

**Dr.-Ing. Fritz Todt**

Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Berlin

**1000 Kilometer Reichsautobahn . . . . . 610**

3 Jahre nach dem ersten Spatenstich wird im Rahmen einer Reichsveranstaltung nahe Breslau der 1000. Kilometer fertiger Reichsautobahnstrecke dem Verkehr feierlich übergeben. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen ergreift diese Gelegenheit, um die treibenden Kräfte aufzuzeigen, von denen dieses gewaltige Werk getragen wird und mit denen eine so rasche Verwirklichung möglich ist. Das Entscheidende war die Idee und der Wille des Führers, der das Werk ins Leben rief und unablässig mit seinen Gedanken und Anregungen begleitet.

**Karte der fertigen Strecken und des Standes der Bauarbeiten der Reichsautobahn am 27. September 1936 . . . . . 612/613**

**Ministerialrat Eduard Schönleben**

beim Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Berlin

**Das Netz der Reichsautobahnen . . . . . 614**

Der Bau der Reichsautobahn begann gleichzeitig an vielen Stellen des Reiches. Einer der Gründe hierfür war der Kampf gegen die Arbeitslosigkeit. Möglich war dieser Einsatz jedoch nur dadurch, daß ein einheitlicher Plan von vornherein geschaffen wurde, der nur in Einzelheiten auf Grund der Erfahrungen sich nach und nach abwandelte. Heute, wo 1000 km bereits fertig sind und weit über die Hälfte des Gesamtnetzes zum Bau freigegeben ist, liegt nicht nur das endgültige Netz der Reichsautobahn in den Hauptzügen fest, sondern zeigt sich auch schon, mit welcher Planmäßigkeit die vielen einzelnen Baustellen im Reich zu großen Verkehrsbändern zusammenwachsen. Der Aufsatz erläutert dies im einzelnen.

**Vom Werk der Reichsautobahn . . . . . 616/619**

Bildseiten mit Abbildungen von führend an der Gestaltung der Reichsautobahn beteiligten Männern und zahlreichen fertigen Strecken der Reichsautobahn.

**Landschaftsgestalter Dipl. rer. hort. Otto Kurz, Ulm/Donau**

**Zukünftige Landschaftsbilder an der Reichsautobahn . . . . . 622**

Die Reichsautobahn soll trotz der starken Eingriffe, die bei ihrem Bau überall in den deutschen Boden notwendig sind, kein Fremdkörper in der Landschaft bleiben. Die Anwendung geeigneter Bauformen und die rücksichts- und verständnisvolle Führung der Linie allein reichen nicht aus, um den neuen Verkehrsweg restlos einzugliedern. Die Natur muß das ihrige dazu tun. Unsere Aufgabe ist, ihr Werden und Wachsen zu erleichtern und zu fördern. Der volle Erfolg aber kann sich erst nach Jahren und Jahrzehnten einstellen. Der Verfasser zeigt an einem Beispiel das zukünftige Landschaftsbild an der Reichsautobahn.

**Ministerialrat Ewald Schütte**

beim Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Berlin

**Der II. Internationale Kongreß für Brückenbau und Hochbau . . . . . 625**

Der Verfasser erläutert das Arbeitsgebiet der Internationalen Kongresse für Brückenbau und Hochbau und die Bedeutung, die dieser internationalen Gemeinschaftsarbeit beizumessen ist. Die Aufzählung der diesmal zur Verhandlung stehenden Themen zeigt die große aktuelle Bedeutung der Tagung. Der Verfasser, Geschäftsführender Sekretär des Deutschen Organisationsausschusses, begrüßt die Teilnehmer an dem Kongreß, die aus allen Teilen der Welt mit den deutschen Brückenbauern sich zu aufbauender Arbeit zusammenfinden.

**Karte**

**Brückenbau im Deutschen Reich. Größere Bauwerke im Netz der Reichsautobahn und an Reichs- und Landstraßen . . . . 626/627**

Bei der Fülle der Bauwerke ist eine vollständige systematische Darstellung kartenmäßiger Art nicht möglich. Herausgegriffen sind daher größere Bauwerke, soweit sie fertig oder zum Bau bestimmt sind, um einerseits eine erste Übersicht zu ermöglichen, vor allem aber um einmal einen bildhaften Eindruck von dem tatsächlichen Umfang der Brückenbautätigkeit im Gesamtgebiet des Reiches in der Gegenwart zu geben.

**Baustoffe und Bauformen des Brückenbaues der Reichsautobahn** 628

Der II. Internationale Brückenkongreß findet im Deutschen Reich eine in diesem Umfang bisher wohl nirgends erreichte Brückenbautätigkeit, an der die Reichsautobahn den wesentlichsten Anteil hat. Es ist klar, daß diese Bautätigkeit eine Fülle von Fragen des Baustoffes und der Bauformen des Brückenbaues aufgeworfen hat. Der Verfasser sucht an Hand reicher Erfahrungen innerhalb dieses Fragenkreises klare Linien zu finden, und es ergibt sich ihm dabei insbesondere als eine wesentliche Wandlung die Abkehr von der rein wirtschaftlichen Betrachtung zur Beurteilung nach allgemein kulturellen Gesichtspunkten.

Umfchau . . . . .	631
Vom Straßenbau in alten Tagen . . . . .	632
Straßenweifen im Ausland . . . . .	634
Wirtschaftszahlen der „Straße“ . . . . .	636
Amtlicher Teil . . . . .	638