Frankenberger Tageblatt

Das Tageblatt erscheint an jedem Werktag: Monats-Bezugspreis: 1.60 Mk. Bei Abholung in den Ausgabestellen bei Landgebiet 10 Pfg. mehr, bei Zustellung im Stadtgebiet 15 Pfg., im Landgebiet 20 Pfg. Botenlohn. Wochenfarben 50 Pf., Einzelnummer 10 Pf., Sonnabendnummer 15 Pf.

Bezirks-Anzeiger

Anzeigenpreise: 1 Millimeter Höhe einspaltig (= 46 mm breit) 8 Pfennig, im Textteil (= 72 mm breit) 20 Pfennig. Nachlaßstaffel A. Für Nachweis und Vermittlung 25 Pfennig Sondergebühr. Postscheckkonto: Leipzig 14064. Gemeindegirokonto: Frankenberg. Fernspr. 345. — Drahtanschrift: Tageblatt Frankenbergsachsen.

Das Frankenberger Tageblatt ist das zur Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachungen des Amtshauptmannes zu Flöha und des Ersten Bürgermeisters der Stadt Frankenberg behördlicherseits bestimmte Blatt

Nr. 23 — Freitag, den 28. Januar 1938 nachmittags — 97. Jahrgang

Wirkliche und wahre Hauptstadt Deutschlands

Das Programm für die Neugestaltung Berlins

Bau einer Nord—Süd-Straße — Zwei Berliner Zentralbahnhöfe — Neue Wohngebiete

Viergleisige Untergrund-Schnellbahn

(Scherl-Bilderdienst-Röhr-M.)

Generalbauinspektor Professor Albert Speer, der im Auftrage des Führers die weitgreifenden Pläne zur Neugestaltung der Reichshauptstadt ausarbeitet

*

Die erste umfassende Darstellung des Generalbauinspektors für die Reichshauptstadt

Berlin, 23. 1. Am 30. Januar 1937 hat der Führer in seiner großen Rede, die einen Rückblick auf die Arbeiten der ersten vier Jahre des Dritten Reiches gab, die Ausgestaltung Berlins zu einer wirklichen und wahren Hauptstadt des Deutschen Reiches angekündigt. Zur Durchführung dieser gewaltigen Aufgabe wurde am gleichen Tage ein Erlaß über einen Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt veröffentlicht, dem im Laufe des vergangenen Jahres das Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte und die Verordnung über die Neugestaltung der Reichshauptstadt Berlin folgte. Diese gesetzlichen Maßnahmen wurden in diesen Tagen durch einen Erlaß über die Erweiterung der Befugnisse des Generalbauinspektors vervollständigt.

Inzwischen wurde im Laufe des Jahres 1937 ein Teil der Bauarbeiten bereits praktisch in Angriff genommen. So vor allem der Ausbau der Ost—West-Achse vom Brandenburger Tor bis zum Adolf-Hitler-Platz. Mit der Ausschreibung eines Wettbewerbes zur Erlangung von Entwürfen für eine neue Hochschulstadt am westlichen Rande Berlins wurde ein weiteres Bauvorhaben eingeleitet. Der Grundstein für den ersten Bau dieses Gebietes, das Werkstechnische Institut, wurde am 27. November 1937 durch den Führer gelegt.

Der Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt, Professor Albert Speer, gibt jetzt eine umfassende Darstellung des Programms der Neugestaltung bekannt, auf Grund dessen nach den Ideen des Führers eine schönere und würdigere Hauptstadt des Dritten Reiches erstehen soll.

Erste Forderung: Zusammenfassung der geplanten Großbauten

Weit verstreut in allen Teilen Berlins liegt heute eine große Anzahl monumentaler Bauten, die erst in den letztvergangenen Jahren entstanden sind. So entstand z. B. der Neubau des umfangreichen Reichsbankkomplexes unmittelbar beim Altbau in abgelegener Gegend Berlins, das Luftfahrtministerium an der Leipziger Straße, die Deutschlandhalle im Westen der Stadt beim Messegelände, das Hauptverwaltungsgebäude für den Reichsarbeitsdienst im Grunewald, das Stabsgebäude der DAF an der Potsdamer Straße, die Verwaltungsgebäude großer Versicherungen am Fehrbelliner Platz usw. Weitere Großbauten waren an weit auseinanderliegenden bevorzugten Punkten der Reichshauptstadt geplant. Es müssen in den nächsten Jahren zahllose Bauten, vor allem aus praktischen Gründen des Platzbedarfes, dringend errichtet werden. Denn es steht seit langem im Regierungsviertel Berlins kein Büroraum mehr zur Verfügung, so daß Behörden und Privatgesellschaften gezwungen waren, ihre Büros oft in 20 und mehr einzelnen Häusern unterzubringen, die weit auseinanderverstreut in der Reichshauptstadt liegen.

Es gilt jetzt, für alle diese Bauten repräsentative und großräumige Bauplätze zu finden, und es liegt nahe, für diese Bauten, denen viele andere folgen werden, nach Möglichkeit etwas räumlich Zusammenfassendes zu planen, d. h. einen Straßenzug bereitzustellen, der die notwendige Aufnahmefähigkeit besitzt.

Eine neue Nord-Süd-Achse

Der Gedanke, für diesen Zweck einen der vorhandenen großen Straßenzüge auszubauen, ist erwogen, reiflich untersucht und verworfen worden.

Es folgt daraus, daß für die Errichtung der notwendigen großen Neubauten eine neue Straße erbaut werden muß, die nicht nur den Verkehr der Jetztzeit, sondern auch den in Zukunft zu erwartenden bedeutend verstärkten Verkehr bewältigt.

Lage, Richtung und Breite der neuen Straße mußten so gewählt werden, daß sie der flüssigen Abwicklung eines groß gesteigerten Verkehrs dienen können. Eine ostwestliche Straße ist bereits vorhanden. Sie wird heute so ausgebaut, daß sie auf lange Sicht den kommenden Verkehr bewältigt.

Die Anlage einer zweiten großen Ost—West-Achse ist nicht dringlich. Aus diesem Grunde lag es nahe eine neue Straße in annähernd nordsüdlicher Richtung anzulegen, da in dieser Richtung in Berlin ein durchgehender Straßenzug fehlt, der zudem die vorhandene Ost-West-Achse verkehrlich ergänzt.

Die Hauptgrundsätze der Neugestaltung

Aus den hier dargestellten Ueberlegungen ergeben sich also für die Neugestaltung des städtischen Weichbildes folgende Hauptforderungen:

1. Um die zahlreichen neuen Großbauten in der Reichshauptstadt planvoll zusammenzufassen, ist ein Straßenzug bereitzustellen, der mit freiem Hinterland die Möglichkeit gibt, auf lange Sicht alle neuen Großbauten unterzubringen.

2. Dieser neue Straßenzug muß im wesentlichen durch unbebautes Gebiet führen, um eine übermäßige Verteuerung des Straßenlandes und der Grundstücke zu vermeiden.

3. Die Straße muß in nordsüdlicher Richtung liegend die ganze Reichshauptstadt durchqueren und dem Autoverkehr anstreichende Fahrdämme und Parkplätze auf lange Zukunft sichern.

4. In den Außengebieten der Stadt muß die neue Achse Hauptanschluß der zu erweiternden Stadt, vor allem eines Wohngebietes werden, das in den kommenden 20 Jahren die Wohnungsnot der Stadt ein für allemal beseitigt.

5. Gleichzeitig mit dem Bau dieser neuen Nord-Süd-Achse muß der Keil des Eisenbahngeländes beseitigt werden, das sich vom Süden Berlins bis in den Kern der Stadt beim Anhalter und Potsdamer Bahnhof wie ein Damm trennend zwischen die östlichen und westlichen Stadtgebiete geschoben hat.

6. Damit muß endlich auch eine grundlegende Erneuerung des gesamten Eisenbahnnetzes in Berlin Wirklichkeit werden.

Bekanntgabe des Generalbauinspektors

Um alle Fehlerquellen des bisherigen Baues zu beseitigen, und die oben angeführten Forderungen zu erfüllen, hat der Führer den Plan gefaßt, die Reichshauptstadt umzubauen und völlig neu zu gestalten. Bei der Grundsteinlegung des Wehrtechnischen Instituts gab er seinen Willen und Entschluß kund, „Berlin nunmehr mit jenen Straßen, Bauten und öffentlichen Plätzen zu versehen, die es für alle Zeiten als geeignet und würdig erscheinen lassen, die Hauptstadt des Deutschen Reiches zu sein."

Vom Führer als Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt beauftragt, gebe ich bekannt:

1. Alle wichtigen Neubauten der Reichshauptstadt werden in Zukunft an einer neuen Straße zu einer einzigartigen gewaltigen Gesamtwirkung zusammengefaßt. Die Straße wird eine Breite erhalten, die dem zukünftigen Verkehr der Weltstadt angemessen sein wird. Sie geht von Norden nach Süden mitten durch das Zentrum des heutigen Berlins.

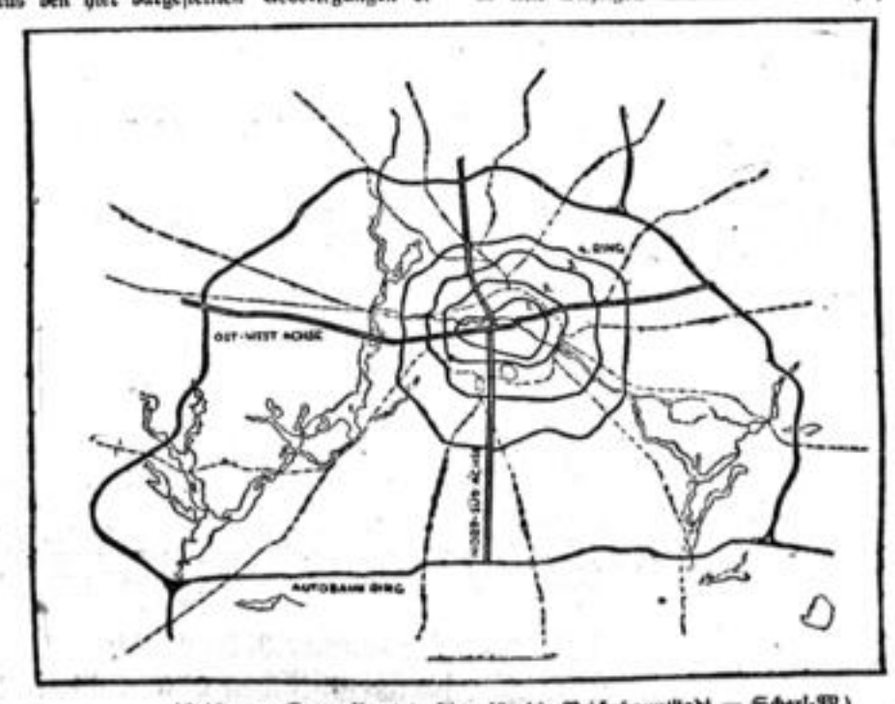
2. Ein neuer Südbahnhof, westlich vom jetzigen Tempelhofer Ringbahnhof, nimmt den Verkehr des Anhalter und Potsdamer Bahnhofs auf. Damit wird inmitten der Stadt ein Gleisgelände von einer Million Quadratmeter, das bisher für den Betrieb der beiden Fernbahnhöfe notwendig war, zur Bebauung frei. Die neue Nord—Süd-Straße durchzieht dieses freiwerdende Reichsbahngelände und schließt es damit für zahlreiche Neubauten auf.

3. Ein neuer Nordbahnhof zwischen Bahnhof Putlitzstraße und Bahnhof Wedding übernimmt den Fernverkehr des Lehrter, des Stettiner Bahnhofs und der Stadtbahn. Mit ihm steht das Bahngelände des Lehrter Bahnhofes mit 600 000 Quadratmetern zur Verfügung.

4. Die neue Straße verbindet die beiden neuen Berliner Zentralbahnhöfe miteinander.

Sie geht vom Südbahnhof in gerader Richtung westlich an der Tempelhofer Siedlung vorbei, über die Kolonnenbrücke, der Bauhener Straße folgend bei der Göben-Straße in das Reichsbahngelände, durchstößt von der Lützow-Straße bis zum Skagerrak-Platz bebautes Gebiet, um dann der Siegesallee bis zur Charlottenburger Chaussee zu folgen. Von hier bis zum Hindenburg-Platz geht die Straße kurz in Ostrichtung, folgt darauf an der Rückseite des Reichstages vorbei der Hermann-Göring-Straße, überquert die Spree, durchschneidet das freiwerdende Charitégelände und gelangt an der Rückseite des Invalidenhauses und des Invalidenfriedhofes vorbei an der Fenn-Straße zum Nordbahnhof. Baulicher Endpunkt der neuen Straße sind die gewaltigen Bauwerke des Nord- und Südbahnhofs.

5. Die neue Straße wird nach Norden und nach Süden bis zum Berliner Autobahnring verlängert. Sie schließt damit umfangreiche neue



(Zeichnung Generalbauinspektion für die Reichshauptstadt — Scherl-M.)

Das Verkehrsgerippe der Neuplanung Berlins

Darstellung des Achsenkreuzes von der Nordsüd- und Ostwestachse mit den vier Ringstraßen und dem um die Reichshauptstadt führenden Autobahnring

Tagesspiegel

Reichsarbeitsminister Seldte sprach in Essen am Donnerstag vor Vertretern der Wirtschaft und Arbeit über die Leistungen des Nationalsozialismus in der Sozialpolitik des Bergbaues.

Staatssekretär Gauleiter Bohle verließ nach dreitägigem offiziellen Besuch Budapest und traf mit seiner Begleitung um 17.17 Uhr zu einem zweitägigen privaten Besuch in Wien ein.

Die deutschen Teilnehmer am internationalen Hoggar-Sternflug trafen am Donnerstag vormittag von Paris kommend auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof ein.

Das polnische Ballett begann seine Gastspielreise durch Deutschland mit einer Festvorstellung im Berliner Deutschen Opernhaus. Die Hälfte des Reinertrages wurde dem WHW zur Verfügung gestellt.

Die weltberühmte internationale Brücke unterhalb der Niagara-Fälle ist unter dem Druck der Eismassen eingestürzt.

Der van Zeeland-Bericht ist am Donnerstag in Genf veröffentlicht worden.

Die Vorschläge einer internationalen Zusammenarbeit und einer internationalen Wirtschaftskonferenz sind in Paris, London, Berlin und Washington gleichzeitig veröffentlicht worden.

Wie „Aftonbladet" meldet, haben die kommunistischen Brüder Sunde bei der Freiwilligen-Vermittlung von Schweden nach Sowjetspanien pro Kopf bis zu 1000 Kronen verdient.