

Heirbanen van de 20^e eeuw

Eén van de belangrijkste problemen van de moderne tijd is het wegverkeer, dat inderdaad jaar na jaar sterk in intensiteit toeneemt. Deze toename wordt bijzonder sprekend, wanneer wij vaststellen, dat er in 1950 in de grote Westeuropese landen gemiddeld één auto per 46 inwoners voorhanden was en dat dit gemiddelde in 1962 één auto op slechts 10 inwoners bedroeg! Zweden, Frankrijk en het Verenigd-Koninkrijk spannen de kroon met minder dan 10 inwoners per auto (Nederland 17; België 11) en in de U.S.A. telt men één auto per drie inwoners, d.w.z. dat theoretisch elke Amerikaanse familie over een wagen beschikt!

Dat deze fenomenale aangroei van het wegverkeer een reeks netelige problemen schept, dient niet verder beklemtoond. Er is eerst en vooral het wegnet zelf. De eerste verharde wegen dateren uit de 19e eeuw, al is het maken van wegen natuurlijk zo oud als de mensheid zelf. Maar de technieken die op het einde van de 18e en het begin van de 19e eeuw werden uitgevonden, lagen aan de basis van een degelijker wegenbouw. Maar hoe hopeloos verouderd zijn deze straatwegen in functie van het drukke en snelle wegverkeer! Daarom bouwden verscheidene Westeuropese staten autosnelwegen, die aan de moderne eisen voldoen. Met West-Duitsland aan de spits, legden ook Nederland, België en Italië de eerste wegen aan, die vooral op internationaal verkeer berekend zijn. Reeds in 1931 streefde men naar een zekere internationale coördinatie, waarbij een stelsel van hoofdwegen werd gepland door een twintigtal Westeuropese landen. Deze E-wegen (Europa-wegen) met een totale lengte van $\pm 54\,000$ km zouden als transcontinentale ver-

bindingen veel bijdragen om de internationale handel, het toerisme en niet in het minst de goede verstandhouding onder de Europese volkeren te bevorderen.

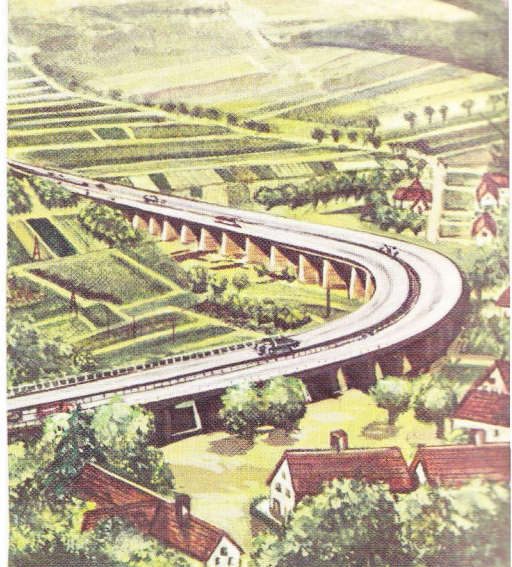
De Schotse ingenieur Mac Adam legde in 1815 de grondslag van de moderne wegenbouw door lagen steenslag op elkaar te leggen, ze stevig te walsen, met zand te bestooven, met water te begieten en uiteindelijk met bitumineuze



autobanen in Duitsland

bindmiddelen te overdekken. Onmiddellijk begon men in Europa deze methode toe te passen. Later kon men daarbij over krachtige machines beschikken, waardoor de graafwerken en het vervoer van materiaal zeer snel konden gebeuren. Toen men ten slotte ook nog beton ging aanwenden om het bovenste wegdek aan te leggen, konden ook zware transporten gebruik maken van deze nieuwe autowegen.

De moderne autosnelweg is in feite een Italiaanse uitvinding: men legde hem aan met het doel het



toerisme te bevorderen en tevens ook om de werkloosheid in het land op te slopen (voor het aanleggen van de wegen waren immers veel werkkrachten nodig). Duitsland daarentegen zag in de autosnelweg een middel om zijn economie te ontwikkelen en besteedde bijgevolg zijn volledige aandacht aan de aanleg ervan. De continentale ligging van Duitsland vereist een druk handelsverkeer met de buurlanden. De Duitse "Autobahnen" zijn een buitengewoon gelukkige erfenis van het Derde Rijk. Hitler liet de eerste Autobahnen natuurlijk met strategische doeleinden aanleggen, maar na Wereldoorlog II werd de uitbreiding van dit langeafstandsverkeer een essentieel bestanddeel van de gehele Duitse economie. Weldra zal het ook mogelijk worden om vanuit Rotterdam, Antwerpen, Oostende, vanuit de Scandinavische landen en zelfs vanuit Frankrijk de steden Berlijn en Wenen te bereiken zonder de autosnelweg te moeten verlaten. Daarom werden langs de autostrades rustplaatsen voorzien. In deze zogenaamde Raststätte (motels) kan de reiziger op een zeer comfortabel oponthoud rekenen: in de grote Raststätte is er een zeer degelijk restaurant, men kan er ook overnachten, er zijn garages, benzinstations, seincabines en een eerste hulp bij ongevallen voorhanden.

De drukte op de Duitse autosnelwegen, veroorzaakt door het enorme vracht- en personenvervoer, toont de noodzakelijkheid van dit verkeersmiddel aan. De brede, verharde wegdekken, het éénrichtingsverkeer op twee en zelfs op drie panden, de beschermende bermen, de duidelijke verkeerstekens en de efficiënte verkeersregeling zijn zoveel factoren, die de veiligheid in de hand werken. Waardevol zijn natuurlijk ook de talloze viaducten, die een bepaalde weg onder of boven een andere leiden. Wegkruisingen worden uitgeschakeld door het veralgemeend gebruik van het klaverbladsysteem. Daarenboven vermijden de autosnelwegen elke bebouwde kom, waardoor zeer veel tijd wordt bespaard. Waar men vroeger weken nodig had om het Rijnleesteenplateau, het Zwarte Woud en Beieren te verkennen, volstaan nu enkele dagen om een duidelijke indruk van de verschillende landschappen op te doen. Vertrekkend vanuit Keulen b.v., kan men vrij gemakkelijk in één dag Salzburg bereiken en over enkele tijd zelfs Wenen!

De Duitse Bondsrepubliek heeft zich na Wereldoorlog II zeer grote inspanningen getroost, om het fel beschadigde wegennet te herstellen en uit te breiden. Een speciaal

plan voor wegenbouw werd ontworpen, waardoor in 1967 ongeveer 11 200 km wegen zullen verbreed en 1000 km nieuwe wegen zullen aangelegd zijn. In 1955 beschikte de Bondsrepubliek over 2175 km autosnelwegen; in 1967 zal dit wegennet ongeveer verdubbeld zijn!

Duitsland rekent erop, dat met de uitbreiding van dit wegennet het toerisme ook zal toenemen. In het buitenland maakt de Bondsrepubliek propaganda met de slagzin: "Naar Duitsland in elk jaargetijde". Het tamelijk gunstige klimaat ligt hieraan ten grondslag: einde maart doet de lente inderdaad haar intrede met kleurige en bloeiende bomen in de vlakke van de Rijn, aan het Meer van Konstanz, aan de Bergstrasse en op de zuidelijke hellingen van de Taunus. In de zomermaanden is het er warm, maar niet drukkend en de overgang naar de herfst is bijna onmerkbaar. De herfsttijd is bovendien de periode van de vrolijke wijnfeesten. In de Duitse Alpen kan men reeds in oktober-november de wintersport beoefenen.

In tegenstelling met de Italiaanse gewoonte, zijn de Duitse autosnelwegen tolvrij, d.w.z. men hoeft geen rechten te betalen, met het gevolg, dat het autorijden in

De snelle ontwikkeling van het goederen- en personenvervoer in West-Duitsland vereiste niet alleen een degelijke aanpassing van het bestaande wegennet, maar bovendien de aanleg van autosnelwegen. In dit opzicht was West-Duitsland toonaangevend: na Wereldoorlog II groeide het aantal kilometer snelle verbindingswegen zienderogen aan, zodat het wegennet een belangrijke factor in de snelle economische heropbloei werd.

Duitsland goedkoop is; men verbruikt minder benzine, dank zij de regelmatige snelheid, er zit minder slijtage op de wagen, omdat het wegdek perfect in orde is en men spaart veel tijd uit. Naast de grote realisaties van de Duitse Bondsrepubliek dient ook nog even de ontwikkeling van het Nederlandse wegennet in het licht gesteld. In 1962 kwamen niet minder dan 150 km autosnelwegen met gescheiden rijbanen klaar. Nederland beschikte over uitstekende grote verbindingswegen van west naar oost en van noord naar zuid. Nederland heeft wel een voorsprong in vergelijking met de ontwikkeling van het Belgische wegennet.

