

## ZEITGESCHICHTE

## AUTOBAHNEN

## Ein Straßenmärchen

ten Rußlands Konservative den Thesen Iljitschews freudig zu. Sie bezeichneten die Experimente ihrer avantgardistischen Landsleute als die Werke von Renegaten, Unfähigen oder Verrückten und — so die Armeezeitung „Krasnaja Swesda“ — als die „Produkte von Eseln, Affen und Papageien“.

Die „Prawda“ veröffentlichte ein Schreiben von zwei Tanten des angeblich in einer russischen Nervenheilanstalt internierten Dichters Alexander Jessenin-Wolpin, dessen berühmter Vater, der Lyriker Sergej Jessenin, 1925 Selbstmord beging. Iljitschew hatte in seiner Moskauer Rede Jessenin-Wolpins Lyrik als besonders verwerfliches Beispiel antisowjetischer Literatur angeklagt.

„Unser Neffe ist ein Verrückter“, bestätigten die Tanten, „und sein lyrisches Werk ‚Frühlingsblätter‘ ist tatsächlich ein Sammelsurium von Reimereien, ein antisowjetisches, misanthropisches Pamphlet, das Hirngespinnst eines Geisteskranken.“

Aus Leningrad wußte der sowjetische Staatssicherheitsdienst zu berichten, daß der sowjetische Physiklehrer Rudolf Friedman, durch modernistische Kunstzeugnisse offensichtlich verderbt, von einem Amerikaner als Agent angeworben worden sei, während er im Lenin-Grader Museum Gemälde des sozialistischen Realismus mit auffallendem Unmut betrachtete.

Ein Wechsel auf dem Stuhl des Chefredakteurs der „Literaturnaja Gaseta“, die bisher als Zeitschrift für die liberale Richtung in der Sowjetliteratur galt, machte vollends deutlich, welchen Kurs der Kreml künftig in seiner Kulturkritik einzuschlagen gedenkt.

Der neue Chefredakteur Alexander Tschakowski enttäuschte bereits einen Tag nach seiner Ernennung die Koexistentialisten. Tschakowski: „Heute haben wir noch nicht jene Phase des Kommunismus erreicht, in der die volle Freiheit herrscht.“



Kunstkritiker Chruschtschow, Iljitschew, Autor Scholochow: Gegenwehr im Gästehaus

Auf dem Bildschirm erscheinen die Betonbänder einer Autobahn. Während bundesdeutsche Automobile über die Mattscheibe rollen, ertönt aus der Vergangenheit die Stimme von Joseph Goebbels: „... die Straßen, die man noch nach Jahrhunderten wird die Straßen Adolf Hitlers nennen müssen, es sind die Straßen, zu denen der Führer selbst den Plan und die Initiative gegeben hat“

Mit den großen Worten des kleinen NS-Ministers für Volksaufklärung und Propaganda soll demnächst eine Sendung des Deutschen Fernsehens beginnen, die der wahren Herkunft der populärsten Hinterlassenschaft des Dritten Reiches nachspürt: der Entstehung der Autobahnen.

Der von Radio Bremen produzierte Dokumentarbericht „Reichsautobahnen — die Straßen des Führers?“ soll die Wandlung einer „Lüge zur Legende“ (so der Untertitel der Sendung) zeigen, der auch heute noch Bundesbürger huldigen; ihr Credo: Adolf Hitler sei der Erfinder der Autobahnen.

Tatsächlich aber hat Hitler Pläne verwirklicht, die schon in den zwanziger Jahren fertig ausgearbeitet worden waren. Mehr noch: Daß die Autobahnpläne nicht schon damals realisiert wurden, ist gerade der NSDAP zuzuschreiben, die — im Verein mit den Kommunisten — erbitterten Widerstand leistete.

Denn mehr als sechs Jahre vor Hitlers Inthronisation, am 6. November 1926, wurde in der „Geschlechterstube“ des Frankfurter Rathauses eine Gesellschaft namens „Hafraba“ gegründet, deren Ziel es war, Deutschland mit einem Netz kreuzungsfreier Autostraßen zu durchziehen. Erstes Projekt des Eingetragenen Vereins, dem Länder, Provinzen, Städte, Industrie- und Han-

# Wenden auf der Autobahn?

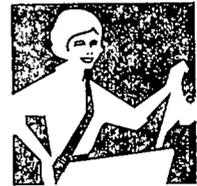


KV 5

„Natürlich nicht“, werden Sie sagen. „Das ist lebensgefährlich und außerdem verboten.“ Aber wissen Sie, wie der andere fährt?

Herr A. G. aus Frankfurt war kurz nach Mitternacht auf der Autobahn Würzburg/Köln unterwegs, als ein vor ihm fahrender Militärlastwagen versuchte, über den Mittelstreifen auf die Gegenfahrbahn zu wenden. „...ich fuhr mit voller Geschwindigkeit auf...“ Die Überreste des Wagens sehen Sie auf dem Foto. Das Leben des Fahrers wurde nach seiner Aussage durch den KLIPPAN-Gurt gerettet. Das ist nur einer von vielen tausend Unfällen, in denen KLIPPAN-Gurte im In- und Ausland ernste Verletzungen verhüten und Menschenleben retten konnten. KLIPPAN-Sicherheitsgurte sind das Ergebnis internationaler Forschung. Für praktisch jeden Wagentyp werden KLIPPAN-Gurte nach Maß hergestellt. Für drei Millionen Autofahrer wurden bereits KLIPPAN-Gurte eingebaut. Warum nicht auch für Sie? Ihre Tankstelle oder Werkstatt übernimmt die Arbeit gern.

KLIPPAN ist im heutigen Verkehr so selbstverständlich wie Scheinwerfer und Bremse. Man weiß nie, wie der andere fährt — aber man weiß:



## KLIPPAN

aus  
TREVIRA®  
höchfest

bietet  
Sicherheit



*Wenn gute Freunde  
zu Besuch sind . . .*



**ATTACHÉ**  
**DER MARKENWEINBRAND**

delsverbände, aber auch Firmen und Privatpersonen angehörten, war der Bau einer Autostraße Hansestädte - Frankfurt - Basel. Der Name „Hafraba“ war denn auch nur ein Kunstwort aus Anfangsbuchstaben der Streckenpunkte.

Lange bevor Hitler beschloß, Straßenbauer zu werden, hatten Hafraba-Experten die technischen Details von Straßen und Brücken, Unterführungen und Ausfahrten ausgearbeitet. Auch der Name „Autobahn“ war da, bevor Hitler an die Macht kam: Seit 1932 hieß das Mitteilungsblatt der Hafraba „Die Autobahn“. Und Kraftverkehrsstraßen, die alle Kriterien der Autobahnen aufwiesen, gab es ebenfalls in Deutschland vor 1933.

▷ 1921 wurde der Bau der Berliner Avus vollendet; sie war die erste Straße der Welt, die allein dem Kraftverkehr vorbehalten blieb, freilich vorzugsweise als Renn- und Übungsstrecke diente.

▷ 1932 wurde die erste deutsche Verkehrsautobahn zwischen Köln und Bonn eingeweiht; Kölns Oberbürgermeister Konrad Adenauer äußerte anlässlich des Ereignisses „Stolz und Befriedigung“.

Die Autostraße Köln - Bonn war allerdings kein Hafraba-Projekt. Ein auffallendes Merkmal der Hafraba-Straßen beispielsweise fehlte: der Grünstreifen zwischen den Fahrbahnen. „Wir von der Hafraba“, so erinnert sich für die Fernseher der einstige Pressechef der Autobahngesellschaft, der heute 62-jährige Fachjournalist Kurt Kaftan, „lehnten die Autobahn Köln - Bonn als Beispiel für die technischen Prinzipien der von uns geplanten Autobahnen ab.“

Aber die Hafraba konnte den Vorteil ihrer technischen Prinzipien zunächst nicht demonstrieren. Die Pläne wurden vom Reichsverkehrsministerium abgelehnt: weil ihre Verwirklichung finanzielle Einbußen für die Reichsbahn befürchten lassen müsse. Auch die Reichswehr erhob Einspruch: weil die Autobahnen im Krieg feindlichen Fliegern die Orientierung allzusehr erleichtern würden.

Dennoch wurde 1930 im Reichstag von einigen Abgeordneten ein Gesetzentwurf eingebracht, der auf die Realisierung der Hafraba-Pläne abzielte. Die Finanzierung des Vorhabens sollte — nach dem Gesetzentwurf — durch die Gebühren der späteren Benutzer sichergestellt werden. Die erforderliche Stimmenmehrheit schien zu diesem Zeitpunkt gesichert.

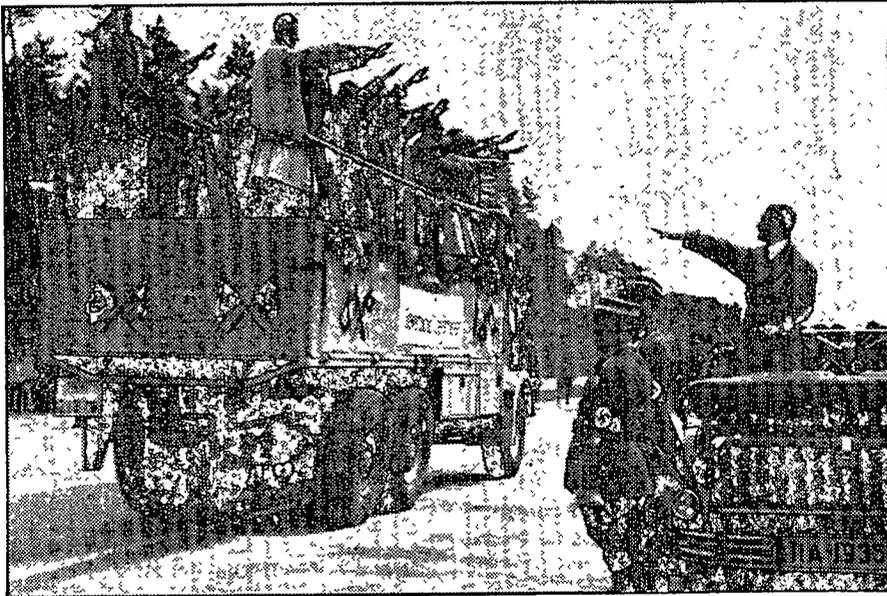
Doch genau an dem Tag, an dem die Abstimmung stattfinden sollte, wurde der Reichstag aufgelöst. Ex-Hafraba-Mann Kaftan: „Wäre am 18. Juli nicht der Reichstag aufgelöst worden, dann wären bei Antritt Hitlers zweieinhalb Jahre später die ersten hundert Kilometer des Hafraba-Autonetzes schon in Betrieb gewesen.“

Nach der Neuwahl jedoch hatte sich die Zusammensetzung des Reichstags so verändert, daß die mühsamen Vorverhandlungen der Hafraba-Leute von vorn beginnen mußten. Als hartnäckigste Gegner des Autobahn-Projekts erwiesen sich — wie schon vor der Auflösung des Reichstags — KPD und NSDAP. Die Roten wie die Braunen erachteten Autobahnen als Luxus.

Indes, die Haltung der Nationalsozialisten wechselte jäh, als Hitler an die Macht gekommen war: Schon elf Tage nach der Übernahme des Kanzleramtes verkündete er den Bau eines neuen Straßennetzes.

Hitler beeilte sich: Am 27. Juni 1933 wurde das „Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen“ verkündet; am 23. September tat Hitler für die Strecke Frankfurt - Mannheim den ersten Spatenstich. „Und ehe sechs Jahre vergangen“, deklamierte er, bevor er zur Schaufel griff, „soll ein Riesenerwerk zeugen von unserem Mut, unserem Fleiß, unserer Zähigkeit und unserer Entschlußkraft. Deutsche Arbeiter, an das Werk!“

Für das deutsche Volk brach die Ära der Spatenstiche an. Der Straßenbau-Ingenieur Dr. Fritz Todt wurde zum Generalinspektor für das deutsche Straßenbauwesen ernannt. Hunderittausende begannen zu schippen. Das Autobahn-Projekt wurde zum spektakulären Anfangserfolg der Nationalsozialisten:



Autobahn-Einweihung (1935): Die NSDAP bekämpfte das Projekt

Das Heer der ehemals Arbeitslosen dankte; und das Ausland zollte Respekt.

Zufrieden war anfangs auch die Hafraba. Bereitwillig stellten die Autobahn-Pläne den NS-Leuten Pläne und Detailskizzen, Berechnungen und Modelle zur Verfügung. Aber bald mußten sie erfahren, daß - auch die Priorität der Idee benötigt wurde: Die Autobahnen sollten als das ureigene Werk Hitlers gelten.

Zuerst verschwand der Name Hafraba. Der Verein wurde in die „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen“ umgewandelt („Gezuvor“). Wenige Monate darauf, im Dezember 1933, gab Todt in einem Brief an Hafraba-Pressechef Kaftan eine eindeutige Sprachregelung:

Ich darf Sie bei dieser Gelegenheit darauf aufmerksam machen, daß Ihre Darlegungen auch insofern nicht richtig sind, als die jetzige Ausführung der Reichsautobahnen schon auf Pläne des Führers im Jahre 1924 zurückgeht. Diese Reichsautobahnen, wie wir sie jetzt bauen, haben nicht als von der Hafraba vorbereitet, und nicht als von mir... gebaut zu gelten, sondern einzig und allein als die Straßen Adolf Hitlers. Sehr geehrter Herr Kaftan, ich schreibe

Ihnen diesen Brief nicht als Rüge, aber als eine Warnung und in der Absicht, daß Sie für Ihre schriftstellerische Tätigkeit die Einstellung finden möchten, die ich für die einzig richtige halte.

Daß Hitler schon 1924 die Autobahn erdacht haben sollte, war Bestandteil jenes Prozesses, der „von der Lüge zur Legende“ führte. Vergebens suchten die Rechercheure vom Bremer Fernsehen nach einem Beleg für diese Version: Weder das Institut für Zeitgeschichte in München noch das Verkehrsministerium in Bonn, weder das Bundesfilmarchiv in Koblenz noch das Zentralbild-Filmarchiv in Ostberlin, keine von insgesamt 40 zeitgeschichtlichen Quellen verfügte auch nur über ein Indiz.

So eindeutig, wie die NS-Propagandisten die Autobahn-Urahnungen des Führers zurückdatiert hatten, so unmißverständlich machten sie auch klar, wohin die neuen Straßen führen sollten. „Dies sind die Straßen des Führers“, verkündete Joseph Goebbels, „und diese Straßen führen zum Westwall.“

Sie führten zunächst in alle Teile des Reiches und dann nach Österreich („Das Reich wächst, die Ostmark kehrt heim, und wieder kann Dr. Todt vielen Arbeitern den Spaten reichen“).

Als der Krieg verloren war, hatten Hitlers Straßenbau-Kolonnen allein auf deutschem Boden 3746 Kilometer Autobahn gebaut, in einer zweifelsfrei imponierenden Anstrengung. Immerhin schafften die Straßenbauer damals ein Jahrespensum bis zu 1000 Kilometer. Das ist mehr, als seit Kriegsende in der Bundesrepublik gebaut wurde.

Und erst im vergangenen Jahr wurde die klassische Hafraba-Strecke, die Verbindung Hamburg - Frankfurt - Basel, vollendet, die am Anfang des großen Planes stand. Wie immer zückte Verkehrsminister Hans-Christoph Seebohm seine Eröffnungsschere und gab die Straße frei. In seiner Rede feierte er „eines der großen Ingenieur-Bauwerke der neueren Baugeschichte“ und sprach, ohne zu erläutern, auf wen er anspielte: „Alles Bedeutende, was Menschen ersinnen, entsteht zunächst in den Köpfen einzelner.“

## FILM

### NEU IN DEUTSCHLAND

Ein Hauch von Nerz (USA). „Ein Hauch von Nerz“ ist eine Imitation von „Ein Pyjama für zwei“, das eine Imitation von „Bettgeflüster“ war. Das Rankenwerk der Gags ist jedoch lichter als bei den Vorgängern und läßt das strapazierte Grundschema erkennen: Alles dreht sich darum, ob der millionenschwere Firmenboß (Cary Grant) die hartnäckige US-Jungfer (Doris Day) eher zur Kapitulation oder sie ihn eher zum Standesamt bringt. Die Umbesetzung der Männerrollen wirkt sich zum Nachteil der Imitation aus: Dem Endfünffziger Cary Grant fehlt der jugendliche Schwung des „Pyjama“-Stars Rock Hudson. Andererseits nimmt sich die Enddreißigerin Doris Day neben dem Veteranen Grant weniger anachronistisch aus als neben dem Jungmann Hudson. (Granley - Arwin - Nob Hill.)

Die dritte Dimension (Frankreich/Italien). Eine Ehetragödie: Um ihn loszuwerden, läßt eine Frau (Sophia Loren) sich vom ungeliebten Mann (Anthony Perkins) zu einem Betrug verleiten; statt sie freizugeben, erpreßt er sie nun aber und zwingt sie, bei ihm zu bleiben; sie tötet ihn und wird darüber wahnsinnig. Und ein Kriminalroman: Der einzige Überlebende einer Flugzeugkatastrophe versteckt sich und wird für tot erklärt; seine „Witwe“ kassiert die Versicherung; aber ein kleiner Junge hat den Überlebenden beobachtet und bringt alles an den Tag. In diesem Film von Anatole Litvak sind Ehetragödie und Kriminalroman derart miteinander vermischt, daß jeweils das eine dem anderen als Ausflucht dient. Läßt die kriminalistische Spannung nach, wird der psychologische Konflikt bemüht und umgekehrt. Aber die Rechnung geht nicht auf. Das Resultat ist für einen „Psycho“ zu melodramatisch und für einen „Krimi“ zu schlaff konstruiert. (Filmsonor/Dear Film.)

Schneewittchen und die sieben Gaukler (Deutschland). Nach einem Musical („Das Wirtshaus im Spessart“) und einem Grusical („Das Spukschloß im Spessart“) gewann Kurt Hoffmann dem deutschen Film ein Frostical: Situationskomik im alpinen Wintersport-Milieu. Indes, je höher über den Meeresspiegel sich Deutschlands einstmaliger Erfolgsregisseur begibt, desto flacher geraten seine Scherze. Im Verein mit seinem Autor Günter Neumann ebnete er Grimms Märchen zu einem banalen Operetten-Sujet ein: Sieben arbeitslosen Zirkusartisten erscheint eine singende Heizungsexpertin (Caterina Valente) als Schneewittchen. Wohl in der berechtigten Überzeugung, daß diese Märchenparallele keine tragfähige Lustspielbasis hergäbe, wurde eine Dreiecksgeschichte hinzugefügt, in der die Prinzessin gegen die Konkurrenz einer liebtestollen Barsängerin (Hanne Wieder) die Gunst des Hotelchefs (Walter Giller) gewinnt. Der Humor dieser Geschichte gipfelt, wenn Chargen Wasser-, Geschirr- und Eierschlachten vollführen. Autor Neumann präsentiert Verse wie: „Mit Rappli, da bin ich heute knäppli.“ (Independent/Praesens.)

Meuterei auf der Bounty (USA). Hundert Millionen Mark wandte Hollywood für die Neufassung des internationalen Kino-Schlagers aus dem