



Gero Fehlhauer. *Die Geschichte der Reichsautobahn Chemnitz-Hof.* Reichenbach/Vogtland: Foto & Verlag Jacobi, 2006. 168 S. ISBN 978-3-937228-27-3.

Richard Vahrenkamp. *Autobahnbau in Hessen bis 1943.* Darmstadt: Hessisches Wirtschaftsarchiv, 2007. 125 S. ISBN 978-3-9804506-6-9.

Reviewed by Reiner Ruppmann

Published on H-Soz-u-Kult (June, 2007)

Sammelrez: G. Fehlhauer: Die Geschichte der Reichsautobahn Chemnitz-Hof

Im Herbst 2008 wird der Start des Autobahnbaus in Deutschland 75 Jahre zurückliegen. Ob offizielle Stellen mit einer Erinnerungsfeier auf den sogenannten „Ersten Spatenstich“ am 23. September 1933 zurückblicken werden, ist fraglich. Denn im Gegensatz zur politisch korrekten Gedenkkultur ist es kaum möglich, über ein verkehrsgeschichtliches Ereignis aus der Anfangszeit der nationalsozialistischen Herrschaft (Beginn des Autobahnbaus) ohne expliziten Hinweis auf das Entstehen einer Unperson (Hitler) zu berichten, auf den allein damals dieses Ereignis zugeschnitten war. Und ein direkter Zusammenhang mit dem Holocaust stellt sich nicht unmittelbar her.

Die Geschichte der „Reichsautobahn“ fordert die historische Forschung weiterhin heraus. Der Schwerpunkt liegt inzwischen eindeutig auf regionalen Darstellungen. Sie sind in der Regel bemüht, den Autobahnbau im Dritten Reich sachlich zu erzählen und im Sinne kritischer Geschichtsschreibung eine verbale Distanz zu ihrem Untersuchungsobjekt aufzubauen. Problematisch wird dieses Bestreben dann, wenn zeitgenössische Bilder zur Illustration des Textes herangezogen werden. Da seinerzeit Architektur, Photographie, Malerei und Skulptur rund um den Autobahnbau von den Hauptakteuren Fritz Todt und Joseph Goebbels im Sinne der jeweils angestrebten Propagandaziele zentral gesteuert und gezielt eingesetzt wurden, transportiert dieses Material unab-

dingbar die ideologisch bewusst gelenkten Blicke auf das Baugeschehen und seine Ergebnisse. Der offizielle Bilderkanon war zwar durchaus begrenzt, wurde jedoch in den Publikationen immer wieder repetiert. Auf diese Weise erzwang insbesondere das Medium Autobahn-Photographie ganz bestimmte Sehgewohnheiten, weil die Abbildungen einer inszenierten Realität mangels Alternativen für das Ganze standen. Dem unbefangenen Betrachter teilen sich diese Bilder damals wie heute als spannender Aufbruch in die moderne Verkehrswelt der automobilen Fortbewegung mit: Aufragende Brücken aus Stahl oder Beton mit großen Spannweiten stehen für technischen Fortschritt und überberragende Ingenieurskunst, die Arbeitsgeschwindigkeit für Dynamik, die Idylle der großzügig durch die Landschaft fließenden Trassen für Harmonie mit der Umwelt. Die menschlichen Schicksale der Autobahnarbeiter, die Bedingungen ihres Alltags mit allen Mühen und Entbehrungen wurden hingegen ausgeblendet bzw. sozusagen hinter dem Kollektiv schippender Gefolgschaftsmitglieder neben Feldbahn-Loren versteckt. Selbst wenn der Leser weiß, dass es sich bei den Autobahnbildern um dramaturgisch überhöhte Abbildungen einer beschönigten Wirklichkeit handelt, bleibt doch immer ein Rest von Bewunderung für die grandiosen Bauleistungen und die kurze Realisierungszeit von 1933 bis 1939. Vergleiche zwischen damaligen (meist schwarz-weißen) und heutigen (vierfarbigen) Autobahn-Photographien

ordnen den ersten Autobahnen in Deutschland einen nostalgisch-verklärten, ästhetischen Reiz zu, wohingegen die Abbildungen nährlicher, effizienzorientierter Trassen aus der jüngeren Vergangenheit â auch wegen der durch die Massenmotorisierung längst eingetretenen Normalität â kaum noch begeistern können. Dies hat nicht zuletzt mit den Sujets und dem Standpunkt der Photographen zu tun, die seinerzeit aus der Sichtperspektive bis dato unbekannte, zweispurige Richtungsfahrbahnen ohne Leitplanken, Mittelstriche, Lärmschutzwände, Zweckbauten und meist ohne Fahrzeuge ablichteten, während im Gegensatz dazu heutige Autobahnbilder häufig aus der Vogelperspektive Autoschlangen auf mindestens sechs Fahrbahnen, Schilderbrücken, Mautanlagen, postmoderne Raststätten, überbelegte Parkplätze und gesichtslose Gewerbegebiete zeigen.

Unter diesem speziellen Blickwinkel ist die erste der Neuerscheinungen zur Autobahngeschichte vorzustellen. Gero Fehlauer, gelernter Mediengestalter, freiberuflicher Journalist und offensichtlich akribischer Sammler von Autobahn-Materialien möchte mit seinem Buch über die Geschichte der Reichsautobahn Chemnitz â Hof eine Lücke schließen, da es aus seiner Sicht kaum nennenswerte Literatur [gibt], die den Fokus ausschließlich auf einen Streckenzug richtet, um diesen tiefgründig zu analysieren. Dass dem nicht so ist, beweisen die beiden folgenden Monographien zur regionalen Autobahngeschichte: Flessa, Berthold; Goller, Helmut, Die Geschichte der Autobahn 1934 bis 2000, München 2000 (ein Bericht über Planung, Entstehung und Unterhaltung der Teilabschnitte im Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach â Landesgrenze Thüringen/Sachsen); Kreuzer, Bernd, Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich, Linz 2005 (eine profunde Forschung zur Autobahngeschichte im Nachbarland). Jüngst erschien ein gründlich recherchierter Beitrag zur regionalen Autobahngeschichte von Vahrenkamp, Richard, Die Chiemsee-Autobahn. Planungsgeschichte und Bau der Autobahn München-Salzburg 1933-1938, in: Oberbayerisches Archiv 130 (2006), S. 385-416, der für Interessierte das hier besprochenen Buch um weitere Facetten ergänzt. Bei seinem Vorhaben lässt er sich von der Faszination leiten, die der frühe Autobahnbau ausstrahlen kann, was jedoch in unserer oft von Stress und Hektik begleiteten Zeit vielen Menschen gänzlich verborgen bleibe, nicht zuletzt, weil Umbauten [...] darüber hinaus nicht selten den Ursprungscharakter verschwinden ließen (Vorwort, S. 5). Die Arbeit ist

der populärwissenschaftliche Beitrag eines begeisterten Hobby-Historikers, wie sie im Bereich der Lokalgeschichte häufig anzutreffen sind. Die Herausgabe der Studie über dieses â doch fesselnde Thema â dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, dass große Bildersammlungen mehrerer Autobahn-Enthusiasten aus den Ablagekästen endlich an das Licht der Öffentlichkeit gelangen wollten. Von den insgesamt 168 Seiten des Buches im DIN A 4-Format entfallen nämlich nur rund 36 Seiten auf Textbeiträge, der restliche Inhalt besteht aus Photographien, Reproduktionen von technischen Zeichnungen, Faksimiles von Aktenblättern, Zeitschriftenbeiträgen und Zeitungsausschnitten. Das magere Verzeichnis der genutzten Quellen verweist überwiegend auf regionale Artikel, jedoch nicht auf Archive und Primärliteratur. Trotz wörtlicher Zitate aus verschiedenen Archivmaterialien und des erkennbaren Rückgriffs auf die bereits publizierte Autobahnliteratur fehlen in allen Kapiteln exakte Quellenangaben, was den Wert der durchaus informativen Darstellung für die Weiterverwendung in der historischen Forschung massiv einschränkt. Lediglich aus Bildunterschriften sowie ab und zu im Text sind weiterführende, wenn auch nicht immer präzise Hinweise auf die Herkunft des Materials zu entnehmen.

Im ersten der insgesamt fünf Kapitel wird, ausgehend von einer kurzen Betrachtung zum alten vogtländischen Straßennetz, in journalistischer Manier die bekannte Vorgeschichte der Reichsautobahnen im Kontext der damaligen Verkehrssituation als Überblicksdarstellung referiert, ohne dass Neues in Erscheinung tritt. Interesse wecken an dieser Stelle lediglich die Einbindung der regionalen Industriegeschichte zwischen Chemnitz und Plauen mit den bedeutenden Fahrzeugherstellern Auto-Union und VOMAG, oder die Hinweise auf das sächsische Straßennetz, auch wenn der Leser solche Einsprengsel als unsystematisch empfindet. Zur Schilderung des Ringens der Stadt Plauen um die Dreiecksverbindung zwischen den Haupttrassen Erfurt-Dresden (heute A 4) und Berlin-München (heute A 9) greift Fehlauer auf den Beitrag eines Mitarbeiters des Vogtland-Museums in Plauen, Gerd Naumann, zurück, bevor er selbst den Bau der rund 90 km langen Autobahnverbindung Chemnitz-Plauen-Hof (RAB 84, heute BAB A 72) zwischen 1934 und 1940 beschreibt. Das führt notwendigerweise zu einigen inhaltlichen Redundanzen. Die folgenden, heterogen ausgefallenen Kapitel erwecken teilweise den Eindruck von Gelegenheitsarbeiten für andere Publikationen. Besonders spannend sind die ausführlichen und mit teilweise unbekannten

Bildern illustrierten Schilderungen der Großbauten auf dieser geographisch schwierigen Reichsautobahnstrecke. An verschiedenen Stellen ist die Verarbeitung des gesammelten Wissens des Vereins AGAB – Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte spürbar. In der Tat sind drei Mitglieder (Peter Gombar, Frank Buchhold und Reinhard Arndt) als Mitwirkende in der Danksagung namentlich aufgeführt. Die zu einem großen Teil als (Straßenbau-)Ingenieure bzw. in der Straßenverwaltung tätigen Mitglieder haben über Jahre hinweg in ihren Dienststellen, in Archiven und Bibliotheken, aber auch durch Bereisung und Dokumentation alter Reichsautobahnstrecken und ihrer Infrastruktur nach der Wende wohl die bedeutendste Unterlagensammlung über den Autobahnbau im Dritten Reich zusammengetragen, so unter anderem auch ein sehr detaillierter Brücken-Kataster. Hieraus ließe sich noch mancher Funke zur Autobahngeschichte schlagen, wenn die bei Einzelpersonen lagernden Materialien für versierte historische Forscher zur Verfügung stünden. Das von einem der Mitglieder der AGAB verfasste Buch hat bisher noch keine weiteren Veröffentlichungen nach sich gezogen (siehe Stockmann, Dieter, Strecke 46. Die vergessene Autobahn zwischen Spessart und Rhein, 2. Aufl. Veitshöchheim 2003). Am meisten beeindrucken die 1937-1939 errichtete Gültzschtalbrücke bei Weißenand sowie die 1940 kriegsbedingt unvollendet gebliebene große Steinsogbrücke Europas über das Tal der Weißen Elster bei Pirk. Wegen Stahlknappheit griffen beide auf klassische Vorbilder der Autobahn-Architektur zurück. Bei vielen teilweise sehr ausführlichen Bilderklärungen wäre freilich eine erläuternde Quellen- und Bildkritik angebracht gewesen. Zwei Bildunterschriften mögen zeigen, welche „Magie“ die undifferenzierte Ausbreitung eines reichhaltigen Fundus entfalten kann: „Geradezu majestätisch fügt sich das neue Bauwerk ein in die idyllisch sumumende Natur“ (S. 87) – das hätte so auch im „Völkischen Beobachter“ oder einem der zahlreichen „Jubelwerke“ über die Reichsautobahnen stehen können. Der Hinweis auf die mit besonderer Sorgfalt eingebrachten Niststeine für Hehlentiere (S. 48) erweckt ohne zusätzliche Erklärung den Eindruck, Naturschutzaspekte hätten beim Bau der Reichsautobahnen eine Rolle gespielt, was nachgewiesen werden nicht der Fall war.

Brücken spielen auch bei den Berichten über erfolgte bzw. verhinderte Sprengungen gegen Kriegsende sowie über den zaghaften Neubeginn des Autobahnbaus in der DDR eine Rolle, wobei hier auf Augenzeugenberichte zurückgegriffen wird. Der eingeschobene

Beitrag des Kraftfahrzeugexperten Christian Suhr über die Plauener Lastwagen- und Omnibus-Firma VOMAG wie auch der kurze Abriss über den Reichsbahn-Kraftomnibus-Verkehr Dresden-Plauen sind instruktiv, wirken aber etwas deplatziert. Hingegen vermag das Kapitel „Autobahnen vor den Krieg“ zu fesseln, weil hier auf ein bisher unveröffentlichtes Manuskript von Frank Buchhold („Autobahnen und Militär“) sowie auf das Buch von Gerd Enders zurückgegriffen wurde, so dass hier durchaus erhellende Einsichten präsentiert werden. Enders, Gerd, Deutsche U-Boote zum Schwarzen Meer. 1942-1944. Eine Reise ohne Wiederkehr. Hamburg 2001 (Erstausgabe 1996).

Summa summarum hinterlässt die Arbeit Fehlhausers einen zwiespältigen Eindruck. Die Idee, die Geschichte eines Autobahnabschnitts vorrangig anhand von Bildern zu erzählen, verdient durchaus Anerkennung. Allerdings hätte eine auf historische Analysen spezialisierte Redaktion eine thematische Verdichtung mit ungleich höherer Aussagekraft erreichen können. Auch hätte der im Dritten Reich zwangsläufig konditionierte Propaganda-Blick auf das Geschehen kritisch interpretiert werden müssen, um den heutigen Lesern Erklärungen über die Intentionen der Macht habenden Funktionsebenen zu liefern. Wie es scheint, ging es aber vor allem darum, die alte Reichsautobahn rückblickend ins rechte Licht zu setzen, um die Erinnerungen an eine Zeit, als Pioniergeist ein vollkommen neues Straßennetz erdachte und die Welt damit beeindruckte (S. 166) wach zu halten.

Mit der Studie Richard Vahrenkamps zum „Autobahnbau in Hessen bis 1943“ startete das Hessische Wirtschaftsarchiv Darmstadt eine neue Veröffentlichungsreihe. Entsprechend seinem Fachgebiet für Produktionswirtschaft und Logistik an der Universität Kassel verfolgt Vahrenkamp einen an Motorisierung und Verkehrspolitik seit der Weimarer Republik orientierten Ansatz, um der Autobahngeschichte auf die Spur zu kommen. Die Fragestellungen in der Einleitung umreißen ein breites Spektrum an Forschungsfeldern. Dabei werden Aspekte der verkehrspolitischen Debatte in der Weimarer Zeit unter besonderer Berücksichtigung des Raumes Kassel (Kapitel 1 und 2), die lokalen Autobahn-Initiativen vor 1933 in Deutschland bzw. in Europa (Kapitel 3 bis 5), ausschnittsweise die Planung und der Bau der Nord-Süd-Trasse in Hessen, insbesondere der Strecken in Nordhessen (Kapitel 6 bis 9 und 11) sowie erste Wirkungen der Autobahn auf Transport und Verkehr (Kapitel 10) beleuchtet. Die Studie fußt auf jahrelangen Recherchen in diversen Archiven

und wertet zusätzlich einschlägige Fachzeitschriften sowie Presseauschnittsammlungen aus. Angesichts der Fülle des Materials entstand auf 125 Seiten eine reichlich mit Fakten gespickte Abhandlung, die nicht weniger als 447 Anmerkungen sowie zehn Tabellen enthält. Zudem wechseln die Ausführungen mehrfach zwischen makro- und mikrohistorischer Ebene, um von der allgemeinen Straßen- und Verkehrssituation in den 1920er-Jahren auf den speziellen Autobahnbau in Hessen hinzuführen.

Bei den auch äußerlich gut gegliederten Einzelkapiteln macht sich die Tatsache bemerkbar, dass die Arbeit als Destillat aus mehreren Working Papers entstand, die schon seit längerem im Internet zugänglich waren und nach und nach mit Archivfunden, Lesefrüchten und Tagungserkenntnissen ergänzt wurden. Siehe [http://www.ibwl.uni-kassel.de/vahrenkamp/History of Mobility/Working Papers](http://www.ibwl.uni-kassel.de/vahrenkamp/History%20of%20Mobility/Working%20Papers), hier insbesondere No. 6/2006 und No. 7/2006, aber auch No. 1/2002, No. 3/2001, No. 4/2005 und No. 10/2006. So erklären sich auch verschiedene im Text enthaltene Quisquilien. Um ein größerere Kohäsion der Analyse zu erzielen, wäre es sinnvoll gewesen, verschiedene Kapitel (etwa das elfte mit dem siebten oder das sechste mit dem achten und neunten) zusammenzulegen.

Wie ist nun die Untersuchung im Vergleich zur bereits vorhandenen Autobahn-Literatur zu werten? Wer nach einer kurzgefassten Tour dâhorizon zum frühen Autobahnbau in Hessen sucht, ist mit der vorliegenden Broschüre gut bedient. Verdienstvoll sind vor allem die knappen, quellenunterstützten Ausführungen zur HAFRABA-Geschichte, auch wenn es hierzu noch mehr zu sagen gäbe. Eine voraussichtlich noch in diesem

Jahr abgeschlossenes Dissertations-Projekt an der Universität Frankfurt über die Autobahnen im Rhein-Main-Gebiet wird u.a. mit einer vertieften HAFRABA-Forschung aufwarten. Dazu liegen bislang nur ein Memoiren- und ein Erinnerungs-Buch vor. Kaftan, Kurt, *Der Kampf um die Autobahnen. Geschichte und Entwicklung des Autobahngedankens in Deutschland von 1907-1935 unter Berücksichtigung ähnlicher Pläne und Bestrebungen im übrigen Europa*, Berlin 1955. Kornrumpf, Martin, *Hafraba e. V. Deutsche Autobahnplanung 1926-1934*, Bonn 1990. Ebenso gelangt Vahrenkamp bei der Einordnung des Autobahnbaus ab 1933 in die wirtschaftspolitischen und propagandistischen Zielsetzungen des NS-Regime zu einigen lesenswerten Einsichten. Allerdings darf man den Titel der Broschüre nicht wörtlich nehmen, denn zwischen 1933 und 1943 wurden in Hessen mehrere bedeutende Autobahn-Teilstrecken geplant, fertig gestellt oder begonnen, die ihre je eigene (Vor-)Geschichte haben, was aber im Text nur oberflächlich angerissen werden konnte.

Abschließend eine Bemerkung zu den Illustrationen: Zwölf der insgesamt 24 in die Studie aufgenommenen Abbildungen entstammen Fritz Todts Hauszeitschrift *Die Strasse*, weitere sechs Bilder aus den Archiven dienten ebenfalls Propagandazwecken, was jedoch weder in den Bildunterschriften noch in den Anmerkungen kritisch kommentiert wird. Offensichtlich hat die NS-Zeit im Allgemeinen und der Autobahnbau im Besonderen ein solches Stadium der Historisierung erreicht, dass zeitgenössische Photographien heutzutage unbekümmert veröffentlicht werden, obwohl damit die Welt des nationalsozialistischen Bildgutes unreflektiert weiter verbreitet wird. Es ist nicht erkennbar, auf wessen Konto das in dem vorliegenden Fall geht.

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at:

<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Reiner Ruppmann. Review of Fehlhauer, Gero, *Die Geschichte der Reichsautobahn Chemnitz-Hof* and Vahrenkamp, Richard, *Autobahnbau in Hessen bis 1943*. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. June, 2007.

URL: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=21983>

Copyright © 2007 by H-Net, Clio-online, and the author, all rights reserved. This work may be copied and redistributed for non-commercial, educational purposes, if permission is granted by the author and usage right holders. For permission please contact H-SOZ-U-KULT@H-NET.MSU.EDU.