

ХАНСЪ ПФЛУГЪ

# Новитѣ автомобилни шосета въ Германия



ГЕРМАНСКА ИНФОРМАЦИОННА СЛУЖБА

Съвременна Германия

№ 5

*Книгата е цифровизирана от **Propagandaleiter***

ХАНС ПФЛУГ

Новите  
автомобилни шосета  
в Германия

БЕРЛИН 1941

Печатница: Buchdruckerei Frickert & Co.  
(vorm. P. Stankiewicz' Buchdruckerei G. m. b. H.)  
Berlin SW II.





Адолф Хитлер открива на 23 септември 1933 г. с първата копка пръст по разстоянието Франкфурт-Дармщат започването на строежа на новите държавни автомобилни шосета (аутобан) в Германия

## Съдържание

	стр.
Германия, страната на съобщенията	6
Векът на автомобила	8
Обрат	11
Осъществяването на една идея	13
Строежът започва	18
Работникът	21
Автомобилен път и местност	24
Делото се разраства	30
Грижи за шофьора	34
Числа, само числа	39
По автомобилните шосета на бъдещето	41
Настояще и бъдеще	48

## Германия, страната на съобщенията

Естественото местоположение и историческото развитие създадоха от жизненото пространство на германския народ една важна област на съобщения<sup>1</sup>. Средищното местоположение, което заема Германия на европейския континент и значението ѝ като кръстопът между страни и народи от различни култури и стопанска структура съдействаха за това толкова, колкото и нейната висока култура и гъста населеност. От древни времена още е известно, че пътищата на много народи са минавали през германска земя. Така нареченият кехлибарен път към Север, железният път към алпийската област и различните солни пътища напомнят за търговските стоки на минали времена. За да могат да задържат и управляват своята обширна държава, римляните са прокарали в заетите от тях германски области здрави пътища. Във времената на рицарството и разцвета на средновековните градове изниква една мрежа от пътища, която свързваше изтока със запада и севера с юга на Европа. Много стари германски градове отразяват в своите чудни постройки и днес още широтата и богатството на средновековната търговия.

Дори и когато, след откриването на морския път към Америка и към Далечния Изток стоковият транспорт беше изместен към атлантическите пристанища, все пак, макар и в по-ограничен размер, Германия остана една важна съобщителна страна. Датчаните и шведите, които искаха да отидат към Италия и Унгария, а също така и французите и испанците, които искаха да отидат към Русия, трябваше по необходимост да минат през Германия, ако не искаха да преминават по-трудния и по-опасния път по море. Сухоземният път тогава беше все още по-приятен и по-къс, ако и тежките и бавни пощенски коли, движещи се по пътища, пълни с дупки, трябваше да спират винаги пред граничните прелезни дървета на малки княжества.

В началото на 19-то столетие армиите на Наполеон оживяваха германските пътища при многобройните военни походи на Корсиканеца. След това те станаха в приближаващото се към световното съобщение столетие за няколко десетилетия още веднъж посредник на мирни отношения между европейските народи, докато шосето отстъпи своята роля и значение на железопътните съобщения. В течение на един човешки живот германските железници образуваха една гъста мрежа, краищата, на която се свързваха с железопътните линии на пограничните страни. По тия нови съобщителни пътища се разменяха не само стоки между отделните страни. Разнообразната природа на Германия и нейното богатство откъм исторически паметници и великолепни сгради привличаха един поток от чужденци в страната, които изминаваха пътешествието точно за толкова часове, колкото дни употребяваха по-рано за

---

<sup>1</sup> Под съобщения и съобщителен в онзи период са разбирали – **транспортен** – бел. ред.



това. Към собствените нужди от съобщителни средства на една високо културна и гъстонаселена страна се прибавят и силно засилените чрез парната сила далечни съобщения, разнообразен обмен и пътническо движение, които отново потвърдиха значението на Германия като първостепенна съобщителна страна.



**Хиляди работници работят по отделните строителни места за осъществяване на огромното дело**

При създаването на германската съобщителна мрежа се срещнаха големи трудности, преди всичко от държавната разпокъсаност на Германия на няколко дузини малки държави. След като, обаче, тези препятствия бяха преодоляни, Германия доби в областта на железопътните съобщения бързо едно ръководно място, германските железници станаха известни по цял свят със своята точност и сигурност. В просторните и чисти влакове се пътуваше през по-важните железопътни артерии с техните добри свързки, също така приятно, както и по прочутата швабска (гор. баварска) железопътна линия, по която, както казва народната песен, има толкова много спирки. Изглеждаше, като че ли железницата ще бъде завинаги господстващото съобщително средство, ако и до нея да съществуваше параходното съобщение по няколко големи реки, но въпреки това, някои, като «тримата мъже на пътешествие» от Джером К. Джером с велосипеди странстваха и се наслаждаваха на хубостите на германската природа.

### **Векът на автомобила**

Германските техници работеха безшумно още преди настъпването на настоящия век върху създаването на едно самопътуващо превозно средство, което най-после излезе на бял свят във формата на автомобил. Малцина предвиждаха тогава, колко бързо и основно новото сухопътно превозно средство ще революционизира съобщенията и ще завладее света. Начело в това отношение стояха Съединените Щати, които разполагаха с големи и неограничени стопански възможности и които не бяха така свързани с традиции, както европейските страни. При все това, германската шосейна мрежа, която до тогава десетилетия подред служеше само за близки съобщения и за усъвършенстващия се велосипед, с появяването на автомобила, обаче, излезе от своето привидно състояние и се нареди в реда на важните съобщителни пътища.

Прокарването на германските шосета е било съпроводено с отстраняването на много неблагоприятни предварителни условия. Германия има, особено в южна и средна Германия, многобройни планински вериги и много разпокъсващи страната речни долини. Върху този често сменящ се профил на терена, който показва навсякъде следите на усърдна работа и на максимално използване теренните възможности, се простира гъсто-преплетената мрежа на старите шосета. Тия шосета водеха началото си още от Средните векове и бяха добри за обикновените товарни и пощенски коли. Възкачванията и слизанията на тези шосета и многобройните кривини наведоха някои на мисълта, че с това се е желало в ранните времена да се задържи за по-дълго време в страната доходната търговия и пътнически съобщения. Казват също, че и правителствата по същите съображения са оставяли шосетата често в едно жалко състояние.





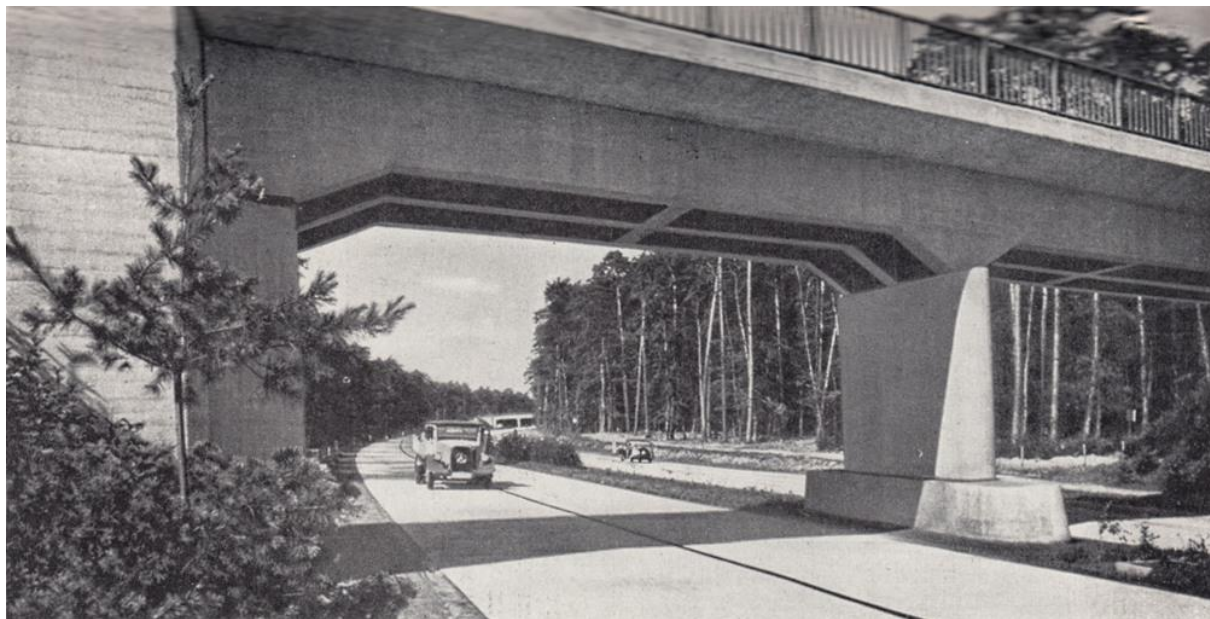
Въпреки многостранното употребяване на машини,  
все пак има да се извършва много мускулна работа

За нарастващите автомобилни съобщения изникнаха различни препятствия и от старата и многостранна култура на Германия. Старите градове, със своите тесни и криви улички, трудно проходими градски врати и неравен каменен паваж, бяха на първо време истинско мъчение за автомобилистите. Също и през селата шосетата преминаваха често в криви завои. Към всичко това, гъски, кокошки и патици правеха тук пътуването на шофьора също така трудно, както и селските коли и подгоненият добитък, които се срещаха в и около селата. При това се прибавяше и обстоятелството, че в гъстонаселената страна селата следваха често по шосетата едно след друго и не рядко те бяха дълги по няколко километра. По-стари хора ще си спомнят за онези времена на началото на автомобилното пътуване едновременно с хумор и ужас.

Постепенно шосетата бяха нагледени към нуждите на автомобилните съобщения. Преди всичко не беше възможно едно единствено ръководство на шосейния строеж. Стотици най-различни учреждения в отделните страни и провинции бяха компетентни за строежа и поддържането на шосетата. Тези отношения се отразяваха, преди всичко, в необикновено променящото се състояние на шосетата. Тук се пътува по асфалт, там върху ситен паваж, на трето място дупките са останали още непоправени, а на четвърто шосето представлява въобще само един път, насипан с пясък. При входовете в различните области равният път понякога се превръща в един опасен вълнообразен калдъръм, а в селата на франките понякога в един хлъзгав тинест пласт. Това, което беше направено за подобрене на шосетата, остана далеч незавършена работа. Само малко на брой, много използвани разстояния от пътищата бяха построени като проходими шосета.

Колкото и да се стараеха да отговорят на изискванията на нарастващите автомобилни съобщения преди Световната война, толкова по-малко можеше създаденото да задоволи нуждите на неудържимото моторизиране. Световната война сама нанесе тежък удар на шосетата. Вследствие призоваването и използването на всички сили във войната, шосетата отчасти западнаха, и дори належащи работи, които трябваше да се извършат по тях, бяха изоставени. Изходът на войната нанесе на стопанската дееспособност на Германия най-тежки загуби. Това стана явно тъкмо при разрешението на задачите, които отговаряха по-малко на едно моментно бедствено състояние, отколкото на една далновидна и широка стопанска политика. Това състояние на германските шосета в следвоенните години се обяснява с последиците от войната и недостатъчните мерки на безброй административни служби. Ако и главните шосета да бяха наистина поддържани до известна степен в годно състояние, все пак, обаче, много остана ненаправено и в лошо състояние. Следвоенното време се отрази също и върху развитието на моторното дело. Обедняването на народа, упадъкът на германското народно стопанство чрез репарационните задължения, инфлацията и безработицата, както и липсата на инициатива от страна на управлението

накараха Германия да остане, по отношение числото на моторните коли, които се падат на глава от населението, далеч зад много народи.



**Първото шосейно разстояние, което беше обявено за свободно, беше шосето Франкфурт-Дармщадт. Върху предишните гори се виждат многобройни мостове, които преминават над автомобилното шосе.**

## Обрат

Когато кризата в политическия и стопански живот на Германия достигна своя връх, със завземането на властта от националсоциализма и с назначаването на Адолф Хитлер за държавен канцлер настъпи един обрат в германските съдбини. Това пролича скоро в това, че на мястото на спъващото многоуправничество на многобройни правителства и партии дойде едно политическо ръководство, което не се задоволяваше с палиативи<sup>2</sup> и незначителни опити за поправки. Наследените лоши състояния бяха изкоренени напълно. Много добре е известно, как националсоциализмът преобрази картината на Германия само за няколко години. Преди всичко се създаде работа и се постави в ход народното стопанство. Всички проблеми бяха подети далновидно, планомерно и с широк замах и всичко беше насочено към това, да се осигурят на един голям народ необходимите условия за живот.

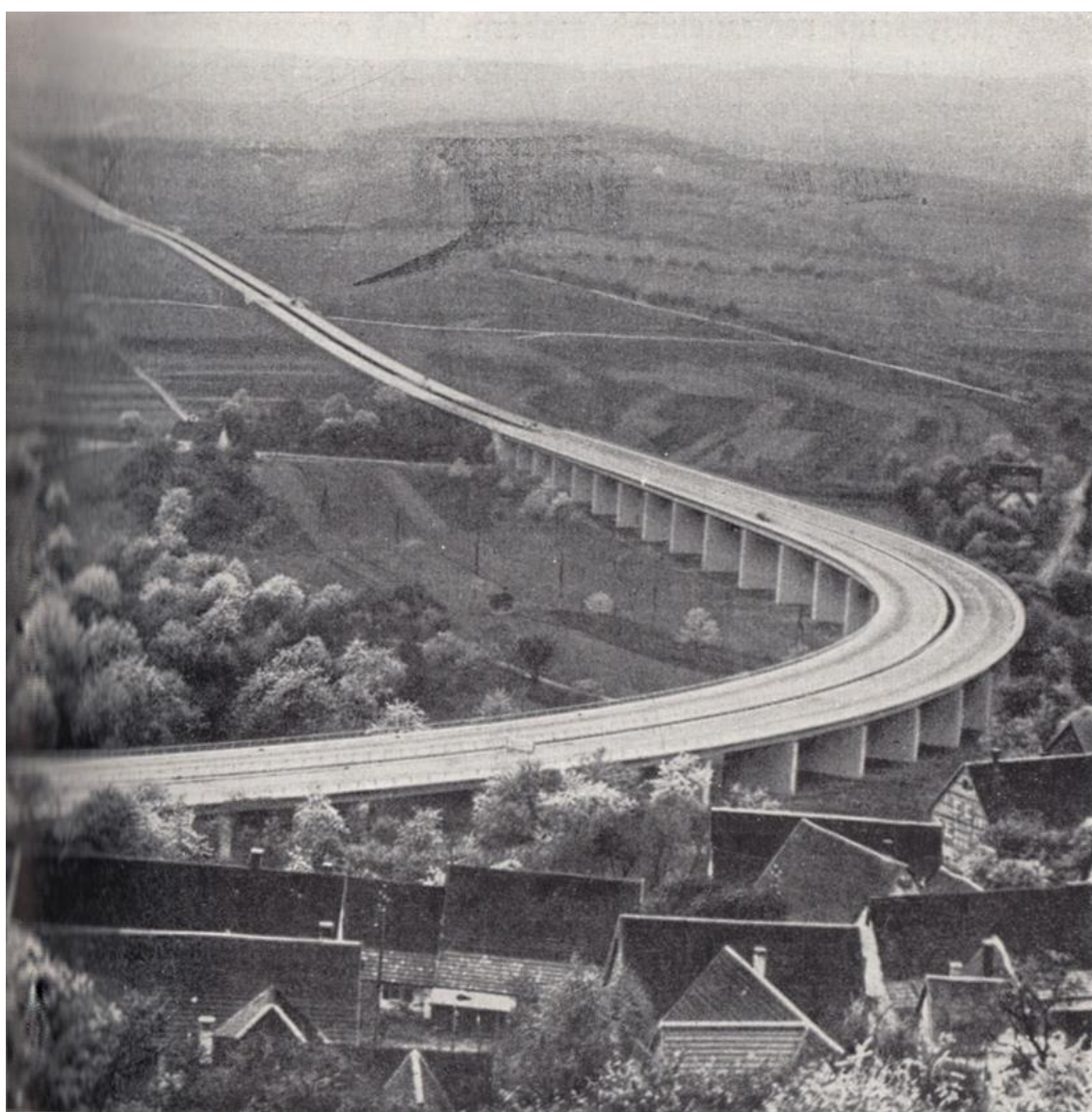
Между задачите, с които беше започнато, чрез една активна и енергична политика бързо и със съзнанието за преследваната цел, стоеше и моторизирането на Германия на първо място. То имаше в лицето на Адолф

---

<sup>2</sup> Палиатив – полумярка, временна мярка – бел. ред.



Хитлер един от опит убеден и решителен ратник. В годините на борбата за политическа мощ той беше пропътувал с автомобил стотици хиляди километри по германските шосета. Той схвана своевременно значението на автомобила, като предимно сухопътно превозно средство на бъдещето и за Германия. При своите безбройни пътувания из Германия Адолф Хитлер се запозна така основно с германската шосейна мрежа, както малцина я познаваха. Само така може да се обясни, че наред с огромните политически задачи, които бяха поставени за разрешение на националсоциализма, неговият основател посвети особено внимание и енергия и на цялото моторно съобщително дело. Поощрението, което беше дадено на автомобилната индустрия в следващите години и създаването на народната кола, както и буквално пробиващата си път инициатива за строеж на шосета, потвърждават това.



**При възкачването си от ниската швабска низина към високите планински равнини автомобилното шосе преодолява наклона върху един дълъг виадукт**



Убеден от политическата и стопанска необходимост за моторизиране, Адолф Хитлер веднага след завземането на властта тръгна по пътя към осъществяване на една бъдеща политика за създаване на добри пътища. На 1 май 1933 година, в деня на националната работа, Фюрерът и държавен канцлер възвести създаването на една мрежа от пътища за моторни коли. По-късните автомобилни шосета трябваше да създадат необходимите шосейно-технически предпоставки за моторизирането на Германия. Независимо от наличната шосейна мрежа, трябваше да се прокара една нова съобщителна шосейна мрежа в Германия, която трябваше да носи един еднообразен отпечатък. Малцина считаха скорошното осъществяване на този план за възможно и мнозина се уплашиха пред смелостта и предприемчивия дух на един, току що дошъл на власт държавен мъж.

Обявеният план имаше не само техническо, но също така и голямо стопанско и социално-политическо значение. Германският стопански живот беше съвсем замрял. Многобройни стопански предприятия бяха в застои, германското земеделие беше в тежка криза, една милионна армия безработни товареше с непроизводителни помощи националния доход и богатство. Тук беше необходима бърза и ефикасна помощ. Една обширна програма за строеж, програма, съставена с оглед за няколко години, даде поръчки на безброй много фабрики, пробуди цели индустриални клонове към нов живот и включи отново в творческия процес стотици хиляди неизползвани работни сили. В този план се обединяваха творческа фантазия и конструктивна политическа воля, които предполагаха своето осъществяване за едно по-далечно бъдеще, но които служеха и на настоящето.

### **Осъществяването на една идея**

Макар германският проект за автомобилни шосета да се беше зародил в едно време на бедствие, все пак замисленото дело не беше само една преходна мярка. Както се беше зародила идеята, с ясният поглед върху стопанско-техническата необходимост, също така и нейното осъществяване беше обстойно обмислено и предпазливо проведено. На 27 юни 1933 година беше основано със закон предприятието «Държавни автомобилни шосета», а на 30 юни сегашният райхсминистър Д-р инж. Фриц Тодт беше назначен за генерален инспектор на германското шосейно дело. С това беше създадена организационната рамка за провеждането на практическата работа.

Следващата стъпка представляваше подготвителни работи за започване на строежа. Германското държавно автомобилно шосейно дело беше поставено още от началото върху един обширен общ план. Този план обхващаше най-различните области на действие и проблеми: техника на шосейния строеж и

форма на местността, снабдяване с материал и грижи за работниците. С оглед на общата съобщителна политика трябваше да се установи шосейната мрежа за цялата територия. След това трябваше да се развият техническите подробности относно напречния разрез на шосетата, широчината на пътя, строителните работи, мостовете и прелезите, кръстосванията и съединителните места. Освен това, трябваше да се отчужди необходимата земя, за което трябваше да се вземат законодателни и финансови мерки. Въобще, трябваше да се изясни и уреди въпроса за финансирането на това дело. Трябваше да се рекрутират работни сили за първите строителни места, както и да се вземат мерки за тяхното подслоняване. Трябваше да се набави един голям машинен парк, както и да се конструират нови машини за новите нужди на държавните автомобилни шосета. Още от начало трябваше да се обърне внимание върху набавянето на огромни количества строителни материали. Веднага, още при първите обсаждания, бяха взети предвид също и въпросите за естествената защита и точното поместване на държавните автомобилни шосета в местността. Отделянето им от старата шосейна мрежа обуславяше създаването на собствени места за зареждане на гориво и почивни домове по отделните шосейни отсечки.



**Понякога автомобилните коли се движат така гъсто една след друга**

От това изброяване се вижда, в колко различни области навлизаше огромното дело при своето провеждане. Нищо не беше изоставено на произвола. Всичко беше взето предвид при обсъжданията и съвещанията. Схематически регулирания бяха предварително изключени. Винаги се целеше нагаждането на автомобилното шосе към особената околност и местността, както и много нещо беше доразвито от практическата работа.



**Мощни машини приготвят бетона и настилат с него шосейната настилка**

Една от първите планови работи беше установяването на основната мрежа за цялата територия. Тя обхващаше една обща дължина от 7 000 км., към която се прибавяха и една редица от допълнителни шосейни разстояния. Това не беше дребна работа, да се прокарат тия 7 000 км. автомобилни шосета със своята значителна широчина, в една гъстонаселена и интензивно използвана страна. Отгоре на това се разпростираше вече и една тясно свързана съобщителна мрежа от железопътни линии, шосета, пътища, канали и пр. Тъй като държавните автомобилни шосета трябваше да се прокарат напълно без кръстосвания, трябваше във всеки отделен случай при железопътните линии, шосета, реки и канали да се разреши въпросът за подлезите и прелезите. Най-после, постоянно сменяващият се профил на терена на Германия, със своите многобройни планини и долини, поставяше на разрешение при прокарането на шосетата редица трудни задачи. За прокарането на мрежата бяха меродавни на първо място стопанско-техническите необходимости. Трябваше всички по-важни области на Райха да се обхванат и включат в съобщително отношение. При това, трябваше да се обърне внимание, с оглед очаквания пътнически трафик, и върху природно по-хубави разстояния. Държавните автомобилни шосета трябваше да затвърдят единството на Райха в разностранността на неговата природа, както и да направят възможен един нов достъп към природните хубости и пълните с исторически забележителности възпоменателни места. При значението на Германия, като страна за пътешествия, трябваше да се очаква едно силно използване на автомобилните шосета от чужденци, с оглед на което също така трябваше да се държи сметка при избиране на разстоянията.

Три особености различават съществено автомобилните от другите шосета. Те са шосета само за моторни коли, те нямат разделени платна за двете посоки и се прокарат без кръстосвания. Тези особености позволяват преди всичко бързо, сигурно и безпрепятствено пътуване. В шосейно-техническо-строително отношение бяха използвани при строежа на държавните автомобилни шосета по-раншните опити и практика, добити от строго автомобилните шосета. След грижливи обмисляния и пресмятания беше приета една широчина на пътя от по 7,5 м. Между двата пътя се простира една зелена ивица земя, широка 5 м. Към това се прибавят към външните краища на пътя още и т. н. краищни ивици, които достигат на широчина до 2,5 м. и служат за неизбежно-необходимо спиране на открит път. Иначе, спирането е позволено само в парковите места, които следват на относително не големи разстояния.

Интересни са също така и някои данни върху провеждането на шосейните разстояния. За завоите е предвиден един широк радиус, тъй че по тях може да се пътува с голяма бързина съвсем безопасно. При изкачвания и спускания, пък не се излезе над един относителен наклон от 7 до 8 процента. От това произлизат в планинските области на някои места доста дългите наклони. Не рядко разнообразните форми на местността около автомобилното шосе представляват



един жив път, което придава на пътуването известна спортна прелест. Там, където една част от шосето трябва да се възкачи по един стръмен наклон, двете части на пътя преминават понякога разделени, или са разположени върху самия наклон като стъпала. Равнинни области, напротив, позволяват една съвсем права посока, обаче, все пак, също и в равнинни области автомобилните пътища се отвеждат в леко отклонение, понеже по този начин окото често се отклонява от шосето към пейзажа в страни, като с това се намалява понякога монотонността на самото пътуване в права посока.



**Ясно се очертават елементите на растителната природа и техническото дело, създадено от човека в съседство с шосейните ленти и гористите планини**



Поглед към новия пейзаж

### Строежът започва

След като дружеството «Държавни автомобилни шосета» беше образувано, няколко месеца след това беше започнато със строежа. На 23 септември 1933 година Адолф Хитлер откри с първия търнокопен удар строителното начало на първата отсечка на шосето между Франкфурт и Дармщадт. Тази шосейна отсечка беше избрана, понеже тук съществуваха вече предварителни работи за едно автомобилно шосе между Хамбург и Базел, през Франкфурт. Едновременно с практическото започване строежа на авто-мобилните шосета, делото германско

шосейно дело беше подчинено на едно ново уреждане. Главният инспекторат на германското шосейно дело стана най-върховното учреждение в областта на строежа на автомобилни шосета и обикновени такива. С това важността на стоящите във връзка нови и преустройствени работи намериха своя съответен външен израз. Новото държавно учреждение, обаче, беше и остана свободно от бюрократични пречки. То работеше със замаха и ударната сила, които пораждат една нова идея.

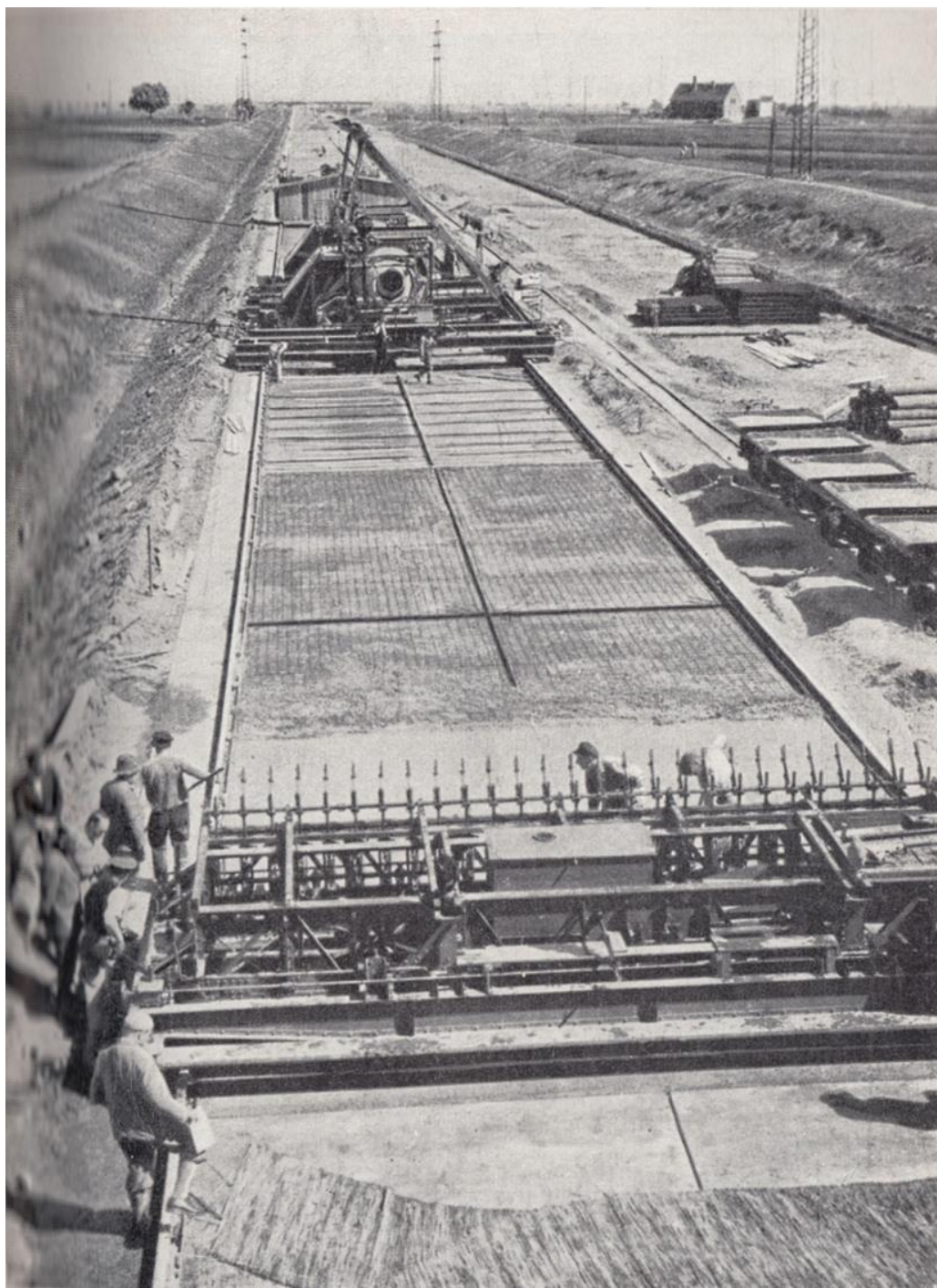
Само половин година след започване строежа на първото шосейно разстояние беше започната едновременно работата и на други дванадесет строителни места. На 21 март 1934 г. Адолф Хитлер откри работния сезон на шосейната отсечка Мюнхен-Границата (Залцбург) с думите- «Започнете»; в същото време беше започната работата и на другите строителни места. След като разстоянията бяха размерени, връза се широката лента на шосейното трасе върху земята. Полета и ливади бяха прорязани; по горските отсечки дърветата падаха с трясък под брадвата. Тук автомобилното шосе трябваше да се вреже в местността, там да се прокара върху един насип. Хиляди ръце изпълваха вагонетките на полските шосета с пръст, товареха дълги ленти за изхвърляне на пръст. На много места бяха поставени в действие мощни багери за копаене и придвижване на пръстта. Постепенно в местността се издигаше широката лента на новото шосе.

В същото време в каменните кариери се разтрошаваха камъните, които бяха употребени за шосейния строеж и за строежа на мостовете. Товарен влак след товарен влак отнасяха строителния материал към строителните места. Валяци и трамбовки укрепяваха шосейната подставка, докато се подготви най-последният равен терен. След това започва работата на бетонобъркачите, които се придвижват напред върху своите релси. След тях следват широките довършителни машини, които действат върху още незатвърдения бетон, за да уравният шосейната покривка. На състезателното разстояние при Битерфелд шосето беше завършено чрез ръчна работа, за да се отстранят неравностите до най-незначителен размер. При всички технически работи бяха пробвани нови методи и въведени някои подобрения.

Бързо едно след друго, след още непълен двегодишен работен период можаха да се предадат за движение части от шосейните отсечки от най-напред започнатите автомобилни шосета. През май 1935 година беше тържествено открита от Адолф Хитлер отсечката Франкфурт-Дармщад. След като автомобилът на Фюрера беше прорязал бялата лента и се беше хлъзнал пръв върху гладката светла шосейна лента, минаха покрай него - създателите на шосето Адолф Хитлер - в дълга редица всички работници, взели участие в строежа на същото. Те имаха основание да му се радват. Някои от тях бяха намерили отново, след дългогодишна безработица, едва чрез строежа на



автомобилни шосета постоянна работа и достатъчен доход. През юни 1935 г. беше предадена за експлоатация отсечката Мюнхен-Холцкирхен. Никой не забелязваше колко умствена и физическа работа беше употребена в широките автомобилни шосета, докато се завърши това дело. Работата в започнатото дело напредваше непрестанно и последното растеше парче по парче. Това, в което мнозина се съмняваха и считаха за невъзможно, вървеше, въпреки изникващите препятствия и трудности, към своето осъществяване.



**При многобройни строителни места върху основата на шосето най-последно се произвежда и поставя грижливо шосейната настилка**

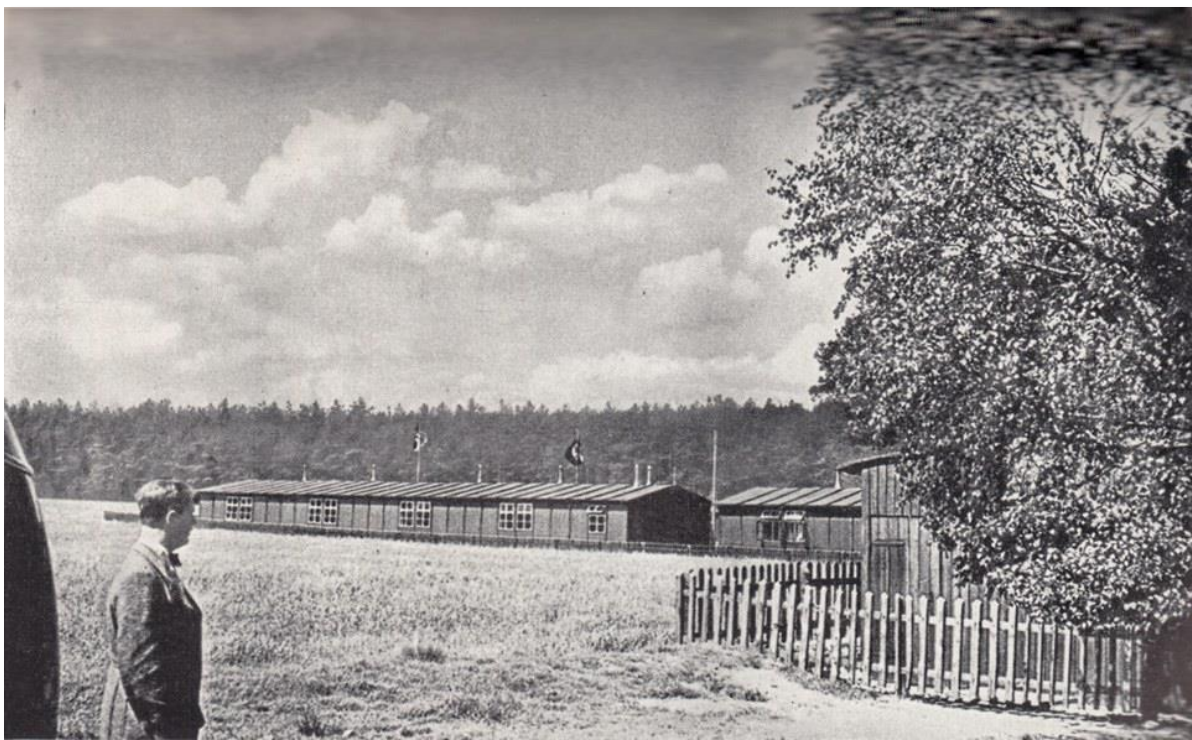




**Работници от строежа на автомобилните шосета на кратка почивка при строителната отсечка Мюнхен-Залцбург**

### **Работникът**

Някои от съвременниците стоят толкова силно под впечатлението на създаденото в държавните автомобилни шосета, че дори и не си поставят въпроса за хората, които са изпълнили в подробности това дело. Всестранните грижи за работниците, заети в строежа на автомобилните шосета, от страна на ръководните служби доказват, че при оформяването на голямата цел на делото, не са били пропуснати и хората, като живи същества. И наистина, би противоречило на социалната доктрина на националсоциализма, да се схващат хората, заети в строежа само като работни сили, като «ръце», както казва англичанинът. Тук започнаха да се полагат особени и образцови грижи за хората, като не се пропускаше и най-незначителното. Цялото дело се схващаше не само като един продукт на материята, но така също и като дело на човека - както още в идейния проект, техническото произведение вече е било съединено с човека, който трябва да вземе участие в процеса на неговото създаване и който често години подред е бил откъснат от него. Това не беше, обаче, само една задача на социална политика. Всички старания за благоденствието на работника, зает в строежа на държавните автомобилни шосета, произтичат от едно основно схващане, което има пред очи, наред с народа, като общност, и отделната личност, както и всичко друго, отнасящо се до неговия живот.



**За работниците по строежа на автомобилните шосета, които не могат да си отиват всеки ден, в своите жилища, бяха построени многобройни лагери, обзаведени целесъобразно и уютно**

За работата при строежа на автомобилните шосета в началото бяха употребени хиляди, след това десетки хиляди, а във времето на най-усиления строеж и над сто хиляди работници. Те идваха от различни професии и области и трябваше да упражняват разнообразна дейност. Между тях се намираха, както прости работници, така и висококвалифицирани специалисти, млади и стари, работници на ръчния труд и такива, работили в кантори. Погледнато от страни, изглеждаше да е лесно да се задоволи тази нужда от работници от огромната армия безработни. При практическото разрешение на тази задача, обаче, това се указа един доста труден проблем. Мнозина бяха се отучили години подред от работа, бяха страдали от недостиг в прехраната, бяха недостатъчно добре снабдени с облекло. Сега те трябваше изведнъж да работят тежка и често нечиста работа на открито и бяха изложени при лошо време на влага и студ. Понеже строителните места често лежаха в безлюдни и отдалечени от съобщения области, не можеше да се избегне, че една голяма част от работниците трябваше да се подслонят при самите строителни места. До към тридесет хиляди души трябваше да изоставят за месеци подред околността, с която бяха свикнали, както и своите семейства. Става ясно, прочее че тук лежаха не само стопански, но също така и важни социални и душевни проблеми.





**Тук е образуван с различни инструменти един малък лагерен оркестър, който създава развлечение през свободното време**

Подслоняването на работниците беше предоставено на първо време на строителните фирми, на които беше възложена една строителна поръчка. Когато обаче, се установи, че работниците бяха отчасти недостатъчно подслонени и обзаведени, генералният инспектор взе тази работа в свои ръце. Д-р Тодт докладва лично на Фюрера и райхсканцлер състоянието на работата и Адолф Хитлер веднага взе мерки за отстранението на тези, станали система, лоши състояния. Той сам състави проекта за един образцов лагер за работници от държавните автомобилни шосета и съответно на това бяха устроени едно голямо число такива лагери. Обикновено един такъв лагер се състои от четири, разположени в правоъгълник, здрави дървени постройки. Те са разпределени в спални и дневни бараки, като към тях се прибавят кухнята с трапезарията, всичко блестящо чисто, умивалнята и банята, както и една стая за болни.

За вечерите срещу празник бяха поставени на разположение определените за това читалня и игралня с вестници, списания, походна библиотека, радио-апарати и другарски игри. Музикални инструменти и спортни уреди, от друга страна, подбуждаха дейността на всеки един от обитателите на лагера. Лагерът трябваше в действителност да представлява едно подобие на собствения дом,

който работниците трябваше да напуснат за дълго поради работата си в държавните автомобилни шосета.

Обстановката на лагера беше допълнена. Един филмов автомобил посещаваше като пътуващо кино отделните лагери, една театрална труппа на националсоциалистическата общност «Сила и радост» посещаваше автомобилно-шосейните лагери и даваше представления. Към това се прибавяха и местни вечерни забави и сказки. Истинският вид на живота в лагера зависи до голяма степен от личността на лагерфюрера. При избора на последния беше обърнато особено внимание. Работникът в лагера трябваше не само да живее и яде, но трябваше въобще да се чувства добре. Много лагери, пък са дообзаведени по-уютно допълнително от своите обитатели. Не рядко бяха създадени при лагерите малки градинки, в които бяха изложени градински мебели, приготвени саморъчно също от обитателите. С това става ясно, че бяха полагани грижи за работниците не само отвън, но че се развиваше и от страна на последните самоинициатива и самодейност, наред с обикновената дневна работа.

Възнаграждението за работниците по автомобилните шосета е установено по тарифата за работниците по строежа на мостове, канализация и др. Работници-специалисти получават едно по-високо възнаграждение. Женените работници получават към основното си възнаграждение и една добавка за извънредните разноски, свързани с раздялата си от семейството. На разположение на женените стои всеки две седмици, а за неженените всеки шест седмици, едно безплатно пътуване, отиване и връщане, - до тяхното постоянно местожителство. Продоволствието във всеки лагер се извършва еднообразно. При това, всеки работник може да си купи в лагерното казино цигари, питиета и други подобни. Определянето на възнаграждението показва, че външните трудови условия са изравнени с тези в нормалния живот. Грижите за духовния живот на работника надхвърлят, обаче, обикновените грижи. Те показват, какво участие се пада на отделния човек при държавните автомобилни шосета в рамките на бъдещата материална култура.

### **Автомобилен път и местност**

При организиране на свободното време на работниците, заети със строежа на автомобилните пътища в нова Германия, се разкрива, значи, едно поведение, което надминава чисто стопанските пресмятания; и при самия строеж на тези пътища, тези пресмятания са превъзможнати. Автомобилните шосета биха могли да бъдат проведени през местността главно с оглед на принципа на полезността и като чисто технически строежи, отговарящи на известна цел. Но също и в това отношение господстваше едно по-високо художествено и духовно гледище. Това изпъква най-ясно при приготвянето на шосетата към



изискванията на местността. Най-простото би било, отделните отсечки на шосетата да бъдат прокарани по най-къса линия, доколкото за това не са на лице естествени пречки. С това автомобилните шосета биха изпълнили своята цел като съобщителни пътища. Но в това отношение стопанско-техническата цел трябваше да се подчини на една по-висока идея.



**Във весела компания мнозина предпочитат една почивка на края на гората пред почивния дом**

По този начин паралелно с конкретния строеж на шосетата изпъкна като една съществена част на цялото дело и работата по даване характер и форма на цялостния пейзаж. Тя започваше още при определяне на отделните части на шосето. Макар че основната мрежа в нейните големи линии беше определена на масата на инженерите и отговаряше на съобщително-политическите изисквания, все пак, при всяка отделна част на шосето беше грижливо преценено и проведено и хармоничното му съчетание с изискванията на местността. Навсякъде, където това беше възможно, линиите са така прокарани, че се създават чаровно сменяващи се перспективи на местностите и се откриват широки простори. Затова автомобилните шосета в нова Германия не избягват от страх и пречещите на съобщенията планини. По линията си те се приспособяват към грандиозните форми на мощната природа. Не рядко поради ивицата на шосето последните изпъкват още по-забележително. По този начин природните образувания не биват разкъсвани насилствено и шосето, като нов елемент, се свързва естествено със самия ландшафт.

Още сега може да се каже, че делото по строежа на тези шосета е указало с тези свои насоки решително въздействие върху оформяването на ландшафтният образ. На всяка част на шосето, наред с инженерите работи и един специален човек, който е отговорен за всички действия, относно създаването на този образ на местността. Той съдейства още при определяне на трасето. Той се грижи за това да бъдат избягвани части от местността, които не са красиви и дразнят, той е на поста си при първите работи по прорязването на гората и изкопа, той изследва грижливо и почвените условия и растителността, които са свойствени на дадена област. Под негов надзор бива събирана и грижливо обработвана изкопаната пръст. По-късно тя оказва ценни услуги, при засяването с трева на средната ивица и на страничните склонове. Благоговение пред природата и грижливост при подреждане на всяка растителност повеляват на този специалист да щади забележителностите на природата и да пази редки растения. По този начин бяха оставени тук-таме по средната ивица мощни, красиви, стари дървета или беше запазен чрез лек завой на шосето някой природен паметник от няколко столетия.

Там, където трябва да бъдат прорязани гори, този специалист по пейзажното оформяване на местността внимава да не се създадат никакви грозни празноти. Шосето на това място, тогава бива така проведено и гората така изрязана, че да се постигне един постепенен преход. Чрез засаждането на страничните склонове и на средната ивица, след необходимите прочиствания на естествената растителност, бива постигната отново една завършена и хармонична картина. Колко предвидливо беше работено още от самото начало в това отношение, показва и законът за защита на горските ивици (Schutzwaldstreifengesetz). Той гарантира на управата на този германски автомобилен строеж право на определяне на горските култури до известна



дълбочина за всички горски области, докоснати от шосето. По този начин биват примесени преди всичко с широколистни дървета вредните от горско-стопанско гледище монокултури на северно-германските иглолистни гори. Също и при останалите части на шосето стоят, от двете страни на последното, под охрана по четиристотин метра от почвата: тук, например, гората и отделните ценни дървета могат да бъдат изсичани само с разрешение на управата на автомобилното шосейно дело. При всички тези охранителни мерки проличава една далновидна политика за закрила на природата.



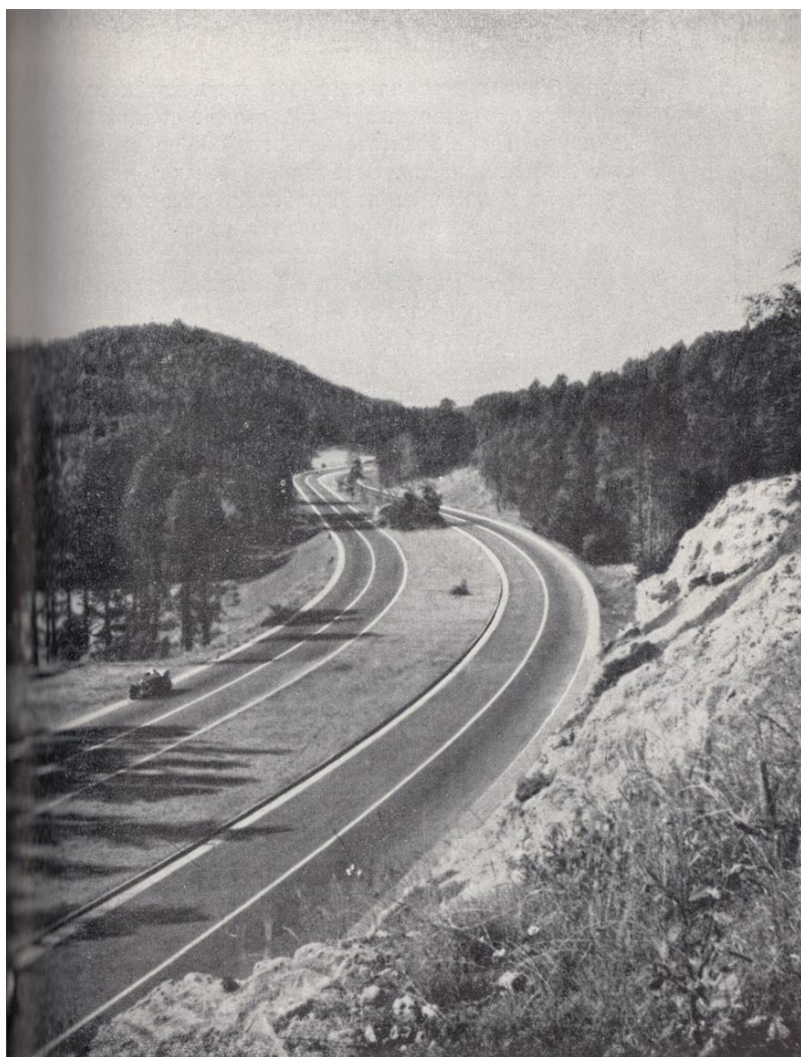
**Преходът на шосето Мюнхен-Щутгарт през Швабския Алб представлява едно от най-грандиозните шосейно-строителни постижения**





Светлите ленти, оживени от весели излетници, се провират през  
местността в широка дъга

Освен с тези предпазни и охранителни мерки, същият специалист, се намесва активно и при даването на форма и характер на местността. Така, при засаждането на средната ивица и на склоновете се предпочитат преди всичко растенията, които са от местен произход и отговарят на климата и на особените почвени условия в съответната област. В Горна Бавария беше даден на средната ивица характера на тучни баварски ливади, изпъстрени с цветя, на други места бяха засадени големи пространства с полски цветя. Засаждането на жив плет служи за закрила на птичките. По този начин на много места се спира процеса на обезценяването или унищожението на природата, който можа да се разпространи само в едно време, когато е господствало чистото стопанско мислене. Естествено, това ново формиране на местността се проявява често пъти едва след години, вследствие на бавния растеж на растенията. Но още от сега то свидетелства за една творческа воля, която обгръща целостта на живота и чието присъствие при едно такова техническо дело като автомобилните шосета отначало не се подозира. Не е преувеличено, ако германските строители на новите автомобилни шосета бъдат окачествени в този смисъл като културни пионери.



**Прекрасно е  
пътуването по  
шосето Нюрнберг-  
Байройт, където то  
се провира със  
своите широки  
завои през  
скалистия терен на  
франкская  
Швейцария**



## Делото се разраства

И така, в задружно общо действие в голямото дело стоят навсякъде инженери и работници, в баварските планини и в северно-германската равнина, в изобилния с градове запад и в рядко населения земеделски изток. Част по част шосето беше открито за движението. Постепенно частите нарастваха в ленти от стотици километри дължина. Един съществен етап беше постигнат, когато беше завършено шосето Берлин Мюнхен, дълго 600 км., което свързва севера с юга. Същевременно от Берлин във вътрешността на страната се разклоняваха други линии. Никоя германска област не остана пренебрегната. Бялата лента се проточи далеч на изток близо до брега на морето от Елбенг до Кьонигсберг. И на запад, близо до границата новият автомобилен път се провря през гъсто населената, живописна и разнообразна област Рейн-Пфалц. Германският Остмарк (бивша Австрия) току що бе обединен отново с Райха и работническите колони навлязоха с лопатите и подеха също така и делото на новото, съобщително обединение със стария Райх.



**Панорамата на баварските планини се вижда пред очите  
на пътуващия по шосето Мюнхен-Залцбург**



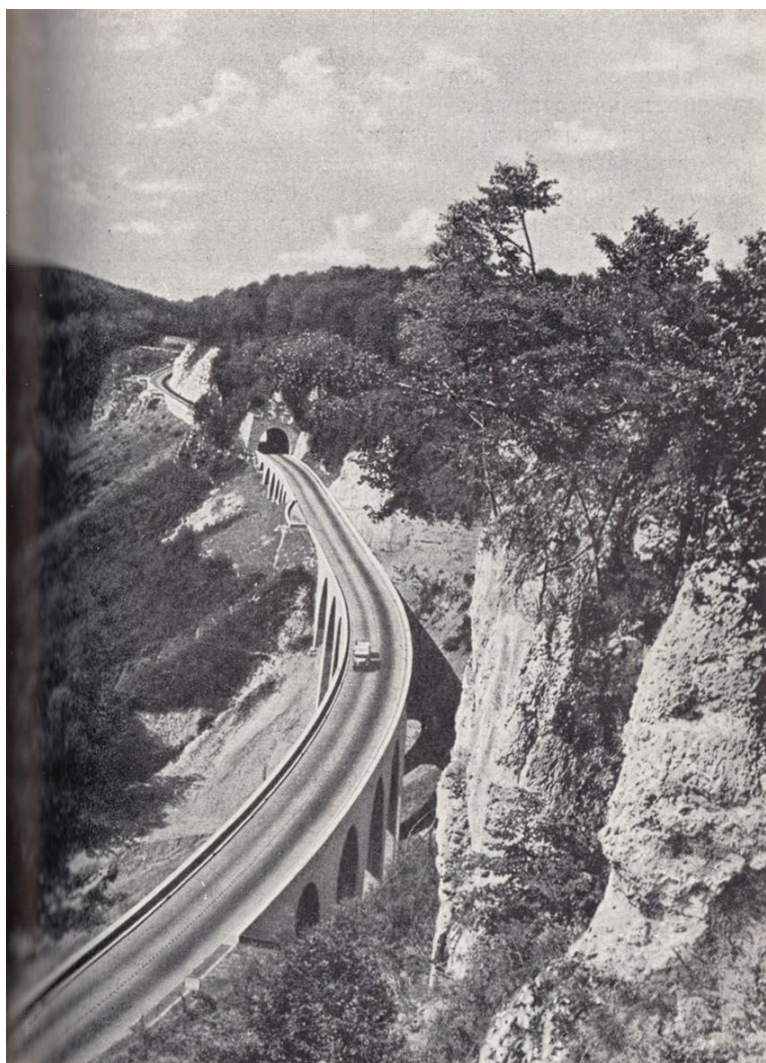
Заедно с планомерното развитие на мрежата, растеше и разнообразието на задачите. Върху мекия, неустойчив пясък трябваше да бъдат приложени други методи, различни от тези, прилагани върху здравата глинена почва. Там, където бяха необходими насипи, работеха при укрепяването на почвата мощни трамбовъчни машини и специално конструирани уреди. В мочурливи, тресавищни области бяха приложени новите методи за размиване на тресавищата. В планините скалистите склонове бяха пробити и хвърлени във въздуха. Никаква пречка не можеше да спре творческата воля на човека. Всички методи на работа биваха постоянно изпробвани и подобрявани. За първите части на строежа бяха необходими почти две години. При отсечки, които не представляват особени технически пречки, днес вече е възможно да бъдат завършени всички работи, от първото измерване до окончателното завършване на шосето, за по-малко от една година.

Чувствително по-дълги строителни периоди изискват, в противовес на горното, големите мостове, по които шосетата се плъзгат над широките реки и дълбоко прорязаните долини. Както навсякъде бяха избегнати схематичността и еднообразието на формите, така също и в това отношение не беше избран един еднообразен типов мост. За всеки по-голям мост беше намерена форма, съответстваща на изискванията и характера на местността. Мостът върху реката Ин на шосето Мюнхен-Залцбург се простира тежко и гладко над долината на алпийската река, която долина на това място не е прорязана много дълбоко. Напротив, известният мост «Мангфал», по същото шосе, лежи над дълбоко изрязаната пропаст със своя правещ леко впечатление стоманен скелет, върху две бетонени колони, високи 68 метра. Дългият мост върху Елба при Магдебург се приспособява напълно към гладките плоски линии на хоризонта на северно-германската низина. От друга страна, по долните на Верра и Лаан се извиват високи мостови дъги над веселите долини на средно високите планини.

Като едно от най-големите шосейно-строителни постижения в Германия, може да бъде посочен преходът над Алб по шосето Щутгарт-Мюнхен. Швабският Алб, една част от простиращите се през средна Европа планини Юра, чрез своя стръмен северен склон, притежава явно неприязнен характер по отношение на пътните съобщения. Железницата от Улм за Щутгарт трябва да премине стръмния склон към Гайзлинските височини. Старите шосета достигат височините на Алб с много извивки и се спускат отново с много завои отвъд, към долината на Дунав. Шосето, като бърз съобщителен път, трябваше да избегне стръмни изкачвания и остри завои. И затова той бива прокаран от север върху един дълъг и постепенно изкачващ се виадукт, който се простира в широка дъга над плодородните овощни градини на швабската земя. Спускането на юг, шосето печели чрез смелото му прокаране край Дракенщайнския склон. Шосето трябваше да бъде прокарано по стръмния планински склон; чрез експлозивни то беше издълбано в светлите скали на Юра. Откъм страната на склона го крепят

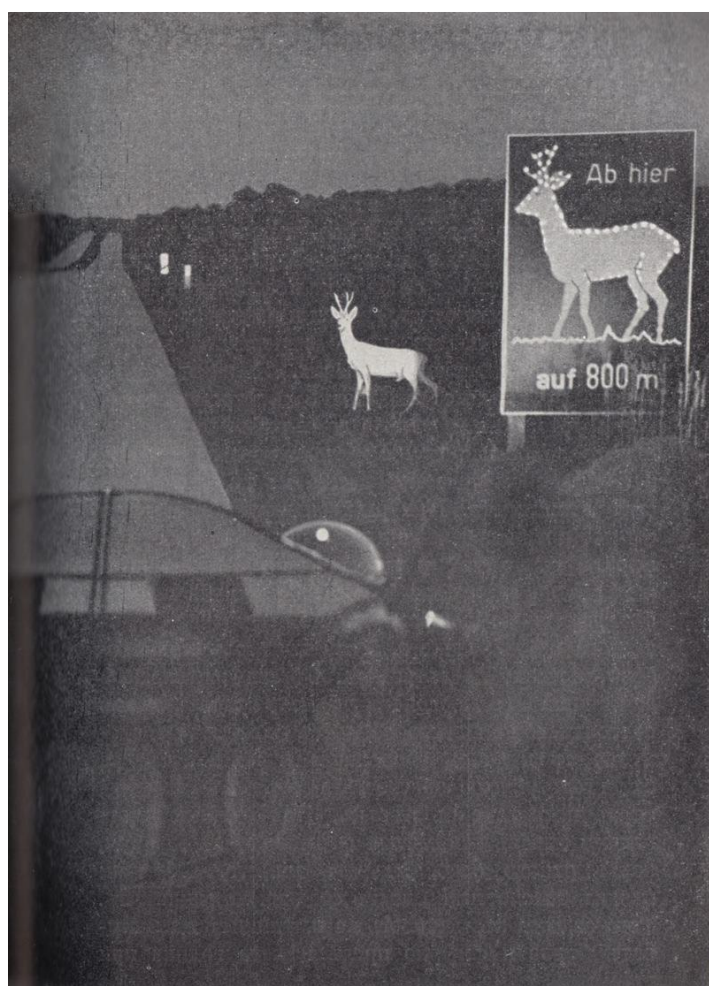
сводове и подпорни стени. Изградени със замах мостове подемат шосейната лента над долини, подобни на пропасти. Картината представлява шосето, което, ту се плъзга, ту се обляга на склоновете, и така се простира над една германска долина, изпълнена с поляни, под зелената шума на гората и светлите стени на скалите. Една несравнимо живописна панорама. Това разрешение обединява целесъобразното с красивото, то е еднакво сполучливо, както технически, така и художествено.

Освен тези прочути, предизвикващи много възторзи, шосейни мостове, които са прокарани над дълбоки и широки долини, има и стотици по-малки, пропускащи едно шосе или една железопътна линия. Но също и над шосето преминават много мостове - от съвсем широките, по които минават много железопътни линии, дори до тесните, плъзгащи се без парапети над шосето, построени само, за да може да премине по тях със своята кола и плуг също и селянинът, чийто ниви са разделени от шосето. В горски области, трафика, по които е слаб, са прокарани над шосето и ловджийски пътеки, за да се направи по възможност безопасен преходът над шосето за ловци и горски чиновници.



**На тази снимка  
проличава  
грандиозния замах,  
с който е строено  
шосето Мюнхен-  
Щутгарт при прехода  
на Алб**

Ако трябва да бъде споменат и ловецът, трябва да се каже още, че по шосетата не е забравена и закрилата на дивеча. По някои части от шосето, минаващи през гори, се виждат от време на време големи предупредителни плакати, които представляват един елен и съдържат сведения за разстояния. Те предупреждават шофьора, че следващата част на шосето води над стара пътека, по която е минавал дивечът. Също и след построяването на шосето, елените и сърните продължават да използват този път. Когато минават нощем през самото шосе, те често се спират, щом попаднат в светлината на фаровете на някой приближаващ се автомобил. В такъв случай бива застрашен животът, както на горските животни, също така и една внезапно изпречила се на шосето сърна може да стане опасна за един движещ се бързо автомобил. Светещите плакати предупреждават шофьора към предпазливост и в същото време свидетелстват за покровителствените грижи на върховното строително ръководство по отношение на дивеча на германските гори. Впрочем, сърните свикват много скоро с новата среда и не се плашат от минаващите автомобили. Често те се виждат да пасат спокойно, до самия край на гората, покрай оживени части по шосето.

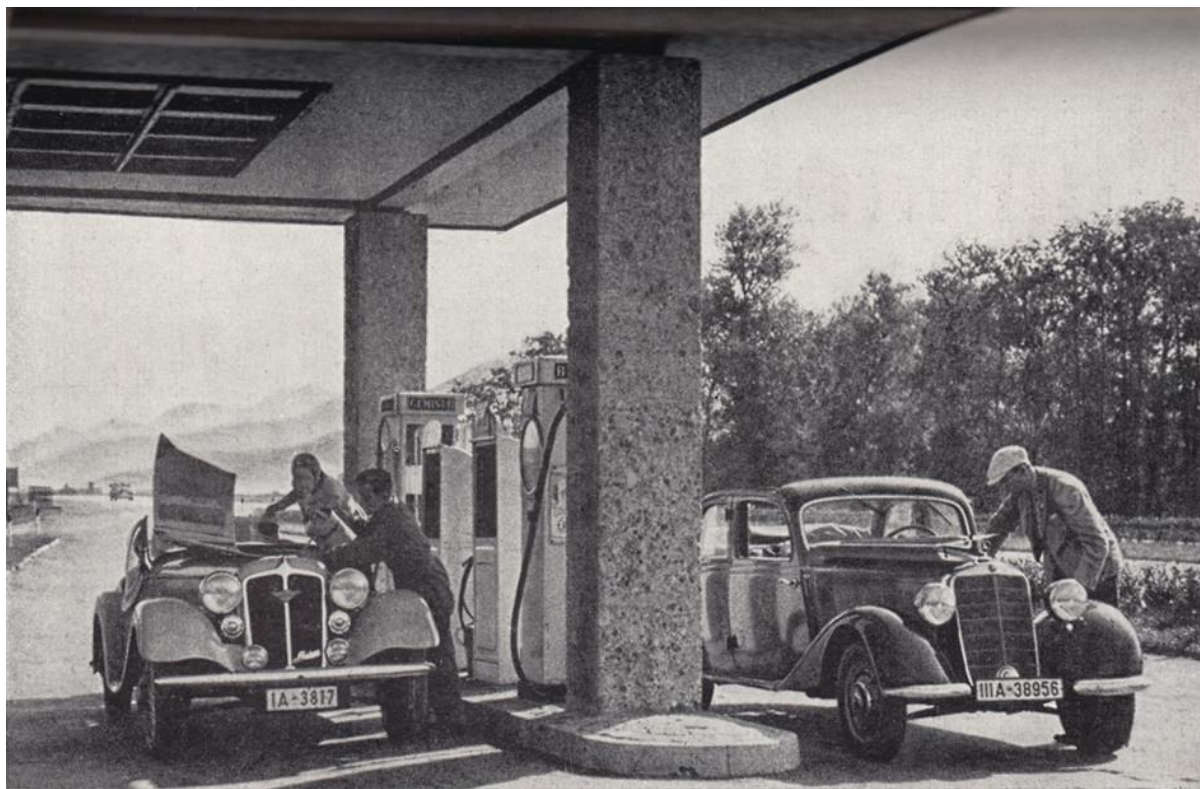


**Фаровете осветяват едновременно елена и предупредителния плакат, който напомня на шофьора за закрилата на дивеча**



## Грижи за шофьора

Колкото и незначителна да изглежда грижата за горските животни, все пак тя е един признак за това, колко всестранно е обмислено автомобилното шосейно дело. Както не се намери за достатъчно да се строят само шосета и да се мери успеха с броя на построените километри, също така са създадени и различни уредби в услуга на лицата, които използват новото автомобилно шосе в Германия. Надписи, които личат от далече, обозначават своевременно отклоненията, по които може да се влезе в шосето, или то да се напусне. Разклоненията за влизане и излизане са така построени, че те не смущават движението. При разклоненията обикновено са построени и бензинни резервоари; там се намират също така и шосейните работилници и къщите на кантонерите. Всяка част на шосето бива постоянно контролирана по отношение сигурността на движението. Този контрол има особено значение през зимата. Тогава кантонерите се намират в постоянно движение, проверяват състоянието на шосето, забиват малки жълти знаменца с надпис «поледица» и нареждат да бъде отстранена опасността от заледяването, чрез посипване с пясък. При силни снеговалежи биват използвани снегопочистващи машини, които отново освобождават шосето. По този начин опасностите биват сведени до минимум. Така се дава възможност на пътниците да пътуват бързо и сигурно през цялата година при всякакво време.



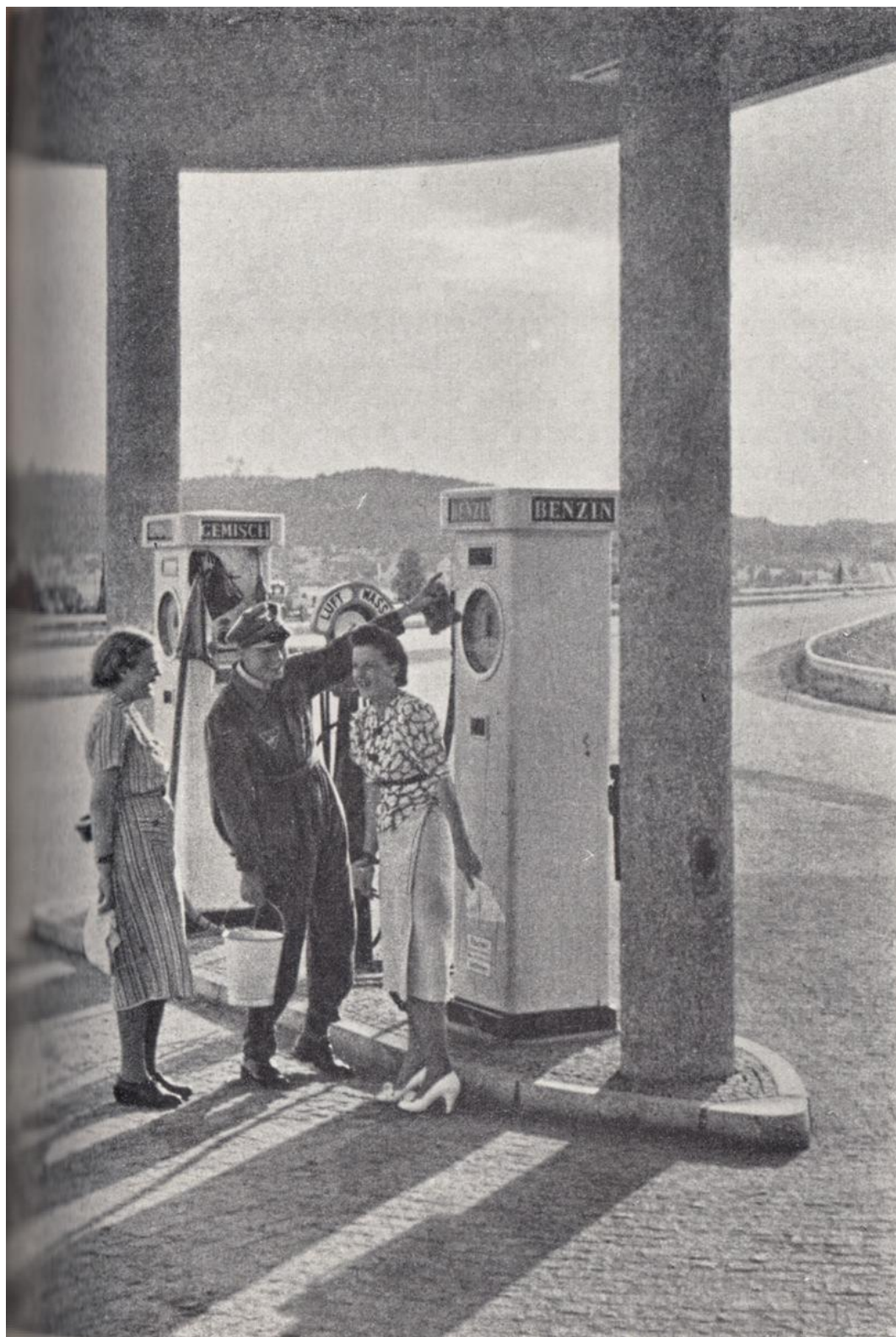
Приятелска помощ от продавача на бензин

Макар че в същината на моторизирането и на новите германски автомобилни пътища лежи създаването на предпоставките за постоянни бързи съобщения, все пак, не използва правилно своя автомобил онзи, който само препуска по шосето. Последното предлага толкова красота на местностите, показва Германия от толкова много нови страни, че само този използва мъдро и полезно новата уредба, който намери истинската среда между бързо каране и удобно странстване с автомобила. Към последното принадлежи също и възможността да се спре на време. За тази цел са построени по всички шосета многобройни площадки, които се групират на живописни места. Едно бяло «Р» на син фон показва още от далече тази площадка за спиране. С един малък завой пътят към площадката се отклонява от пистата на шосето, най-често към сенчеста гора. С няколко крачки пътника се отделя от движението, може да почива под сенчестите дървета на гората и да се освежи с една закуска. Край шосето Берлин-Хале е построено дори изкуствено езеро с плавателен басейн, в който през лятото се развива един весел бански живот.

Обаче не всеки може да се задоволи с едно място в тревата, или да изяде своя хляб на площадката, седящ на мястото на шофьора. За кратък престой са предвидени малки ресторанти, които обикновено са построени на живописни места. Освен това, по най-много използваните шосета са построени почивни домове и ханове, които са предназначени за по-дълъг престой и за пренощуване. Хановете са нагодени на първа линия към нуждите на професионалните шофьори и преди всичко на шофьорите на автомобилни влакове. Също и в това отношение проличава една социална страна на делото на държавните германски автомобилни пътища. Каква голяма отговорност тежи върху мъжете, които карат тежките, многоосни товарни автомобилни влакове между големите индустриални центрове! Често те нощуват върху седалката на шофьора в колата или в тесни спални каюти. Сега те намират в хановете един прост, но стилизиран подслон, който при умерени цени задоволява всичките им нужди. Първата голяма постройка от този вид беше създадена между Берлин и рурската област при Магдебург.

Покрай хановете, почивните домове притежават и една малко по-друга йота. На първо място те служат на пътническите съобщения и биват построявани в най-красиви места. Тук господства повече удобството, от което автомобилният пътник не би желал да се лиши и по шосето. Най-известният и за сега най-голям почивен дом е този, разположен на Химзее по шосето Мюнхен-Залцбург. Непосредствено на брега на пространната езерна плоскост на «баварското море», се издига постройка, издържана в баварски селски стил. Това е един пространен комплекс с удобни зали, големи тераси, голям брой стаи и с всички удобства, които вискателният пътник желае да има. Преди всичко, не липсва и през лятото толкова много желаната баня в езерото. С това месторазположение край вода и с изгледа към баварската алпийска верига, почивният дом на Химзее е

идеално място за излети и отмора. Неговата популярност се вижда от числото на посетителите. През месец юли 1939 година в почивния дом на Химзее се спряха не по-малко от 40 500 коли, т. е. повече автомобили, отколкото по това време се намираха общо в двата големи града Кьолн и Дюселдорф.



**Снабдяването с бензин става бързо и без голям престой**





**Между шосето Мюнхен-Залцбург и «Баварското езеро» се намира  
почивният дом при Химзее**

Също и ресторантите и почивните домове не се строят по една схема. Би било лесно да се изработи определен тип, който след това да бъде приложен навсякъде. Една казарменнообразна, целесъобразна постройка всред пейзажа на Химзее би била еднакво чужда и смущаваща, както и един луксозен хотел. Ландшафтът и строителната традиция играят винаги решителна роля по отношение постройките по автомобилния път. Както се избягва еднообразието,

също така, от друга страна, не може да господства и личният произвол. Всички постройки, които се изграждат по шосето, изхождат от планоустройствената ръководна работа на генералния инспектор и се намират под негов надзор. И щом като в рамките на цялото всяка строителна задача бива разглеждана като индивидуална, то като следствие се явява хармоничната игра между единно начало и разнообразно оформяне. По-рано съществуваха определени типове за пощи, гари или казарми, които биваха прилагани навсякъде, без да се държи сметка за строителната традиция в дадена местност. Колкото и много шосетата, като технически средства, да се характеризират сами с една независима от времето целесъобразност, при всички допълнителни постройки се обръщаше внимание на естествени и исторически дадености. Това налага на съответните отговорни архитекти да се подчиняват на особеностите на всяка местност и същевременно да творят художествено, самостоятелно и свободно. Колкото и много германското шосейно дело да изменя лицето на Германия, въпреки това, всички действат в тази насока с отговорност и се чувстват като почтителни слуги на поетото наследство от природата и културата.



**В голямата столова на почивния дом при Химзее**

## Числа, само числа

Числото среща недоверие дори и в едно време, което обхваща всичко статистически, тъй като то се отнася само за външната страна на нещата. Предшестващото изложение върху новото германско шосейно дело не беше досега обременено с числа. Накрая, трябва да бъдат дадени все пак някои статистически данни, за да допълнят с няколко числа, казаното досега с думи. Те дават да се разбере по-ясно, какво е постигнато в тази област в подробности и изобщо от 1933 година насам. При всяко число, обаче, трябва да съществува живата представа, че зад него стои човешки труд и лична инициатива и че то е само голяят шифър на едно многостранно постижение, завършено за целия народ.

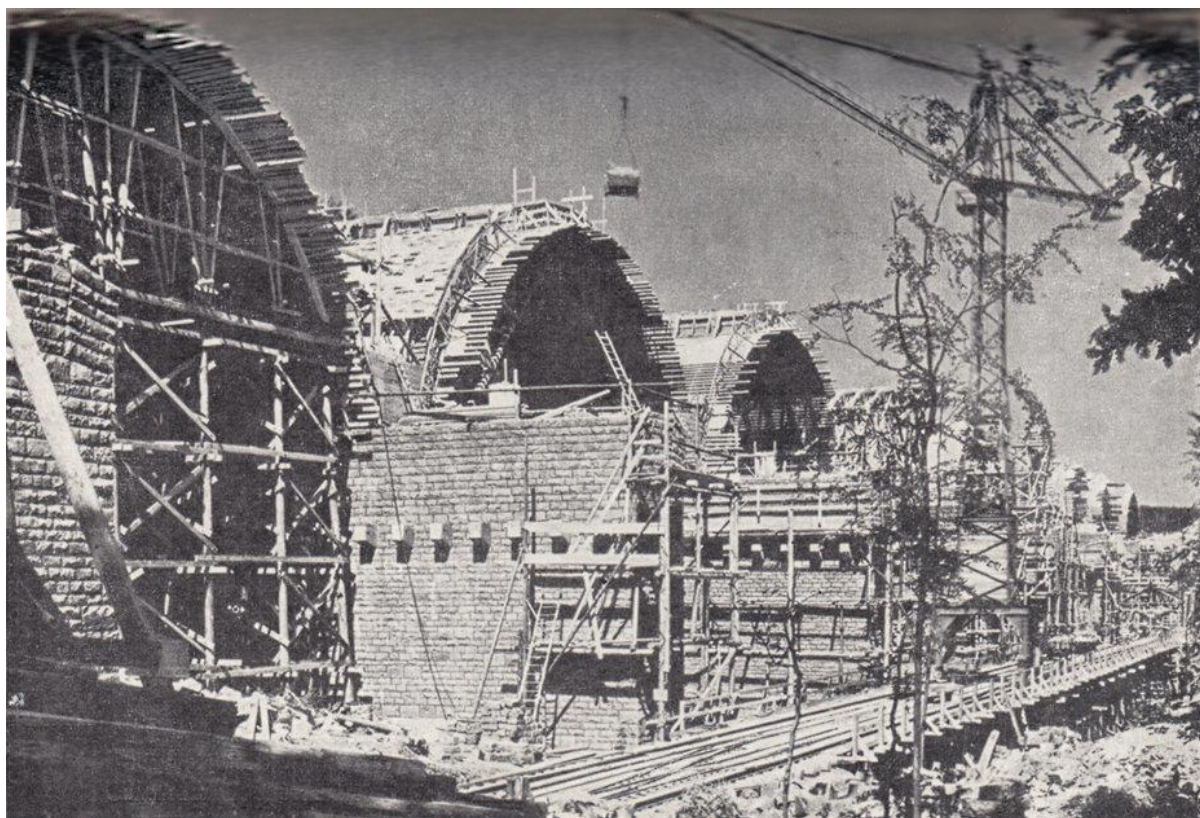
Най-напред няколко данни за етапите на строежа. На 19 май 1935 година беше освободена за движението първата част (Франкфурт-Дармщат). Почти година и половина по-късно, на 27 септември 1936 година, бяха окончателно завършени първите хиляда километра нов автомобилен път. През декември 1938 година бяха завършени вече трите хиляди километра. С това беше завършена почти половината от първоначалната основна мрежа. На 1 юли 1939 година бяха открити за движението 3 077 километра, а освен тях в строеж се намираха още 2 095 километра. Всеки километър от шосето, обаче, не означаваше само трасиране, планиране и завършване на пистата. Той обхващаше още и работите по засаждане и залесяване, трудни строежи на мостове и построяване на безбройни бензинови резервоари, включени във вече завършената мрежа. Той означаваше и съзнателна, другарска задружна работа на ръководните инженери и работници, на техници и на художници, които се подчиняваха на общата цел.

Още по-красноречиво говорят числата, в които се оглеждат гигантските трудови постижения в техните подробности. Нека бъде взет за база отново 1 юли 1939 година. До този ден беше изсечена за държавните германски автомобилни пътища общо 6 300 хектара гора. Обемът на разчистените земни и скалисти маси възлизаше общо на 302,5 милиона кубически метра. С тези числа трябва да бъде сравнен човешкият труд. В главния строителен сезон бяха заети по шосетата 130 000 души. От тях около 30 000 души бяха настанени в описаните шосейни лагери. Останалите бяха ежедневно превозвани до мястото на строежа с омнибуси, или при по-кратки разстояния, те изминаваха пътя пеша или с велосипед. Към тези 130 000 души, заети непосредствено в строежа на шосетата, трябва да бъдат прибавени най-малко още толкова, които бяха заети във фабриките, доставящи машини, строителни материали и т. н. Общото постижение обхващаше до горепосочения ден 136,3 милиона работни дни. От това число красноречиво става ясно значението на строежа на автомобилните шосета като важна и продължителна мярка за създаване на работа.



Гигантски са също и масите от строителен материал, на първо място желязо, чакъл и бетон, които бяха употребени за строежа на шосетата и на различните постройки. Нека посочим затова и няколко числа. На 1 юли 1939 година бяха завършени общо 5 519 мостове и преходи. Към тях се прибавяха 1819, намиращи се още в строеж. Те обхващаха многобройните преходи на междуселски пътища, потоци, железопътни линии, стотици мостове, които независимо от шосето, свързваха старата съобщителна мрежа, по които смело и сигурно се плъзгат шосетата над най-важните долини.

Може би отначало мнозина се съмняваха в необходимостта и във възможността да се използват шосетата. Всички те бяха най-бляскаво опровергнати от броя на онези, които използват последните, малко след като по-големи и намиращи се във връзка части от шосетата бяха открити за движението. По време на празници, очаквани дни за излет, по части от шосето, намиращи се близо до големи градове, беше наблюдаван и отчасти статистически обхванат, един непрекъснат поток от коли. Общото постижение става ясно от числата, които бяха събрани на основание на наблюдения и грижливи преценки. Така в 1937 година бяха изминати по новите автомобилни шосета общо 750 милиона километра. В 1938 година те се удвоиха на 1,3 милиарда километра.



**Прекосяването на долините налага понякога построяването на гигантски мостове. Снимката представлява един шосеен мост в строеж в западна Германия**

Когато се говори за числа, съвсем естествено е да се пита и за финансирането на едно такова гигантско строително дело. Този въпрос в никакъв случай не е лишен от основание. Мнозина виждаха в огромната нужда от пари за завършване на едно подобно дело една сериозна мъчнотия, ако ли не и една непреодолима пречка. Как, прочее, беше финансирано това дело?

Дирекцията на германските държавни железници, на която първоначално беше подчинено в организационно отношение дружеството «Райхсаутобан», постави в началото на разположение на последното за първите работи, основен капитал, възлизащ на 50 милиона райхсмарки. По-късно въпросът за финансирането беше разрешен чрез едно незначително увеличение на цената на бензина. Макар и за кратко време това увеличение на цената да се чувстваше от отделни лица, то все пак автомобилистът скоро свикна с новата цена на бензина. По този начин, обаче, значителни средства бяха оставени на разположение за автомобилните шосета. Междувременно разходите за шосетата се покачиха на стотици милиони марки. Но с тези големи суми не бяха построени само части от шосета и принадлежащи към тях постройки. Те бяха преди всичко един съществен мотор при новото съживяване на германското стопанство. Те дадоха задачи и поръчки на хиляди фабрики, а на стотици хиляди хора дадоха отново работа и хляб. Тези суми дадоха един почти решителен подтик за моторизирането на Германия. Създаването на «народния автомобил» се намира в най-тясна зависимост от строежа на новите автомобилни пътища. Макар че съдбоносната война, в която Германия се намира от есента на 1939 година смущава и отчасти предизвиква прекратяването на мирните възстановителни работи, все пак приближава времето на мира, в което всички тези дела ще бъдат завършени.

### **По автомобилните шосета на бъдещето**

Чрез новите автомобилни шосета Германия стана в преносен смисъл в едно и също време по-голяма и по-малка. По-малка, защото пътуването по тези шосета действа като онзи филмов апарат, който съкратява времето и предава сменянето на природните картини като на филмова лента. Това, което преди беше разчленено на безбройни малки шосета, прекъсвани от градове и села, става един огромен пейзаж с гладки, непрекъснати преходи. Германия стана, обаче, по-голяма, защото тези нови шосета направиха много области и много местности достъпни за голям брой пътници. Нашето око и нашата способност към възприятия се нагаждат към нови картини и нови зависимости. Естествено, не винаги трябва да се лети по шосето като при автомобилни състезания. Тъкмо то позволява да се пътува бързо и все пак с удоволствие.

Своеобразно е чувството, което се изпитва, когато за пръв път се навлезе в новия автомобилен път. Автомобилът бива насочен, към гладката бяла лента чрез едно извито входящо шосе. Веднага се чувства разликата по отношение малките грапавини на обикновените шосета. Колата се носи леко напред, като да се движи едновременно безшумно и по релси. Разликата спрямо пътуването с влака веднага става ясно, щом като погледът се плъзне настрани. От прозореца на влака се забелязва само една ивица от местността. Другата страна може само случайно да бъде съзряна чрез един повърхностен поглед. Пред пътуващия по новите автомобилни шосета се открива един цял хоризонт, който той може предоволно да наблюдава също и при не особено бързо пътуване.

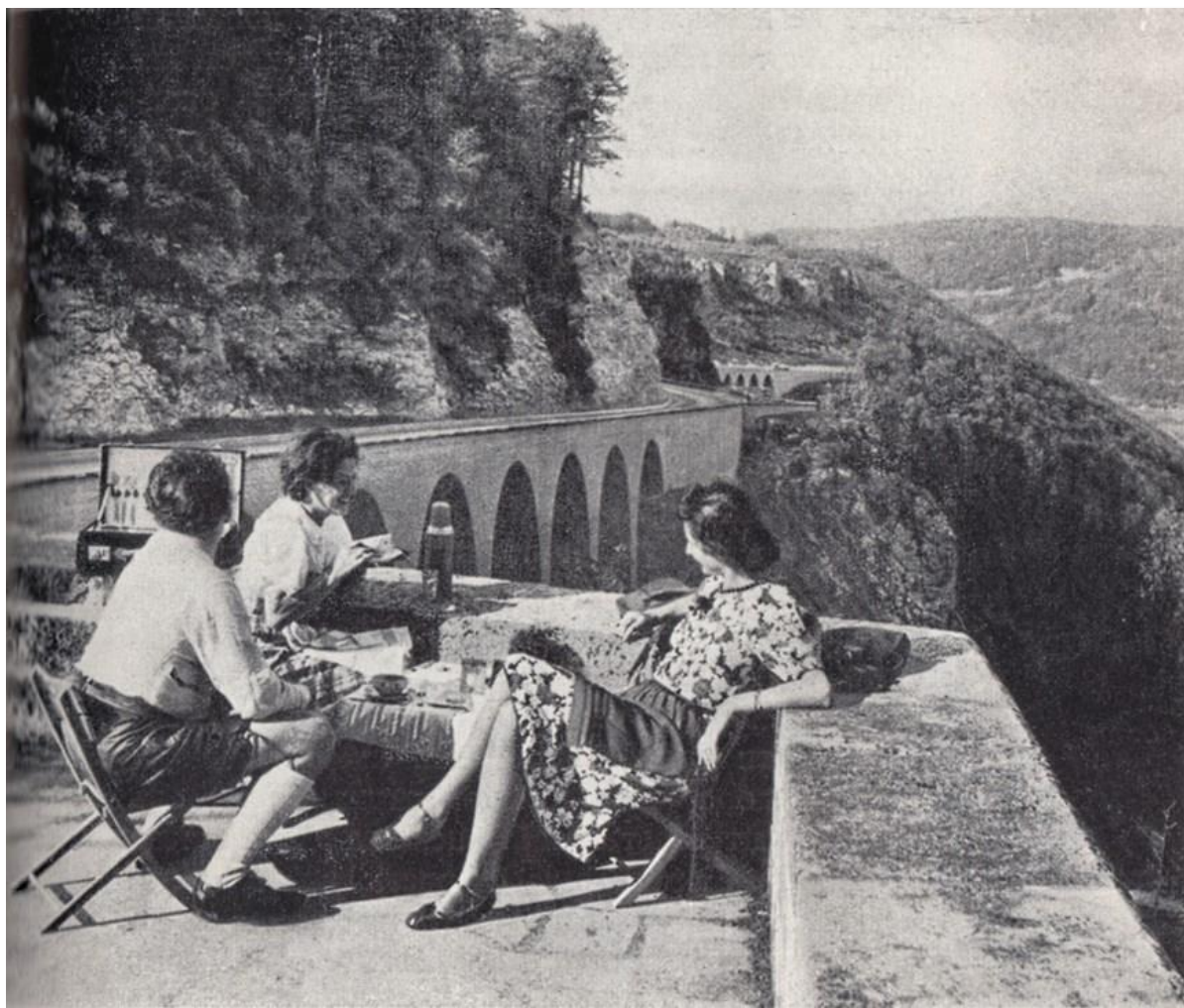
Със своите плъзгащи се в далечината светли ленти, автомобилните шосета в нова Германия придават на германската природа и културна структура една нова характерна черта, създадена от епохата на техниката. Подчинени на собствени закони, те навлизат в познатата смяна на гори, ниви и поляни, без да ограбват при това особеностите на тази природна цялост. Подобно градовете, селата, шосетата, каналите и железниците, те представляват една сила, неразривно свързана с образа на културния пейзаж. Но те остават свързани със свободната природа повече, отколкото всички останали, защото търсят своя път далече от селищата. Въпреки всичко, те не правят това като едно лишено от връзка и съотношение техническо дело. Създадени между другото и от ръката на художник, те се вглъбяват отмерено в общата картина на местността. В планините, където се намират скали, бетонените колони на шосейните мостове биват облицовани с камък, който обикновено биваше ломен в околността. По този начин се цели да се постигне една органическа връзка с местността.

Така, новите автомобилни пътища, запазвайки ландшафтният характер на местността, същевременно създават нови форми на тази местност. Нуждите на модерните съобщителни проблеми пораждат нови красиви и чисти изживявания сред природата. Окото, несмущавано от смущаващи погледа постройки, дървета, телеграфни стълбове, възприема отделните картини и ги подрежда в единно, всеобхващащо преживяване. Една част от вниманието, което шофьорът трябва да посвети на тесни и обилни със завои шосета и на движението по тях, остава свободна за приятно разглеждане, за възприемане на непознати до сега природни хубости.

Естествено е, че все пак всичко зависи от начина на пътуването. Който иска да вземе всички стръмнини с ненамалена скорост, който се интересува от прекрасното възкачване към Швабския Алб и красиво виещото се пътуване през Франкската гора (Франкенвалд) само откъм спортната страна, той пътува до известна степен като слепец. Който има амбицията да «откъсне» със своята стабилна, аеродинамична кола в един ден хиляда километра от светлите ленти,



едва ли ще има време и очи за друго, освен за разклонения, предупредителни табла, бензинови резервоари, възможности за изпреварване и тахометър. Новата просторност, която разкрива автомобилният път на пътуването и която разширява нашите възприятия, изисква и един нов начин за пътуване и един нов поглед. Веднъж спечелени и изпитани, те засилват чувствително прелестите на пътуването с автомобил.



**Почивка на площадката за спиране**

Чрез новите автомобилни шосета се откриват съвършено нови хоризонти и за този, който познава Германия. Шосето Берлин-Хале води през почти недосегнати, девствени местности из речните поляни между Елба и Мулда. Мощни дъбове се издигат из тучните поляни, дори и по средната ивица на шосето. С чудна последователност пътуващите по шосето от Лайпциг нататък преживяват постепенния преход от безкрайно широката плодородна лайпцигска низина към планинската гориста Тюрингия. Тази част на шосето през по-нататъшното пътуване подчертава постепенно характера на Франкенвалд и Фихтелгебирге, които иначе са познати само откъм тесни долини и безпрофилни високи плата. След това шосето се простира към Нюрнберг през

живописните скали на Франкскa Швейцария, откъдето маркировъчните табла сочат към града на партийните конгреси и на Албрехт Дюрер. Преходът през тихата, покрита със зелени поляни Алтмюлска долина, предлага една прекрасна картина, а възкачването по южните склонове, към високото плато на Юра е едно пътуване, пълно с интересни напрежения. Скоро бива пресечен Дунава и пътят продължава през пъстрата Горна Бавария към Мюнхен.



**Докато автомобилите бързо преминават по шосето всред горите на Тюрингия, непосредствено до него селянинът оре своята нива, мирно, както в стари времена**

Една величествена алпийска панорама се открива при пътуването от Мюнхен към Залцбург. Първоначално пътят води на Юг към планината, която се очертава все по-ясно. Близко до последните предпланини пътят се отклонява на изток и следва могъщия гребен на Алпите. Кратка почивка на Химското езеро позволява, хубавата картина да се запечата още по-дълбоко. Една набързо направена баня през лотото отново освежава силите. Тогава автомобилът отново поема вълнистата следа на пътя, пред който постоянно вибрират върховете и склоновете на планината. Към края на пътуването още отдалече примахва вълшебният град на Моцарт и построеният върху скали замък Хоензалцбург. От там шосето продължава към прекрасните местности на германския Остмарк, бивша Австрия.





**Шосето се вие из планинската и вълниста хесенска земя. Привлекателни къщи в селски стил приветстват из красивата долина**

Съвсем други впечатления създават пътуванията по шосето в северна Германия. Всред гори и поля, автомобилът се плъзга през Източна Прусия. Много дивеч напомня за непокътният характер на тази далечна област. По време на пътуването от Берлин за Франкфурт на Одер или Щетин, пътникът наблюдава сред иглолистните гори и гигантската пластика на пейзажа. В тежкия здрач на гората са приютени единични езера, чиито брегове подканят към по-продължителен престой. Между старите пристанищни градове Любек, Хамбург и Бремен, пътуващият по шосето среща и просторните долно-саксонски селски



стопанства. Погледът обема широкия, равен хоризонт и проследява играта на облаците по безкрайния небосвод. Колко бързо пренася новият автомобилен път от шумните улици на големия град и навалищата на пристанището в една тиха, величествена природа, която позволява на човека да диша свободно.



**Изгледът към покритите със сняг върхове и полите на Алпите между Мюнхен и Залцбург е очарователен**



Пристигане нощем в Манхайм

Пътуващият по шосето преминава през почти северно-германска панорама и в началото на пътуването от Берлин към запад. След като премине Елба при Магдебург, той се приближава към последните склонове на германските средновисоки планини. Оттатък Ханوفر, шосето завива малко на юг и докосва планинската Везерска област с нейните богати игри във формите и гъстите ѝ гори. С преминаването през Везер бива прекосена втората голяма река. Големи, обособени селски стопанства, разположени сред широки пасбища показват селска Вестфалия, първите фабрични комини и минни скелета - приближаването на рейнско вестфалската индустриална област. Да се прокара това шосе през разнообразната смесица на големи градове, не беше леко. През време на пътуването, човек се учудва колко естествено страната е съхранила индустриалния си характер. След това шосето продължава на юг срещу течението на Рейн, докато при Франкфурт достигне един важен възел.

Откъм хесенските височини с техните букови гори и стилни къщи, започва една живописна част на шосето към север. Тя се съединява с шосето, идващо от Кьолн; шосето води след това южно през Хайделберг към Карлсруе между Оберхайн и Бергштрассе, през плодородни равнини. Оттук шосето се отправя, всред сменяваща се панорама, към Щутгарт. Но най-красивите си части шосето за Мюнхен разкрива отвъд Щутгарт, при вече описания преход на Алб. Едно такова пътуване през широките равнини и над гънките на планините носи със себе си нещо омайващо. Какво ли не вижда пътникът из различните, отделени сами за себе си малки местности по пътя от Франкфурт през Хайделберг и от Щутгарт до Мюнхен? Когато шосето премине горния Дунав и остави зад себе си морените на швабско-баварската висока земя, пред Мюнхен пътникът отново има пред себе си тихото величие на природата. Така се закръглява картината на Германия в далечно разгънатите нишки на мрежата, с която новите автомобилни пътища покриват германската земя. Тя блести със своята разнообразна природна красота и със своето културно наследство навсякъде, чрез действието на модерната техника, която създаде автомобилът и новите автомобилни шосета.

## Настояще и бъдеще

На 14 Декември 1938 година, когато големи разстояния от автомобилните шосета бяха открити за движението, беше завършен три-хилядният километър нов автомобилен път в Германия. Вечерта на същия ден в берлинския «Театър дес Фолкес» се състоя прием, на който присъстваха три хиляди работници по тези шосета от целия Райх. Три хиляди мъже, много от които през работните дни трябваше да вършат тежка и мръсна, но необходима работа по изкопа на шосето с кирка и лопата, бяха тази вечер гости на Адолф Хитлер. Той, самият работещ някога като строителен работник, прекара няколко часа сред работниците на своето голямо дело, сред онези, които съдействат за



оформяването на образа на нова Германия. В своята реч Адолф Хитлер подчерта, че по гигантските постройки на автомобилните пътища израстват един нов дух на задружност и на трудова гордост, един практически социализъм на дело, който беше роден не от теоретически размишления, но от самия труд. От този социализъм на делото се роди и идеята за «народния автомобил» и мнозина от работниците, които тази вечер седяха в «Театър дес Фолкес», бяха сигурно спестители за народната кола, и един ден новите автомобилни пътища ще да бъдат полезни и за тях. Голямото дело беше определено точно за тези, които го бяха създали с труда на своите ръце и със своята обилна пот. През тази тържествена вечер те бяха освободени от тежестите на своята работа. В заключителните слова на своята реч, Адолф Хитлер още веднъж обобщи големите принципи и изказа на работниците благодарността на нацията: «И така, аз ви поканих в Берлин като една част от онази германска народностна общност, която е ангажирана в една от най-важните трудови задачи на Райха, като представители на стотите хиляди ваши колеги, за да ви благодаря, а заедно с това и на всички, които не можах да бъдат тук. Да ви благодаря за вашия труд, за вашите постижения и преди всичко за вашето вярно приобщаване към нашата голяма германска народностна общност.»