaftler haben zusammen mit dem deutschen Arbeiter heute schon für die deutsche Automobil- und Motorindustrie auf dem Gebiet der Werkstoffe Hervorragendes vollbracht; die Bedeutung und Größe dieser Leistungen werden sogar in den Reihen der Zweifler heute schon erkannt und sicherlich in kürzester Zeit voll gewürdigt. Es wäre

in der Tat auch traurig bestellt um unser Wissen und unsern, wenn es nur dazu reichen sollte, sogenannte minderwertige Ersatzstoffe hervorzubringen. Glaubt man denn, daß die deutschen Männer der Arbeit, der Wissenschaft und der Technik nicht fähig wären, höhere Leistungen zu bringen, und glaubt man denn wirklich, daß die deutsche Staatsführung keine anderen Wege zu gehen wüßte, als den wirtschaftlichen Aufstieg eines Volkes auf der Grundlage minderwertiger Ersatzstoffe vorzubereiten und durchzuführen?

Die Gruppe der Zweifler, welche sich nicht aus der Mentalität dieser zu lösen vermögen, die dem ausländischen Rohstoff von vornherein die Note der Ueberlegenheit verleihen, tätigen gut daran, einen Blick in die Wirtschaftsgeschichte unseres Landes zu tun und das Zeitalter der Technik zu studieren, um daraus zu schöpfen, was Deutschlands Söhne bis heute in epischer Dynamik Gewaltiges geschaffen haben, wie ihre Forscherarbeit der Entwicklung nicht nur in Deutschland, sondern in der gesamten Kulturwelt Wege gewiesen haben, die richtunggebend blieben, wie ihre Erfindungen — man denke nur an die Schaffung des Kraftfahrzeuges — gewaltige Industrien aus dem Boden stampften und neue Wirtschaftsepochen einleiteten. Leider war es bis vor wenigen Jahren so, daß die Welt mehr Nutzen aus diesen Schöpfungen und Qualitäten unserer Rasse zu ziehen wüßte als das eigene Vaterland. Zum Glück ist aber heute dafür gesorgt, daß dem deutschen Volke auch der Erfolg seiner bahnbrechenden Arbeiten gesichert ist.

Mit dem Zeitalter der Technik begann zugleich das Ringen um den Werkstoff, dessen Entwicklung seitdem immer in Fluß blieb. Noch vor wenigen Jahrzehnten war es das Schwermetall, das die Märkte regierte, waren Eisen und Stahl die unumschränkt herrschenden Könige, bis es deutschem Gemeindegelände, durch die Erzeugung von Leichtmetallen revolutionierend in diese Monopolstellung einzubrechen. Wer würde heute noch mit der Entdeckung des Aluminiums, des Magnesiums, des Duralumin, des Silumin, des Elektron, dem Baustoff unserer Zeppeline, oder in der Herstellung des Salpeters, der künstlichen Farbstoffe oder des Zuckers aus Holz, die Schaffung von Ersatzstoffen erheben, belastet durch das Odium der Minderwertigkeit? Sie sind längst zum wertvollen und unerzetzlichen Bestandteil unserer Werkstofflager geworden.

Wenn wir heute drauf und dran sind, das ausländische Naturbrot mit unseren leistungsfähigeren heimischen Kraftstoffen aus dem Felde zu schlagen, und mit dem aus Kalk und Kohle gewonnenen Buna bessere Reifen zu liefern, als sie uns das Ausland anzubieten vermag, oder die Kunstharze metallverwendbar machen, so bewegen wir uns damit auf einer weit zurückreichenden und noch weiter in die Zukunft weisenden Entwicklungslinie der Werkstoff-

wandlung und -Neuschöpfung mit dem Ziel, diese Stoffe immer besser, verwendungsreicher und billiger zu gestalten. Wer denkt heute noch daran, daß ein Kilogramm Aluminium soviel kostete wie ein Kilogramm Gold? Deutschlands Automobilindustrie wird in absehbarer Zeit auf vorzügliche und auch auf billige deutsche Werkstoffe zurückgreifen können und damit auch in der Lage sein, noch preisbilliger zu produzieren.

Wir stehen heute erst am Beginn einer Motorisierung, deren Weiterführung im Zuge des neuen Vierjahresplanes wiederum einen breiten Raum beanspruchen wird. Zweifellos stecken in dieser Entwicklungsprobleme, die gleich der Werkstofffrage gelöst werden, weil sie gelöst werden müssen. Mit welchem Weiblick und welcher zugehörigen Tatkraft hat es unser Führer verstanden, dem schwiezigsten Problem des wachsenden Autoverkehrs zu Leibe zu rücken und seine Erfüllung in vorbildlicher Weise vorzubereiten und durchzuführen! Die Anlage und Linienführung seiner Reichsautobahnen in Verbindung mit dem fortschreitenden Ausbau des Straßensystems gewährleistet nicht nur eine fast unbegrenzte Verkehrszunahme, sondern schafft auch eine den höchsten Ansprüchen genügende Verkehrsregelung und Verkehrssicherheit.

Wenn es heute Kleingläubige gibt, welche in einer steigenden Garagennot die Schranke einer verstärkten Motorisierung erblicken, so sei ihnen gesagt, daß auch dieses Problem seinen Meister finden wird. Deutschlands Erdölverhältnisse ist wohl begrenzt und für die Notwendigkeiten unseres Daseins voll aufgeteilt; so müssen eben neue Wege beschränkt werden und der Raum über und unter der Erde in zweckdienlichster Form zur Lösung des Problems herangezogen werden. Ich bin überzeugt, daß es nicht nur in technischer Beziehung gelingen wird, etwas vorbildlich Brauchbares zu schaffen, sondern daß auch die Anlage und das architektonische Bild dieser neuen Bauwerke sich würdig an die Seite der Baulichkeiten reihen wird, die wir bereits schon in so vielen Schöpfungen, als vollendetem Ausdruck des nationalsozialistischen Schönheitsbegriffs bewundern können.

Heute steht unser Volk geschlossen und bereitet denn je, um unter einer gemalten Führung sein Schicksal kraftvoll und unbeirrt um die Meinung der Welt, selbst in die Hand zu nehmen. Das leidenschaftliche Vertrauen zu unserem Führer Adolf Hitler hat Deutschland wieder seine nationale und wehrpolitische Freiheit gegeben; es wird sich mit gleicher Hingabe auch seine wirtschaftliche und insbesondere seine motorwirtschaftliche Freiheit erkämpfen.



Hauptverwaltungsbau der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke Aktiengesellschaft Dessau / Werkfoto Junkers

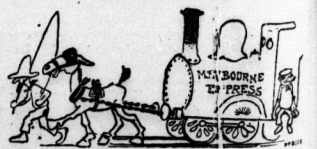
## Der Aufstieg der Junkerswerke

Als Professor Junkers im Jahre 1915 das bis dahin in Aachen befindliche Versuchslaboratorium nach Dessau verlegte, ahnte die Stadt des Alter Dessauers vielleicht nicht, welche Bedeutung die spätere Junkers Flugzeug- und Motorenwerke A.-G. für Dessau und die gesamte mitteldeutsche Industrie haben sollte.

Auf Grund der bedeutenden Erfolge der in den Junkers-Werkstätten hergestellten Flugzeug- und Motorenfabrikate sowie der Kalorimeter und Badeöfen wurde Dessau in wenigen Jahren weit über die Grenzen Anhalts hinaus in aller Welt als Junkers-Stadt bekannt und hat als solche bereits in früheren Jahren aus allen möglichen Orten seiner Umgebung nicht unbedeutenden Zuzug erhalten. Für die mitteldeutsche Industrie und Wirtschaft waren die Junkers-Werke selbst in den schwierigsten Zeiten ein überaus wichtiger Faktor. Zum wirklichen wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens ist es aber erst im Jahre 1933 nach der Übernahme des Reiches durch Adolf Hitler gekommen. Mit dieser Übernahme erlebten die Junkers Flugzeug- und Motorenwerke einen Auftrieb, der sie mit an die Spitze aller deutschen Flugzeug- und Motorenindustrienternehmen setzte und zur Gründung einer Anzahl von Zweigwerken führte, deren Bestehen für die gesamte mitteldeutsche Industrie von ausschlaggebender Bedeutung war.

Für die Lösung der gewaltigen Aufgaben, die den Junkers Flugzeug- und Motorenwerken vom Reich gestellt wurden, erwies sich die alten Dessauer Werkstätten als zu klein, und somit wurden für den Flugzeugbau ganz neue Anlagen geschaffen und der Motorenbau entsprechend erweitert. Um nach den Gesichtspunkten des nationalsozialistischen Staates keine ungesunde Umsiedlungspolitik vornehmen zu müssen

was auch zu wirtschaftlichen Schiefungen anderer Gegenden geführt hätte, wurde die Errichtung von Zweigwerken an jenen Orten vorgenommen, wo der Umbau alter Fabriken und die Modernisierung bereits vorhandener technischer Anlagen weniger finanzielle Mittel erforderte, andererseits aber auch die Umsiedlung dort vorhandener Personal für einen neuen Beruf dem Mangel an erforderlichen Arbeitskräften in erheblichem Maße steuerte. Wenn man an die Fabrikationsstätten, wie die Magdeburger Werkzeugmaschinen-Fabrik, an das moderne Motorenwerk in Köthen, die einzelnen Zweigwerke des Flugzeugbaus in Halberstadt, Aschersleben, Leopoldsdahl, Schönebeck, Bernburg, an die Werft Leipzig und an die Firma Heerbrandt in Ragnitz sowie an die übrigen Unterteilfabriken der Stammwerke in Dessau und schließlich an die Zahl aller in diesen Werken beschäftigten deutschen Volksgenossen denkt, dann bekommt man ein Bild von der Bedeutung der Junkers Flugzeug- und Motorenwerke für den wirtschaftlichen Aufschwung der mitteldeutschen Industrie.



Der „Melbourne Express“ (aus „Evening News“ 1914)



*Nennen Sie uns die Art Ihrer Transportaufgaben . . .*



und wir arbeiten Ihnen unverbindlich ein Angebot aus, das Ihnen starke Anregungen zur Erzielung eines noch größeren Betriebsnutzens geben wird! Doppelfederung, lichtbogengeschweißte Rahmen sind nur einige Beispiele der Dauerbauart »Lindner«!  
GOTTFRIED LINDNER A. G. AMMENDORF BEI HALLE A. D. S.

**LINDNER** der zweckgerechte Anhänger für Ihren Betrieb!

## Reichsbahn und Wirtschaft

### Die Reichsbahn ist Diener der Wirtschaft

Gemeinwirtschaftliche Grundsätze bestimmen die Preise im Güter- und Personenverkehr, daher bedeutende Frachtermäßigungen für Feld- und Gartenfrüchte, Lebensmittel und wichtige Rohstoffe, viele und hohe Fahrpreismäßigungen im Personen-, besonders im Berufsverkehr.

### Als fortschrittlicher Betrieb

steht die Reichsbahn mit ihren Leistungen an der Spitze der europäischen Eisenbahnen. Schnelle und zuverlässige Beförderung aller Güter in großen und kleinen Mengen mit Durchgangs-Eilgüter-, Nachfrühergüter- und »Leichten Güterzügen«, sowie mannigfaltige Beförderungseinrichtungen, wie Behälter, Straßenroller und Lastkraftwagen sorgen für gute Verkehrsbedienungen. Hohe Geschwindigkeiten der Reisezüge, neuzeitliche Fahrzeuge, wie Schnelltriebwagen und Stromlinienzüge, und bessere Ausstattung der Wagen ermöglichen schnelles und bequemes Reisen.

### Der große Auftraggeber für Industrie und Wirtschaft

fördert die Wirtschaftsbelebung. Die Reichsbahn beschäftigt die Industrie in allen Teilen des Reiches, insbesondere auch in den notleidenden Gebieten, sie trägt in starkem Maße zur Arbeitsbeschaffung bei und sorgt für Arbeit in beschäftigungsschwachen Monaten. Mit einem Anlagekapital von rund 27 Milliarden Reichsmark, einer Streckenlänge von fast 54 000 km, jährlichen Aufträgen an die deutsche Wirtschaft von rund 1½ Milliarden Reichsmark und einer Gefolgschaft von über 650 000 Volksgenossen stellt sie den größten und wertvollsten Teil des deutschen Volkvermögens dar.

Deutsche Reichsbahn / Reichsbahndirektion Halle (Saale)

Oscar Dietrich *G. m. b. H.*

Weißenfels an der Saale

die führende Papierfabrik  
fertigt Druck- und Schreibpapiere

seit **1875**

Lieferungen nur durch den Papiergroßhandel



## Vorzüge:

1. Unabhängig von ausländischen Rohstoffen (kein Sparmetall)
2. Noch leichter als Aluminium
3. Beste Bearbeitbarkeit
4. In unbegrenzten Mengen lieferbar

bietet

# Elektron-

das in der gesamten deutschen Industrie verwandte

# Metall

## I. G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft

Abt. Elektronmetall, Bitterfeld

# Verkehrszentrum Halle

Die Stadt Halle im mitteldeutschen Verkehrsnetz

Von Dr. Ernst Heinecke

Direktor des Stadtamtes für Wirtschaft, Verkehr und Statistik

Verkehrsweg erschließen die Landschaft, schaffen Verbindungen der Menschen untereinander, führen so zu einem engen Zusammenhalt der Nation und bedeuten erst die Grundlage zu einem planmäßigen Austausch der kulturellen und wirtschaftlichen Güter. Die Verkehrswege sind für die Ausstrahlung einer Stadt nach der wirtschaftlichen und kulturellen Seite hin von höchster Bedeutung.

Es erscheint fast müßig, immer wieder den Blick darauf hinzulenken, wie das Schicksal der Stadt Halle und ihres Wirtschaftsgebietes, das ungefähr das Gaugebiet Halle-Merseburg umfaßt, aufs stärkste von der Verkehrsfrage und der Entwicklung des Verkehrs bestimmt worden ist. Und doch ist festzustellen, daß die Verknüpfung Halles in den Verkehrsnetz Mitteldeutschlands und die Auswirkungen wirtschaftlichen Fortschreitens dieses Raumes nicht immer genügend Beachtung hinsichtlich der Verkehrsgestaltung gefunden haben.

Eine gute Verkehrspolitik kann niemals Kirchturnpolitik sein. Sie bedeutet Dienst an der Heimat und Dienst an der Nation, wenn sie von der Rücksichtnahme auf das Wohl der Gesamtheit geleitet wird. Sie ist ein lebendiges Gestalten an den Beziehungen in dem deutschen Lebensraum. Die Mitarbeit an einer solchen Verkehrspolitik ergibt sich für Halle aus dem natürlichen Lagebedingungen und aus der Entwicklung, in welche diese Stadt hineingestellt ist.

Es ist eine jahrhundertelange Entwicklung, angefangen vom Landstraßenverkehr, der das so vielgeehrte kostbare Salz aus Halle in die weit verstreute Welt verfrachtete und von der Verschiffung auf der Saale über die Schienenwege bis zu den Straßen Adolf Hitlers und bis zu dem selbstverständlich anmutenden Luftverkehrsweg, eine Entwicklung, die in planmäßigen Ausbau dazu führte, daß die Stadt Halle in ihrem Wirtschaftsraum fest verwurzelt und darüber hinaus zu einer Verkehrsbasis wurde, deren Reichweite nicht mit den Grenzen unseres Vaterlandes abschließt.

Die verkehrspolitische Stellung Halles ist nur auf dem Hintergrund der Entwicklung des mitteldeutschen Wirtschaftsraumes zu verstehen, mit dem es schicksalsmäßig aufs engste verknüpft ist. Die Probleme dieses Gebietes sind auch seine Probleme. Es ist eine ständige, lebendige Verbindung zwischen diesem Verwaltungs- und Wirtschaftsmittelpunkt Halle und zwischen dem mit Gütern des Bodens so reich ausgestatteten Raum, der unter kraftvollem Einsatz eine kaum geahnte Aufschließung erfährt.

Die Braunkohle ist die wichtigste Grundlage des Bezirks. Neben ihrer Verwendung als Kraftstoff in den zahlreichen Industrie-Großbetrieben, insbesondere in den Elektrizitätswerken Golpa-Zschornowitz, Groß-Kayna usw., in der Maschinenindustrie und in den Zuckerraffinerien trat die chemische Verwertung. Die I. G. Farbenindustrie mit ihren großen Werken in Leuna, Bitterfeld und Wolfen ist zu einem Begriff für mitteldeutsche Wirtschaft geworden.

Wir sind gezeugen, aus der Heimerde Bodenerzeugnisse und Bodenschätze herauszuholen, um den Rohstoff- und Nahrungsmittelbedarf unseres Volkes so weit als irgend erreichbar zu decken. Durch ständiges Forschen werden aus diesen Bodenschätzen neue Qualitätsstoffe erzeugt, neue Verfahren bilden sich aus, neue Fabrike entstehen. Es sei hier nur an das Buna-Werk in Schkopau bei Halle erinnert, das synthetischen Kautschuk erzeugt, und an die Benzolherstellung. Die Errichtung solcher für die deutsche Volkswirtschaft so entscheidend wichtigen Werke, die Zusammenführung einer Großzahl schaffender Menschen an diesen Arbeitsstätten stellt dem Verkehr die Probleme und fordert schnellste Entscheidungen. Halle wird für bevorzugten Heimat für die schaffenden Menschen.

Die Strahlungskraft dieser Stadt liegt aber vor allem auch in ihrer Stellung als Verwaltungszentrum und Kulturmittelpunkt. Das Oberbergamt in Halle — unter den preußischen Oberbergämtern das größte —, die Industrie- und Handelskammer, die den Bezirk des mitteldeutschen Wirtschaftsraumes umfaßt, die Handwerkskammer und insbesondere die Landesbauerschaft für die Provinz Sachsen und Anhalt mit ihren zahlreichen Wirtschaftsverbänden und gewerkschaftlichen Einrichtungen sind hier zu nennen. Die Bergwerks-, Elektrizitäts- und Zuckerinteressen dieses Gebietes sind verwaltungsmäßig in Halle zusammengefaßt. Auch der kulturellen Seite hin sind das alte Schloßwesen mit den klassischen Stiftungen und die Martin-Luther-Universität zu nennen, die mit den Lehr- und Forschungseinrichtungen vor allem den Aufgaben dieses Gebietes zugewandt ist. Nicht unerwähnt seien auch Einrichtungen, wie Stadttheater und zahlreiche Museen.

Neue Entwicklungslinien traten in den letzten Jahren auf. Halle wird Gaunstadt und Sitz eines Gaubetriebsdienstes, eines Oberabschnitts der SS, der Gesundheitsführung Mitteldeutschlands und anderer politischer Verwaltungsstellen. Schließlich erhält diese Stadt die Heeres- und Luftnachrichtenschule, die umfassende Nachrichtenschulungsstätte des deutschen Reichsheeres, die Panzerabwehrabteilung 14, die Waffenschule und eine Flakstammkammer.

Für die Stadt ist es so eine lebenswichtige Aufgabe, im Verein mit den anderen dazu berufenen Organen, insbesondere der Industrie- und Handelskammer, an der zweckmäßigen Lösung der Verkehrsprobleme zu arbeiten. Alle Arten von Verkehrsverbindungen, die die Stadt Halle in das deutsche und insbesondere in das mitteldeutsche Verkehrsnetz ein, Vorne in ihrer Bedeutung steht die Reichsbahn.

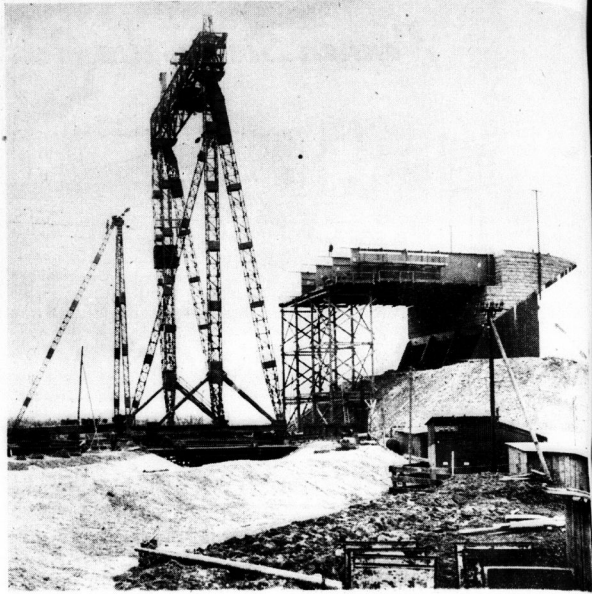
In der seit 1895 in Halle beheimateten Reichsbahndirektion, jetzt der einzigen Reichsbahndirektion im Mitteldeutschland, werden die Belange der Verkehrsgebiete von Halle und Leipzig bearbeitet. Diese Direktion, die ihrer Größe nach mit 2700 km Schienenlänge die viertgrößte von 26 Reichsbahndirektionen ist, und 37000 Beamte, Angestellte und Arbeiter beschäftigt, steht dem Umfang ihres Verkehrs nach an zweiter Stelle. Nichts könnte besser die wirtschaftliche Bedeutung des mitteldeutschen Raumes kennzeichnen als diese Tatsache. Die Wagonstellungsziffern in Halle betragen 1933 = 158 772, 1935 = 170 049, 1936 = 220 316. Der Verkauf von Fahrkarten hat allein auf dem Hauptbahnhof Halle von 2344 000 auf 2 844 000 zugenommen. Auf dem siebenstrahligen Eisenbahnverkehrsnetz mit dem Mittelpunkt Halle verkehren täglich 528 Züge, davon allein 42 D-Züge nach Nord und Süd, Ost und West.

Zum ersten Male vor 26 Jahren wurde im hiesigen Reichsbahndirektionsbezirk eine elektrische Lokomotive eingesetzt; heute ist Mitteldeutschland ringartig durch ein elektrisches Streckennetz Halle—Magdeburg—Dessau—Bitterfeld—Leipzig—Halle geschlossen, und in den Planungen der Deutschen Reichsbahn der nächsten Jahre steht die Führung der elektrischen Zugverbindungen Berlin—Halle—Nürnberg—München im Vordergrund.

Neben dem Durchgangsverkehr spielt eine große Rolle der Eigenverkehr dieses Raumes, besonders an Kohlen und Briketts, Erzeugnissen der chemischen Industrie, der Metall- und Zuckerindustrie. Der Vorortverkehr zur Beförderung der Arbeiter zwischen Wohn- und Betriebsort kommt eine besondere Bedeutung zu; ein weiterer Ausbau wird angestrebt (vierzügiger Ausbau in das südliche Industriegebiet).

Entsprechend den Forderungen der zweckmäßigen Verkehrsbediening ist die Stadt Halle von der Reichsbahndirektion auch in ein Netz von Kraftwagen-Überlandlinien einbezogen, das zur Erschließung verkehrsreicher Gebiete dient.

Die Schiene ist Verkehrsträger und Verbindungslinie bei zwei anderen hallischen Verkehrseinrichtungen. Einmal bei der Halle-Hettstedter Eisenbahn, die ein Bindeglied zwischen Halle und dem Mansfelder Land ist. Hier spielt der Berufs- und Ausflugsverkehr eine erhebliche Rolle. Daneben liegt die Aufgabe dieser Bahn darin, für den Umschlag von Gütern im Sophienhafen zu sorgen. Zum andern ist die Merseburger Überlandbahn zu nennen, die bei dem Anbahnen der Industrie im mitteldeutschen Raum von dem schaffenden Volksgenossen stark in Anspruch genommen wird. Die Entwicklung forderte neue verkehrstechnische Maßnahmen (eigene Bahnkörper, neue Brücken). Diese Neubauten, die noch in vollem Gange sind, werden dazu führen, daß die Fahrzeit herabgesetzt und damit die Verbindungen verbessert werden. Zudem vermag die Überlandbahn die Anfahrtsbedürfnisse der Hallenser in die Elster- und Saaleaue und nach den nahegelegenen Städten und Bädern zu befriedigen.



Beim Bau der Autobahn-Talbrücke Thieschitz / Aufnahme OBB

Die ältesten Verkehrsträger Halles, die Landstraßen, sind heute wieder im Zeitalter des Kraftwagens seine jüngsten geworden. In diesem vielfältigen Netz von Fernstraßen sowie Straßen verschiedener Ordnung ist Halle verkehrsmäßig mit allen Teilen des mitteldeutschen Raumes verbunden und insbesondere auch in den Durchgangsverkehr vom Norden zum Süden und Osten zum Westen des Reiches eingepaßt. Die Verhältnisse der Vergangenheit und die Forderung der Gegenwart bedingen ständige Verbesserungen an diesen Landstraßen.

Die hallische Kraftpost ist mit ihren Kraftwagen-Überlandlinien ein bedeutsamer Verkehrsvermittler auf diesen Straßen. 13 Kraftpostlinien gehen täglich von Halle aus und dienen der Beförderung der Arbeiter zur Wohn- und Arbeitsstätte und auch dem Erholungsverkehr. Dort, wo die Eisenbahn ihre Schienen nicht vorzotriehen hat, erfüllt die Kraftpost die Aufgabe der Erschließung des Raumes und des Austausches zwischen Stadt und Land.

Der Umfang des von Halle ausgehenden Überland-Kraftpostverkehrs wird am besten dadurch gekennzeichnet, daß allein die Kilometerleistungen der Omnibusse, wenn sie aneinandergereiht wären, in jedem Monat fast das 2½fache des Erdumfangs betragen.

Es entspricht der günstigen geographischen Lage Halles und seines Wirtschaftsraumes, daß auch die Reichsautobahn — dieses gewaltige Denkmal nationalsozialistischen Aufbruchs —, indem sie den Hauptlinien der Landstraße folgt, gerade unser Gebiet in das große deutsche Netz aufs beste einschließen mußte. Die Stadt Halle, die Sitz der für Mitteldeutschland zuständigen Obersten Bauleitung Kraftwagenbahnen ist, hat an der zweckmäßigen Gestaltung und Führung dieser Schlagadern durch Mitteldeutschland wesentlichen Anteil. Das erste Verkehrskreuz (Halle—Leipzig, Berlin—München), ein Nullpunkt für die Kilometerzählung der Reichsautobahnen, entstand bei dem Flughafen Halle-Leipzig bei Schkeuditz. Ein Blick auf die Karte zeigt an, daß wichtigste Schnittpunkte gerade bei Halle liegen. Es bedarf keines Hinweises, daß diese Reichsautobahnen für den Eigenverkehr des mitteldeutschen Raumes und besonders aber auch für den Durchgangsverkehr noch eine ganz bedeutsame Rolle spielen werden, da dies bereits schon jetzt die zahlreichen Kraftwagenzüge auf diesen Straßen erkennen lassen. Nach Verwirklichung der geplanten Strecken wird im Gesamtnetz für Mitteldeutschland eine ideale Lösung geschaffen sein.

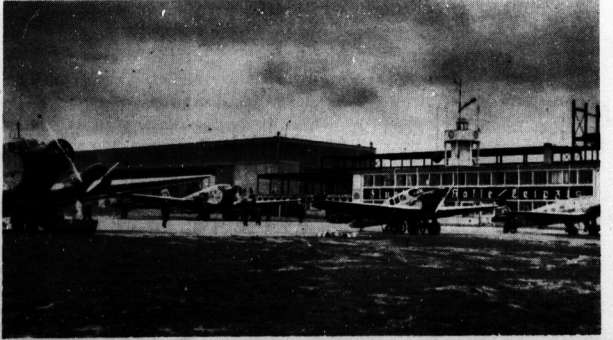
Ein naturgegebener Verkehrsvermittler ist von jeher die Saale gewesen. Der Schleusenbau zur Schiffsbarmachung der Saale hat seit Jahrhunderten eine Rolle gespielt. Unserer Zeit aber ist es vorbehalten, diesem Schiffsahrtsweg mit seinem augenblicklichen Endpunkt in Halle zu einer modernen Wasserstraße auszubauen. Im Zuge der Erstellung des Mittellandkanals wird als Südlügel die Saale bis Halle kanalisiert und begründet, damit sie 1000-Tonnenschiffe tragen kann, und sie wird in einem Stichtal bis Leipzig weitergeleitet werden. Mit der Schaffung

ihres Hafens Halle-Trotha hat die Stadt Halle den Auftakt für eine großzügige Schiffsahrtspolitik an der Saale gegeben. Die beiden Häfen Halle-Trotha und Sophienhafen konnten in den letzten Jahren ein ständig steigende Entwicklung verzeichnen. So nahm der Hafenvorkehr allein von 1933 bis 1936 um 203 000 t auf 332 000 t zu. Vor allem werden Getreide, darunter hauptsächlich Weizen, tierische und pflanzliche Fette und Öle, Verbrauchszucker, Braunkohle, Briketts, Benzin, Tonerde, chemische Erzeugnisse und Industrieerzeugnisse umgeschlagen.

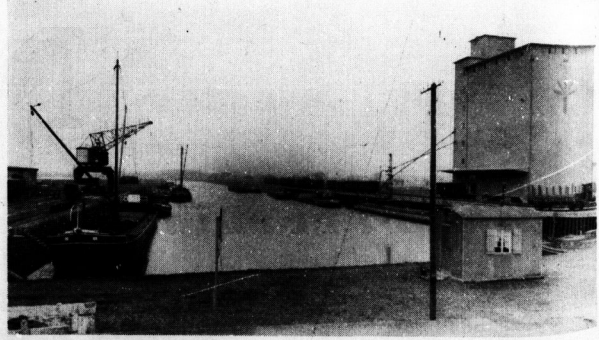
So erhält auch hier die Stadt Halle eine moderne Straße, die in der Beförderung von Massen Gütern eine notwendige Ergänzung der anderen Verkehrsmittel bedeutet.

In dem Bilde des Verkehrsnetzes fehlen noch die Flugverkehrslinien. Mit dem von der Initiative der Stadt Halle geschaffenen mitteldeutschen Flughafen Halle-Leipzig ist im mitteldeutschen Raum ein Hafen entstanden, der zentral liegt und der mit seinen technischen Einrichtungen, dem vorzüglichen Erhebungs- und Beobachtungsnetz, verkehrstechnisch erheblich besser gestellt ist, als viele andere Flughäfen in Deutschland. 39 planmäßige Flugzeuge der Luft Hansa starten und landen täglich in diesem Sommer auf dem Flughafen, den auch eine Nachfrachtstrecke berührt. Rund 39 000 Passagiere werden jährlich von diesem Hafen befördert. Mit seinem Verkehrsumfang steht Halle-Leipzig gleich hinter den großen Flughäfen von Berlin, Rostock-Main und Hamburg. Es wird auch für die Zukunft bei Zunahme der Verkehrsgeschwindigkeit notwendig sein, daß dieser Hafen in den planmäßigen Linienverkehr voll eingeschaltet bleibt, besonders mit Rücksicht auf die großen Ansprüche, die die mitteldeutsche Industrie und die Leipziger Messe stellen.

Der Verkehr ist ein Lebensstrom der Stadt Halle und eine Quelle ihrer Kraft. Die Vielfalt der Verkehrseinrichtungen und die zumeist hohe Stufe ihrer Entwicklung sind ein Ausdruck dafür, wie eng das Schicksal Halles mit seiner Verkehrsfrage und mit der Befriedigung seiner Verkehrsbedürfnisse verknüpft ist. Die Anforderungen des mitteldeutschen Wirtschaftsraumes hinsichtlich der Verkehrsleistungen und der planmäßigen Einsatz und Ausbau der Verkehrsmittel in unserer heutigen Zeit werden eine Verkehrsbeherrschung in Mitteldeutschland entstehen lassen, deren Kennzeichen es sein wird, daß Verkehrsleistung und -möglichkeiten mehr und mehr aufeinander abgestimmt werden.



Blick auf den Flughafen Halle-Leipzig / Aufnahme Lufthansa



Aus dem Hafen Halle-Trotha / Aufnahme Molsberg



# Feste Treibstoffe im Verkehr

Von Dr.-Ing. E. Rammler, Freiberg

Zu den wirtschaftlich schwierigsten Problemen auf dem Wege zur festen Treibstoffwirtschaft ist die Gewinnung deutschen Dieselsöls bei hinreichend niedrigen Gesteungskosten in einem dem sprunghaft steigenden Bedarf gerecht werdenden Ausmaß zu rechnen. Glücklicherweise besteht gerade bei den Diesellokomotiven die Möglichkeit zum Teil die Möglichkeit des Übergangs zu festen Treibstoffen, wodurch unser heimisches Diesellok für die Antriebszwecke freigehalten werden kann, für die flüssiger Treibstoff allein brauchbar oder unbedingt erwünscht ist.

Die Erde des Mittellandes birgt als kostbaren Schatz die Schmelzbraunkohle, die in großem Umfang zur Erzeugung synthetischen Benzins und zur Gewinnung von Diesellok auf dem Wege über den Teer gewonnen wird. Bei der Schmelz verbleibt als harte Rückstand der Schwelkoks, der noch etwa die Hälfte des Wärmeinhaltes der in den Schmelzprozess eingesetzten Kohle enthält. Schon daraus geht hervor, daß Schwelkoks nicht ein Abfallprodukt ist — eine oft angetroffene falsche Ansicht —, sondern ein wertvolles Gut, dessen vorteilhafteste Verwendung notwendig ist, um Benzin und Diesellok möglichst wirtschaftlich erzeugen zu können.

Schelkoks besitzt nun eine außerordentlich hohe Reaktionsfähigkeit, d. h. seine Verbrennungs- oder Vergasungsgeschwindigkeit paßt sich angeblich dem Energiebedarf an. Er ist daher als fester Treibstoff besonders geeignet, da Fahrzeuge größte Elastizität des Treibmittels erfordern. Sie müssen rasch angehört werden, großes Beschleunigungs- und Verzögerungsvermögen besitzen und auch nach Stillständen schnell wieder anfahren können. Schwelkoks ist in diesem nicht der einzige feste Treibstoff aus Braunkohle: Braunkohlenstaub und Braunkohlenbriketts treten für manche Zwecke ebenfalls als Treibmittel in die Schranken. Für alle drei Arten von Fahrzeugen: Schienen-, Wasser- und Straßenfahrzeuge kommen feste Treibstoffe in Betracht.

Die mit Steinkohle geheizte Dampflokomotive der Reichsbahn ist noch heute der wichtigste Verbraucher fester Treibstoffe. Versuche mit Braunkohlenbriketts führten nicht zum Ziel. Als nun nach dem Kriege die Kohlenstaubfeuerung, bei der Kohle zu Staub gemahlen und in der Schmelze verbrannt wird, eingeführt wurde, bildete sich eine Studiengemeinschaft von Lokomotivführern, an der u. a. auch der Deutsche Braunkohlen-Industrie-Verein in Halle beteiligt war, zum Zwecke der Entwicklung von Lokomotiven mit Braun- und Steinkohlenstaubfeuerung. Nach Überwindung großer Schwierigkeiten wurde die mit Braunkohlenstaubfeuerung versehene Güterzuglokomotive ein voller technischer Erfolg. Seit den Jahren 1928 bis 1930 verrietete eine Anzahl staubgefeuerter Güterzuglokomotiven, auf dem Lokomotiv-

bahnhof Halle stationiert, ihren Dienst, und manchem Leser sind vielleicht schon die Kesselwagen angefallen, die den Brennstoff für die Lokomotiven von den Braunkohlenwerken des Geiseltals nach Halle bringen.

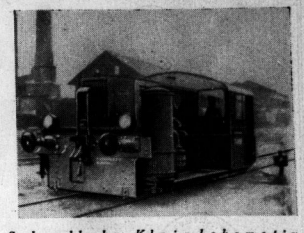
Die Verkehrstechnik strebt unentwegt nach Steigerung der Reisegeschwindigkeit. So kommt heute die in die Güterzuglokomotive gesteckte Pionierarbeit einem neuen Anwendungszweck zugute: der staubgefeuerten Schnellzuglokomotive. Eine Stromlinienlokomotive für Braunkohlenstaub, die einen aus fünf D-Wagen bestehenden Zug mit einer Geschwindigkeit von 175 km/std befördern soll, ist im Bau.

Der Wettbewerb der Kraftwagen, Omnibus und Flugzeug hat die Reichsbahn zu verstärktem Einsatz von mit Öl oder Elektrizität angetriebenen Schnelltriebwagen genötigt, ermöglichen diese doch häufigen Schnellverkehr mit geringer Wagenzahl. Entwicklungsarbeit, die Dieseltriebwagen durch Dampftriebwagen zu ersetzen, die mit Dampf von hohem Druck und hoher Temperatur, aus festen Brennstoffen erzeugt, betrieben werden, ist im Gange. Schwelkoks ist als Treibstoff für Dampf Schnelltriebwagen besonders geeignet. Einige mit Schwelkoks betriebene Wagen werden demnächst eingesetzt werden.

Die Reichsbahn besitzt etwa 900 mit Diesel- und Vergasermotoren ausgerüstete Kleinlokomotiven für den Verschiebedienst. Seit dem Jahre 1933 hat die Reichsbahn fruchtbringende Pionierarbeit geleistet in

der Absicht, einen Teil dieser Kleinloks auf Sauggasbetrieb mit festen Treibstoffen umzustellen. Hierbei wird in einem auf dem Fahrzeug angeordneten Gaserzeuger der feste Brennstoff vergast. Nach den im Reichsbahnkraftwerk Muldenstein bei Bitterfeld und im Reichsbahnbaubetrieb Berlin-Grünau angestellten Versuchen hat sich Schwelkoks besonders bewährt, da seine guten Vergasungseigenschaften nicht nur den im Verschiebedienst auftretenden großen Lastschwankungen gerecht werden, sondern auch seine Taerfreiheit für die Erlangung eines maschinenreinen Gases wichtig ist. Abb. 1 zeigt eine der drei bislang mit Schwelkoks laufenden Kleinlokomotiven (rechts vorn der Gaserzeuger); weitere sind im Bau.

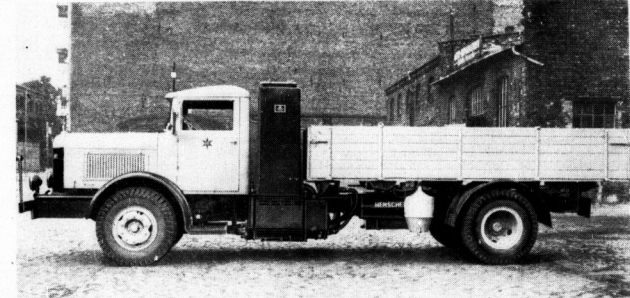
Auch auf unseren Wasserläufen hat sich für den Schlepptrieb mehr und mehr das Diesellok verbrauchende Motorschiff durchgesetzt. Die bekannte Reaktionsfähigkeit des Schwelkokes ließ ihn auch für den Schlepptrieb geeignet erscheinen. Die daraufhin vom Schleppteam Hannover gewünschten Versuche, die im Rahmen einer Versuchsgemeinschaft, an der je eine bekannte deutsche Motoren- und Gaserzeugerfirma sowie der Deutsche Braunkohlen-Industrie-Verein in Halle beteiligt waren, vorgenommen wurden, führten zu dem Erfolg, daß vorerst drei mit Braunkohlenschwelkoks zu betriebsfähige Sauggas-Schleppboote von je 300 PS. Maschinenleistung für den Mittelstand bestellt wurden.



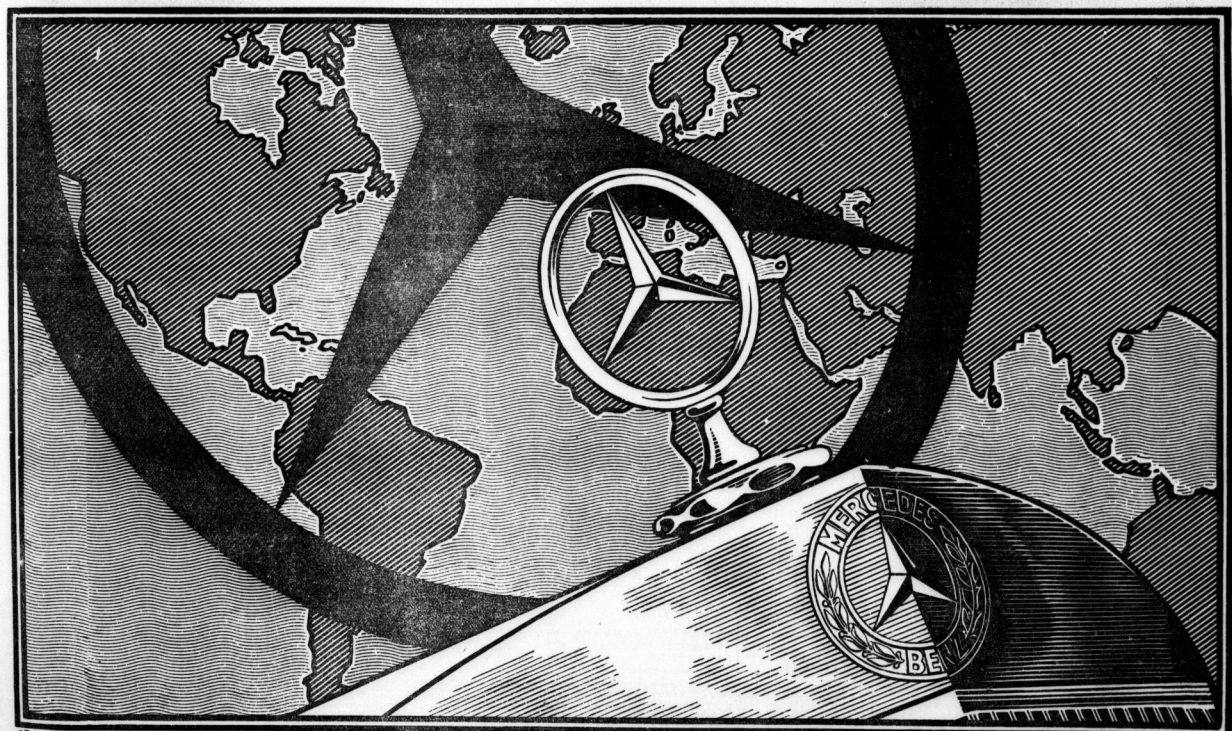
Schelkoks-Kleinlokomotive

Wenn man Stand und Aussehen der festen Treibstoffe für Straßenfahrzeuge beurteilen will, so muß man zunächst Personenzüge sowie Lastkraftwagen von kleiner Tragkraft ausschließen. Ihre Ausrüstung mit Fahrzeuggeneratoren oder mit Dampftrieb ist m. E. ein Irrweg. Trotz der erheblichen Betriebsstoffersparnis dürfte angesichts des gesteigerten Bedingungsanforderungen und der etwas geringeren Sauberkeit die Fahrzeug-Gasanlage — die Gasanstalt auf Rädern —, wie man nicht mit Unrecht gesagt hat — nur für die schweren Lastwagen angebracht sein. Auch für Straßenfahrzeuge beginnt sich Schwelkoks als Vergasungstoff einzubürgern; er liefert ein treieres Gas von gutem Heizwert bei hohen Vergasungsleistungen und vorzüglicher Elastizität. Einen mit Braunkohlenschwelkoks betriebenen Kraftwagen, der an der Versuchsfahrt mit heimischen Treibstoffen 1935 teilgenommen hat, zeigt Abb. 2. Auch in Halle läuft bei einer Braunkohlenbergbaugesellschaft ein Lastwagen mit Schwelkoks. Das Braunkohlenbrikett, das viel niedrigeren Aschengehalt besitzt als Schwelkoks, fordert besondere Bauarten der Gaserzeuger, die seinen Teerhalt Rechnung tragen; mehrere brauchbare Konstruktionen sind entwickelt worden und zum Teil noch in der Weiterentwicklung begriffen. An den erwähnten Versuchsfahrt hat auch ein Braunkohlenschwelkoks betriebener Wagen mit gutem Erfolg teilgenommen. Ein Versuchswagen mit Briketts läuft ferner bei einer Bergbaugesellschaft der Niederlausitz.

Wenn hier nur ein flüchtiger Überblick über feste Treibstoffe im Verkehr gegeben werden konnte, so möge er doch zeigen, daß das Mittel- und auch auf diesem Teilgebiete der Versorgung des Verkehrs mit Antriebsenergie seinen Beitrag zusetzt. Die Zeit ist nicht mehr fern, wo die Kennzeichnung „heimischer Treibstoff“, im Gegensatz zum „ausländischen Treibstoff“, keine Berechtigung mehr haben wird. Denn Benzin, Diesellok, Treibgas und Schwelkoks — flüssige, gasförmige und feste Treibstoffe — alle werden ausschließlich aus der deutschen Kohle hervorgehen, die auch zum wertvollsten Besitz des Mittellandes gehört.



Lastkraftwagen (6 Zylinder mit Generator 100 PS) für 6 Tonne Nutzlast



154 c

FÜR DIE WELTGELTUNG  
 DEUTSCHEN AUTOMOBIL- UND MOTOREN-BAUES  
**MERCEDES-BENZ**

# Öffentliche Lebensversicherung im Gau Halle-Merseburg



Die öffentliche Lebensversicherung, der älteste Zweig der öffentlich-rechtlichen Versicherung in Deutschland, ist im 17. Jahrhundert aus den Brandtägeln hervorgegangen. Im Jahre 1676 wurde als erste öffentliche Versicherungsanstalt die Hamburger Feuerkasse gegründet, und in Preußen entstand die erste Sozialist im Jahre 1719. Betrachtet man die Gründungsvorgänge der ersten preussischen Feuerzettel in Pommern und die Gründungsvorgänge der öffentlichen Lebensversicherung, so kommt man zu dem Ergebnis, daß die Motive, die zu den Gründungen führten, eine auffallende Ähnlichkeit besitzen.

Als König Friedrich Wilhelm I. die Regierung übernahm, blühten das Land aus lausend Tausenden. Tausende von Brandtägeln stürzten zum Himmel. In dieser Zeit der Not und Armut schuf er die öffentlich-rechtliche Lebensversicherung in Pommern. In dem Reglement vom 4. November 1719 verankerte der König das Gründungsgesetz der öffentlich-rechtlichen Versicherung, wie es auch heute noch in seinen Grundzügen unverändert gilt. Mögen die Formen der Versicherungstechnik sich geändert haben und die Gesetze modernster Fortschritt angepaßt sein, die Hauptgrundsätze der öffentlich-rechtlichen Versicherung sind die geblieben. Ihr Wagnispruch war der Satz: „Gemeinnutz geht vor Eigennutz“. Daß auch in die Versicherung später liberaltischer und kapitalistischer Geist Einzug hielt, ist nicht Schuld der öffentlichen Versicherung. Aber dieses unbestreitbare Absinken des Versicherungswesens der Lebensversicherung ist nicht der Anlaß zur Entstehung des anderen Zweiges der öffentlichen Versicherung, nämlich der öffentlichen Lebensversicherung. Die Not war es, die in Friedrich Wilhelm den Gedanken der öffentlichen Feuerzettelung entwarf. Die Not war es auch, die die Einführung der öffentlichen Lebensversicherung diktierte.

In der Mitte des vorigen Jahrhunderts waren die Verhältnisse auf dem Gebiete der Lebensversicherung überall in der Welt denklich geworden. Das Vertrauen der arbeitenden Bevölkerung war von einzelnen profitorientierten Kaufleuten mißbraucht und erschüttert worden. Da trat im Jahre 1868 der Generaldirektor der Land-Feuerzettel des Herzogtums Sachsen, von Huelsen, mit der Anregung zur Gründung öffentlich-rechtlicher Lebensversicherungsanstalten nach dem Vorbild der Feuerzettel in der Öffentlichkeit. Aus einer Statistik hatte er erkannt, daß im Jahre 1868 nur 1% der deutschen Bevölkerung versichert war. Die Ursache dieser geringen Anzahl an Lebensversicherungen in Deutschland lag an dem Mißtrauen des Publikums gegen die Lebensversicherung überhaupt, welche noch immer in erster Linie als geschäftliche Betätigung irrenden Personenvereinigungen angesehen wurde. Es war weiter die Struktur der Aktiengesellschaften, gegen die man sich wendete und die man als Erwerbsanstalten betrachtete, für die die Lebensversicherung als Mittel der Volkswirtschaftlichen Erziehung so wertvolle und segensbringende Mittel des nationalen Wohlstandes war, sondern nichts weiter als das Mittel, ihre Erwerbszwecke zu erreichen. So wie die Verhältnisse auf dem Gebiete der Lebensversicherung im Ausland von Huelsen eine Abstellung der großen Mängel der deutschen Lebensversicherung nur von einem Eingreifen der öffentlichen Hand erwartete. Es waren insbesondere die Versicherungsbedingungen so verfaßelt, daß der Versicherte, wenn er sich, wie von Huelsen gesagt, gegen die Bedingungen keinen Verstoß zuzuschreiben kommen lassen wollte, „geradezu selbst Assakuranten-techniker sein oder werden mußte“. Hinzü kam, daß die riesigen Summen, die in die Kassen der Gesellschaften hineinfließen, nicht, wie es recht und billig war, für diejenigen Kreise nutzbringend verwendet wurden, aus deren Mitte sie hervorgegangen, sondern im Gegenteil demselben Verluste, volkswirtschaftlich der Interessen entzogen wurden. Andere Gründe, wie der besonders große Rückgang der deutschen Lebensversicherung, dessen Ursache von Huelsen in der vorhandenen Werbemittel sah und zu den hohen Abschlußkosten der Lebensversicherung, die in der sinnigen Werbung verließen, die Menge von bestehenden Sterbekassen, Begräbniskassen, Unterstützungskassen und dergleichen, die heute noch die Sorge des ordentlichen Lebensversicherers sind, veranlassen von Huelsen die Forderung, die Lebensversicherung der Sozialisten aufgezogen werden. Von Huelsen kämpfte Jahre hindurch für den Gedanken der öffentlichen Lebensversicherung, der offenbar ihr allein zum Vater hatte. Ihm war es aber nicht vergönnt, seinen Plan ins Leben treten zu lassen. Er scheiterte an dem Unverstand der Kommunalparlamente.

Erst dem Generallandschaftsdirektor Kapp in Königsberg blieb es vorbehalten, im Jahre 1910 den Gedanken von Huelsen in die Tat umzusetzen. Am 5. November 1909 unterbreitete er dem Plenarkollegium der ostpreussischen Landschaft eine Vorlage zur Errichtung einer Lebensversicherungsanstalt für die Provinz Ostpreußen als Mittel zur Entschuldung der ländlichen Grundbesitzer. Die günstige Entwicklung der ostpreussischen Anstalt, die am 15. November 1910 eröffnet wurde, veranlaßte die Gründung weiterer Anstalten. Auf einer Konferenz interessierter Kreise wurde im November 1910 der Beschluß gefaßt, als erste Voraussetzung des Zusammenarbeitens sämtlicher öffentlichen Lebensversicherungsanstalten in einem Verband zum Zwecke des Risikoausgleichs Vorsorge dahin zu treffen, daß die Versicherungsbedingungen und die rechtlichen Unterlagen der zu genehmigenden Anstalten sich im wesentlichen in Uebereinstimmung befinden mit denen der bereits genehmigten Anstalten und der zu genehmigenden Anstalt die Verpflichtung aufzuerlegen, dem Verband öffentlicher Lebensversicherungsanstalten in Deutschland beizutreten. So wurde dieser Verband gegründet, dem gleichzeitig die Aufgabe zufiel, Vorarbeit zu leisten für die Gründung von Lebensversicherungsanstalten in den übrigen Reichsteilen. Bis zum Jahre 1919 war die dem Verband übertragene Aufgabe in den preussischen Provinzen gelöst, so daß danach an die Gründung von Anstalten in den außerpreussischen Teilen des Reiches herangegangen werden konnte. Auf diese Weise wurde das gesamte Reichsteil mit einem Netz von 18 öffentlichen Lebensversicherungsanstalten überzogen.

Die öffentlichen Versicherungsanstalten sind öffentlich-rechtliche Körperschaften; sie arbeiten satzungsgemäß, die Versicherung nur im Interesse des gemeinen Nutzens und dürfen nicht als finanzpolitische Einnahmequelle für den Staat dienen. Sie beschranken aber ihre Fürsorge, wenigstens die Feuerversicherungsanstalten hinsichtlich ihrer vorbestimmten Tätigkeiten nicht auf die Kreis der Versicherungsnehmer, sondern sie verwenden ihre Überschüsse im Interesse der Gesamtbevölkerung. Die Anstalten unterstehen der unmittelbaren Staatsaufsicht. Die öffentlichen Anstalten bieten den Versicherungsschutz zu Beiträgen, die so niedrig bemessen sind, wie es die Sicherheit des Unternehmens zuläßt. Die trotzdem noch erzielten Überschüsse kommen den Versicherten restlos wieder zugute; bei den Feuerzettelungen in Form von Beitragszuschüssen, bei den Lebensversicherungen in Form von Ueber-

schußentleihen. Durch ihre Beschränkung auf ein örtlich begrenztes Gebiet (Land oder Provinz) sind sie in der wirtschaftlichen Verhältnisse und die Wünsche ihrer Bevölkerung gut einzugehen. Die Feuerversicherungsanstalten besitzen den Annehmlichkeit, so daß sie die Versicherung gewisser Gebiete nicht ablehnen können. Die aus den Beiträgen der öffentlichen Versicherungsanstalten sich sammelnden Kapitalien werden grundsätzlich wieder an diejenigen Bevölkerungskreise gegeben, aus deren Beiträgen sie stammen. Gerade die Kapitalanlage drückt den öffentlich-rechtlichen Versicherungsanstalten die sie besonders bezeichnenden Stempel auf. Nach den dafür maßgebenden Grundsätzen werden nämlich die verfügbaren Kapitalien, soweit sie nicht von zentraler Stelle beansprucht werden, ausschließlich der Wirtschaft des Geschäftsgebietes nutzbar gemacht. Ferner legen die öffentlichen Anstalten großen Wert darauf, die Hypotheken in kleinen und kleinsten Beträgen anzulegen. Sie springen also ein, wo ein wesentliches Interesse anderer Geldgeber nicht besteht.

Die preussischen öffentlichen Lebensversicherungsanstalten sind im Verband öffentlicher Feuerversicherungsanstalten zusammengeschlossen. Dieser hat auch die Geschäftsführung der Vereinigung öffentlicher Feuerversicherungsanstalten in Deutschland, der sämtliche öffentlichen Feuerversicherungsanstalten angehören, übernommen. Die öffentlichen Lebensversicherungsanstalten sind zum Verband öffentlicher Lebensversicherungsanstalten in Deutschland zusammengeschlossen, die Unfall- und Haltpflichtversicherungsanstalten im Verband öffentlicher Unfall- und Haltpflichtversicherungsanstalten in Deutschland. In der Provinz Sachsen bilden die öffentlichen Anstalten bilden den öffentlich-rechtlichen Hagelversicherungsverband in Deutschland. Sämtliche öffentlichen Anstalten sind durch ihre Verbände zusammengeschlossen im Reichsverband der öffentlichen Versicherungsanstalten, die öffentlich-rechtliche Versicherung, die der Hauptgruppe 11 „Versicherungen“ der Gesamtorganisation der gewerblichen Wirtschaft angehört.

In unserem Gau Halle-Merseburg sind drei öffentliche Versicherungsanstalten tätig; davon bereiten zwei die Sachschadenversicherung, und zwar die Land-Feuerzettel der Provinz Sachsen in Magdeburg auf dem selben Lande und die Städte-Feuerzettel der Provinz Sachsen in Merseburg in den Städten der Provinz. Die Lebensversicherungsanstalt Sachsen-Thüringen-Anhalt in Merseburg betreibt die Personenversicherung (Lebens-, Renten- und Unfallversicherung) Stadt und Land. Gewahrt werden demnach die Land-Feuerzettel der Provinz Sachsen ist das älteste Institut ihrer Art in der Provinz Sachsen. Sie führt ihren Ursprung auf die Land-Feuerzettel des Herzogtums Sachsen zurück, die aus dem Jahre 1676 gegründeten kurländisch-sächsischen Generalbrandkasse hervorgegangen sind. Die historische Magdeburger Land-Feuerzettel führt ihre Gründung aber auf König Friedrich II. zurück. Der Alte Friedrich II. im Jahre 1745 im damaligen Herzogtum Magdeburg drei kleinere Feuerzettel geschaffen, die 1789 vereinigt wurden und den Namen Magdeburgische Land-Feuerzettel erhielten. Aus der Magdeburgischen Land-Feuerzettel der Land-Feuerzettel der Provinz Sachsen, die im Jahre 1837 wieder erhebliche Beitragszuschüsse zugestanden werden. Die Gefährdungseigenschaften beider Anstalten umfassen jetzt einen Versicherungsbereich von mehr als 10 Millionen Versicherten mit mehr als 13 Milliarden Versicherungssumme und einer Beitragsentnahme - trotz der Nachlässe - von über 12 Millionen Reichsmark. Ihre Rücklagen in Verbindung mit einer ausreichenden und zuverlässigen Kapitalanlage ermöglichen die Förderung des öffentlichen Versicherungsschutz. Hierdurch wird den Versicherungsnehmern der Anstalt die Gleichmäßigkeit der Beiträge verbürgt und Gewähr gegeben, daß auch bei außergewöhnlichen Ereignissen stets die Zahlung der Beiträge und die Abzahlung der Darlehen sichergestellt werden kann.

Die öffentlich-rechtlichen Feuerversicherungsanstalten sind auf Grund des Gesetzes vom 25. Juli 1910 verpflichtet, jedes Gebäude gegen Brand-, Blitz- und Explosionschaden zu versichern; nur in ganz besonderen Ausnahmefällen ist davon eine Abweichung zulässig. Die öffentlich-rechtlichen Feuerversicherungsanstalten sind auf Grund des Gesetzes vom 25. Juli 1910 verpflichtet, jedes Gebäude gegen Brand-, Blitz- und Explosionschaden zu versichern; nur in ganz besonderen Ausnahmefällen ist davon eine Abweichung zulässig. Die öffentlich-rechtlichen Feuerversicherungsanstalten sind auf Grund des Gesetzes vom 25. Juli 1910 verpflichtet, jedes Gebäude gegen Brand-, Blitz- und Explosionschaden zu versichern; nur in ganz besonderen Ausnahmefällen ist davon eine Abweichung zulässig.

Hauptzweck der Sozialisten ist, den bei ihnen versicherten Volksgenossen billigen, umfassenden Versicherungsschutz zu gewähren. Ueber die Errichtung einer öffentlichen Feuerversicherungsanstalt heißt es in § 1 des Gesetzes vom 25. Juli 1910 wörtlich: „Sie (die Errichtung) soll nur im Interesse des gemeinen Nutzens und nicht zu Erwerbszwecken erfolgen“, d. h. alle Überschüsse werden im Interesse der Versicherungsnehmer verwendet. Auch auf dem Geldmarkt nehmen die Sozialisten eine wichtige Stellung ein. Die Gelder dürfen nur mündelsicher angelegt werden. Neben der Anlegung in Wertpapieren kommt vor allen Dingen die Beleihung des kleinen und mittleren Hausbesitzes in Frage. In den letzten Jahren haben die Sozialisten die Arbeitsbeschaffung dadurch wesentlich gefördert, daß sie Darlehen für Neubauten in großer Zahl zur Verfügung gestellt haben. Da die Sozialisten Gebäudeversicherungen nur auf Grund einer genauen Abschätzung übernehmen, bieten sie dem Grundstückseigentümer die Gewähr, in richtiger Höhe und ausreichend Versicherungssumme umsatzfähige Zahlungen zu leisten.

Zu einer besonderen Aufgabe der Sozialisten auf dem Geldmarkt gehört auch die Sicherung des Realcredits, die von Amts wegen für die bei ihnen versicherten Gebäude wahrzunehmen ist. So halten die Anstalten bei beliebigen Grundstückshandlungen die Haftung auch dann aufrecht, wenn der Versicherungsnehmer mit der Zahlung der Versicherungsbeiträge im Verzug ist; es macht hierbei keinen Unterschied, ob die Hypothek bei der Sozialist angemeldet ist oder nicht. Die Grundstücksgläubiger ist somit weitgehende Sicherheit gegeben.

Mitten im Kriege, am 1. Januar 1915, eröffnete die jetzt für die Provinz Sachsen und für die Länder Thüringen und Anhalt zuständige öffentlich-rechtliche Anstalt, die Lebensversicherungsanstalt Sachsen-Thüringen-Anhalt in Merseburg, ihren Geschäftsbetrieb. Sie hat die Kriegsjahre, die schwere Zeit der Umstellung auf Geldmarkt aus eigener Kraft überstanden mit dem Erfolge, daß im Jahre 1924 ein Zugang von rund 15 Millionen Reichsmark Versicherungssumme erzielt wurde. Welches Vertrauen die Anstalt in allen Bevölkerungskreisen erworben hat, geht daraus hervor, daß im Jahre 1924 während des Jahres 1923, zur Zeit des wirtschaftlichen Niederganges des Versicherungsbetriebes, die Anstalt sich als besonders krisenfest erwies hat.

Schon das Jahr des Umbruchs 1933 brachte eine erneuerte Aufwärtsentwicklung. Das kommt besonders in der Steigerung der Gesamtbeitragssummen der letzten Jahre zum Ausdruck. Wenn dies 1934 als erstes Jahr des neuen Aufbaus nicht in Betracht gezogen wird, ergeben sich für die Zeit von 1934 bis 1936 folgende Antagsnummern:

Gesamtbeitragssummen der letzten Jahre zum Ausdruck. Wenn dies 1934 als erstes Jahr des neuen Aufbaus nicht in Betracht gezogen wird, ergeben sich für die Zeit von 1934 bis 1936 folgende Antagsnummern:

Jahr	Absolute Zahlen	
	öffentliche Lebens-Anstalten insgesamt	Anstalt Sachsen-Thüringen-Anhalt
1934	249,2 Mill. RM.	11,3 Mill. RM.
1935	299,1 " "	12,5 " "
1936	324,2 " "	16,2 " "

Die Aufwärtsentwicklung während der letzten Jahre kommt besonders in den folgenden Verhältniszahlen zum Ausdruck, wenn man den Antagszugang des Jahres 1934 gleich 100 setzt:

Jahr	Verhältnis-Zahlen	
	öffentliche Lebens-Anstalten insgesamt	Anstalt Sachsen-Thüringen-Anhalt
1934	100	100
1934 zu 1935	120,0	110,6
1934 zu 1936	130,1	143,4
1935 zu 1936	108,4	129,6

Diese Zahlen sind bei einem Vergleich aller verbundenen Lebens-Anstalten mit der heimischen Anstalt von besonderem Interesse. Sie zeigen, daß die Anstalt wesentlich stärker gewesen ist als der durchschnittliche Aufwuchs der anderen Anstalten. Die Gründe hierfür dürften in der wesentlich stärkeren wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung Mitteldeutschlands zu sehen sein.

Ende 1936 belief sich der Versicherungsbestand der im Leben-Verband zusammengeschlossenen Anstalten auf rund 2,3 Milliarden Reichsmark und das Vermögen auf über 11 Milliarden Reichsmark.

Die Sicherung der Ernährung und Rohstoffversorgung des deutschen Volkes dienen sowie dem Schutz der Vorkriegswirtschaft und dem Aufbau der Rohstoffindustrie. Neben dem hierfür notwendigen weiteren Ausbau des Versicherungsschutzes und seiner Anpassung an die neuen zum Teil noch unbekanntem Wagnisse werden die öffentlich-rechtlichen Feuerversicherungsanstalten auch hier ihr Hauptaugenmerk auf die weitere Ausgestaltung der Schadensverteilung richten. Diese gemeindlichen Betreibungen auf dem Gebiete der Schadenversicherung ist die Förderung des vorbestimmten Brandschutzes aufgewendet worden. Daß die öffentlich-rechtliche Feuerversicherung auch im Rahmen der gesamten deutschen Wirtschaft ein so wichtiges Organ bildet, beweist sich schon daran, daß die Kapitalien der im Verband öffentlicher Feuerversicherungsanstalten zusammengeschlossenen Anstalten, die Ende 1935 einen Gesamtbestand von 435 Millionen Reichsmark auswies, der Wirtschaft seines Heimatgebietes in weitestem Maße dienbar gemacht wurden.

Der neue Vierjahresplan stellt die öffentlich-rechtlichen Feuerversicherungsanstalten vor vielfach verantwortungsvolle Aufgaben. Die Förderung der Ernährung und Rohstoffversorgung des deutschen Volkes dienen sowie dem Schutz der Vorkriegswirtschaft und dem Aufbau der Rohstoffindustrie. Neben dem hierfür notwendigen weiteren Ausbau des Versicherungsschutzes und seiner Anpassung an die neuen zum Teil noch unbekanntem Wagnisse werden die öffentlich-rechtlichen Feuerversicherungsanstalten auch hier ihr Hauptaugenmerk auf die weitere Ausgestaltung der Schadensverteilung richten. Diese gemeindlichen Betreibungen auf dem Gebiete der Schadenversicherung ist die Förderung des vorbestimmten Brandschutzes aufgewendet worden. Daß die öffentlich-rechtliche Feuerversicherung auch im Rahmen der gesamten deutschen Wirtschaft ein so wichtiges Organ bildet, beweist sich schon daran, daß die Kapitalien der im Verband öffentlicher Feuerversicherungsanstalten zusammengeschlossenen Anstalten, die Ende 1935 einen Gesamtbestand von 435 Millionen Reichsmark auswies, der Wirtschaft seines Heimatgebietes in weitestem Maße dienbar gemacht wurden.

Auch die Lebensversicherungsanstalt Sachsen-Thüringen-Anhalt in Merseburg hat in letzter Zeit ohne gesetzliche, satzungsgemäße oder gesetzwidrige Organ bildung, ein wichtiges Aufgabengebiet übernommen. Hierzu gehört in erster Linie die Einführung des sogenannten Gesundheitsdienstes, der in regelmäßigen Abständen die kostenlose freiwillige Untersuchung der Versicherten von einer besonderen Gesundheitsversicherung als Vorbedingung der Versicherungsergebnisse erhält die Anstalt keine Kenntnis, damit jede Möglichkeit der Einwirkung auf das bestehende Vertragsverhältnis möglichst gering bleibt. Sinn und Zweck dieser gesundheitsdienstlichen Maßnahme sind ausschließlich, den Versicherten eine Kontrollmöglichkeit zu geben, damit diese in der Lage sind, die zur Wiederherstellung einer etwa angegriffenen Gesundheit erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Die öffentlichen Lebensversicherungsanstalten haben dies weiterhin aus Erhaltungszwecke erworben, eins in den Alpen und eins an der Ostsee, die den Versicherten zu möglichen Preisen für Erholungszwecke zur Verfügung stehen.

Die Lebensversicherungsanstalt Sachsen-Thüringen-Anhalt steht weiterhin in enger Verbindung mit der gesamten öffentlichen und gemeindlichen Wirtschaft ihres Arbeitsgebietes. Bei der Durchführung von Aufgaben, die im Interesse der Allgemeinheit liegen, hat sich die Anstalt in weitestem Umfange eingeschaltet. Das geht am besten aus der folgenden, für Ende 1934 erfolgten, Zusammenstellung hervor, die angibt, wieviel Prozent der gesamten Vermögensgegenstände die angeführten Versicherungsunternehmen für Kommunkredite, also für Zwecke, die vorwiegend dem allgemeinen Nutzen dienen, flüssig gemacht haben:

Lebensversicherungsanstalt Sachsen-Thüringen-Anhalt rd. 20% verbundene öffentlich-rechtliche Lebensversicherungsanstalten insgesamt über 12% private Unternehmen in Form der Aktiengesellschaften „14% private Unternehmen in Form von Gegenseitigkeits-

Hervorgehoben werden muß in diesem Zusammenhang, daß es die öffentlichen Versicherungsanstalten bei der Hergabe von Kommunkrediten als ihre Pflicht betrachten, im Rahmen des ihnen Möglichen gerade dort bei der Erfüllung gemeinnütziger Aufgaben mitzuwirken, wo andere Kapitalien in ausreichendem Maße nicht zur Verfügung stehen.

Auch die Finanzierung des von der Reichregierung durchzuführenden Siedlungswertes für Klein- und Siedlungswertbau hat bei der heimischen Anstalt die stärkste Unterstützung gefunden durch Begebung von I- und zweischneibigen I-B-Hypotheken. Die Anstalt hat für diese Zwecke bereits Millionenbeträge flüssig gemacht.

Daß die öffentlich-rechtlichen Anstalten sich immer weiter zu einem bedeutenden Faktor im Wirtschaftsleben des Reiches entwickeln, ist der beste Beweis dafür, daß der Gedanke der öffentlich-rechtlichen Versicherung Wurzeln geschlagen und daß die Anstalten ihre Aufgaben auf dem Gebiete der Versicherungswirtschaft und auf dem Gebiete der Kapitalanlagepolitik zum Wohle der Volksgemeinschaft behandeln und gelöst haben.



# Das mitteldeutsche Autobahnnetz

Von Dipl.-Ing. Rudolf Hoffmann

Referent beim Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen

Für die Festlegung eines neuen großräumigen, nach großräumigen Gesichtspunkten gestalteten Verkehrsnetzes, wie es die Reichsautobahnen ihrer Gesamtheit bilden, war von vornherein klar, daß der Raum Halle—Leipzig Schnittpunkt zweier Hauptverkehrsrichtungen werden muß, deren beide etwa die gleiche Verkehrsbedeutung zukommt.

Eine Verkehrsachse von Nordosten nach Südwesten durchquert diesen Raum. An ihrem nördlichen Ende liegt Berlin (dahinter der Ostseeraum); ihr anderes Ende gabelt sich süd- bzw. südwestwärts nach den Hauptstädten und Verkehrsmittelpunkten Bayerns, Württembergs, Rheins und Hessens. Die Lage des Städtepaars Halle—Leipzig an dieser „Berlin—Südwest-Achse“ schuf in früheren Zeiten einen Landstraßenhombus gemäß der in Abbildung 1 links dargestellten Form. Im Eisenbahnzeitalter wiederholte sich dieser Hombus, jedoch rückten die Gelenkpunkte näher zueinander (Abb. 1 Mitte), weil die Eisenbahn im Verhältnis zu ihren Betriebskosten „wegeteurer“ ist als die Landstraße.

Die Reichsautobahn als Weg von noch höherem Verkehrswert, aber auch noch höheren Anlagekosten als die Eisenbahn, ließ den Hombus noch weiter zusammenschumpfen bis zur einfachen Verbindungsbahn Halle—Leipzig (Abb. 1 rechts), die den von der Hauptachse aus beiden Richtungen kommenden Verkehr auf kurzem Wege den beiden Städten zuführt, wenn er seine Ziele hat. Das Dilemma des Berlin—Südwest-Verkehrs, das bei den Eisenbahnen darin besteht, daß die durchlaufenden Züge immer nur entweder Halle oder Leipzig anlaufen können, wiederholt sich im Kraftverkehr nicht, weil eben jeder Kraftwagen selbst seinen Weg sucht und hierbei nicht aus einem geschlossenen Zuge „aussteigen“ oder „umsteigen“ braucht. Die gegebene Lösung für die durchgehende Reichsautobahn Berlin—Südwest war daher die Mittellage zwischen beiden Städten und die Kreuzung bei Schkeuditz mit der Querachse Halle—Leipzig.

Die zweite große Hauptrichtung wird markiert durch die Endpunkte Hamburg bzw. Dresden. Diese beiden Städte stellen natürlich je einen Sammelbegriff für einen größeren Raum, in deren Mitte sie liegen, dar. Da das Städtepaar Halle—Leipzig nicht quer, sondern in der Richtung dieser Achse Hamburg—Dresden gelegen ist,

Straßenwesen weiteren eingehenden Prüfungen in bezug auf ihre technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse unterzogen werden.

Abb. 3 zeigt in graphischer Darstellung das Ergebnis der ersten Zähltermine der gegenwärtig im Deutschen Reich auf die Dauer eines ganzen Jahres (Oktober 1936 bis September 1937) laufenden sogenannten Zusatzverkehrszählungen, bei denen im Lastkraftverkehr Herkunft und Ziel eines jeden Fahrzeuges sowie das Gewicht seiner Ladung festgesetzt werden. Die Lage der Zählstellen für diese Verkehrszählungen umschließt jeweils in Form sogenannter Zählketten ringförmig größere einheitliche Wirtschaftsgebiete. Es lag auf der Hand, daß im Sinne dieser Verkehrszählung auch das Städtepaar Halle—Leipzig mit seiner näheren Umgebung als Wirtschaftseinheit aufgefäßt und ringsum von einer Zählkette umschlossen wurde, deren Gestalt in Abb. 3 schematisch wieder-

kraftwagen bzw. Lastzüge, und zwar ohne daß in diesen drei Richtungen je jetzt Reichsautobahnen zur Verfügung stehen (ausgenommen für den Verkehr von Halle nach Dresden das kurze Stück bis Leipzig). Auch der Verkehr nach Hamburg mit 64 Lastzügen täglich, ebenso der nach Nordbayern und nach Baden—Württemberg mit je 44 Lastzügen ist erheblich. Wenn man von den besonders großen Zahlen des Nahverkehrs absieht, zeigt sich in den bedeutenden Verkehrsziffern von Berlin und Bayern—Baden—Württemberg einerseits, von Hamburg und Ostachsen andererseits bereits die hervorragende Verkehrsbedeutung des eingangs genannten Achsenkreuzes.

Der Verkehr von Halle—Leipzig nach dem Ruhrgebiet, Westfalen und der Rheinprovinz ist demgegenüber, wie die Zählergebnisse zeigen, erheblich geringer. Er wird ohne Zweifel an und für sich im Zuge der steigenden Motorisierung, dann aber auch durch den Bau durchgehender Autobahnen erheblich ge-

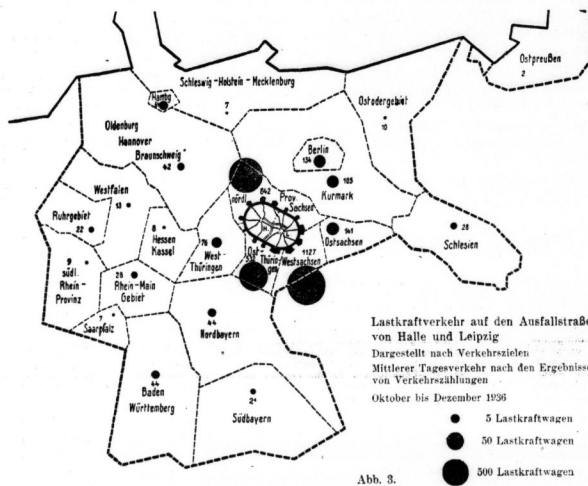


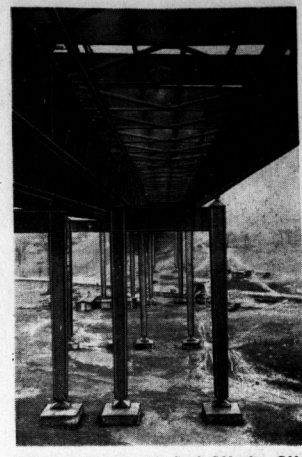
Abb. 3.

gegeben ist. Der von diesem Zählstellenkreis ausstrahlende Verkehr verteilt sich an den Zählstellen der angegebenen Weise auf die umliegenden größeren deutschen Wirtschaftslandschaften. Es ist entsprechend der Lage der Zählstellen nicht möglich, bei diesen Ergebnissen den Verkehr von Halle und von Leipzig scharf voneinander zu trennen. Die Dicke der an den einzelnen Zählstellen angegebenen Verkehrsfeile gibt den Gesamtverkehr an der betreffenden Zählstelle an. Jedoch ist es natürlich durchaus möglich, daß auf Zählstellen in der Nähe von Leipzig Verkehr, der seinen Ursprung in Halle hat, bzw. umgekehrt, festgestellt wird.

Wie Abb. 3 zeigt, überwiegt der Nahverkehr nach Zielen in engerer oder weiterer Nachbarschaft von Halle—Leipzig im Rahmen des Gesamtverkehrs bei weitem. Dies entspricht dem Wesen des Kraftverkehrs, der sich für die Bedienung des Verkehrs auf kurze Entfernungen ganz besonders eignet. Aber auch auf mittlere und große Entfernungen ist der Verkehr schon recht beträchtlich. Vom betrachteten Zahlenraum nach Berlin, nach der Provinz Kurmark und nach Ostachsen bewegen sich täglich je mehr als 100 Last-

steiger werden. Auf jeden Fall ist die Fortsetzung einer geeigneten Linienführung von Halle—Leipzig nach dem Rheinland schwieriger als im Zuge des Hauptachsenkreuzes, denn bei dem Hauptachsenkreuz handelt es sich um ziemlich eindeutige Verkehrsbeziehungen von besonders großer Stärke, während zwischen dem Rheinland und Halle—Leipzig der Verkehr der zahlreichen auf der Strecke gelegenen kleineren und mittleren Städte, d. h. Verkehr auf mittlere Entfernungen, neben dem durchgehenden Endverkehr sehr bedeutsam ist, so daß also bei der Wahl der Linienführung entsprechend stärker auf den Unterwegverkehr Rücksicht zu nehmen ist.

Das Bauprogramm der Reichsautobahnen im mitteldeutschen Raum ist sinngemäß aus der Verkehrsbedeutung der verschiedenen Achsenrichtungen entwickelt worden. An erster Stelle steht die Richtung Berlin—Südwestdeutschland. In ihrem Zuge ist bis Dezember 1936 bereits ein Stück von rund 200 Kilometer Länge in Betrieb genommen worden, und zwar



Talbrücke Tautendorf auf der Strecke Schkeuditz—Schleis auf. OBK.

von Schkeuditz bis Lanzendorf. Diese Strecke mußte im Bau derjenigen von Berlin bis Schkeuditz vorangehen, weil sie großenteils durch Mittelgebirge führt, wo ein verhältnismäßig unzureichendes Straßennetz zur Verfügung stand, während von Berlin bis Halle und Leipzig die im Flachland gelegenen verhältnismäßig zügigen Reichsstraßen günstigere Verkehrsbedingungen bieten.

Auf der Strecke von Schkeuditz bis Lanzendorf bewegt sich gesammelt der Verkehr von Berlin und Halle—Leipzig nach fast dem gesamten süddeutschen Raum. So werden bei Lanzendorf regelmäßig u. a. Fahrzeuge nach Mannheim und Frankfurt a. M. festgestellt. Während im Eisenbahnnetz der von Berlin bis Halle—Leipzig gesammelt geführte Verkehr sich sehr bald in mehrere verschiedene Hauptrichtungen aufspaltet, führt die Reichsautobahn aus Gründen der Baustreckensparnis die verschiedenen Verkehrsrichtungen nach Süddeutschland soweit nur irgend möglich beisammen. Aus diesem Gesichtspunkt ergibt sich um so mehr die hervorragende Verkehrsbedeutung der fertiggestellten Strecke bis Lanzendorf, die bis zum September d. J. bis Nürnberg durchgehend befahrbar sein wird. Auch von Nürnberg bis München ist die Reichsautobahn bereits im Bau und wird im wesentlichen im Jahre 1938 befahrbar werden, während zwischen Schkeuditz und Berlin mit einer endgültigen Fertigstellung bis zum Jahre 1939 gerechnet werden kann.

Der fortschreitende Ausbau des Reichsautobahnnetzes läßt aus den anfänglich scheinbar un-

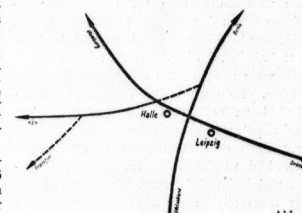


Abb. 2.

Systemskizze des Reichsautobahnnetzes im mitteldeutschen Raum um Halle—Leipzig

zusammenhängenden Teilstrecken immer mehr große durchgehende Linien entstehen, und zwar wird bis zum Jahre 1940 ein „deutscher Ring“ Berlin—Hannover—Köln—Frankfurt—Stuttgart—München—Nürnberg—Halle—Leipzig—Berlin dem Verkehr übergeben sein, in dem das Städtepaar Halle—Leipzig ein wichtiges Glied darstellt.

Von der zweiten Hauptachse Hamburg—Dresden wurde zunächst vordringlich das Zwischenstück Halle—Leipzig, das neben dem durchgehenden Verkehr auch den Zwischenverkehr des Städtepaars von erheblichem Umfange aufzunehmen hat, fertiggestellt und im Jahre 1936 dem Verkehr übergeben. Die bedeutende Verkehrsentwicklung auf dieser Teilstrecke, die im Tagesdurchschnitt mehrere 1000 Kraftfahrzeuge erreicht, rechtfertigt die Vorwegnahme dieses Stückes. Der weitere Ausbau wird sowohl von Halle in Richtung Magdeburg (Hamburg) als auch von Leipzig in Richtung Dresden planmäßig weiterbetrieben werden. Mit der vollständigen Fertigstellung der Strecke Dresden—Magdeburg kann bis zum Jahre 1940 nicht gerechnet werden, jedoch werden größere Teilstücke, von Halle bzw. Leipzig ausgehend, bis dahin dem Betrieb übergeben werden.

Die dritte Achse in Richtung zum Rheinland ist bisher noch nicht in Angriff genommen. Ihrer geringeren Verkehrsbedeutung entsprechend wird dies auch erst in einigen Jahren der Fall sein, zumal über den grundsätzlichen Linienverlauf und über etwaige Abzweigstrecken die Planungsarbeiten zur Zeit noch nicht abgeschlossen sind.

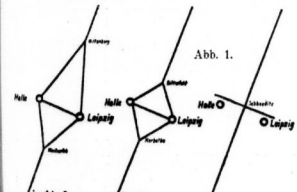


Abb. 1.

Das Städtepaar Halle—Leipzig in der Netzbildung der Verkehrsrichtung von Südwesten nach Nordosten

geht die Nahstrecke von Halle nach Leipzig als Autobahn in dieser größeren Hauptachse auf, und es bestand lediglich die Wahl, da ja die Reichsautobahn die großen Städte niemals mitten durchschneidet, sondern immer nur berührt, ob eine Nordtangente oder eine Südtangente anzulegen wäre. Die gegebenen Verhältnisse, insbesondere die Ausbiegung der Achse Hamburg—Dresden in südlicher Richtung, um das Städtepaar Halle—Leipzig zu berühren, sprachen entschieden für die Nordtangente, die im übrigen auch den Vorteil hat, daß sie den gemeinsamen Flughafen der beiden Städte vorzüglich nach beiden Richtungen anschließt. Die verkehrsmäßig günstigste Lage eines Großflughafens, nämlich in möglicher Nähe eines Kreuzes der Autobahnen, die beispielsweise auch bei dem Zeppelin-Weltflughafen Frankfurt a. M. für die Platzwahl mit maßgebend gewesen ist, beim Flughafen Halle—Leipzig erstmalig Wirklichkeit geworden.

Zu diesem Achsenkreuz kommt als dritte Verkehrsrichtung, jedoch von minderer Bedeutung, die Linie Köln—Kassel—Leipzig hinzu (vgl. Abb. 2). Sie mündet bei Halle in die Linie Hamburg—Dresden ein. Ihre Fortsetzung von Halle in ungefährer Richtung nach Dessau (zwecks Anschluß nach Berlin) sowie ein bei Sangerhausen von ihr in südwestlicher Richtung abzweigender Strahl nach Frankfurt a. M. sind für die endgültige Netzbildung der Reichsautobahnen in Erwägung gezogen, jedoch liegen die Pläne für diese Strecken noch nicht fest und werden beim Generalinspekteur für das deutsche

## Tausend Kilometer pro Jahr

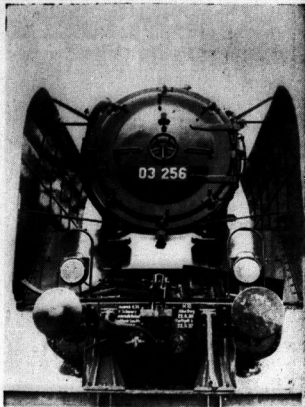
Von Dr. ing. Todt

Der Bau der Reichsautobahnen ist ein Programm des Führers. Mit einem Arbeitsvorhaben von 1000 km fertiger Autobahnen pro Jahr wird dieses Bauprogramm in Übereinstimmung mit dem Vierjahresplan durchgeführt. Die Finanzierung ist gesichert, der Arbeitseinsatz geregelt und der Materialbedarf grundsätzlich geordnet. Der Bau der Reichsautobahnen wird also neben dem Vierjahresplan als das Programm des Führers vollendet. Ebenso, wie die Durchführung des Vierjahresplanes alle Voraussetzungen schafft, das große Ziel der Motorisierung Deutschlands zu sichern, so bildet auch der programmäßig durchgeführte Bau der Reichsautobahnen die Garantie dafür, daß das Ziel der Motorisierung niemals aus dem Auge verloren wird.

Das nationalsozialistische Straßenbauprogramm umfaßt aber bekanntlich nicht nur den Neubau von 7000 km Autobahnen, sondern auch den Ausbau von 40 000 km Reichsstraßen sowie die Betreuung von mehr als 100 000 km Landstraßen. Die Modernisierung der Reichsstraßen ist nicht vernachlässigt worden und auch das Schicksal der Landstraßen steht in engstem Zusammenhang mit seiner Aufgabe: Deutschland ein vorbildliches Netz von neuzeitlichen Straßen zu schaffen.

*H. ing. Todt*

Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen



Die größte deutsche Lokomotive / Aufnahme Weltbild

Als wichtiger Schnittpunkt zahlreicher Eisenbahnlinien ist Halle im Herzen Mitteldeutschlands seit 1895 Sitz einer Reichsbahndirektion. Die Bedeutung der Stadt für den Verkehr, nicht nur des mitteldeutschen Gebietes, ist früh erkannt worden. Die beiden großen Verbindungslinien Nordwest- und Westdeutschland nach Sachsen und Schlesien sowie Ostpreußen—Berlin nach Südwest- und Süddeutschland schneiden sich in Halle. Ebenso führen die wichtigsten Schnellzugverbindungen zwischen der Reichshauptstadt und Süddeutschland über Halle. Die ersten Bahnbaupläne betrafen sich naturgemäß hauptsächlich mit einer Verbindung der vier Städte Magdeburg, Halle, Leipzig und Dresden untereinander und mit Berlin. 1835 trat zu Magdeburg eine Gesellschaft „Magdeburgisches Eisenbahn-Komitee“ zur Erbauung einer Bahn Magdeburg—Köthen—Halle—Leipzig entlang der alten Handelsstraße von Magdeburg nach Leipzig zusammen. Nachdem im Jahre 1837 die Konzession erteilt war, wurde die Teilstrecke Magdeburg—Schönebeck 1839, bis Köthen am 19. Juni, bis Halle am 22. Juli und bis Leipzig am 18. August 1840 eröffnet. Am 22. Juli 1840 erhielt Halle, die Stadt des Salzes und der Braunkohle, den ersten Bahnhof. 1845 begannen die Verhandlungen mit der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft über die Einführung der Linie Halle—Weißfels, die am 6. Juni 1846 eröffnet wurde. Die Gesellschaft baute zwischen dem in der Entwicklung begriffenen Süden der Stadt und dem bestehenden Magdeburg-Leipziger Bahnhof zunächst den Thüringer Bahnhof, bis im Jahre 1857 beide Gesellschaften ein gemeinsames Empfangsgebäude errichteten. 1859 wurde die Teilstrecke Halle—Bitterfeld nach Berlin der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit Anschluß an die Thüringer Bahn eröffnet. Später (1872) wurden weitere Linien Halle—Könnern, Richtung Halberstadt und Halle—Eilenburg, Richtung Cottbus, eröffnet. Nachdem die Magdeburg—Leipziger Eisenbahn 1879 in den Besitz des preussischen Staates übergegangen war, wurden die Bahnhofsanlagen in Halle neu geordnet. Nach einer Bauzeit von 5½ Jahren wurde der neue Personenbahnhof Halle am 8. Oktober 1890 eröffnet. 1895 wurde Halle dann Sitz einer Direktion.

Aus den geologischen Verhältnissen des Bezirkes der Reichsbahndirektion Halle, der das weite Gebiet Mitteldeutschlands vom Harz im Westen bis zum Osten in die Provinz Schlesien hinein, vom Spreewald und vom südlichen Rande des Fläming im Norden bis zu den Vorläufern des Thüringer Waldes im Süden umfaßt, ergibt sich ein starker Verkehr an Kohlen, Briketten, Kali und Salz und ein bedeutender Verkehr der chemischen Industrie sowie der Metall-, Zucker-, Glas- und Tuchindustrie. Mit rund 2700 Kilometer Schienenlänge, davon fast 2000 Kilometer Hauptbahnen, ist Halle die viertgrößte von 26 Reichsbahndirektionen. Fast 37000 Beamte, Angestellte und Arbeiter fanden 1936 im hallischen Reichsbahndirektionsbezirk Arbeit und Brot. Im Umfange ihres Verkehrs steht die Direktion an zweiter Stelle. In ihrem Bezirke beförderte auch vor nunmehr 26 Jahren zum ersten Male in Deutschland eine elektrische Lokomotive die bis dahin den Dampflokotiven vorbehaltenen Eisenbahnzüge. Bis jetzt ist das mitteldeutsche elektrische Streckennetz zu dem Ring Leipzig—Halle—Magdeburg—Dessau—Bitterfeld—Leipzig geschlossen.

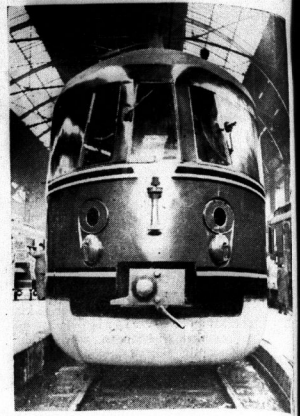
## Halle und die Reichsbahn im Verkehr Mitteldeutschlands

Von Reichsbahnrat von Altrock, Halle

Im Güterverkehr spielt Halle eine bedeutende Rolle. Hier befindet sich eine große Güter-, Umlade- und Verteilerstelle, die außerdem einen umfangreichen Ortsverkehr zu bewältigen hat. So betragen z. B. die Wagengestellungsziffern in Halle 1933 = 158 775, 1934 = 173 333, 1935 = 177 049 und 1936 = 188 511. Zur Erschließung verkehrsarmer Gebiete in Mitteldeutschland sind ferner eine Reihe von Kraftwagen-Ueberlandlinien eingerichtet und damit zahlreiche, bisher abseits vom Verkehr liegende Orte an das Reichsbahnnetz angeschlossen worden. Daneben sind

in vielen Verkehrsverbindungen zur Verdichtung und Beschleunigung des Verkehrs Kraftwagen eingesetzt worden.

Die Entwicklung der Stadt Halle zu einer Großstadt der Arbeit binnen weniger Jahrzehnte brachte auch einen gewaltigen Aufschwung des Personenverkehrs. Um ihn bewältigen zu können, wurde am südlichen Teile des Bahnhofs ein neuer Ausgang „Thielenstraße“ geschaffen und den vier Bahnsteigen ein fünfter hinzugefügt. Der Expresstruckverkehr wurde aus dem Hauptbahnhof herausgenommen und in eine neue Expresstruck-



Schnelltriebwagen „Fliegender Münchener“ / Aufn. P.B.Z.

halle gelegt, und erst in letzter Zeit wurde die Schalterhalle und die Fahrkartenausgabe den ständig steigenden Verkehrsbedürfnissen angepaßt. Wie der Personenverkehr in Halle gestiegen ist, mögen kurz folgende Zahlen erläutern:

Im Jahre 1840 verkehrten in Halle 26 Züge täglich. 1860 waren es 41 Züge, 1894 152 und heute verkehren innerhalb von 24 Stunden aus dem Personenbahnhof Halle in allen Richtungen 328 Züge, und zwar:

- 42 D-Züge,
- 26 Eilzüge,
- 171 Personenzüge,
- 32 Güterzüge und
- 57 Leerzüge.

Neben dem durch die großen Industriewerke um Halle gegebenen starken Berufsverkehr hat sich auch ein starker Sonderverkehr entwickelt, der besonders auch von der Gaudienststelle Halle-Merseburg der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ veranstaltet wird. Von beträchtlicher Bedeutung für den Personenverkehr ist es auch, daß Halle Sitz einer Gauleitung, einer SS-Abschnitts-, einer SA-Brigade, eines Arbeitsgarnes und der Heeresnachrichtenschule geworden ist. Die Beförderung der Wehrmachtangehörigen und der Mitglieder der Partei und ihrer Gliederungen stellt bei Einberufungen, Entlassungen und Urlaubszeiten sowie bei Veranstaltungen und Großkundgebungen große Anforderungen an die Reichsbahn. Die Steigerung im Personenverkehr sei gleichfalls durch einige Zahlen veranschaulicht:

- 1841 = 156 300
- 1849 = 188 700
- 1934 = 2 870 500 und
- 1936 = 3 344 500 Personen.

Hand in Hand damit geht die Zunahme des Fahrkartenvverkaufs, für den in Halle die modernsten Maschinen zur Verfügung stehen. Die Zahl der verkauften Fahrkarten stieg z. B. von 1934 mit 2 344 000 auf 1936 2 844 000.

Auch an dem neuesten Verkehr der Reichsbahn, nämlich dem Schnellverkehr mit Stromlinienwagen auf der Reichsautobahn, ist Halle mit den Strecken Halle—Leipzig und Halle—Eisenberg—Schleiz beteiligt. So gewaltig die Entwicklung Halles im Güter- und Personenverkehr auch bisher gewesen ist, mit Sicherheit ist eine weitere Steigerung zu erwarten, der aber die Reichsbahn mit ihren umfangreichen Einrichtungen gewachsen sein wird.

## Dienerin der deutschen Wirtschaft

Von Vizepräsident Forst

Der mitteldeutschen Wirtschaft sind im Vierjahresplane wichtige und große Aufgaben gestellt worden. Es gilt, jedem Deutschen seinen Arbeitsplatz auf die Dauer zu sichern und Deutschland in der Rohstofffrage von der wirtschaftlichen Bevormundung durch andere Völker unabhängig zu machen. Wir wollen uns nicht von anderen Ländern abschließen. Wohl aber ist es Aufgabe der Wirtschaft, aus deutschen Bodenschätzen in gemeinsamer Planung und Arbeit möglichst das zu schaffen, was wir zum Leben brauchen.

Wirtschaft und Reichsbahn sind von jeher eng miteinander verbunden. So sind auch in den kommenden Jahren die Sorgen der Wirtschaft gleichzeitig die Sorgen der Reichsbahn. Als Dienerin der Wirtschaft will die Reichsbahn ihren Teil zur Verwirklichung des Vierjahresplanes beitragen durch gemeinschaftlichen Aufbau der Tarife, durch schnelle und zuverlässige Beförderung der Güter und durch Anpassung ihrer Anlagen an die neuen Erfordernisse.

Aber auch als Auftragneberin für Industrie und Wirtschaft hat die Reichsbahn wichtige Aufgaben zu erfüllen.

Die Reichsbahn ist sich mit Stolz dessen bewußt, daß sie als größtes, dem deutschen Volke gehörendes Unternehmen bei der Durchführung des Vierjahresplanes auf einen Ehrenposten gestellt ist.

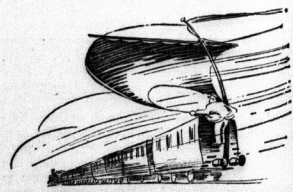
Die Reichsbahndirektion Halle (Saale) wird in diesem Bewußtsein mit bester Kraft an der Erfüllung dieser Aufgaben mitarbeiten, damit das vom Führer gesteckte Ziel erreicht wird:

Ein freies, unabhängiges Deutschland!

Leiter der Reichsbahndirektion Halle (Saale)



Stromlinienlokomotive unter Dampf / Aufnahme Presse-Bild-Zentrale



„Wie man den Fahrgeschwindigkeit ein wenig aufhelfen kann.“ (Aus den ergötlichen Münchhausen-Abenteuern des Lokomotivführers Hilprich, die in dem von der Hanomag im Jahre 1922 herausgegebenen Buch „Die Lokomotive in Kunst, Witz und Karikatur“ erzählt werden.)



# Industrie und Verkehr Hand in Hand

Wirtschafts- und Verkehrsaufbau im mitteldeutschen Industrie-Revier

Von Ernst Ehlert

Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Halle

Wenn man zurückschauend die Leistungen der Verkehrsträger in einem bestimmten Gebiet würdigen und dabei etwaige Zukunftsaussichten in ihrer Entwicklung kurz aufzeigen will, so kann man nicht umhin, zunächst einen kurzen Abriss der strukturellen als auch wirtschaftlichen Entwicklung dieses Gebietes zu geben. Es ist zur Genüge bekannt, daß gerade der Gau Halle-Merseburg, der seine politischen Grenzen im Regierungsbezirk Merseburg findet, seit den Weltkriegsjahren eine nie zu ahnende wirtschaftliche Entwicklung durchgemacht hat, als daß es sich lohnte, nähere Einzelheiten dieser stappweisen Industriensivierung zu bringen. Am augenscheinlichsten und gewaltigsten ist der Aufbau der chemischen Industrie seit dem Kriegsjahre vor sich gegangen. Waren vor dem Krieg im Regierungsbezirk Merseburg nur etwa 4000 Arbeiter in chemischen Betrieben beschäftigt, so sind es heute nahezu 35 000 bis 40 000. Nicht ganz so stürmisch, aber immerhin nicht unbedeutlich ist auch die Entwicklung der Papier- und Lederindustrie vor sich gegangen. Wenigstens die Zahl der Betriebe insgesamt im Zuge der Rationalisierungsmaßnahmen in den Nachkriegsjahren gefallen ist, so stieg doch ihre Beschäftigungsquote in den verschiedensten Wirtschaftszweigen. Was mir aber zum besseren Verständnis des Lesers zum mindesten notwendig erscheint, und gerade desjenigen Lesers, der den Dingen etwas entfernter gegenübersteht und der viel von dem wirtschaftlichen Auftrieb Mitteldeutschlands seit der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus gehört hat, ohne sich jedoch ein genaueres Bild darüber zu machen, wie strukturell dieses Gebiet zusammengesetzt ist, das zum hauptsächlichsten Träger dieser eindrucksvollen Wirtschaftsentwicklung seit 1933 wurde, ist die Darstellung des gegenwärtigen wirtschaftlichen Aufbaus.

**Wirtschaftsstruktur des Regierungsbezirks Merseburg nach der letzten gewerblichen Betriebszählung im Jahre 1933**

Nach der letzten gewerblichen Betriebszählung im Jahre 1933 waren 54,5 Prozent aller gezählten Betriebe Industrie- und Handwerksbetriebe, 45 Prozent gehörten den Wirtschaftszweigen „Handel und Verkehr“ an. Von sämtlichen beschäftigten Personen entfielen auf die Industrie und das Handwerk 67 Prozent, auf den Handel und Verkehr 32 Prozent. Berechnet man das anteilige Verhältnis der beschäftigten Arbeiter innerhalb dieser Gewerbebranche, so kommt man zu dem Ergebnis, daß von allen seither gezählten Arbeitern 84 Prozent in Industrie und Handwerk tätig waren und nur 15 Prozent im Handel und Verkehr. Hiervon waren allein 34 Prozent im Bergbau und in der chemischen Industrie beschäftigt. Das veranschaulicht in eindeutiger Weise die industrielle Durchdringung dieses Gebietes, welches in den Nachkriegsjahren in die Reihe der großen weltbekannten Industrie-reviere: Ruhrgebiet, Oberschlesien und Sachsen als ebenbürtiger Partner getreten ist. Leuna, Zschornowitz, Bitterfeld-Wolfen, das Geiseltal und Mansfeld haben sich zu

Produktionsstätten von Weltrauf entwickelt, denen auch im Kampf um die wirtschaftliche Unabhängigkeit und die wirtschaftliche Unabhängigmachung Deutschlands von ausländischen Roh- und Halbstoffen eine besondere Verantwortung auferlegt wurde. Die Folge ist ein erfreulicher Rückgang der Arbeitslosigkeit. In den Arbeitsamtsbezirken des Gauesgebietes Halle-Merseburg, das im übrigen von der Industrie- und Handelskammer zu Halle betreut wird, waren gemeldet:

Am 31. Januar 1933	139 012 Arbeitslose
am 31. Januar 1934	73 154 Arbeitslose
am 31. Januar 1935	52 871 Arbeitslose
am 31. Januar 1936	38 670 Arbeitslose
am 28. Februar 1937	18 823 Arbeitslose

Ohne Arbeitslose sind praktisch die Arbeitsamtsbezirke Bitterfeld und Wittenberg. Hier

	von t	auf t	Steigerung in %
Halle-Merseburg-Bad Kösen	678 510	2 481 478	265,7
Großkorbetha-Deuben	171 572	432 737	152,3
Wittenberg-Pleieritz	698 306	1 586 108	127,1
Halle-Deltzsch-Eilenburg	570 764	1 278 921	124,1
Halle-Bitterfeld-Wittenberg	3 342 772	5 151 665	54,2

Den absolut stärksten Güterverkehr weist mit 5,1 Mill. Tonnen die Strecke Halle-Bitterfeld-Wittenberg auf, es folgen die Geiseltalstrecke Merseburg-Mücheln mit 2,5 Mill. Tonnen und die Relation Halle-Merseburg mit 2,5 Mill. Tonnen. Von dieser Vergrößerung des Gütervolumens als Folge der wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung konnte der Personenverkehr nicht unbeeinträchtigt bleiben.

Er stieg im Industrie- und Handelskammerbezirk zu Halle von 1932 bis 1935 durchschnittlich um 19,2 Pro-

Sand, Kies) machen 11,2 Prozent des Versandes aus. Der Anteil der Fertigfabrikate beträgt 9,6 Prozent. Das Bemerkenswerte ist also, daß Massengüter das Hauptkontingent des Güterversandes stellen, Gütern, denen die billige Wasserverfrachtung kostennäßig besondere Vorteile einräumen könnte. Wenn die verladende Wirtschaft hiervon keinen Gebrauch in größerem Maße gemacht hat, so muß das seine Gründe haben. Sie liegen einmal in der Tarifpolitik der Reichsbahn, zum anderen in der geographischen Bedingtheit der Versandgebiete. Eine Binnenschiffverfrachtung wird nur dann wirtschaftlich lohnend sein, wenn günstige Wasseranschlußmöglichkeiten vorhanden sind und Binnenschiffstärkte zur Verfügung stehen, damit nicht die hohen Ze- und Ablaufzeiten zum Umschlagfahen jeden Anreiz, das Binnenschiff zu benutzen, illusorisch macht. Hiervon hat die Reichsbahn in Mitteldeutschland bisher leider fast keinen Gebrauch gemacht. Die mitteldeutsche Wirtschaft hat hiervon aber ein ganz ungeheures Interesse. Das gilt insbesondere für die Exportindustrie, die sich zur Zeit keinen Verzicht auf irgendwelche möglichen Einsparungen in der Ausgabeberechnung leisten kann.

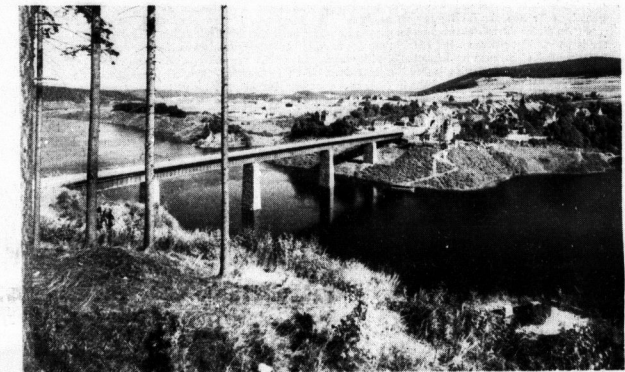
Ein großer Teil der oben erwähnten Massengüter wird zu Ansmaltherien befördert, zum Teil in solche Gebiete, für welche ein Wassertransport außer Frage steht. So gehen die größten Mengen Braunkohlensubstrakte nach Thüringen, Sachsen und Nordbayern. Großempfänger sind aber Berlin, die Provinz Brandenburg, Hannover, Jülich und Braunschweig, die für den Wassertransport, besonders nach der Fertigstellung des Mittelkanals geradezu prädestiniert sind. Im Eisenbahngüterempfang spielen Baumaterialien und Brennstoffe ebenfalls die erste Rolle. Beide Güterarten machen weit über 50 Prozent des Gesamtempfanges aus. Besonders groß sind die aus dem Ruhrgebiet bezogenen Steinkohlensammlungen. Die Roh- und Halbstoffe betragen fast 17 Prozent des Gesamtempfanges. Auch die per Bahn ankommenden Nahrungs- und Genußmittel nehmen, prozentuell einen größeren Anteil am Gesamtempfang ein als beim Versand, wiewohl die absoluten Mengen fast die gleichen sind. Der Auslandsverkehr ist gering. Er betrug 1935 nur 232 000 Tonnen (Einfuhr 111 000 Tonnen, Empfang 121 000 Tonnen). Die Empfangsgebiete sind vornehmlich mineralische Rohstoffe, Thomaschlacke und Papierholz, Versandgüter, Braunkohlensubstrat und Kältemittel.

Strukturell gänzlich anders gelagert sind die Verhältnisse bei der mitteldeutschen Binnenschiffahrt. Ich darf als bekannt voraussetzen, daß Mitteldeutschland nicht nur zum Zentrum eines engmaschigen Eisenbahnnetzes, sondern auch zum Mittelpunkt deutscher Göltschiffahrtswege geworden ist. Durch Saale und Elbe mit Nebenflüssen ist es unmittelbar verbunden zum größten Schiffschiffahrtsgebiet Deutschlands nach Hamburg, zur Reichshauptstadt und weiter nach den Ostseestädten. Mit der Fertigstellung des Mittelkanals 1938 ist darüber hinaus eine Verbindung mit dem Westen hergestellt. Der Gesamtverkehr auf Elbe und Saale in den letzten Jahren geht aus nachstehender Übersicht hervor:

**Der Schiffsverkehr der Elbe in der Provinz Sachsen (ohne Magdeburg) und in Anhalt (ausschließlich Lokalverkehr)**

Jahr	Versand in Tonnen	Empfang in Tonnen
1930	1 473 700	593 485
1931	1 146 719	733 413
1932	973 631	618 797
1933	868 516	587 523
1934	880 671	737 703
1935	978 644	906 663

Diese und die unselige Tabelle zeigen die Abnahme des Güterverkehrs in den Kriegsjahren. Mit der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus sind damit



Stausee der Saaleletzperre am Kleinen Bleibloch mit Brücke bei Saalburg / 3 Aufnahmen AG. Obere Saale

haben die neu entstandenen bzw. erweiterten alten Industrien den ganzen zur Verfügung stehenden Arbeiterstamm aufgesogen. Die durchschnittliche Beschäftigungszunahme von Handel, Industrie und Verkehr beträgt von 1933 bis 1936 rund 50 Prozent. Einzelne Wirtschaftszweige, vor allem die Bauwirtschaft, die eisen- und metallverarbeitende sowie die chemische Industrie weisen weit über den Durchschnitt liegende Beschäftigungszunahmen auf. Sucht man die wachsende Bedeutung des hallischen und Merseburger Wirtschaftsraumes in der Bevölkerungsbewegung wiederzufinden, so kommt man zu folgenden Resultaten:

Das Gebiet umfaßt rund 1,5 Mill. Einwohner und weist nach der letzten Volkszählung im Jahre 1933 gegenüber 1910 eine Bevölkerungszunahme von 15,1 Prozent, gegenüber 1925 von 5,1 Prozent auf. Die Bevölkerungsdichte ist 145, d. h. auf 1 qkm entfallen 145 Einwohner. Sie liegt somit über dem Reichsdurchschnitt (140). Die land- und forstwirtschaftliche Bevölkerung macht nur etwa mehr als ein Fünftel der Gesamtbevölkerung aus.

Es ist verständlich, daß eine Wirtschaft, die so verschiedenartig in ihrem Aufbau ist, von den Verkehrsträgern ein besonderes Maß von Anpassungsfähigkeit fordert. Von der Reichsbahn, die vornehmlich den Personentransport bewältigt, verlangt der Verkehrsnutzer Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Häufigkeit der Verbindungen. Hinsichtlich des Gütertransportes wollen Roh- und Halbstoffe besonders häufig befördert werden, billiger als Fertigfabrikate. Leicht verderbliche Lebensmittel verlangen darüber hinaus schnellsten Transport zum Konsument. Weniger empfindliche Güter können eine längere Beförderungsdauer vertragen. Die Forderung nach Schnelligkeit und Häufigkeit der Verkehrsverbindungen seitens der Reichsbahn ist um so eher berechtigt, als gerade im mitteldeutschen Wirtschaftsgebiet sich das Verkehrsvolumen im Vergleich zu anderen deutschen Bezirken besonders stark durch die vermehrte Gütererzeugung ausdehnt. So stieg die Wagenstellung im Reichsbahndirektionsbezirk Halle von 1934 bis 1936 um 46 Prozent. Der Eisenbahngüterverkehr im Regierungsbezirk Merseburg stieg von 1933 bis 1935 um 24 Prozent, der Binnenschiffverkehr auf der Saale um 35 Prozent. Die Wagenladungen (Empfang und Versand) stiegen von 1932 bis 1935 im Industrie- und Handelskammerbezirk zu Halle von 16,2 Mill. Tonnen auf 24,9 Mill. Tonnen, d. h. um 53,1 Prozent. Dabei sind einzelne Strecken ganz unterschiedlich an dem Auftrieb beteiligt. Teilweise liegen die Steigerungen weit über dem Durchschnitt, insbesondere dort, wo es sich um den An- und Abtransport von Gütern für große Industriewerke handelt, die besondere Aufgaben im Kampf um die deutsche Wehr- und Rohstoff-Freiheit zu erfüllen haben. So stieg von 1932 bis 1935 der Wagenladungsverkehr der Reichsbahn auf drei Strecken:

zent, wobei wiederum die Belastung einzelner Strecken ganz verschieden ist. Es gibt Strecken im Industrie- und Handelskammerbezirk Halle, die infolge des gesteigerten Berufsverkehrs Verkehrszunahmen bis über 200 Prozent aufweisen. Das erhebt gleichzeitig die immer größer werdenden Schwierigkeiten im mitteldeutschen Raum für den durchgehenden Personenverkehr. Es ist an der Zeit, daß die Reichsbahn nicht nur an die Verwirklichung des Projektes des viergleisigen Ausbaus der Strecke Halle-Weißenfels denkt, sondern darüber hinaus eine Auflockerung des Verkehrs im Raum Halle-Magdeburg-Bitterfeld-Dessau-Leipzig durch Kurzstrecke vornimmt. Wenn bereits oben kurz der Auftrieb des Güterverkehrs im engeren mitteldeutschen Wirtschaftsbezirk skizziert wurde, so sollen insbesondere noch nähere wissenswerte Angaben über die Struktur dieses Verkehrs gemacht werden.

**Eisenbahngüterverkehr im Regierungsbezirk Merseburg und Erfurt (einschließlich Lokalverkehr) in 1000 t**

Jahr	Inlandsverkehr		Auslandsverkehr		Zusammen (Ein- und Aus-) in Deutschland
	Versand	Empfang	Versand nach dem Ausland	Empfang aus dem Ausland	
1933	18 556	11 858	115	95	30 624
1934	20 770	13 997	123	162	35 052
1935	22 252	15 556	111	121	38 040

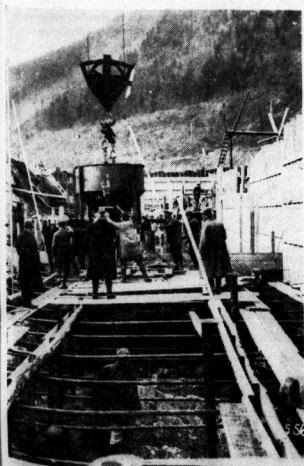
**Struktur des Eisenbahngüterverkehrs im Regierungsbezirk Merseburg und Erfurt im Jahre 1935 (ausschließlich Lokalverkehr)**

Gütergruppe	Versand t	in %	Empfang t	in %
Baumaterialien	1 736 514	11,2	2 474 674	28,0
Rohstoffe und Halbfabrikate	933 145	6,1	1 497 626	16,9
Futter- und Dängemittel	2 227 914	14,3	485 629	5,5
Fertigfabrikate	1 489 025	9,6	880 975	10,0
Brennstoffe	8 351 201	53,8	2 687 329	30,4
Nahrungs- und Genußmittel	500 170	3,2	536 678	6,1
Sonstige Güter	277 661	1,8	277 569	3,1
Insgesamt	15 536 020	100	8 840 480	100

Der Versand überwiegt den Empfang um ein Beträchtliches. 15,5 Mill. Versandgütern stehen 8,8 Mill. Empfangsgüter gegenüber, d. h. Mitteldeutschland ist ein industrielles Uberschussgebiet. An der Spitze rangiert naturgemäß die Braunkohle. 53,8 Prozent des Versandes entfallen auf Brennstoffe. Es folgen Dängemittel mit absolut 2,2 Mill. Tonnen bzw. 14,3 Prozent des Gesamtversandes. Baumaterialien (vornehmlich Erde,



Eisenbahnbrücke an der Saaleletzperre bei Hohenwarte



Betonstein der ersten Sperrmauerbrücke bei Hohenwarte

erfreulicherweise wieder ein Ansteigen des Verkehrs ein. Die starke Verflechtung des mitteldeutschen Binnenschiffsverkehrs mit den Nordseehäfen dokumentieren folgende Zahlen:

Von den rund 978.000 Tonnen, die von der Elbe in der Provinz Sachsen mit Ausnahme Magdeburgs im Jahre 1935 zum Versand kamen, gingen 632.000 Tonnen

**Der Schiffsverkehr auf Saale und Unstrut (ausschließlich Lokalverkehr)**

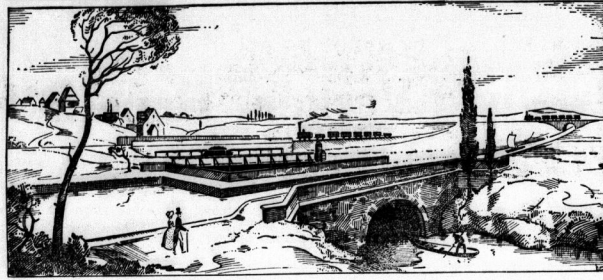
Jahr	Versand in Tonnen	Empfang in Tonnen
1930	362 736	120 791
1931	376 899	165 998
1932	364 193	175 000
1933	332 172	147 745
1934	318 684	173 141
1935	355 836	171 975

nach Hamburg. Von den Empfangsgütern entfielen 58 Prozent auf den Unterelbebezirk. Im Saaleverkehr wurden von rund 356.000 Tonnen rund 247.000 Tonnen nach Hamburg verschifft, im Empfangsverkehr kamen rund 54 Prozent sämtlicher Güter von Hamburg. Aber auch andere Gebiete, wie Brandenburg, Schleswig-Holstein und Berlin, treten in einen Gütertausch per Binnenschiff mit Mitteldeutschland. Ich erinnere beispielsweise daran, daß vor kurzer Zeit der direkte Binnenschiffsverkehr Ostpreußen — Mitteldeutschland mit zwei Expeditionen wöchentlich ab Halle aufgenommen wurde. Hierdurch wird ein neues Hinterland der Binnenschifffahrt erschlossen, zumal der Gütertausch zwischen Ostpreußen und dem Gau Halle-Merseburg ganz beträchtlich ist. Er betrug allein im Eisenbahnverkehr 1935 246.104 Tonnen, wovon 95 Prozent auf den Transport nach Ostpreußen entfielen.

**Der Binnenschiffsverkehr auf Saale und Unstrut im Jahre 1935 nach Hauptgütergruppen (ausschließlich Lokalverkehr)**

Zählergruppe	Versand Tonnen	in %	Empfang Tonnen	in %
Rohstoffe und Halbfabrikate	75 785	21,3	27 480	16,0
Brennstoffe	25 407	7,1	125	0,0
Futter- und Dünge-mittel	8 766	1,1	769	0,0
Fertigfabrikate	25 041	7,0	42 891	25,0
Nahrungs- und Genußmittel	163 986	46,1	73 271	42,6
Baumaterialien	57 983	16,3	12 170	7,1
Sonstige Güter	3 918	1,1	15 269	9,3
Insgesamt	355 836	100,0	171 975	100,0

Wie ist nun die Struktur des Binnenschiffsverkehrs auf der Saale? 56 Prozent des Gesamtverkehrs gehen zu Tal, 44 Prozent zu Berg. Im Talverkehr wird hauptsächlich Getreide verladen. Bekanntlich ist ja der mitteldeutsche Raum ein Land der besten Böden, das ermöglicht, daß Getreidelüberschüsse an ärmere Landesteile abgegeben werden können. Daneben



Älteste Kanalüberführung über die Pegnitz bei Doos (Aus „Technische Kulturdenkmäler“)

**Mitteldeutschland im Reichspostverkehr**

Von Reichspostminister Ohnesorge

Für Volk und Reich ist die Deutsche Reichspost ein lebenswichtiges Organ, ohne dessen Vorhandensein der heutige staatliche Gesamtorganismus nicht lebensfähig wäre. Wirtschaft und Verkehr müßten auf Krücken gehen, wenn das Nachrichtenwesen der Deutschen Reichspost ihnen nicht ermöglichte, im Fluge, ja in Zeitspannen, welche die räumliche Entfernung gegenstandslos machen, alle die Auskünfte und Unterlagen einzuholen und die Anordnungen zu treffen, die erforderlich sind, um in der Wirtschaft aufzubauen, auszugestalten, zu produzieren, abzusetzen, überhaupt erfolgreich zu arbeiten. Brief, Telegramm, Fernsprecher und Funkdienst sind alltägliche Dinge geworden, deren Unentbehrlichkeit dann besonders offenbar wird, wenn sie zeitweilig einmal irgendwie behindert werden. Im übrigen Verkehrswesen spielt die Deutsche Reichspost mit ihrem Paket-, Personen- und Geldverkehr ebenso eine betriebliche Rolle, wenn auch das Schwerkgewicht ihrer Staat- und Wirtschaft stützenden Tätigkeit natürlich in Nachrichtenwesen liegt. Das Reichspostministerium tut demzufolge alles, um das Nachrichtenwesen den Fortschritten der Technik entsprechend weiter zu entwickeln und seine Dienste der Volksgemeinschaft zu günstigen Tarifen zur Verfügung zu stellen.

An dieser Vorwärtsbewegung im ganzen Reich ist auch Mitteldeutschland in jüngster Zeit im besonderen beteiligt gewesen. Bei Einrichtung des unmittelbaren telegraphischen Nachrichten-austausches zwischen Privatpersonen im Jahre 1933 ist Magdeburg mit einem Fernschreiber-Vermittlungsamte bedacht worden. Der erste Versuch mit Gemeinschaftsanschlüssen im Fernsprecheverkehr, bei denen Sprechstellen mit geringem Sprechverkehr in einer gemeinsamen Anschlußleitung zum Amt zusammengefaßt werden, ist 1936 in Magdeburg gemacht worden. Die Eröffnung des Selbstwählfernverkehrs zwischen Eisenleben und Sangerhausen mit ihren benachbarten Vermittlungsstellen steht unmittelbar bevor, zwischen Magdeburg und Schönebeck ist dieser Verkehr geplant. In monumentaler Gestaltung ist der Fernschreiber auf dem Brocken im Bau. Die Vollendung, die das Nachrichtenwesen im Fernsprechedienst findet, hat ihre erste Verwirklichung in der Welt auf der Strecke Berlin—Leipzig erfahren. Wo Wirtschaft und Verkehr neuen Aufgaben und Zielen entgegenstreben, wird die Deutsche Reichspost stets als treue Helferin mit in erster Linie stehen.

*Ohnesorge*

spielen Roh- und Halbstoffe, Baumaterialien, Brennstoffe und Fertigfabrikate eine Rolle. Im Empfangsverkehr umfassen Nahrungs- und Genußmittel sowie Fertigfabrikate über zwei Drittel des Gesamtumfangs.

Wenn bisher von den Hauptverkehrsströmen im mitteldeutschen Raum die Rede war, so dürfen letzten Endes nicht der Flugverkehr und der Landstraßenverkehr unerwähnt bleiben. Der Zentralflughafen Halle/Leipzig im Schützenzitz gehört zu den größten seiner Art in Deutschland; 39 planmäßige Maschinen starten und landen täglich. Alle deutschen Gebiete sind gleichmäßig gut zu erreichen. Darüber hinaus werden günstige Anschlüsse nach allen europäischen und außereuropäischen Ländern hergestellt. Das Einflugsgebiet dieses Flughafens ist im Sommerflugplan 1937 dadurch erheblich gestärkt worden, als mehrere kleinere Flughäfen durch sog. Zubringerlinien an den mitteldeutschen Zentralflughafen angeschlossen und so in das europäische Flugnetz eingeschaltet worden. Die Zahl der abfliegenden Flugzeugbenutzer lag im Jahre 1936 30 Prozent höher als 1935; die der ankommenden Personen um 29 Prozent. Der Flugexpressverkehr erreichte im Abgang eine um 27 Prozent höhere Quote als im Vorjahre.

Dem Straßenverkehr steht nicht nur ein ausgezeichnetes Landstraßennetz zur Verfügung, sondern daneben werden die immer weiter in ihrem Aufbau fortschreitenden Reichsautobahnen zur Güter- und Abfuhr auf weitere Entfernungen für die mitteldeutsche Wirtschaft an Bedeutung gewinnen. Bei Schkeuditz schließen sich die Hauptlinien Berlin—Halle—München—Landesgrenze bzw. Berlin—Mannheim und Dresden—Leipzig—Halle—Hannover.

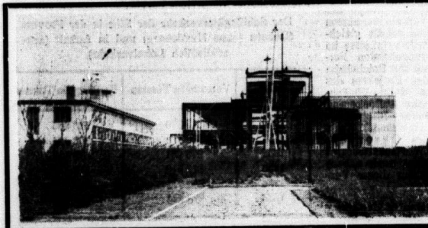
Wenn man so in einer kurzen Betrachtung die Vielgestaltigkeit des Verkehrsapparates ins Auge faßt, die der mitteldeutschen Wirtschaft zur Verfügung steht, kann man nicht umhin, zu sagen, daß wohl kaum in einem anderen Gebiet die Verkehrsverhältnisse so glücklich gelagert sind. Die Verkehrswirtschaft in Mitteldeutschland wird deshalb auch ohne Sorge der zu erwartenden weiteren wirtschaftlichen Entwicklung ihres Gebietes entgegenzusehen können und zu ihrem Teil in der Lage sein, an der Sicherstellung der wirtschaftlichen Freiheit unseres Vaterlandes tatkräftig mitzuarbeiten.



Lokomotive-Wettrennen (aus „Punch“ 1847)

**Besucht die Lutherstadt Wittenberg**

Auskunft: Stadtverkehrsamt Rathaus / Anruf 3251



**Flughafen Halle-Leipzig**

Das neue Verwaltungsgebäude im Bau

**JUNO- und CORA-Ofen**

Badewannen, Ausgüsse, Kessel, „Reform-Kesselöfen“

**JUNO**

Haushaltungsherde

Dauerbrandherde

**Wilh. Heckert, Eisenwaren-Großhandlung, Halle (S.), Am Güterbahnhof 5. Große Ulrichstraße 18, Delitzscher Straße 11a, Fernsprech-Nummer 21071 und 21073**

**Dichtungen und Stanzteile jeder Art K. Wolf Stanzwerk Bitterfeld, Fernruf 2690**

**Portlandzement- und Kalkwerke Sachsen-Anhalt A.-G.**

Nienburg an der Saale

Liefern Portlandzement und hochwertigen Portlandzement ab Werken: Sachsen-Anhalt, Jesarbruch und Concordia

Besuchen Sie

**Stassfurt**

die Stadt der 1000jährigen Geschichte, die „Wiege des Kalberghäuses“ mit seinem in 408 m Tiefe aus den verschiedensten Salzgesteinen künstlerisch hergestellten

**Denkmal für die Opfer des Weltkrieges u. d. Arbeit**

Auskunft Verkehrsverein „Satzland e. V.“

**Münsterische Schiffs- und Lagerhaus-A.-G.**

Hildesheim, Fernsprecher 2321/23

Braunschweig, Fernsprecher 2074/75

Neuhaldensleben, Fernsprecher 627

Weitere Niederlassungen in:

Dortmund, Duisburg-Ruhrort, Emden, Groningen,

Hamm, Haren-Ems und Münster

Binnenschifffahrt, moderne Speicher, Lagerhäuser für Getreide und alle sonstigen Güter, Umschlagbetrieb, Massen- und Stückgut-Transporte auf allen Binnenwasserstraßen nach allen Richtungen, Uebersee- und Küstentransporte, regelmäßiger Liniendienst mit schnellfahrenden Motorschiffen von Braunschweig—Hildesheim—Hannover nach Westfalen, Rheinland, Holland und Belgien und umgekehrt. Transportversicherungen, Orderlagerscheine





# Bad Liebenstein

BEI EISENACH

Bis 15. Mai und ab 1. September ermäßigte Kurtaxe!

heilt Herz- und Gefäßkrankungen, Nerven, Blutarmut, Frauen-, Stoffwechselliden, Rheuma, Gicht, Basedow.  
 Natürliche Kohlensäure-Mineralbäder, Moorbäder. Prospekte durch die Badedirektion und Reisebüros. Pauschalkuren

## Kleinbahnen im Gau Halle-Merseburg!

Die dem Einfluß des Herrn Oberpräsidenten (Verwaltung des Provinzialverbandes) in Merseburg unterstehenden neun nebenbahnhaflichen Kleinbahnen haben im Verlaufe der letzten vier Jahre eine günstige wirtschaftliche Entwicklung erfahren. Sie waren in der Lage, für Verbesserung ihrer Anlagen und Ausgestaltung ihrer Einrichtungen im Rahmen der Arbeitsbeschaffung größere Aufwendungen für ihre Betriebe zu machen, die, soweit sie Verkehrsverbesserungen darstellten, sich als nutzbringend und verkehrswirtschaftlich erwiesen haben. Die Aufwendungen betragen: 1933: 132 000 RM.; 1934: 147 000 RM.; 1935: 323 000 RM.; 1936: 300 000 RM.; insgesamt: 1 001 000 RM. Es handelt sich hier ausschließlich um normalspurige Kleinbahnen in einer Gesamtlänge von 124,9 km, die außer der Industrie der Landwirtschaft dienen und im Laufe von Jahrzehnten in Verbindung mit der Autobahn zu einem unzertrennlichen Verkehrsmittel geworden sind. Im Frühjahr 1935 wurden bei drei Bahnen eine Verbesserung für den Personenverkehr dadurch herbeigeführt, daß Leichttriebwagen in Dienst gestellt, der Fahrplan erweitert und die Fahrpreise gesenkt wurden. Der Betrieb mit diesen, mit Tormannsicherung versehenen und von einem Mann zu bedienenden Fahrzeugen hat sich aufs Beste bewährt und zu einer recht beträchtlichen Steigerung des Personenverkehrs geführt.

Es wurden befristet von der	
Kleinbahn Wallwitz-Weitz:	1934 . . . . . 15 700 Personen
Kleinbahn Beitz-Alleben:	1933/34 . . . . . 5 300 Personen
Kyffhäuser-Kleinbahn:	1933/34 . . . . . 61 100 Personen
	1935 . . . . . 41 200 Personen;
	1935/36 . . . . . 35 700 Personen;
	1935/36 . . . . . 86 200 Personen;

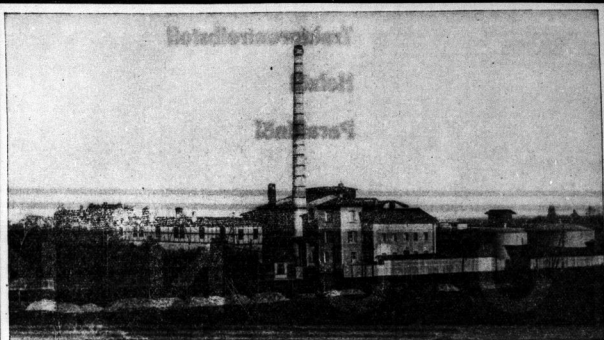
Vielere von Trambahnen sind inzwischen zur Verbesserung des Personenverkehrs in Auftrag gegeben worden.

Der Güterverkehr erhöhte von 1933 bis 1935 bzw. 1935/36 folgende Steigerung:

Kleinbahn Barzdorf - Mühlberg . . . . .	von 106 000 t auf 118 000 t;
Proßna - Ansbach-Kleinbahn . . . . .	von 91 000 t auf 87 000 t;
Kleinbahn Schildau - Mockrehna . . . . .	von 122 000 t auf 146 000 t;
Kleinbahn Bergwitz - Remberg . . . . .	von 214 000 t auf 296 000 t;
Deitzscher Kleinbahn . . . . .	von 54 000 t auf 187 000 t;
Kleinbahn Wallwitz - Weitz . . . . .	von 40 000 t auf 34 000 t;
Kleinbahn Kössern - Rothenburg . . . . .	von 11 000 t auf 29 000 t;
Kleinbahn Beitz - Alleben . . . . .	von 71 000 t auf 104 000 t;
Kyffhäuser-Kleinbahn . . . . .	von 62 000 t auf 73 000 t.

Von den vorgenannten neun Bahnen konnten fünf Bahnen nach Speisung der Fonds eine Dividende im Höhe von 2-3% ausbezahlen. Die Betriebsmittel (Fahrzeuge) sind die Streifen befinden sich durchweg in einem guten Unterhaltungszustande. Die Beschaffung bzw. Entlohnung der Gefüchschicht erfolgte nach den Grundsätzen der Deutschen Reichsbahn. Im Personen-, Gepäck- und Expressgüterverkehr der Kleinbahnen bestanden direkte Tarife mit der Reichsbahn. Im Güterverkehr wird dies im Interesse der Verkehrsanbieter und zur Vereinfachung des Abfertigungsdienstes sich langem angeordnet.

Maschmeyer  
Landeskleinbahndirektor.



**Spezialprodukt:** Feinster, dreifach raffiniertes **Zuckerrübensaft**, auch mit **g a r a b i l i e r t e r F e i n e r** Geschmack der **Humboldt, Johannishörs, Orange, Ananas und Pfirsich**. Gesamtabatz 1936: circa 140 000 Zentner Für Arm und Reich, für Jung und Alt!  
**Zuckerrübensaft-Fabriken Zöbzig und Rosenig**  
**Oskar Walter, Zöbzig** (Provinz Sachsen)

## Schlesische Dampfer-Compagnie-

# Berliner Blond Aktiengesellschaft

Halle-Saale 10  
 Hafen Trotha  
 Fernsprecher 326 01, 326 21  
 Telegramm-Adresse: **Eildampfer**

Regelmäßige Eilschiff- und Schleppkahnverkehre auf  
 Saale • Elbe • Oder  
 Märkischen,  
 Nord-, West- u. Ostdeutschen Wasserstraßen  
 Neuer Verkehr: **Mitteldeutschland — Ostpreußen**

Zweigniederlassung Halle-Trotha

### Transporte auf dem Schifffahrtswege sind wirtschaftlich

Größtes Schiffsbefrachtungsgeschäft der Kleinschiffahrt  
 Etwa 2000 Mitglieder mit ebenso vielen Fahrzeugen - 7 eigene Dampfer

## Transport-Genossenschaft zu Berlin e.o.m.b.s.

Berlin C2, Neue Friedrichstr. 3, Sammel-Nr. E1 Berolina 2776/77, Ferngespräche 2778

Hamburg	Deichtorstraße 8	Telephon: Hamburg 322 466 bis 322 468
Lübeck	Koberg 18	Telephon: Lübeck 24810
Magdeburg	Fürstenufer 3	Telephon: Magdeburg 34872 und 34877
Stettin	Mönchenbrückstr. 4	Telephon: Stettin 30605

Vertreter an sämtlichen per Wasser zu erreichenden Verladorten

## Quarzporphyr-Union

G. m. b. H. / Leipzig C1, Barfußgäßchen 2-8  
 Fernruf 13332 u. 13384, Tel.-Adr.: Steinunion, Leipzig

**Pflastersteine / Packlage / Reichsbahn-Schotter**  
**Wegebauschotter / Edelsplittete geteert und ungeteert**

# WILLI KELLERMANN

Malermester

## AUSFÜHRUNG SÄMTLICHER MALER-ARBEITEN

Halle-Saale, Ruf 22946

Ihre Forderung nach einer ansprechenden und dauerhaften Fassade erfüllt der

# SI-PUTZ

Mitteld deutsches Edelputzwerk  
 G. M. B. H., HALLE (SAALE)

# Nach der Güte urteilen . . .

Im täglichen Leben wägen Sie bei Einkäufen scharf die Qualitäten ab. Die Entscheidung treffen Sie nach Preis und — Güte! Immer wieder werden Sie feststellen, daß man von guten Qualitätsdrucksachen Rückschlüsse auf den Leistungswillen des Werbenden zieht. Sorgfältige Ausführung schafft erhöhte Erlöse . . . Gute und preiswerte Angebote für Druckarbeiten liefert Ihnen unverbindlich die Buchdruckerei der Hallischen Nachrichten

**Bewährte Werber sind**

Halle (Saale) • Große Ulrichstraße 16 • Fernruf-Sammel-Nummer 27981

# H.N. DRUCKE

Modern • Geschmackvoll • Wirksam

# Fahrt *deutsche* Kraftstoffe!

Autobetriebsstoff

Dieselöl

Traktorentreibstoff

Heizöl

Paraffinöl

*Werschen-Weißenfels*

*Braunkohlen-Aktien-Gesellschaft*

*Halle (Saale)*

# JUNKERS-



# Ju 86



EEEE



# JUMO 205

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE · AG · DESSAU



Die Hallischen Nachrichten werden gedruckt auf  
maschinenglatt Rotationsdruckpapier 50 gr./Quadratmeter der

## Papierfabrik Grossenhain

**A.-G. in Grossenhain (Sachsen)**

Außer diesem Erzeugnis werden in anerkannter Qualität geliefert:

Maschinengraupappe, hellgedeckt und ungedeckt. Duplex- und Triplexkarton, farbiggedeckt, in Rollen und  
Formaten 250-1100 gr./qm für Faltschachteln u. Packungen aller Art. Ferner geklebte Graupappe, 1300-3500 gr./qm





**Rheumatismus, Gicht**  
 Blutaarmut, Mattigkeit, Nervosität  
 schlechte und fehlerhafte Blutbeschaffenheit  
 Besteres Getränk bei  
 Zucker- und Nierenleiden, Arterienverkalkung



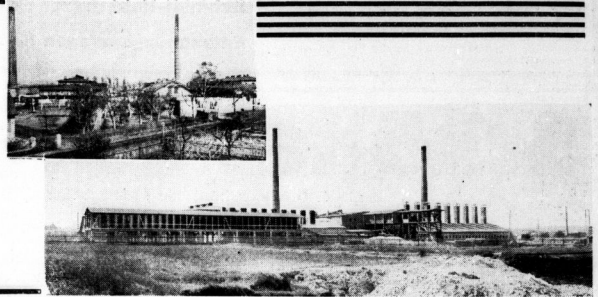
**Lauchstädter Brunn**

Zu Haustrinkturen  
 Seit mehr als 200 Jahren hervorragend bewährt  
 Der Brunnen ist wohlschmeckend und erfrischend

Lauchstädter Brunnen ist zu beziehen durch Apotheken, Drogeriehandlungen und Mineralbrunnengehäfte. Hauptniederlage in Halle: **Helmbold & Co., Brunnenzentrale**  
 Mineralbrunnen-Großhandlung, Leipziger Straße 104, Fernsprecher 296 69 — Brunnenschriften kostenlos durch den Brunnensendebrief der Heilquelle zu Bad Lauchstädt.

**Trotha-Sennewitzer  
 Aktien-Ziegeleien-Gesellschaft  
 zu Sennewitz**

**Halle-Trotha**  
 Angerstraße 1



**A. Riebeck'sche Montanwerke**  
 Aktiengesellschaft Halle (Saale)

**Chemische Fabrikerezeugnisse:**

**Hart- und Weichparaffin, Zündholzparaffin**  
**Kerzen aller Art:**  
 Paraffinkerzen, Alabasterkerzen, Wachskompositionskerzen

**Hallenser Paraffinöle:**  
 Traktorentreibstoff, Gasöl  
 Dieselmotorentreiböl (für Fahrzeugmotoren und stationäre Anlagen)  
 Dunkles Paraffinöl (für die Fettfabrikation)  
 Heizöle (für automatische und industrielle Oelfeuerungsanlagen)

**Riwazol (Benzol-Waschöl)**  
**Autobetriebsstoff**  
**Kautschol** (für die Gummierherstellung)

**Braunkohlenteerkoks, Braunkohlenteerpech**  
**Montanwachs, roh und gebleicht**  
 (vollwertiger Ersatz für Karnaubawachs, Japanwachs und andere Wachse)

**Montanwachspech, Montankabelwachs**

**Alleinvertrieb durch:**  
**Deutsche Gasolin-Aktiengesellschaft, Berlin-Charlottenburg 9**  
 Adolf-Hitler-Platz 7/9/11, Fernruf-Sammelnummer J 3 Westend 6901

**Zentralheizungen, insbesondere auch Luftheizungen**  
**Rohrleitungen, Wasch- und Bade-Anlagen**  
 auch für Gefolgschaftsräume erstellen preiswert und zuverlässig

**Hallesche Röhrenwerke A.-G., Halle a. S.**  
 Fernsprecher 269 03

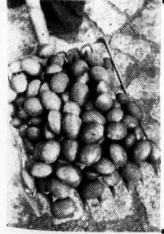
**Bernburg**  
 die Saale- und Industriestadt

Günstig an der Saale gelegen, mit besten Eisenbahnverbindungen

hat günstiges Industrie- und Hafengelände zu billigen Preisen zu vergeben. Beste Gelegenheit für Niederlassung von Industrie. Mäßige Steuern. Durch Ausbau der Saale als Südfügel des Mittellandkanals u. durch günstige Wasserwirtschaft der Saale bevorzugt. Kohle-, Salz-, Kalk-Vorkommen in unmittelbarer Nähe. Soda, Zement, Chlormagnesiumlauge werden hier fabriziert



Auskunft durch die Stadtverwaltung Bernburg



Vielen war es bisher unbekannt, daß unweit der Stadt Halle das einzige Steinkohlen-Vorkommen Mitteldeutschlands sich befindet. Seit 1382 wird dieses Vorkommen, das wohl das älteste Deutschlands ist, urkundlich erwähnt

**Anthracitähnliche Steinkohle in Mitteldeutschland!**

Infolge geringer Frachtkosten sind die Erzeugnisse:  
**3 kg Steinkohlen-Stückbriketts** für Lokomotiven, Lokomobilen, Dampfbagger jeder Art, mit 7300/7500 WE, die beliebten **Plötzer Steinkohlen-Eierbriketts** mit 7300/7500 WE, u. die **Steinkohlen-Nußkohlen 40,60 mm** als Ersatz für Koks und Anthracit in Allesbrennern • Küchenöfen • Etagenheizungen • Zentralheizungen und jeden eisernen Ofen mit bestem Erfolg verwendet worden. Erhältlich durch jeden Kohlenhändler oder durch unseren

**Vertreter Herr Otto Ganig, Halle-S., Niemeyerstraße 22, Fernsprecher 317 18**  
**Steinkohlenwerk Plötz G. m. b. H., Plötz über Halle-Saale, Fernsprecher Amt Nauendorf 247 und 248**

**Rübensaft** erste Qualität liefert **Konrad Quastenberg, Sandersdorf Kreis Bitterfeld**

**Bereinigung Hallischer Bankfirmen** empfiehlt sich zur schnellen und sorgsamem Ausführung aller Arten von Bankgeschäften

Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt Filiale Halle  
 B. J. Baer  
 Bank für Landwirtschaft A. G. Filiale Halle  
 Commerz- und Privat-Bank A. G. Filiale Halle

Deutsche Bank und Diskonto-Gesellschaft Filiale Halle  
 Dresdener Bank Filiale Halle  
 Gewerbe- und Handelsbank A. G.  
 Hallischer Bankverein von Kullisch, Raemf & Co.

Hallesche Effekten- und Wechselbank A. G.  
 Landcredit-Bank Sachsen-Anhalt A. G.  
 Landwirtschaftliche Bank der Provinz Sachsen  
 Paul Schaufel & Co.

# Deutsche Rohrleitungsbau-Aktiengesellschaft / Bitterfeld



**Rohrleitungen** bis zu den höchsten Drücken und Temperaturen für Chemische Werke, Bergwerke usw.  
**Rohrleitungen** für Wasserversorgungs- und Gasversorgungs-Anlagen  
**Rohre** in autogen, elektrisch und arcatom geschweißter Ausführung  
**Apparate und Behälter** bis zu den größten Abmessungen  
**Schmidt-Ueberhitzer** für ortsfeste Anlagen nach den neuesten Patenten und Konstruktionen  
**Entsorgungsanlagen** für Dampfkessel-Betriebe und Ofenanlagen mit einfachen und stabilen Ejektoren

# Schönebeck (Elbe)

Der ideale **Großindustriestandort** und **Schiffahrtsplatz** an der Mittelelbe bietet günstigste Gelegenheiten für **Industrie-Neuansiedlung** und **Güterumschlag**

Seine herrlichen Waldungen der „Elbenauer Schweiz“, das Natur-Inhalatorium des größten deutschen Gradierwerkes, der Kurmittelgebrauch im Solbade Eimlen, der Aufenthalt im Kurpark bieten Erholungsmöglichkeiten in unerschöpflicher Fülle und sichern der Stadt ihren Ruf als

die Perle der Mittelelbe

## Elbe-Saale-Transportkontor

WILHELM LAMPKOWSKI  
**MAGDEBURG**  
 Am Kaufhof 3

Fernsprecher: 20838/20839

Umschlag und Verfrachtung von Massengütern ab Saale- und Elbeplätzen

## HALLESCHER MALZFABRIK

# Reinigte & Co., N.-G.

HALLE-SAALE | GEGRÜNDET 1882

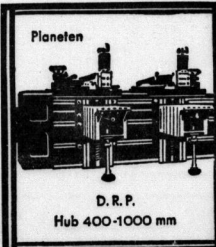
# Mitteldeutsche Landesbank · Filiale Halle

Leipziger Straße 2

**Öffentlich-rechtliche Bank**  
 Einlagen zur täglichen Verfügung — Deposition-Einlagen  
 In- und Verkauf von Wertpapieren, Wechseln und Devisen  
 Ueberweisungs- und Scheckverkehr

**Garantie-Verbände**  
 Provinzialverband von Sachsen  
 Sparcassen- u. Giroverband für Provinz Sachsen, Thüringen u. Anhalt  
**Wohnungsbau-Förderung**

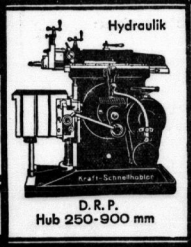
**Eröffnung von Privat- und Geschäftskonten**  
 Annahme von **Mündelgelbern** | **Nachtrefer**  
 steht kostenlos zur Verfügung  
 Vermietung von **Schliefbüchern**



## Pressöl-Shaper

bringen nachweisbar  
**Affordherabsetzung,**  
**Vorkürzung der Arbeitsdauer,**  
**besseren Arbeitsverdienst,**  
**Mehrleistung bis 50%.**

**Lange & Geilen, Halle-S**



## Gelegenheits- anzeigen

finden in den  
 Hallischen Nachrichten  
 umfassende Verbreitung und  
 führen erfahrungsgemäß  
 zu sicherem Erfolg!



**40 Jahre Shapingbau** Erste u. einzige Fabrik der Welt, die Shaper mit stufenlosem  
 Präzöl-Getriebe bereits seit 1927 einwandfrei herstellt

Geeignetes billiges Gelände in jeder Größe mit  
 Anschluß an Bahn und Groß-Schiffahrtsweg,  
 auch Verwendung stillgelegter Fabriken in der

# Kreisstadt Calbe (Saale)

**Industriegelände in Mitteldeutschland!**

Auskunft erteilt: Bürgermeister in Calbe (Saale)

Bahnlinien Leipzig—Magdeburg und Erfurt—Berlin, zwei  
 Bahnhöfe. Schiffahrtsweg nach Sachsen, Elbe und Mittel-  
 landkanal. Braunkohlenwerk (Industriekohle). Landrats-  
 amt, Finanzamt, Amtsgericht, Reform-Realprogymnasium.

# Speditions-Verein

Mittelbische Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft

Umschlags- und Lagerebetriebe größten Stils  
 8 Silos, pneumatische Getreideentlöschung, Getreidetrocknung und Begasung  
 Eil- und Schleppschiffverkehr nach allen deutschen Binnenhäfen

betreibt die Binnenhäfen:

**Wallwitzhafen (Elbe), Halle (Saale),**

**Torgau, Klein-Wittenberg**



# Das Fahrrad als Volksverkehrsmittel

## Siebzehn Millionen Räder laufen in Deutschland

Jeder vierte Deutsche ist heute Besitzer eines Fahrrades. Man rechnet mit einem Gesamtbestand von rund 17 Millionen Rädern in Deutschland. Genau läßt sich das nicht feststellen, da der Radfahrer in keiner Weise durch eine amtliche Statistik erfaßt wird. Das ist nicht überall so. In Oesterreich etwa hat man jetzt eben eine Fahrradsteuer eingeführt, die allein der Stadt Wien 14 Millionen Schilling im Jahre einbringen soll.

In der deutschen Fahrradindustrie sind gegenwärtig etwa 170.000 Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Der Jahresumsatz beträgt die erstaunliche Summe von rund 200 Millionen RM. Dazu kommt noch der nicht zu erfassende und auch nicht abschätzende Umsatz von Ersatzteilen und Reparaturen, der bei den rund 40.000 Fahrradhändlern und Fahrradkliniken gemacht wird. Der Kreis, dem der deutsche Radfahrer zugehörig ist, muß aber noch viel weiter gezogen werden. Rechnet man mit einer jährlichen Erzeugung von 2 Millionen Rädern, so beträgt der Materialbedarf der Fahrradwirtschaft die runde Summe von 12 Millionen kg Stahl, 10 Millionen kg Rohre, 22 Millionen kg Gummi, 4,6 Millionen kg Blech, 14 Millionen kg Leder. Die wirtschaftliche Anregung des Fahrradmarktes hat also eine außerordentliche Reichweite, bis hinein in die Schlüsselindustrie.

Die Fahrradwirtschaft umfaßt eine ganze Reihe von Verbänden, die noch um eine straffe, organisatorische Zusammenfassung ringen. Da sind einmal die bekannten Markenfirmen, die fertigmontierte Maschinen auf den Markt bringen und sämtliche Einzelteile selbst herstellen. Daneben bestehen die Rahmenfabriken, die sich vor allem im Bielefelder Bezirk stark entwickelt haben, und die Teilefabriken, die an zwei weitere Gruppen liefern: Die Montagefirmen oder die „Fahrradkonfektionäre“, die aus lauter fertig bezogenen Einzelteilen billige Räder ohne Markenbezeichnung auf den Markt bringen. Es sind entweder Grossisten, die an den Einzelhändler liefern, oder auch Großhändler, die umfangreiche Versandgeschäfte betreiben. In den Teilefabriken und Montagefirmen sind den alten Markenradfirmen sehr beachtliche Konkurrenten erwachsen. Eine Ende 1933 bereits getroffene marktgetriebene Vereinbarung zwischen den Gruppen des Vereins Deutscher Fahrradindustrieller und den Händlerverbänden ist jetzt wiederum bis Ende des laufenden Jahres verlängert worden. Dieses Abkommen reicht aber noch nicht aus, um einen heftigen Preiskampf gegen die Außenseiter und auch die einzelnen Verbandmitglieder zu unterbinden.

Die größte Sorge der Verbände sind die Außenseiter in der Fahrradwirtschaft. Man versucht, diese, wenn man erfährt, daß die Hälfte des Gesamtumsatzes be-

kartellierten Firmen liegt. Daraus erklärt sich auch die starke Stellung der Außenseiter. Der bestehende Wettbewerb wird zudem noch verschärft durch einen leichten Rückgang im Absatz von Fahrrädern, der sich im letzten Jahre nach den starken Eindeckungen von 1934 und 1935 bemerkbar gemacht hat. Im Jahre 1936 wurden

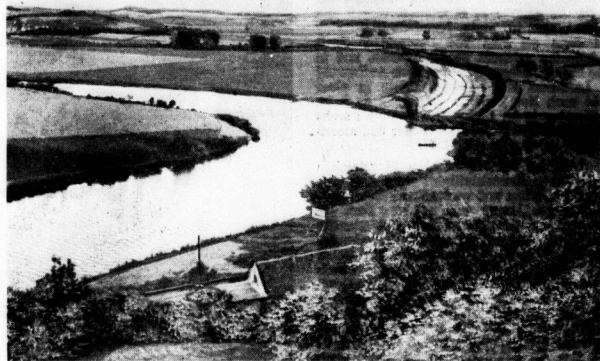
Die wichtigsten Export-Länder sind Lateinamerika mit über 51.000 Stück (Brasilien allein rund 27.000, Mexiko 14.600, Argentinien 4.000, Chile 2000 Stück). Die Ausfuhr nach Südosteuropa ist von 3500 Stück im Jahre 1935 auf 12.500 Stück gestiegen. Nach der Türkei gingen 4000 Räder, nach Rumänien 3900, nach Jugoslawien 2900, nach Bulgarien 1300. Erheblich angestiegen ist weiterhin der Export deutscher Fahrräder nach Estland auf 7500 Stück, die Ausfuhr nach Persien hat sich fast vervierfacht. Hinzu kommt die wertmäßig viel bedeutendere Ausfuhr von Fahrradteilen, durch die mehr als neun Zehntel des Exportüberschusses aufgebracht werden. Nach Holland und der Schweiz allerdings ist der Teile-Export etwas zurückgegangen, dagegen ist er nach Dänemark, dem klassischen Lande des Fahrrads, nach Jugoslawien, Großbritannien, Finnland, Britisch-Indien und nach China gestiegen. Das Jahr 1936 war, wenn auch nicht dem

ausgeführt. Der Export entwickelte sich in den letzten Jahren folgendermaßen:

Jahr	Fertige Fahrräder Stück	Teile D.-Zr.	Gesamt D.-Zr.	Mil. RM.
1932	12.749	2.088	10.587	18,89
1933	16.296	2.739	13.518	21,10
1934	10.083	1.713	13.130	20,02
1935	25.987	4.596	143.201	21,47
1936	87.777	15.723	163.833	23,91

Durch die erhebliche Verbilligung im letzten Jahrzehnt ist das Fahrrad zum beliebtesten Beförderungsmittel für den Berufsverkehr und für den Auszug geworden. Heute kostet eine Radreise pro Kilometer etwa 0,5 Pfennig, wenn man Anschaffungskosten, Ausgaben für Reparaturen, Ersatz von Verschleiß einrechnet. Die Zahl der Radfahrer ist bedeutend stärker gewachsen, als die Zahl der Kraftfahrer. Man kann das an vergleichenden Stichproben erkennen. Auf einer Brücke in Duisburg sah man z. B. an einem Tage im Jahre 1930 insgesamt 3289 Radfahrer und 3382 Motorradfahrer. Fünf Jahre später, am gleichen Tage, hatte sich das Verhältnis in 10.245:4584 gewandelt. Angesichts dieser Zunahme, die als Beispiel die ganze Entwicklung kennzeichnet, ist der Bau von Radfahrwegen immer dringlicher geworden. Heute besitzt Deutschland rund 1500 Kilometer Radfahrwege und etwa über 2000 Kilometer Radfahrstraßen. Beabsichtigt ist, im Laufe der nächsten Jahre 40.000 Kilometer Radfahrwege anzulegen. Damit würde dem Fahrradmarkt ein kräftiger Antrieb gegeben und zudem die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erheblich erhöht. Denn das Fahrrad selbst dürfte kaum noch grundsätzliche Verbesserungen in seiner Konstruktion nötig haben. Seine technische Entwicklung ist wohl im wesentlichen abgeschlossen. Schon in den ersten Versuchen mit dem berühmten Schnell-Laufmaschine des Freiherrn Drais im Anfang des vorigen Jahrhunderts, nach den Experimenten mit dem Hochrad ist man schon 1885 zur heutigen Form gekommen, die sich in ihrer Grundkonstruktion bis zur Gegenwart erhalten hat. Schon Adolph Sauerbrey skizzierte wie eine zeitgenössische Notiz in der „Karlsruher Zeitung“ besagt, im Sommer 1896 von einem Rade mit zwei gleich hohen Rädern, „welches bei einem Unfall die junge Kunsterlin in die höchste Lebensgefahr brachte, glücklicherweise aber ohne Folgen blieb“.

K. W. Schifferl.



Der Saale-Durchstich bei Friedeburg / Aufn. Elbstrombauverwaltung

etwa 10 bis 15 v. H. weniger Maschinen verkauft als im vorhergehenden Jahre. Die Fachleute erklären das mit einer gewissen Sättigung des Marktes und mit dem ungünstigen Sommerwetter, aber auch mit einer zeitlichen Verschiebung des Bedarfs durch den Wehrdienst, denn der Hauptstamm der Fahrradkäufer setzt sich aus den männlichen Altersklassen zwischen 15 und 35 Jahren zusammen. Im übrigen besteht berechtigte Aussicht, daß in diesem Jahre der Fahrradmarkt wieder die normalen Umsätze erreichen wird.

Werte nach, so doch mengenmäßig, das beste Exportjahr der deutschen Fahrradindustrie seit 1930. Da sich infolge der Belebung der Weltkonjunktur die Exportaussichten der deutschen Industrie allgemein günstiger gestaltet haben, darf angenommen werden, daß im laufenden Jahre wiederum eine erhöhte Anzahl von Fahrrädern ausgeführt werden kann.

Was den Auslandsabsatz von deutschen Fahrrädern im einzelnen betrifft, so wurden sowohl fertige Räder als auch Teile in ständig steigendem Umfang



Die Dreiräder sind ein Vorläufer des Fahrrades (Holzschnitt aus dem Jahre 1815)

## Das ist das Schöne, wenn man ein WANDERER-RAD hat —

ob das nun ein Wanderer-Fahrrad oder ein Wanderer-Motor-Fahrrad ist — es steht immer ein zuverlässiges Fahrzeug für Sie bereit, um Sie schnell, bequem und billig dahin zu bringen, wo Sie gerade hin wollen, hinaus in die Natur, zum Sportplatz, zur Arbeitsstätte oder in die Stadt zum Einkauf. Sie brauchen nicht zu warten, auf nichts Rücksicht zu nehmen — Sie können einfach fahren, wann und wohin es Ihnen beliebt. Es ist ein feines Gefühl, so Herr seiner Zeit zu sein. Ein Wanderer-Rad würde daher bestimmt auch Ihnen viel Freude bereiten. Wanderer-Räder mit dreifacher, stoß- und schlagfester Emaillierung und außergewöhnlich haltbaren Rahmen mit Aufhängen gibt es jetzt schon für RM. 63.—, Wanderer-Motor-Fahrräder ab RM. 225.—. Es sind schnittige, stabile und überraschend schnelle Fahrzeuge.

Wir bitten, unsere neue Druckschrift C 83 zu verlangen, sie wird Ihnen gern unverbindlich zugestellt.

### WANDERER-WERKE SIEGMAR-SCHONAU BEI CHEMNITZ



**NAUMANN OPEL WANDERER MIELE DURCKOPP ADLER**

Fahren Sie eines dieser hochwertigen Markenräder. Tun Sie es sich selbst zuliebe! Besichtigung ganz w anglos im Fachgeschäft

**Prophete**  
Bannische Straße 152a  
Fahrradzubeh. — Alle Reparaturen

**Wanderer - Patria**  
im Fachgeschäft  
H. Schöning  
Am Steinort  
Zahlungserleichterung

Ein gutes Spezialrad schon von 22.— RM. an, sow. Markenräder, Rennfahrerschulung, Diamant-Sport- u. Konkurrenzräder, Herkules usw. Teilzahlung bei

**O. Kecke, Königstr. 83**

Das elastische **Anker-Sichel-Rad**  
Fachmännische Beratung u. Vorführung unverbindlich  
Motorfahrräder, Reparaturen  
**W. Tuscho** Ersatzteile  
Robert-Franz-Ring (d. Klausstr.)

**Fahrräder**  
auch Reparaturen gut und billig  
**O. Berbig, Große Kienaststr. 19**

Die bewährten **Wanderer-Fahrräder**  
kaufen Sie vorteilhaft in der Fahrradhandlung  
**Franz Pfeiffer**  
Sennewitz (Saalkreis)

**F. Steinau** Bernburger Straße 16, Tel. 238 08  
Spezialfachgeschäft  
für erstkl. Fahrräder u. Kinderroller

**Motorfahrrad 145.**  
mit Muffenleitung, Frontstrahl und Elektrischer Beleuchtung.  
Garantie-Fahrräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 35.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 46.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 55.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 65.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 75.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 85.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 95.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 105.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 115.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 125.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 135.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 145.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 155.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 165.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 175.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 185.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 195.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 205.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 215.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 225.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 235.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 245.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 255.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 265.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 275.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 285.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 295.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 305.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 315.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 325.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 335.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 345.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 355.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 365.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 375.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 385.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 395.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 405.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 415.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 425.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 435.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 445.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 455.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 465.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 475.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 485.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 495.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 505.-  
Kampfräder 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 52, 54, 56, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74, 76, 78, 80, 82, 84, 86, 88, 90, 92, 94, 96, 98, 100  
mit Muffenleitung u. 515.-  
Kampfräder 28, 30, 32,

# Deutsche Handelsluftfahrt

Von Dr. Heinz Orlovius

Oberregierungsrat im Reichsluftfahrtministerium

Im Sommerluftverkehr des Jahres 1937 fliegt die Deutsche Luftfahrt in der sich für den Dienst mit Flugzeugen der Begriff „Deutsche Handelsluftfahrt“ verkörpert, während die Deutsche Zeppelin-Reederei die Trägerin des deutschen Luftschiffverkehrs ist — nicht weniger als 95 Flughäfen an, von denen 43 in Deutschland und 52 im Ausland liegen. Im Jahre 1936 haben die Flugzeuge der Luftthansa rund 15 Millionen Flugkilometer zurückgelegt, d. h. eine Gesamtentfernung, die etwa dem 375fachen Erdumfang an Äquator entspricht und mit der die Luftthansa weit an der Spitze der europäischen Luftverkehrsgesellschaften marschiert; nur zwei Unternehmungen in den USA. Können überhaupt eine größere Flugkilometerleistung verzeichnen. Auf diesem Streckennetz hat die Luftthansa 232 000 Fluggäste und 4110 Tonnen Post, Eilgut und Gepäck befördert. Die vorläufigen Übersichten lassen erhoffen, daß sich diese Ergebnisse 1937 noch steigern werden.

Es ist wohl zweckmäßig, diese nichternen Zahlen an den Anfang einer kurzen Betrachtung über die Grundfragen der deutschen Handelsluftfahrt zu stellen, denn sie beweisen eindeutig, daß sich das Flugzeug in einer im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln erstaunlich kurzen Zeit seinen festen Platz im deutschen Wirtschaftsleben errungen hat. Man darf bei einer Beurteilung der Leistungen des Luftverkehrs nie außer acht lassen, daß erst nach dem Weltkrieg, im Frühjahr 1919, die ersten schüchternen Versuche unternommen wurden, das technisch in den vier Kriegsjahren in einem rasenden Tempo entwickelte Flugzeug auch in den Dienst friedlichen Wirtschaftsverkehrs zu stellen. Deutscher Pioniergeist öffnete damals den Weg, die kleine Strecke Berlin—Weimar war die erste Keimzelle, aus der das heutige alle fünf Erdteile umfassende Weltluftverkehrsnetz erwuchs. Eine solche Erinnerung ist gerade jetzt reizvoll, denn vor kurzem hat sich der Luftverkehrsring um den Erdball durch die amerikanische Fluglinie über den Pazifischen Ozean geschlossen.

Der transozeanische Luftverkehr war von Anfang an eines der wesentlichen Ziele auch der deutschen Handelsluftfahrt. Hierfür waren zwei Überlegungen maßgebend: Erstens: der entscheidende Vorteil des Flugzeuges gegenüber den erdbeundenen Verkehrsmitteln beruht in seiner überlegenen Geschwindigkeit. In allen anderen Punkten, wie Sicherheit, Pünktlichkeit, Bequemlichkeit, Preiswürdigkeit usw. kann der Luftverkehr den Erdverkehr bestmöglichen erreichen, nur in der Schnelligkeit vermag er ihn wesentlich zu übertreffen. Je länger die Verkehrsstrecke ist, um so eindrucksvoller tritt diese Überlegenheit in Erscheinung. Und im Überseeverkehr trifft das Flugzeug nicht auf die verhältnismäßig schnelle Eisenbahn oder auf den Kraftwagen als Wettbewerber, sondern auf den erheblich langsameren Dampfer. Zweitens: Der deutsche Luftverkehr hat es stets als seine wichtigste Aufgabe angesehen, für die deutsche Wirtschaft die erwünschten und notwendigen Schnellverbindungen nach denjenigen Mittelpunkten des Welthandels zu schaffen, zu denen Deutschland die regsten Beziehungen unterhält. Abgesehen von Europa, das heute für den Luftverkehr völlig erschlossen ist, stehen damit die Fluglinien nach Nord- und Südamerika im Vordergrund.

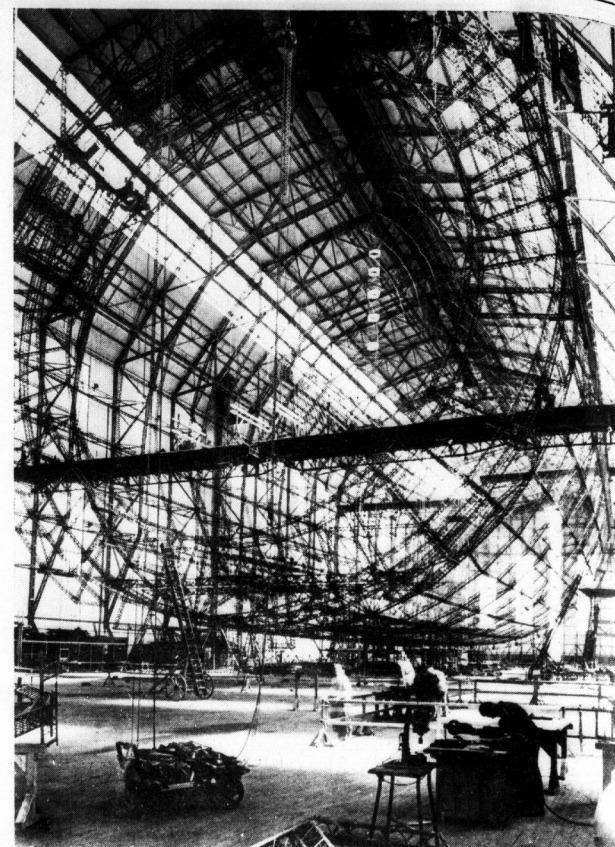
Die Leistungen der deutschen Handelsluftfahrt über den Atlantischen Ozean müssen jede andere Darlegung zurücktreten lassen, denn hier hat die Deutsche Luftthansa Hervorragendes vollbracht. Sie war die erste Luftverkehrsgesellschaft, die es 1934 unternahm, einen planmäßigen Flugdienst über ein Weltmeer zu eröffnen, und zwar mit dem neuartigen Mittel „schwimmender Flugstützpunkte“, die zunächst überall auf Mißtrauen und Skepsis stießen. Die fliegenden Besatzungen und das vom deutschen Ingenieur erdachte und vom deutschen Werkmann geschaffene Fluggerät haben das in sie gesetzte Vertrauen im höchsten Maße gerechtfertigt. Der Südamerika-Flugdienst der Luftthansa hat nun schon mehr als dreijährige Geschichte, rund 250mal haben deutsche Flugboote den Südatlantik überquert. Allwöchentlich in beiden Richtungen legen sie die 15 300 Kilometer lange Strecke zwischen Deutschland und Santiago de Chile über die 3000 Kilometer breite Meeresküste, entlang der südamerikanischen Küste und über die ragenden Gebirgsketten der Anden, in vier Tagen zurück. 60 000 Briefe sind heute das durchschnittliche Ladegut auf dieser Strecke, die — es ist nicht zuviel gesagt — den deutsch-südamerikanischen Wirtschaftsbeziehungen einen neuen Stempel aufgedrückt hat.

Im Herbst 1937 wird der deutsche Flugdienst über den Nordatlantik folgen, über jenes Weltmeer, über dessen breiten Rücken die stärksten Ströme der Weltwirtschaft laufen. Die erste Reihe von Erkundungsflügen Ende vorigen

Jahres hat bewiesen, daß die Luftthansa flugtechnisch durchaus in der Lage ist, auch diese vor allem meteorologisch schwierigere Flugstrecke zu meistern. Der Flugweg soll über Lissabon und die Azoren nach New York führen und es ist zu hoffen, daß der Politiker nicht künstliche Barrieren errichtet, nachdem der Flieger die natürlichen in kühnem Wagem und kühlem Willen erstürmt. Innerhalb 48 Stunden wird dann die Post von Deutschland nach Nordamerika gebracht werden können, und in sechs bis acht Jahren müßte es nach Auffassung der Luftthansa möglich sein, Briefe in einer Nacht nach New York zu befördern, da beim Ost-Westflug ja der Unterschied von etwa sechs Stunden zwischen mitteleuropäischer und amerikanischer Zeit ins Gewicht fällt.

Auf beiden transatlantischen Flugstrecken der deutschen Handelsluftfahrt werden an der südamerikanischen und westafrikanischen Küste bzw. bei den Azoren und vor New York die schwimmenden Flugstützpunkte (Südatlantik: „Westfalen“ und „Ostmark“, Nordatlantik: „Friesland“ und „Schwabenland“) eingesetzt, deren Hauptaufgabe es ist, den Start des vollbeladenen Flugbootes durch die Heinkel-Großkatapulte zu erleichtern, und die außerdem Werkstatt, Wetterwarte, Funk- und Peilstation an Bord haben. Flughäfen unter deutscher Flagge in fernen Meeren! In den Verkehr teilen sich die zweimotorigen 10-Tonnen-Walflugboote und die 18-Boote von Dornier und das neue viermotorige Schwimmerflugzeug Ha 139 der Hamburger Flugzeugbau-Gesellschaft. Von entscheidender Bedeutung ist hierbei die Verwendung der Junkers-Schwermotoren, deren Vorteile auf diese weiten Strecken besonders in Erscheinung treten.

In allen Ländern bestehen erhebliche Meinungsverschiedenheiten darüber, ob im Übersee-Luftverkehr der reine Postdienst oder der gemischte Post- und Personenverkehr im Vordergrund zu stehen hat. In Deutschland ist diese Frage in einem Sinn entschieden worden, der dem derzeitigen Stand der Technik entspricht. Das schnelle und kleinere Flugzeug ist der Träger des Luftpostdienstes, während das große und langsamere Luftschiff das ideale Schnellverkehrsmittel für Personen auf den weiten Ozeanstrecken vorläufig bleiben wird. Die Fahrten des „Graf Zeppelin“ und des „Hindenburg“ sind Ruhmesblätter in der Geschichte der Welthandelsluftfahrt, im regelmäßigen Dienst werden Süd- und Nordatlantik mit uhrenwerkmäßiger Pünktlichkeit überquert. Im Jahre 1940 wird die Deutsche Zeppelin-Reederei über vier Schiffe der „Hindenburg“-Klasse verfügen, dann

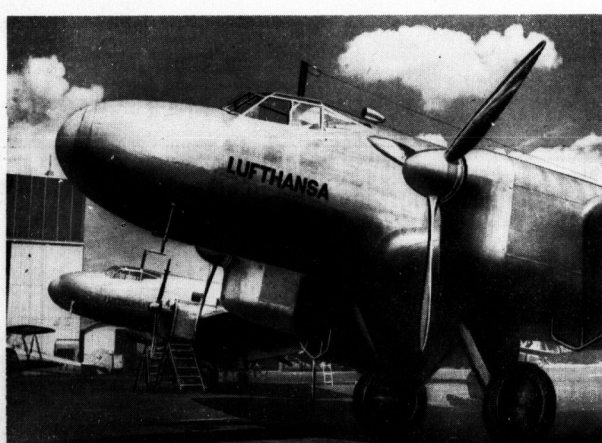


Der Neubau des Zeppelin-Luftschiffs „LZ 130“ in der Montagehalle / Aufnahme PBZ-Luftschiffbau Zeppelin

schnellen Flugverbindungen nach Stockholm, London, Paris, Lissabon, Rom, Athen, Budapest und Helsingfors, um nur die europäischen Eckpfeiler des Luftthansa-Verkehrs zu nennen, ebenso entbehren wie die innderdeutschen Flugstrecken. Bei einer Betrachtung dieses Netzes muß immer bedacht werden, daß Deutschland ja nicht nur eine Hauptstadt als gegebenen Luftverkehrsmittelpunkt hat, sondern entsprechend seinem politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Aufbau viele „Hauptstädte“, die mit Recht alle Anschluß an den Luftverkehr bean-

als habe man diese Tatsache in Europa und auch in Deutschland vergessen, denn im Gegensatz zu den vielseitigen sonstigen Fortschritten in der Verkehrsluftfahrt verbesserte sich die Schnelligkeit im europäischen Luftverkehr bis 1933 nur unerblich, während vor allem in USA. ausgesprochene Schnellverkehrsflugzeuge geschaffen wurden. Freilich lag dies in Deutschland weniger an dem Unvermögen der deutschen Flugzeugbauer als vielmehr daran, daß die Luftthansa aus wirtschaftlichen Gründen nicht in der Lage war, ihren Flugzeugpark entsprechend auszustatten und zu erneuern. Erst durch die nationalsozialistische Regierung und den ersten Reichsminister der Luftfahrt Hermann Göring wurde hier Wandel geschaffen. Durch den Einsatz der dreimotorigen Junkers Ju 52 (drei Mann Besatzung und 17 Fluggäste), die jetzt auf 80 v. H. des deutschen Netzes fliegt, wurde die flugplanmäßige Reisegeschwindigkeit auf 250 Kilometer je Stunde gesteigert. Darüber hinaus gehen noch die Leistungen der ein- und zweimotorigen Schnellflugzeuge von Heinkel und Junkers (He 70 und 111, Ju 160 und 86), die zwischen 300 und 400 km in der Stunde bewältigen. Damit hat der deutsche Luftverkehr auch in dieser Hinsicht eine führende Stellung in der Welthandelsluftfahrt. Hierbei ist es aufschlußreich, daß nicht nur die deutsche Wirtschaft aus dieser Leistungssteigerung ihren Nutzen gezogen, sondern daß sich auch die Eigenwirtschaftlichkeit der Luftthansa sehr erheblich verbessert hat. Die eigenen Einnahmen stiegen von 37,2% in 1932 auf 56,82% in 1935 und der Jahresabschluß für 1936 wird eine weitere Erhöhung zeigen. Ein glänzender Beweis für die Richtigkeit nationalsozialistischer Wirtschaftspolitik!

Stellt man schließlich noch fest, daß der deutsche Flugsicherungsdienst durch Funk- und Peilstationen und durch Befehrsanlagen für den Nachtluftverkehr, der sich gegenüber 1932 in der Streckenlänge mehr als verdoppelt hat, ebenso wie der Ausbau der deutschen Flughäfen und der Reichswetterdienst allgemein in der Welt als vorbildlich angesehen werden, so rundet sich das Bild dessen, was heute den Begriff „Deutsche Handelsluftfahrt“ umschließt. Nach langen Jahren schwerer Kämpfe nicht nur um ihre Fortentwicklung, sondern überhaupt um ihren Weiterbestand, befindet sich die deutsche Handelsluftfahrt nun seit 1933 in einem ständigen und steilen Aufstieg.



Schnellverkehrsflugzeuge auf dem Flughafen Halle-Leipzig / Aufnahme Luftthansa

wird der Transatlantikdienst entsprechend verdichtet werden können. Das Erbe des „alten Grafen“ wird heute im nationalsozialistischen Deutschland gut betreut.

Für diesen deutschen Weltluftverkehr, auf dessen Programm ferner als dritter Großflugweg die Verbindung mit dem weltwirtschaftlichen Aktionszentrum in Ostasien steht, bilden das europäische und deutsche Streckennetz die Grundlage. Diese Linien sind einerseits bedeutsam als Zubringer für die Brückenköpfe der Welthandelsluftfahrt, andererseits aber haben sie ihre eigenen und wichtigen Aufgaben zu erfüllen. Die deutsche Wirtschaft kann die

sprochen. Aufgabe einer geschickten Verkehrs-politik ist es dabei, alle Linien miteinander in Einklang zu bringen und die notwendigen wechselseitigen Umsteigemöglichkeiten sicherzustellen. Das Flugzeug kann nicht die anderen Verkehrsmittel verdrängen oder ersetzen, sondern sondern soll diese nur ergänzen. Unter diesem Leitgedanken stand von Anbeginn die Entwicklung der deutschen Handelsluftfahrt, und hieraus ergaben sich entsprechende Vereinbarungen mit der Reichsbahn und den großen Schifffahrtsgesellschaften. Die wesentliche Eigenschaft des Flugzeuges ist dabei — es sei wiederholt — seine Geschwindigkeit. Es schien längere Zeit fast,

Verantwortlich für den Inhalt dieser Sonderbeilage: Dr. Karl Gehrich, Halle.

Für Anzeigen verantwortlich: Max Paech, Halle.

Klichsch: Hans Kühle, Klichschlabrik, Halle.



# Straße und Arbeiterwohnung

Von Dr. H. Stoffel, Halle

Geschäftsführer der Wirtschaftsgruppe Bauindustrie, Bezirksgruppe Mitteldeutschland und ehrenamtlicher Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Arbeiterwohnstättenbaus

Als der Führer den früheren britischen Ministerpräsidenten Lloyd George im September vorigen Jahres in Bercsdorf empfing, bezeichnete er den Straßenbau und die Siedlung als die wichtigsten wirtschaftlichen Aufgabenmaßnahmen. Im Bau der Reichsautobahn und der besonderen Pflege des sonstigen Straßennetzes ist diesem Teil der allgemeinen nationalsozialistischen Aufbaupolitik entsprechen. Daneben soll ein großzügiges Siedlungswerk dem gewerblich tätigen Menschen einen gesunden Wohnraum schaffen. Es war beim Bau von jeder der Fall ist, soll auch der gewerblich Schaffende mit der deutschen Heimat verbunden werden. Das ist der Wille des Führers und eine alte nationalsozialistische Forderung. Mit ihrer Erfüllung ist zugleich die Möglichkeit gegeben, den Wohnungsbedarf zu decken, denn die Wohnungsherstellung hat in gar keiner Weise mit dem Bedarfszuwachs Schritt gehalten. Ein eigenes Heim auf eigener Scholle trägt ferner dazu bei, Charakter zu erziehen, denen Heimat und Vaterland Lebensinhalt ist. Die Heimstättenstellung gewährt schließlich auch zusätzliche Einkommenssicherung und gibt erforderlichenfalls Krisenfestigkeit. Straße und Wohnung stehen in enger Wechselwirkung, denn zur Wohnkultur gehört selbstverständlich auch die Straße. Bei dem Neubau des deutschen Raumes kann die Beziehung von Straße und Siedlung nicht außer acht bleiben.

Dem Städtebau älterer Zeit muß man den Vorwurf machen, daß es ihm nicht gelang, die ungesunde Verdichtung der Besiedelung in einzelnen Zentren zu verhindern. Erst mit der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus erfuhr die staatliche Wohnungs- und Siedlungspolitik eine einheitlich nationalpolitisch bedingte Ausrichtung. Die eingetretene Auflösung der städtischen Wohnzone als zöhlen einheitlich angestrebter gemeindefähiger Planung hörte mit einem Schlag auf; denn nun erhielt der Wohnungs- und Siedlungsbau eine einheitliche Führung. Das Reichsgesetz über die Aufhebung von Wohnsiedlungsgebieten vom 22. Septbr. 1933, ferner das Gesetz über städtische Maßnahmen zur Ordnung des deutschen Siedlungswesens vom 3. Juli 1934 und die hierzu erlassenen Durchführungsverordnungen vom 5. Juli 1934, 20. Okt. 1935 und 15. Febr. 1936 bilden die Rechtsgrundlage, derzufolge eine möglichst weitgehende Auflockerung der Städte und Industriegebiete eingeleitet und ein planvoller Ausbau sichergestellt ist.

Als Baugebiete werden jetzt unterschieden: Kleinsiedlungs-, Wohnungs-, Geschäfts- und Gewerbegebiete. Eine allgemeine Ermächtigung der Baubehörden für die Errichtung baulicher Anlagen innerhalb eigentlicher Baugebiete oder eines in Zusammenhang bebauten Ortsteils trägt dazu bei, den Außengebieten der Städte und dem platten Land ihren landschaftlichen Charakter zu erhalten und sie vor wesensfremder Bebauung zu schützen. Besonders nachteilig hatte sich der planlose Ausbau an den Verkehrsstraßen ausgewirkt. Wenn es zunächst widersinnig erscheint, daß der ins Freie hinausretende Mensch sich doch so nahe an den Verkehrsweg mit seinem Lärm, seinem Staub und auch seinen Gefahrenquellen ansetzte, läßt andererseits die Verkürzung des Weges zur Arbeitsstätte eine besondere Anziehungskraft für den Ausbau an der Verkehrsstraße aus. Für das einzelne Bauvorhaben weit draußen in der Landschaft ist es auch ausgeschlossen, eine besondere Wohnstraße vorzusehen. Dort ist die Verkehrsstraße eben die Straße, die zunächst allein für den Ausbau in Frage kommen kann. Von ganz besonderer, vielleicht sogar entscheidender Bedeutung für die Wahl des Bauplatzes an der Verkehrsstraße war indessen zumeist die Frage der Anliegerkosten, die der Bauherr hier oft

wie er andererseits die Verkehrsgeschwindigkeit hemmt. Spielende Kinder und Radfahrer sind weitere Momente der Verkehrsgefährdung. Jeder Bau erschwert hier auch Straßenverbesserungen und -verbreiterungen. Um diese Mißstände zu beseitigen, müssen in vielen Fällen kostspielige Umgehungs- und Entlastungsstraßen hergestellt werden. Aber auch die Anwohner erkennen zumeist recht bald die Nachteile des Wohnens an der Durchgangsverkehrsstraße: Verkehrserschütterungen, Staub- und Lärmbelästigung und erhöhte Unfallgefahr. Die Gemeinde muß in der Verkehrsstraße ein Mittel künftiger Entwicklung sehen, jede Einengung ist daher gerade hier weitschauend zu unterbinden, wenn nicht die Stadtentwicklung schlechthin der Zukunftsaussichten beraubt werden soll.

Die aufgezeigten Nachteile des Anbaus an der Verkehrsstraße veranlassen den Reichsarbeitsminister, gestützt auf die rechtliche Handhabung der Verordnung vom 15. Februar 1936, den Ausbau an Verkehrs-

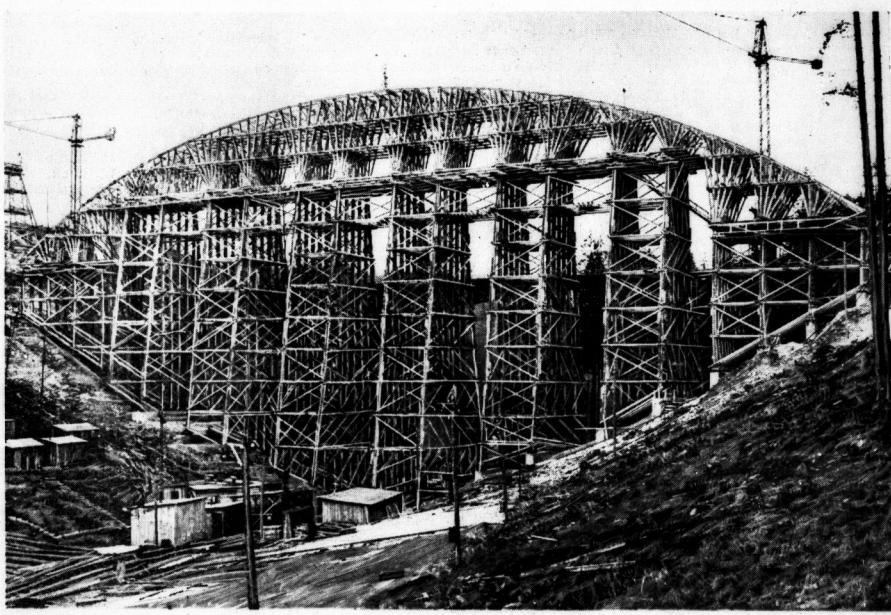
in dieser Zeitung wiederholt zu Wort gekommen und deren Zusammensetzung daher bekannt ist, hat es sich zum Ziel gemacht, in Gemeinschaftsarbeit gerade den Arbeiterwohnstättenbau in einer der Volksgemeinschaft dienenden, gemeinsinnigen Weise durchzuführen. Das soll geschehen durch Erstellung von Kleinsiedlungen, kleinen Eigenheimen und Förderung der Mietwohnungen in Geschloßbauten.

Der Mietwohnungsbau erhielt durch den Erlaß vom 27. Juli 1935 eine grundlegende Neugestaltung. Die Reichsregierung bereitete der zunehmenden Wohnungsnot mit der Verschlechterung der Unterkünfte als Folgeerscheinung ein Ende. Es galt, Keller-, Boden- und Barackenwohnungen, kurz jede Form der Kleinstquartiere zu beseitigen. Das geschah durch die Errichtung billiger Mietwohnungen, sogenannter Volkswohnungen im Ein- und Mehrfamilienhaus. Damit wird zugleich die Auflockerung und Erneuerung der Altstadt- und Innenviertel vorbereitet, wenn auch bei dem großen Wohnungsmangel der Abbruch von Wohnvierteln in den Altstädten, die sich als baufällig, unhygienisch oder infolge der Verkehrserschütterung abbruchswert erwiesen, noch nicht in dem erforderlichen Maße vorwärts gebracht werden konnte. Das entscheidende Gewicht wird bei der Volkswohnung auf eine für die Dauer tragbare Miete gelegt. Das Problem „Straße und Wohnung“ konnte hier einer glücklichen Lösung zugeführt werden, denn allenfalls wurden beim Volkswohnungsbau im mitteldeutschen Raum die aufgezählten Erfordernisse berücksichtigt. In Idealer Weisheit ist die Frage in der Gaustadt Halle gelöst. Der sogenannte Sarrazinplatz in seiner heutigen Gestaltung kann geradezu als ein Ideal der Gestaltung von Volkswohnungen bezeichnet werden, wie dies auch immer wieder von auswärtigen Fachleuten anerkannt wird. 316 Volkswohnungen sind dort zu einem großen Wohnblock zusammengeschlossen, der infolge einer glücklichen Raumlösung Licht, Luft und Sonne den Anwohnern vermittelt und infolge der Lage in der Nähe, jedoch nicht an der Ausfallstraße, den Erfordernissen bequemer Erreichung der Arbeitsstätte weitgehend Rechnung trägt. Berücksichtigt man die Ausdehnung der Stadt und die beschränkte Möglichkeit der Anwendung der Flachbauweise, so gewinnt das Bauprojekt noch erhöhte Bedeutung. 507 neue Volkswohnungen sind an derselben Stelle schon wieder in Bearbeitung. Ähnlich günstige Verhältnisse weist die große Zahl von Volkswohnungen am Gesundbrunnen in Halle auf. Auch hier ist das Problem Straße und Wohnung vorbildlich gelöst.

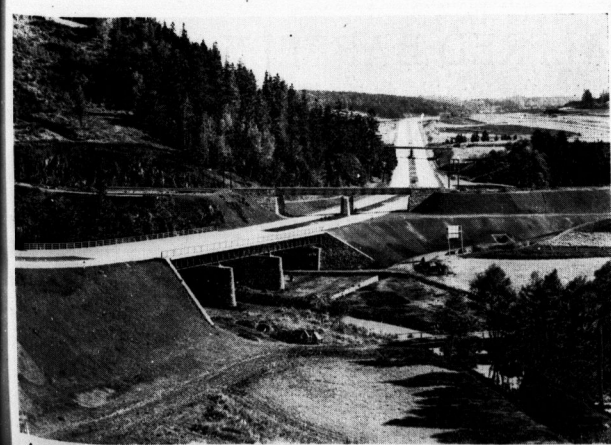
Neben der Mietwohnung soll das Eigenheim als Wohnhaus mit geringer Gartenanlage erstellt werden. Es soll nach Möglichkeit an die gemeindlichen Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom, Kanalisation) angeschlossen sein und an ausgebauter Straße in Ortsnähe liegen. Auch der Eigenheimbau hat seit dem Umbruch eine starke Belebung erfahren. Die große Zahl meist kleinerer Eigenheimen beweist, daß genügend Sparkapital bei den interessierten Kreisen vorhanden ist, daß aber auch genügend Fremdkapital zur Finanzierung dieser Bauten zur Verfügung steht. Die öffentliche Hand kommt sich hier auf die Übernahme von Reichsbürgschaften be-

straßen für das ganze Reich durch Erlaß vom 8. September 1936 einheitlich zu regeln. Außerhalb bebauter Ortsteile ist ein Ausbau an Verkehrsstraßen, die dem Durchgangs- oder Fernverkehr dienen, künftig nicht mehr zugelassen. Klar bringt der Erlaß zum Ausdruck, daß Verkehrsstraßen keine Baulanderschließungsstraßen sind. Die künftige Wohnstatt für den schaffenden Menschen muß so angelegt sein, daß die Verkehrsstraße ihre Funktion ungestört vom Ausbau erfüllt, daß der Anmarsch zur Arbeitsstätte keine übermäßigen Anforderungen stellt.

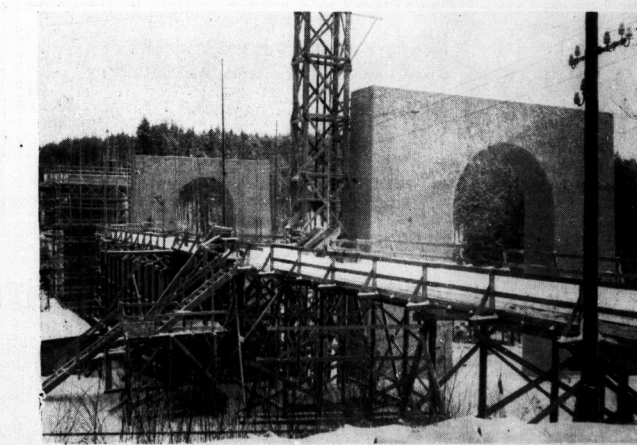
Die Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Arbeiterwohnstättenbaus, die



Lenkergüst der Talbrücke Teufelstal an der Reichsautobahnstrecke Frankfurt—Dresden | Aufnahme OBK. Halle



An der Reichsautobahn unweit Schleiz | Aufnahme Philipp Holzmann AG.



Autobahnbrücke am Zeitzer Grund | Aufnahme Mäcke

schänken, brauchte also keine Reichsstraßen mehr zu geben. Die Gartenanlage, weil dem Eigengrund seinen Standort abseits der Verkehrsstraße zu. Wie für den Eigenheimbau neues Gelände zweckbestimmt erschlossen werden kann, zeigt z. B. die Forderung der Eigenheimbautätigkeit des Ammoniakwerks Merseburg. Das Werk gab an die Gemeinde Leuna billige Baugelände ab. Die Erschließung des Neulandes durch Straßen, Kanäle und Versorgungsleitungen ist ein Punkt, auf den die Gemeindeglieder, die den Siedlungswilligen die einzelnen Parzellen zum Kauf anbot.

In besonderem Maße aber soll der Wohnungsbedarf mittels der Kleinsiedlung gedeckt werden. Das hat soeben auf einer Tagung der laufenden Gemeindeglieder in Hainroth die Reichsheimstättenkommission in einem Referat über „Die Bauaufgaben der Gemeinden“ betont. Die Kleinsiedlung ist die gesündeste Behausung. Sie entspricht gleichzeitig den wirtschaftlichen und bevölkerungspolitischen Grundsätzen des Nationalsozialismus.

Die mitteldeutsche Industrie hat den Siedlungsgedanken durch Gewährung der Spitzenfinanzierung so gefördert, daß sie im Jahre 1935 — für 1936 fehlen die Zahlen noch — an der Spitze des gesamtdeutschen Arbeiterwohlfahrtsstandes steht. Wie hat sie dabei den gewonnenen Erkenntnissen der Zusammenhänge von Straße und Wohnung Rechnung getragen? Ganz allgemein gesagt, konnte bei kleineren Gemeinden und Siedlungen die Verkehrsstraße vernachlässigt werden. Das ist auch im Hinblick auf die Größe der Bevölkerung und die Zahl der Siedlungen keine ungesunde Erweiterung. Dem Beweis hierfür erliegt gerade das Siedlungsnetz unserer jüngsten Nachbarstadt Ammendorf, wo die Anlage der Siedlung so geschickt erfolgte, daß Haus- und Betriebstor nur ein geringer Weg trennt, und doch der Charakter der Siedlung voll gewahrt ist. Die Verkehrsstraße ist nahe, ohne indessen eine störende Einwirkung auszuüben, und umgekehrt erfüllt diese reibungslos ihren Zweck. Die Siedlung der IG-Farbenindustrie AG. Wölfnitz bei Bitterfeld ist ebenfalls unter Ausnutzung geeigneter Gelände in unmittelbarer Werknähe gelegen und arbeitsplatz- wie verkehrsgünstig. Die Siedlung Grenzland der Zellwerke Jena bildet eine Art neue Dorfgemeinde. Die Verkehrsstraße ist hier vollständig gelöst: Die Siedlung ist etwa drei Kilometer von Werk entfernt und die einzelnen Häuser liegen ausnahmslos neu geschaffenen Privatstraßen. Eine Hauptstraße mit Straßenbahnverbindung sorgt für rasche Beförderung zwischen Siedlung und Stadt. Dieselben Gesichtspunkte sind im Mückenberger Ländchen beobachtbar, wo die Bahngasse und die Verkehrsstraße die Siedlungsgedanken vorwärts trugen. Auch in Schleitau wurde die Planung durch Errichtung einer Randsiedlung in der Nähe des Stadtwaldes in äußerst gesunder Lage glücklich gelöst. Auf werkseigenem Gelände in der Nähe der Gartenstadt Hopfgarten hat das Krupp-Gruson-Werk, Magdeburg, eine ganze Reihe großer Siedlungsabschnitte für Gefolgschaftsmitglieder erstellt. Auch hier liegt die Siedlung in unmittelbarer Nähe des Werkes, das in einer Viertelstunde zu erreichen ist.

Wenn die Leunaerker schon bis zum Jahre 1931 in Leuna und in den Orten um das Werk herum in Halle, Merseburg, Weißenfels, Dittrenberg, 2400 Wohnungen für ihre Gefolgschaftsmitglieder beschafft hatten, so ließen sie sich nach dem Umbruch auch die Forderung der Kleinsiedlung sehr angelegen sein. Hatte Leuna auch genügend Land zum Aufbau gefunden, so sah andererseits das hier vorhandene Arbeitsgebiet in der Richtung der Kleinsiedlung sehr ansehnlich aus. Die Verkehrsstraße ist hier vollständig gelöst, andererseits mußte auf die Forderung nach neuen arbeitsplatznähe Anlagen Rücksicht genommen werden. Zwei große Güter, die bis zur Zwangsablieferung heruntergewirtschaftet waren, konnten als Siedlungsplätze alle Anforderungen erfüllen. Das Beispiel zeigt zugleich, wie die Frage der Ländezugabe für den Siedler auch unter sorgfältiger Überlegung über die Auswertung der landwirtschaftlich nutzbaren Fläche angefaßt wird.

Unser mitteldeutscher Raum, der etwa zusammen mit Rheinland und Westfalen die Hälfte der gesamten deutschen Industrie in sich schließt — von insgesamt 7 689 480 Beschäftigten entfallen allein 2 609 597 auf das Großgebiet Mitteldeutschland —, macht eine Industrieverlagerung erforderlich. Der Qualitätsarbeiter hat als Standortfaktor heute nicht mehr die überragende Bedeutung von ehemals, vielmehr trägt das Siedlungsnetz dazu bei, den Arbeiter beweglich zu machen und ihn der neuen Produktionsstätte zuzuführen, wenn er nur dort eine zeitgemäße Wohnung antrifft. Die Junkers-Motorenwerke errichteten ein Zweigwerk in Köthen und stellten diese Wanderungsbewegung unter Beweis. Obwohl Köthen vor der nationalsozialistischen Revolution nicht nur einen ausgesprochenen Wohnungsnot aufwies, wurde zugleich mit der Errichtung des Zweigwerkes auch die Wohnungsfrage dort mutig angepackt. Es wurde ein großes Programm

aufgestellt, das sich weder einseitig auf den Bau von Geschloßwohnungen noch auf die Erstellung von Kleinsiedlungen erstreckte, sondern eine Verbindung des Geschloß- und Siedlungsbau darstellte. Arbeitseinsatz und wohnungspolitische Notwendigkeiten konnten so in Einklang mit den Zielsetzungen der neuen Staatsführung gebracht werden. Zur Verwirklichung einer so kombinierten Siedlung konnten nicht kleine Flächen und wenige Stellstellen in Frage kommen, sondern es mußte ein größerer Plan aufgestellt werden, um einen geschlossenen städtebaulichen Eindruck zu erhalten. Dies war um so wichtiger, als sich bei Prüfung der Geländefrage herausstellte, daß ein am Stadtrand gelegenes Areal den Erfordernissen einer Industrie-Großsiedlung am besten entsprechen würde. So entstand ähnlich wie bei Zeitz ein neuer Stadtteil. Die gewählte Form der Straßenführung und die Auswahl der Haustypen ermöglichten günstige Licht- und Luftverhältnisse, schufen weitgehend freien Raum für Garten und Grünflächen und beseitigten so im Kern diejenigen Mängel, die der Mietskasernen

alten Stills anhaften. Die Anlage gleicht hinsichtlich der Verkehrsanlage zur Straße der von Dessau und gibt trotz der Straßennähe noch Raum- und Ausbaumöglichkeiten. Die Industriesiedlung Köthen ist wohl das größte Bauvorhaben nach dem Umbruch in Mitteldeutschland überhaupt, denn die Einwohnerzahl Köthens ist allein um 12 Prozent durch die neue Siedlung gewachsen. Zugleich ist hier die Auflockerung der Altstadt, die zweckmäßige Industrieverlagerung und die Wohnraumbeschaffung unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse vorbildlich gelöst.

Abgeschlossen läßt sich die Forderung an Straße und Arbeiterwohnstatt dahin zusammenfassen: Die Arbeiterwohnung ist auf die Dauer nur gut, wenn sie neben allen anderen Bedingungen verkehrsgünstig liegt, d. h. den Arbeiter billig und bequem zu seiner Arbeitsstätte gelangen und seine Familie an den Einrichtungen des Marktverkehrs, der Schule usw. ohne erhebliche Verkehrsabgaben teilnehmen läßt.

## Spedition und Lagerei

Von Alfred Bartels, Halle

Das mitteldeutsche Wirtschaftsgebiet ist infolge seiner Lage im Herzen Deutschlands und Europas ein Durchgangsgebiet für die gesamte europäische Wirtschaft. Darüber hinaus bedingt die dichte Bevölkerung einen besonders starken Bedarf an Gütern des täglichen Verbrauchs. Unser Gebiet stellt somit an das Verkehrsgewerbe außergewöhnliche Anforderungen, die von der heutigen Staatsführung erkannt und in ihrem Aufbauprogramm entsprechend berücksichtigt sind.

Ein sinnvoll geleitetes Zusammenwirken aller Verkehrsarten ermöglicht es den Verkehrsträgern, den gesteigerten Anforderungen der Wirtschaft nachzukommen. Aus diesen Gründen hat der Staat das Verkehrsgewerbe durch die Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs neu zusammengefaßt und fachlich sowie bezirklich gegliedert. Das Verkehrsgewerbe setzt sich heute aus folgenden Reichsverkehrsgruppen zusammen: Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Kraftfahrzeugverehr, Fuhrwerkverehr, Schienenbahn, Spedition und Lagerei, Hilfs- sowie das Verkehrs. Im folgenden sollen vor allem die Arbeitsgebiete der Spedition, der Lagerei und des Fuhrwerkverehrs kurz dargestellt werden.

Das Kraftfahrzeugverehr ist infolge der Entwicklung des Motors und der dem Kraftwagen durch seine Beweglichkeit gegebenen Vorzüge zu

einem bedeutenden Verkehrsträger geworden. In ihm sind für die Verladerschaft die Fachgruppen Güternahverkehr und Güterfernverkehr bemerkenswert. Der Güternahverkehr wickelt sich ausschließlich innerhalb der 50-Kilometerzone um den Standort des Fahrzeuges herum ab, während unter Güterfernverkehr der gesamte übrige Kraftfahrzeugverehr zu verstehen ist. Das Fuhrwerkverehr wird im organischen Aufbau für sich genannt. Trotz der Entwicklung des Kraftwagens sind auch heute noch die Vorzüge des Pferdefuhrwerkes unbestritten. Vor allem im Bauverehr und in der Landwirtschaft konnte das Pferdefuhrwerk durch den Kraftwagen nicht verdrängt werden. Naturgemäß liegt die Hauptbedeutung des Pferdefuhrwerkes in der Bewältigung örtlicher Aufgaben; selbst in den Großstädten wird heute noch das Pferdefuhrwerk für die Zustellung und Abholung der Güter benutzt.

Eine Hauptaufgabe im organischen Aufbau des Verkehrs war die Gliederung der Reichsverkehrsgruppe Spedition und Lagerei in die drei Fachgruppen: Spedition, Möbeltransport, Lagerei. Die Fachgruppe Spedition gliedert sich wiederum in sechs Fachuntergruppen. Sowohl die Untergruppe Auftrag- und Vollmacht-Spedition, als auch die Untergruppe Bahnspedition befassen sich in der Hauptsache mit der An- und Abfuhr der per Bahn ein- und ausgehenden Güter. Die Fachgruppe Binnenschlagspedi-

tion arbeitet eng mit der Fachgruppe Hafenschifffahrt zusammen. Sie befaßt sich — ähnlich wie die Bahnspedition für die Deutsche Reichsbahn — mit der An- und Abfuhr der Reichsbahn-Straßen. Ihrer natürlichen Lage entsprechend umfassen die mitteldeutschen Wasserstraßen ein ausgedehntes Hinterland. Aus diesem Grunde haben sich besondere Wasseranschlußverkehre herausgebildet, die für den kombinierten Land-Wasserverkehr erhebliche Bedeutung haben. Die Fachuntergruppe Kraftwagen-Spedition arbeitet eng mit dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband zusammen. Ihre Hauptaufgabe liegt darin, die Wirtschaft vom Wert des Kraftwagen-Nah- und Fernverkehrs zu überzeugen.

Die Fachuntergruppe Sammelspedition stellt der Verladerschaft ihre Sammelverkehre zur Verfügung. Die Vorräte dieser Sammelverkehre sind leider heute immer noch zu wenig bekannt. Dies trifft bedauerlicherweise auch für unser Wirtschaftsgebiet zu, obwohl die Sammelverkehre gerade hier von jeher bestmöglich gepflegt und ausgebaut wurden. Die Vorräte liegen einmal in der Schnelligkeit und weiterhin in den Frachtvorteilen. Es bestehen zwischen den größeren Plätzen heute ganz regelmäßige Bahn- und Kraftwagen-Sammelverkehre, die von den beteiligten Speditoren unterhalten werden. Die bezirklichen Tarifausschüsse sorgen für Instandhaltung der Konventionspreise, wodurch ein gegenseitiges Unterbieten der Frachten bzw. ein Gegenanlerauspielen der Speditore seitens der Verladerschaft ausgeschlossen ist.

Die Fachgruppe Seeschifffahrt findet ihr Haupttätigkeitsfeld naturgemäß in den Seehäfen selbst. In der Durchführung ihrer Aufgaben steht sie als Mittler zwischen der Seeschifffahrt und der am Uberschandel beteiligten Wirtschaft, infolgedessen auch in ständiger Fühlungnahme mit dem mitteldeutschen Wirtschaftsraum.

Die Fachgruppe des Möbeltransportes hat, nachdem die Wohnungsschwierigkeiten durch die Initiative des heutigen Staates behoben sind bzw. durch die Tätigkeit im Bauverehr noch behoben werden, an Bedeutung erheblich gewonnen. Zahlreiche durch die Verlegung von Betrieben verursachte Versetzungen innerhalb der Wirtschaft und der Beamtenschaft haben dem Möbeltransportverehr einen erheblichen Auftrieb gegeben. Eine große Schwierigkeit hat das Möbeltransportverehr noch zu überwinden, nämlich die bei den Quartalsumzügen periodisch auftretende Überlastung des Fuhrwerkes. Diese hat ihre Ursache in den Mietsverträgen; es sind jedoch Bestimmungen im Ganzen die Kündigungsfristen zur Erleichterung des Fuhrwerkes besser zu verteilten. Auch dieses Verehr ist an feste Preise gebunden, so daß eine Preisschleuderei heute so gut wie ausgeschlossen ist.

Die Fachgruppe Lagerei hat in den letzten Jahren ebenfalls an Bedeutung zugenommen. Die Wirtschaft kennt zur Genüge den Wert auswärtiger Läger. Eine große Rolle spielt die Lagerei auch in der Selbstversorgung des deutschen Volkes. Das Lagergeschäft muß äußerst sorgfältig geführt werden, denn Lagergüter bedürfen namentlich bei längeren Lagerzeiten einer sachgemäßen Behandlung. Vor allem müssen Lagerplätze zur Verfügung stehen, die die Empfindlichkeit der einzelnen Güter gerecht werden.

Das Verkehrsgewerbe hat sich auf die mitteldeutsche Wirtschaft eingestellt. Dank der Arbeit des neuen Deutschland sind die Voraussetzungen zur Erfüllung der großen Verkehrsaufgaben, die der zweite Vierjahresplan und die weitere Zukunft stellen, geschaffen.



Harburger Frachtwagen (Aus „Technische Kulturdenkmale“ von Matschoß und Lindner)

**Hilmar Kaufmann**  
Der Speditör für alle Transporte  
Halle (Saale)  
Anschlußgleis Kaufmannshof

**ALFRED BARTELS**  
Halle (Saale)  
Fernruf-Sammelnummer 27461  
Leipzig-N 22  
Fernruf 51414  
SPEDITION SCHIFFAHRT LAGERUNG  
Vertrags-Spediteur des Reichs-Kraftwagen-Betriebs-Verbandes  
Sammelverkehre. Anschlußverkehre an die Saale-Schifffahrt

**Der wirtschaftlich interessierte Leser**  
liest zur zuverlässigen Unterrichtung die mit Heimat und Wirtschaft seit Jahrzehnten eng verbundenen „Hallischen Nachrichten“, die große Heimatzeitung des Mittellands.  
**Förderer der heimischen Wirtschaft sind die**



# Empfehlenswerte Ausflugsziele

**Gesundheit Sonne!**  
**Seibad Dürrenberg**  
 bei Katarrhen der Atmungsorgane, Rheuma, Frauenleiden, Kinderkrankheiten — 1725 Mrk. Gradierwerke — Großer gepflegter Kurpark, Solinrinkquelle  
 Auskunft: Verkehrsamt Bad Dürrenberg



**Bad Lauchstädt** *Historisches Bad aus dem 18. Jahrhundert*  
 mit altherthümlicher Heilquelle und größtem Brunnenversand.  
 Gedenkstätten an Goethe, Schiller, Richard Wagner u. a. // *Herliches Ausflugsziel*

**Sektkellerei Freyburg a. U.** Neue Bewirtschaftung Küche und Keller anerkannt gut  
**Carl Vockerodt**

Verlangen Sie in allen Gaststätten die **HN!**

**NAUMBURG** AN DER SAALE  
 35000 Einwohner / 900-jährige Bischofs- u. Ratsstadt  
 Weltherbtebeste steinernes Wunder im **Dom** und andere kleinere mittelalterliche Baukunst  
 Verkehrs- und Wirtschaftsmittelpunkt für das Burgenland an Saale—Unstrut—Elster  
*Kirschfest 1937: 1. bis 6. Juli*  
 AUSKUNFT UND PROSPEKTE DURCH VERKEHRS-BÜRO MARKT 6

**„Wilhelmsburg“** herrlichster Ausflugsort  
 Bad Kösens  
 Jeden Sonntag Tanz!

Kunst- und Baustofferei  
**Hermann u. Alfred Gänstich**  
 Albrechtstraße 40 / Fernsprecher 224 25  
 Gitter- und Treppenaufbau  
 Eisenkonstruktionen  
 Elektro- und Autogen-Schweißerei  
 Spezialität:  
**Schaltgeräte für Hoch- und Niederspannung**

Karteikarten  
 Buchungskarten  
 Lineaturen  
 Geschäftsbücher  
 nach jeder Vorlage liefert  
**Geschäftsbücherfabrik**  
**J. Zoebisch**  
 Gr. Steinstr. 82 Ruf 26346

**Carl Hensel, Halle-S.**  
 Königstraße 26 — Fernsprecher 32368  
 Bindegarn, Blindfaden, alle Selteneren

**Filiefenleger-Gesellschaft**  
 e. G. m. b. H.  
 Ketzendammstr. 99 — Fernruf 32117  
 Ausführung sämtlicher Filiefenlegungs- und Bekleidungsarbeiten für Industrie- u. Privatbauten

Selt 1848



**Möbeltransporte**  
**Möbel-Aufbewahrung**  
 In neuzeitlichem Lagerhaus  
 Lagerung von Messingutern  
 Glas- und Wasserschüsseln  
 Güter-An- u. Abfuhr - Schnelldienst  
 Ankerstr. 2, Tel. 26202

**KARL SCHULZE JUN.**  
 Magdeburg  
 Fürstenufer 3  
 Fernsprecher 306 26-27

**Schamottesteine und Mörtel**  
 für alle Industriezweige — **Plastischer Ton** für Eisenindustrie und Chemische Werke **Isolier- und Modellierten**

**Gebrüder Baensch, Dölau**  
 über Halle (Saale) — Fernsprecher Halle 21137

**Peter Pfeifer** Lieferung und Verlegung kompletter Rohrleitungen für alle Zwecke  
 Rohrleitungsbau  
 Zentralheizungen  
 Bitterfeld, Röhrenstr. 43  
 Ruf 2813

**Spedition**  
 Lagerung von Massen- und Stückgütern / Rollfuhrbetrieb  
 Spezialität:  
**Autofernverkehr**  
 Eigener Speicher Werftstraße 9-10 (Fassungsvermögen 2000 Tons)

**Friedrich Hintsche**  
 Klemmermeister  
 Wegscheiderstraße 1-2  
 Tel. 35220

**Aug. Domke** Taubenstr. 9  
 Generalvertreter  
 von Tanners Original-Gründöfen. Jeden Dienstag nachm. 4 Uhr: Frakt. Vorfuhr, m. Verteilung von Kostproben.

**Albert Bode jun.**  
 Große Klausurstraße 22 / Tel. 22216  
 Rohprodukte / Metalle  
 Alteisen / Altpapier

**L. Andrae Söhne, Halle (Saale)** Bachritzstr. 10  
 Bau- und Kunstschlosserei  
 Fernruf 223 87  
**Autog. Schweißerei**  
 Feinisen-Konstruktionen  
 Treppen, Geländer, Scherengitter  
 Lichtschachtröste und Anschlagarbeiten  
 für Privat- und Industriebauten  
**Spezialität: Eiserne Fahnenstangen**

**Franz Walter**  
 Halle (Saale), Schwetzkstraße 40  
 Fernruf: 28072 und 35049  
**Hoch-, Tief- und Betonbau**

**A. Theuring** Halle-Saale  
 Inh: Anna Theuring  
 an gros Rohprodukten endetail  
 Große Wallstraße 42 / Ruf 24263

Gegen die Fols...  
 schützt Sie die



**KRAFT**  
 UNTER MITHAFTUNG DER  
**ALLIANZ UND STUTTGARTER VEREIN**  
 VERSICHERUNGS- AKTIEN-GESELLSCHAFT  
 Generalagentur Hans Imdorf  
 Halle (S.), Friedrichstr. 70, Ruf 22997

**Einfach abhängen ...**  
 und die Gardinen oder Vorhänge zu uns geben, damit wir alles sorgfältig und wie neu für Sie waschen und spannen. Sie bezahlen dafür viel weniger, als Sie denken.  
**Großwäscherei Richard-Wagner-Str.**  
 Anruf 21718.

**Chamotte-Steine u. Mörtel**  
 Trinks, Halle (S.)  
 Ruf 352 28

**Transportable Holz-Häuser und Baracken**  
 für alle Zwecke, seit 30 Jahren bewährt, kürzeste Lieferzeit. Zugelassen von der Reichsführung d. Arbeitsschutzes.  
**Friedrich W. Lohmüller**, Werkstätten für Holzrahmen-Gebäude in Anhalt, Musterbuch Nr. 8, RM. 1,08

**Modelle**  
 für Industrie aller Branchen sowie Anschauungs-Modelle für Behörden und Schulen  
 Gegründet 1886  
**Ed. Oehlwein, Modellfabrik, Halle/Saale, Telefon 22110.**

**Zuckerfabrik Glauzig**  
 Gegründet 1847  
**Weißzuckerfabrikation / Landwirtschaft**

**Zuckerfabrik Edderitz**  
 Offene Handelsgesellschaft / Gegr. 1851  
**Rohzuckerfabrik, Landwirtschaft**  
 Herstellung von:  
**Melassefuttermittel  
 Getrocknetem Rübenblatt  
 Vollwertigen Zuckerschnitzeln  
 Zuckerhaltigen Futtermitteln**

den letzten...  
 genommene...  
 den Wert...  
 spielt die...  
 des den...  
 größt...  
 Ver...  
 jahres...  
 sp...  
 haffen.

die mitt...  
 ik der...  
 sind die...  
 großen...  
 Ver...  
 haffen.

LE

MOBEN

# Die jüngsten Verkehrs-Pioniere

Von Dr. Ing. Wilhelm Scholz

Präsident des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes

Der Kraftwagen hat die Landstraße wieder gleichberechtigt neben Schiene und Wasserweg in die Reihe der erstrangigen Verkehrswege eingegliedert. Die damit angehende Entwicklung, die in ihrem Ausmaß heute vielfach noch gar nicht übersehen wird, muß vor allem eine wesentliche Verbesserung der gesamten Verkehrsorganisation zur Folge haben, die sich zunächst in einer Steigerung der Qualität und in einer Senkung der Kosten der Verkehrsleistungen äußern muß — soll sie überhaupt innere Berechtigung haben.

Ein Pionier in der Entwicklung des Landstraßenverkehrs ist der gewerbliche Güterfernverkehr, dem das Güterfernverkehrsgesetz eine neue Lebensgrundlage gegeben hat. Durch dieses Gesetz vom 26. Juni 1935 ist der gewerbliche Güterfernverkehr mit der Schaffung des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes (RKB) als gleichberechtigter Verkehrsträger neben Reichsbahn und Reichspost, neben Schifffahrt und Lufttransport anerkannt worden. Die damit gefundene Lösung baut auf dem Grundsatz des Nationalsozialismus auf, daß das freie Unternehmertum ein wesentlicher Bestandteil des wirtschaftlichen Lebens ist und eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung die Erhaltung und Förderung der Unternehmerinitiative zur Voraussetzung hat. So hat das Gesetz, unter Anerkennung der Selbständigkeit des Gewerbes, mit der Schaffung des RKB. eine dem revolutionären Charakter des Kraftwagens entsprechende neue Organisationsform gefunden, in der die große Anzahl kleiner und kleiner Einzelbetriebe zu einer festgeschlossenen Einheit zusammengefaßt alle Kräfte auf das gemeinsame Ziel ausrichten können.

Rund 9000 Unternehmer mit 11.500 Fahrzeugen umfaßt die Organisation des RKB. Diese sind dank scharfer Sichtung, an der die Genehmigungsbehörden und die DAF teilhaben, zu einem einheitlichen Verkehrsinstrument zusammengelagert, das in Zusammenarbeit mit den übrigen Verkehrsträgern allen gestellten Ansprüchen in wirtschafts-, sozial- und wohnpolitischer

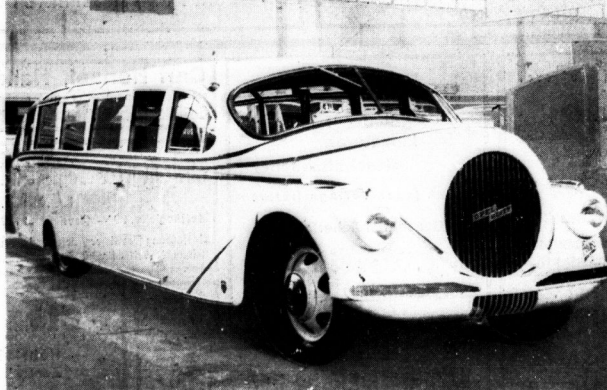
Hinsicht gewachsen sein dürfte. 42 Laderaumverteilungsstellen sorgen, über das Reich verteilt, für einen möglichst befriedigenden Laderaumausgleich. Durch die gesetzlich bedingte Überwachung des Zahlungsverkehrs ist die Einhaltung des Tarifs und damit eine gesunde Existenzbasis des Einzelunternehmers gesichert. Die einheitliche Versicherung des Ladungsgutes und ebenso die ständige Verkehrsüberwachung schaffen das notwendige Vertrauen der verladenden Wirtschaft. Darüber hinaus ist der RKB. ständig bemüht, durch organi-

satorische Maßnahmen, die, wie die soziale Betreuung, die Rechtsberatung und die Aufklärung der Mitglieder des Verbandes in technischen und wirtschaftlichen Fragen, mehr auf die Erfüllung einer ideellen Verpflichtung als auf die Befriedigung einer gesetzlichen Forderung gerichtet sind, dem Kraftwagen im Verkehr den Platz zuzuwenden, der ihm auf Grund seiner Leistungsfähigkeit und Möglichkeiten gebührt.

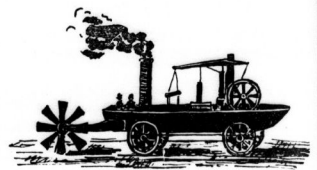
Die Vorzüge des Kraftwagens im Güterfernverkehr sind heute unbestritten. Die Vereinfachung des ganzen Transportvorganges durch die Möglichkeit des direkten Haus-Haus-Verkehrs bringt Ersparnisse an Verpackungskosten und schon die Transportgüter, weil jede Umladung vermieden wird. Neben der Schnelligkeit und Sicherheit des Verkehrs — Faktoren, die in ihrer Wirksamkeit entsprechend dem fortschreitenden Ausbau der Reichsautobahnen eine weitere Steigerung erfahren und damit zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit nicht unwesentlich beitragen — ist die unbegrenzte Einsatzbereitschaft und Anpassungsfähigkeit des Kraftwagens an die jeweiligen Verkehrsverhältnisse mit einer der wesentlichsten Gründe für das schnelle und erfolgreiche Vordringen des Kraftwagens in der Verkehrswirtschaft.

Der Vorzug der Anpassungsfähigkeit und individuellen Verkehrsbedingung wiegt doppelt schwerer in einer kapitalarmen Zeit, in der keine Mittel für Experimente zur Verfügung stehen und Fehlinvestitionen unter allen Umständen vermieden werden müssen. Der Kraftwagen ist wie kaum ein anderes Verkehrsmittel, dank seiner besonderen Vorzüge, in der Lage, zusätzlich neues Wirtschaftsgebiet bei geringstem Risiko zu erschließen und Strukturwandlungen der Wirtschaft zu erleichtern, weil sein Einsatz ohne nennenswerte Kapitalinvestierung eine reibungslose Umstellung der vorhandenen Verkehrsorganisation möglich macht.

In diesem Zusammenhang sei auf die Verhältnisse im mitteldeutschen Raum hingewiesen. Ortsnamen wie: Leuna, Bitterfeld, Dessau, sind in der Welt zu einem Begriff geworden, mit dem sich die Vorstellung einer sich fast überstürzenden industriellen Entwicklung verbindet. Diese Entwicklung, die ein solches Ausmaß angenommen hat, daß man heute schon mit einigem Recht von dem „Industriegebiet der Zukunft“ sprechen kann, hat an die Organisation des Verkehrs die höchsten Anforderungen gestellt und schwierige verkehrspolitische Probleme zu lösen aufgegeben. Es ist nicht von der Hand zu weisen, daß das Tempo der Weiterentwicklung dieses jungen Industriegebietes nicht zuletzt bestimmt wird von dem Erfolg, der den Bemühungen um die Lösung der sich ergebenden Verkehrsprobleme beschieden ist. Bei diesen Arbeiten steht der Kraftwagen in der vordersten Linie. Die nationalsozialistische Verkehrspolitik hat die organisatorischen und technischen Voraussetzungen dafür geschaffen, daß der Kraftwagen allen an ihm gestellten Aufgaben gewachsen ist.



Moderner Autobahn-Omnibus mit 100 km/std.-Höchstgeschwindigkeit / Aufnahme Weltbild



Der „Oructor Amphibolos“, das Land- und Wasser-Dampf-fahrzeug von Evans aus dem Jahre 1801. (VDJ-Verlag)

# DKW

# Framo

## Automobile • Motorräder • Lieferwagen

### Tauscher

Hindenburgstraße 6      Hindenburgstraße 59  
Ruf Nr. 29266/29267      Ruf Nr. 36369

Kraftfahrzeug-Handelsgesellschaft — Halle - Saale

### Auto-Licht-Zünd-Dienst

**Naumann & Co.**, Halle a. S., Königstr. 71/72  
Ihren Wagen in Ordnung zu bringen! Reparaturen schnellstens! — Ersatzteile sowie Neulieferung von Scheinwerfern, Lichtmaschinen, Startern, Scheinwerfern u. Zündeinrichtungen  
Ruf 31871

### Garagenhof Günther

im Süden  
Halle-S., Lauchstädter Straße 8b  
Garagen, Tankstelle  
Hebebühne, Wagenpflege  
Kundendienst

### Autoschlachthof Schnorr & Co.

Halle (Saale), Caneauer Weg 2, Telefon 34204  
**Ankauf defekter Autos**  
Ersatzteillager / Untergelände für Pferdewagen

### Brennstoff A.-G.

Leipzig      Halle a. S.  
Marin-Luther-Ring 13      Merseburger Straße 74  
Ruf 10468 und 25921      Ruf 29298

### In jedes Auto Sigla-Sicherheits-Glas

sowie alle anderen Autoscheiben schnell und gut  
**Brunner & Brandt** Halle (Saale)  
Schmerstr. 13

### Auto-Bereifung

**K. Pfisterer** inhaber  
Halle, Königstr. 71-72, Ruf 33697

### Städert & Richter

die modernen Groß-Reparatur-Werkstätten für Kraftfahrzeuge aller Art **jetzt in den neuen Werkräumen**  
Deilitzscher Straße 21-22  
Ecke Landsberger Straße / Telefon 33-89

### Auto-Treibstoffe

## Diesel-Treiböle

## Auto- u. Diesel-Öle

## Industrie-Öle

Anerkann hochwertige Qualitäten aus deutscher und ausländischer Produktion zu billigsten Tagespreisen.  
Anfragen erbeten!

### Wer will Autofahren lernen?

Gute, gewissenhafte Ausbildung  
**Paul Apel, Fahrschüler**  
mit über 20jähriger Lehrtaetigkeit  
Dessauer Str. 11  
Fernruf 31643

### Erst die neue BMW kennen lernen...

das Motorrad, das nie ent-tauscht und Ihnen auf Jahre hinaus Gewähr für technische Vollkommenheit und Betriebsbereitschaft bietet.  
Bisshierher Sie die neuen Modelle

### Autoruf 27511

Zentrale des Kraftfahrzeuggewerbes Halle (S.) e.V.

### Friedrich Lüttig

Auto-Reparaturen aller Fabrikate  
**PEL**  
Hordorfer Straße 2      Telefon 35842

### Bener & Hoffmann

Hordorfer Straße 7, Telefon 34259  
**Präzisions- Zylinder- und Kurbelwellen-Schleiferei**

### NSU MOTORRÄDER

Die Maschinen ohne Konkurrenz!  
**201-Block** 4-Gang-Getriebe, Boschlicht-Anlage, 45-75 Watt  
Mk. 545.—  
**201 OSL** Vierakt, 4-Gang-Fußschaltung, Boschlicht - Anlage, 45-75 Watt  
Mk. 725.—  
Erste NSU-Vertrieb an Plätze  
**Fritz Dauer,** Merseburger Straße 23

### BMW-Dauer

Vertriebswerkstatt Nr. 88  
Merseburger Str. 23

### Alle Führerscheine

ausbilden und erteilen  
**Fahrschüler Ing. Oplitz, Herseburger Str. 81**

### Koepfers Straßen-Verkehrsordnungen

für den Automobilisten unentbehrlich  
Zu haben in allen NN-Geschäftsstellen, Filialen u. den Buchhandlungen

### Hans Löffler

erster Autoschlachthof  
An- und Verkauf gebrauchter Automobile. Preiswerte Ersatzteile - Gebrauchte Auto-decken - Luftbereifte Fahrgestelle.  
Fernruf 33745  
Im Zentrum - Nähe Markt - Kl. Brauhausstr. 9-10

### tempo-front

12 und 15 Zentner Tragkraft  
**Heinr. Wolff**  
Merseburger Str. 4, Ruf 36118

### STANDARD Ein Schläger!

Seitenwagen-Gespann 500 ccm, kombi. Mk. 1050.—  
Alle anderen Modelle von 200 bis 500 ccm Sport- oder Lieferkar.  
Motorradspezialist  
**H. Bändel, Königstraße 71/72**

### Selbstfahrer-Auto Vermietung

**Arno Gäbler**  
Prinzenstraße 8  
Ruf 36233 u. 34203

Verlagsgesellschaft  
Die  
Sam fünf  
raten Reich  
Der deutsche  
wir leben in  
Wirftigkeit.  
feiertag. Je  
das hieft  
alle gemordet  
An der L  
leben. Die  
gemeinschaft  
Man flcht d  
Biermarkt.  
tag ihr folde  
Jahresnum  
des 21. ab 1  
Zusammen  
tered über  
der Mitte  
monatiger  
großen Bild  
der 13. dar  
der Mädchen  
über ihn das  
erhöht man  
Glatzfeldret  
breiten, blau  
Bald u  
raden? Seit  
erändert. A  
Schrad  
minister Pr  
tionen. Am  
tum in die  
Etzabie u  
nachdem die  
das hat eine  
Pulvers in  
kurzer Bild  
Worten mit  
er meint am  
gerade ihnen  
fähig. Am  
Rundgebung  
rufe, im J  
wieder anf  
der langfam  
mittelfort  
eigenartigen  
Reihen drin  
Nicht. Der  
glühende Z  
Es folgt  
fa m me r  
andere Z  
Der  
Der 21  
600punkt d  
ber der Kron  
sichen, blin  
weg, im So  
Widerungs  
trabe. Jegl  
Konf. Die  
Kämpfungs  
Marschman  
der können  
Wer die M  
Und im N  
die Wapier  
Durch d  
Bundertauf  
geht es dur  
nicht, zum  
anführer  
Wider des  
partien ein  
Königen, H  
Kämpfungs  
auf rotens  
hülle des  
wunderment  
unfirteten  
Wenigen, l  
Wage reicht  
eines ganz  
alten Wone  
ter u. über  
Wiederu  
fliegen mi  
fliegt und  
es' bloß