



Reichsautobahn-Brücke bei Siebenlehn, die größte ihrer Art in Deutschland

begeistern, erstrecken sich über eine Länge von 3500 km (das ist die Strecke Berlin—Konstantinopel und zurück!); das gesamte Fahrstraßennetz Sachsens beträgt 20 000 km und übertrifft damit alle etwa gleich großen deutschen Länder um das Doppelte. Dieser Vorsprung gilt auch für die Haltung der Kraftfahrzeuge. Nach der Statistik 1936 entfielen in Sachsen bereits auf 22 Einwohner 1 Kraftfahrzeug, in Preußen erst auf 29, in Thüringen auf 26, in Bayern auf 25 und im Reichsdurchschnitt (einschl. Saarland) auf 27. Selbst die Reichshauptstadt Berlin weist mit 23 einen geringeren Durchschnitt auf!

Der Verkehrsfreudigkeit und dem guten Zustand der Straßen entspricht es, wenn Sachsen im deutschen Kraftfahrtsport eine bedeutende Rolle spielt; nicht weniger als fünf bekannte Rennstrecken findet der Kraftfahrer im sächsischen Grenzland: Lückendorf (Bittauer Gebirge), Hohnstein (Sächs. Schweiz), Grillenburg (bei Dresden—Tharandt) sowie Marienberg und Hohenstein-Ernstthal, beide im Erzgebirge.

An den Reichsautobahnen Deutschlands, diesem gigantischen Plan Adolf Hitlers, hat das Industrie- und Verkehrsland Sachsen den gebührenden Anteil erhalten.

Die große Ost-West-Linie Breslau—Görlitz—Dresden—Weimar und darüber hinaus nach Frankfurt/Main und nach dem Saargebiet durchschneidet Sachsen in nahezu ostwestlicher Richtung auf rund 200 km Länge. Der geographischen Lage Sachsens als Grenzland und seiner Dreiecksgestalt entsprechend gabelt sich diese große Ost-West-Linie westlich von Dresden bei Rössen derart, daß der nördliche Zweig über Leipzig und weiter nach dem Nordwesten bis zum Ruhrgebiet und der südliche Zweig über Chemnitz—Sera nach Weimar führt. Diese Liniengabelung paßt sich den schon heute in westlicher Richtung nach Nord- und

Südwesten auseinanderlaufenden Hauptverkehrsadern an. Beide Linien führen durch einen großen Teil der dichtbesiedelten und volkswirtschaftlich wichtigen Gebiete des Landes und schließen dabei eine große Zahl kleine und mittlere Städte, die jetzt abseits von den Haupteisenbahnlinien liegen, an den neuen Durchgangsverkehrsweg an. Der Anschluß des ebenfalls industriereichen Vogtlandes mit Plauen als Mittelpunkt wird durch eine Eckverbindung erreicht, die von Chemnitz über Stollberg, Zwickau, Plauen, Hof nach Naila führt, wo sie an die Nord-Süd-Linie Berlin—Leipzig—Bayreuth—Nürnberg—München anbindet. Schließlich wird noch eine Verbindung der Landeshauptstadt mit der Reichshauptstadt und darüber hinaus nach Norden geschaffen werden, die östlich Dresdens von der Ost-Westlinie nach Norden abzweigen und etwa bei Lübben in die Reichsautobahn Berlin—Breslau einmünden wird. So wird das Netz der Reichsautobahnen in Sachsen insgesamt eine Länge von fast 400 km umfassen, wovon im Sommer 1937 bereits über 100 km in Betrieb waren. Rund 90 km befinden sich zur Zeit im Bau, von denen gegen Ende des Jahres weitere 37 km dem öffentlichen Verkehr übergeben werden können. Besondere Merkmale der Reichsautobahnen in Sachsen sind die zahlreichen großen und kleineren Tal- und Flußbrücken, die die aus dem Gebirge herabkommenden Flüsse und tiefeingeschnittenen Täler überqueren. Es geben ihr daher viele zum Teil gewaltige Brücken ihr besonderes Gepräge.

So entstehen hier Reichsautobahnen, die mit zu den schönsten im Reiche gerechnet werden dürfen und die ihre Anziehungskraft weit über Deutschlands Grenzen hinaus ausüben werden. An der Entwicklung des Schnellverkehrs hat Sachsen bei der starken Verästelung seines Eisenbahnnetzes und seinem lebhaften