



# "Von der Autobahn"

*transcript, glossary and background notes*

## A. Transcript

### 8.1

Im zweiten Teil von *Schau ins Land* geht es jetzt um unsere bundesdeutsche Autobahn<sup>66</sup>, auf der Sie, liebe Hörer, auch vielleicht schon unterwegs waren. Fritz Lemper und Walter König erzählen uns die **span-nende** Geschichte von der Autobahn:

Mein Maserati<sup>67</sup> fährt 210, **schwupp**, die Polizei hat's nicht gesehen, das **macht Spaß**, ...

Am 6. August 1932 wurde in Deutschland die erste **kreuzungsfreie** Straße für die **Kraftfahrzeuge** dem Verkehr übergeben. Damit war der **Grundstein** gelegt für die größte **Autorennstrecke** der Welt, denn auf den deutschen Autobahnen kann bekanntlich jeder so viel Gas geben, wie es ihm Spaß macht – zumindest theoretisch –, denn es gibt kein generelles Tempolimit. Von Tempo 210 km/h<sup>68</sup> konnten die normalen Automobilisten 1932 **freilich** nur träumen. So berichtet der Chronik-Verlag Harenberg: „Mit dem Bau von kreuzungsfreien Straßen wird dem **gestiegenen Verkehrsaufkommen Rechnung getragen**.“

<sup>8.2</sup> Im Deutschen Reich sind 1932 rund 1,5 Millionen Kraftfahrzeuge **zugelassen**, davon sind knapp 800.000 **Motorräder**, 525.000 Personen- und 175.000 Lastkraftwagen. Wegen dieser hohen Zahl an Kraftfahrzeugen müssen neue Straßen gebaut und vorhandene, wenn möglich, ausgebaut werden. Die bestehenden Verbindungen mit ihren häufig **engen Kurven** und schlechten **Fahrbahndecken** bieten für den Kraftfahrer bei den bereits möglichen **Reisegeschwindigkeiten** um 100 km/h nicht genug **Sicherheit**. Die Autobahnen wurden und werden freilich nicht gebaut, um Geschwindigkeitsfanatikern mehr Spaß beim Gasgeben zu ermöglichen, sondern um die **Wirtschaft** voranzubringen, nach dem Motto: Zeit ist Geld. Gerade in den Anfangsjahren wurde der Autobahnbau auch **als** Konjunkturmotor **eingesetzt**. So war der Bau der ersten Strecke von Köln nach Bonn auch eine **Arbeitsbeschaffungsmaßnahme**.

<sup>8.3</sup> Die Nationalsozialisten<sup>69</sup> unter Adolf Hitler<sup>70</sup> haben den Autobahnbau und seine Beschäftigungswirkung dann gezielt **missbraucht**. Sie **versprochen**, 600.000 Menschen zu beschäftigen und damit die Massen-**arbeitslosigkeit**<sup>71</sup> zu **beseitigen**. In Wirklichkeit waren nie mehr als 125.000 Menschen gleichzeitig mit dem Bau der Reichsautobahnen befasst. Außerdem haben die Nazis viele Arbeiter zum Autobahnbau **gezwungen** und **miserable Löhne** gezahlt. Doch die Massen durchschauten diese Tricks nicht, sie glaubten der Propaganda. Sie waren **begeistert**, als 1935 die erste Reichsautobahn von Frankfurt nach Darmstadt eröffnet wurde:

Das Publikum drüben auf den **Anhöhen**, auf den **Böschungen**, **sie sind nicht zu halten**. Die **Absperrmannschaften** greifen Arm in Arm, um diese gewaltigen **Drucklasten**, die von hinten herandrängen, in den nötigen Rahmen zurückzudrängen.

<sup>8.4</sup> Mein Führer, vor zwanzig Monaten haben Sie am Anfang der jetzt fertig gestellten Strecke am Mainufer bei Frankfurt mit dem **Spaten** in der Hand den **Befehl** gegeben, die Bauarbeiten für das modernste Straßennetz der Welt **in Angriff** zu **nehmen**. Mit rund 4.000 **Beamten** und **Angestellten** hat die Gesellschaft Reichsautobahn die Bauarbeiten auf einer Gesamtlänge von 1.500 Kilometern in Angriff genommen. Ich melde die Fertigstellung der ersten Teilstrecke zwischen Frankfurt und Darmstadt!

Fritz Todt<sup>72</sup>, der in einem großen Münchner Straßenbauunternehmen schon vorher **an** Autobahnplänen **mitgewirkt** hatte, war Hitlers Mann für den umfassenden Autobahnbau in Deutschland. Todt **verbreitete** mit großem Erfolg das Propagandamärchen, der Führer habe



sich das neue Straßensystem im **Gefängnis** in Landsberg<sup>73</sup> ausgedacht. Dabei stammen die Pläne, auf die Hitler zurückgegriffen hat, aus den **Schubladen** eines Vereins zum Bau einer Straße für den Kraftwagen-Schnellverkehr, der schon 1926 gegründet wurde. Trotzdem wurde Hitler in der Öffentlichkeit als geistiger Vater der Autobahn gefeiert. **Zwangsarbeit** und diktatorische **Enteignungen** machten es möglich, dass die Straßenbauer **trotz leerer Kassen** rasch vorankamen.

<sup>8.5</sup> Dieter Reschke aus dem Bundesverkehrsministerium:

Bis Mitte 1942 hatte man dann etwa 3.800 Kilometer Autobahnen unter Verkehr und weitere 3.000 Kilometer im Bau. Man sprach damals, oder hatte sich vorgestellt, eine Gesamtnetzlänge von etwa 14.000 Kilometern, das war bezogen auf das damalige Reichsgebiet.

Die **Kehrseite der Medaille**: Die Reichsautobahnen wurden größtenteils in Handarbeit vorangetrieben. Dabei flossen nicht nur viele **Schweiß-perlen**, sondern auch viele **Tränen**. So berichtet Hermann Engl in seinem Buch *Highway Deutschland – Das große Buch der Autobahn*: „Bis 1937 **büßten** rund 500 Menschen beim Bau der Reichsautobahnen ihr **Leben ein**. Die **Ausfälle** durch Krankheit waren enorm. Langzeitarbeitslose, ungelernete Arbeiter oder völlig Berufsfremde – als politisch unerwünscht zum Arbeitseinsatz gezwungen – waren den **Strapazen nicht gewachsen**.“

<sup>8.6</sup> Der Autobahnbau forderte also einen hohen **Blutzoll**. Dabei wurden die meisten der vielen Autobahnkilometer gar nicht gebraucht, weil zu wenige ein Auto besaßen. Und für Militärtransporte war die **Eisenbahn** viel besser geeignet. Mit der radikalen **Umstellung auf die Kriegswirtschaft** wurde deswegen der Autobahnbau beendet. 1932 waren im damaligen Deutschen Reich nur 1,5 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, mehr als die Hälfte davon Motorräder. 70 Jahre später sind in Deutschland über 50 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, 85 Prozent davon sind Personenkraftwagen. Sie können fast 12.000 Kilometer Autobahn befahren, ein Viertel davon auf sechs oder noch mehr **Spuren**. Die Autobahnen sind also im Lauf der Jahre nicht nur in der Länge gewachsen, sondern auch in der Breite. Die mehrspurigen **Pisten** ohne **Gegenverkehr** haben freilich auch viel Geld gekostet: Ein Kilometer Autobahn kostet 5 Millionen Euro!

<sup>8.7</sup> A8<sup>74</sup> von München Richtung Stuttgart, zwischen Günzburg und Leipheim **Behinderungen** durch ein defektes Fahrzeug. A9, München Richtung Nürnberg, zwischen München ...

**Stauwarnungen**<sup>75</sup> gehören für Radiosprecher zur täglichen Routine, denn die Autobahnen sind – nicht nur an den Wochenenden – immer öfter **verstopft**. Der Verkehr ist schneller gewachsen als das Straßennetz. Auf den Bundesautobahnen ereignen sich Jahr für Jahr rund 25.000 **Unfälle** mit **Personenschäden**. Dabei **kommen** im Durchschnitt jedes Jahr 1.000 Menschen **ums Leben**, 40.000 **werden verletzt**. Doch die **Verluste** durch Unfälle wären wahrscheinlich noch viel höher, wenn es weniger Autobahnen gäbe. Bernd Kulow, Sprecher des deutschen Verkehrssicherheitsrates:

Es sind auch bei uns nicht die Autobahnen, wo wir die vielen Unfälle haben und die vielen **Getöteten**, das ist eigentlich gar nicht so **entscheidend** – die Autobahnen sind die sichersten Straßen in Deutschland – , sondern die vielen Getöteten und **Schwerstverletzten** haben wir auf den **Landstraßen**.

Deutschland, Deutschland, spürst du mich?  
Heut Nacht komme ich über dich, das macht Spaß, das macht Spaß, das macht Spaß ...



So weit also die Geschichte der deutschen Autobahn. **Nachtragend** wäre noch zu erwähnen, dass im letzten Jahr der längste Autobahntunnel Deutschlands im Thüringer Wald<sup>76</sup> für den Verkehr freigegeben wurde. Der Rennsteigtunnel hat eine Gesamtlänge von acht Kilometern.

## B. Glossary

### 8.1

**spannend** exciting

**schwupp** whoosh!

**Spaß machen** to be fun

**kreuzungsfrei** nonintersecting

**das Kraftfahrzeug,-e** motor vehicle

**der Grundstein,-e** foundation stone; cornerstone

**die Autorennstrecke,-n** speedway

**freilich** of course

**das gestiegene Verkehrsaufkommen** increased volume of traffic

**e-r S. Rechnung tragen (trägt), trug, getragen** to take sth. into account, make allowances for the fact that ...

### 8.2

**zugelassen** registered

**das Motorrad,-er** motorcycle

**die enge Kurve,-n** tight corner/bend

**die Fahrbahndecke,-n** road surface

**die Geschwindigkeit,-en** speed

**die Sicherheit** safety, security

**die Wirtschaft** economy

**ein-setzen als** to use/employ as

**die Arbeitsbeschaffungsmaßnahme,-n** job-creating measure

### 8.3

**missbrauchen** to misuse

**versprechen (verspricht), versprach, versprochen** to promise

**die Arbeitslosigkeit** unemployment

**beseitigen** to put an end to, get rid of

**jd. zwingen, zwang, gezwungen** to force sb.

**der miserable Lohn,-e** lousy payment

**begeistert** enthusiastic

**die Anhöhe,-n** rise, elevation; (little) hill

**die Böschung,-en** embankment, scarp

**halten (hält), hielt, gehalten** to hold, contain (cf. *sie sind nicht zu ~* = they cannot be stopped/you cannot hold them back)

**die Absperrung,-en** barrier, blockade; roadblock (cf. *die Absperrmannschaft* = restraining forces)

**die Drucklast,-en** pressure

### 8.4

**der Spaten,-** spade

**der Befehl,-e** order

**etw. in Angriff nehmen (nimmt), nahm, genommen (Rdw.)** to get started on sth., tackle sth.

**der/die Beamte (adj. D.)** (government) official, public servant

**der/die Angestellte (adj. D.)** employee

**mit-wirken (an + dat.)** to help/take part (in)

**verbreiten** to spread, broadcast, disseminate

**das Märchen,-** fairy-tale; *here:* myth



**das Gefängnis,-se** prison

**die Schublade,-n** drawer

**die Zwangsarbeit** forced labor

**die Enteignung,-en** expropriation, dispossession

**trotz (+ gen.)** in spite of, despite

**die leere Kasse,-n** empty coffer

**8.5**

**die Kehrseite,-n** reverse, other side (cf. *die ~ der Medaille [Rdw.]* = the other side of the coin)

**die Schweißperle,-n** bead of perspiration

**die Träne,-n** tear

**ein-büßen** to lose (cf. *sein Leben ~* = to lose one's life)

**der Ausfall,-e** absence; failure, breakdown

**die Strapaze,-n** strain; hard work

**e-r S. nicht gewachsen sein (ist), war, ist gewesen** to not be up to sth., not be equal to a task

**8.6**

**der Blutzoll** (death) toll, toll of lives

**die Eisenbahn,-en** railroad; train

**die Umstellung (auf + acc.)** switch, changeover (to)

**der Krieg,-e war die Spur,-en here: lane die Piste,-n** (racing) track

**der Gegenverkehr** oncoming traffic

**8.7**

**die Behinderung,-en (here: traffic)** obstruction, holdup

**die Stauwarnung,-en** traffic jam warning

**verstopft** congested, clogged

**der Unfall,-e** accident

**der Personenschaden,-** personal injury

**ums Leben kommen, kam, ist gekommen (Rdw.)** to die, be killed

**verletzt werden (wird), wurde, ist worden** to be hurt/injured

**der Verlust,-e loss der/die Getötete (adj. D.)** killed person, fatality

**entscheidend** decisive; *here: important*

**der/die Schwerstverletzte (adj. D.)** very seriously injured person

**die Landstraße,-n** country road

**nachtragend here: in addition**

## C. Background notes

66. *Autobahn*, as German as *Blitzkrieg* and *Sauerkraut*, needs no translation. Germans defend their right to barrel down the highway as fast as they please with as much ferocity as Americans defend their right to bear arms (in this the Allgemeiner deutscher Automobilclub, or ADAC, is a kind of German version of the National Rifle Association). In car-crazy Germany, the home of high-performance vehicles and high-strung drivers, massive pileups with multiple fatalities are one consequence. The problem of aggressive driving on the autobahns was highlighted again in a heavily publicized trial last winter. A 34-year-old man—a test engineer for DaimlerChrysler, no less—was sentenced to 18 months in prison for causing the deaths of a 21-year-old woman and her 2-year-old daughter on the A5 autobahn in southern Germany. A court in Karlsruhe found that the woman's small car, traveling at an estimated 150 kilometers (93 miles) per hour, had veered off the road when she apparently panicked at the approach of the man's big Mercedes. Witnesses said he had been traveling at about 250 kilometers (155 miles) an hour just moments before he came to within a meter (3.3 feet) of her rear bumper in an attempt to force her out of the passing lane.



67. The Italian carmaker Maserati is one of the greatest names in auto racing. The company was founded in Bologna in 1914 by Alfieri Maserati, the fourth of seven brothers. In 1929, Maserati set a world speed record of 246 kph (153 mph). Maserati moved to Modena, Italy, in 1940 and was acquired by Ferrari in 1997.

68. 210 kph is about 130 mph.

69. The radical right-wing Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei (National Socialist German Workers' Party, NSDAP, Nazis) was founded in 1919 as the German Workers' Party, and beginning in 1921 was led by Adolf Hitler. The Allies abolished the party at the end of World War II.

70. Born in the Upper Austrian town of Braunau am Inn, Adolf Hitler (1889–1945) gained dictatorial powers in Germany in 1933, and precipitated World War II by invading Poland in 1939 (after invasions of Austria and Czechoslovakia). He committed suicide in Berlin as Soviet forces were storming the city. See note 61 in the 17-7 issue of *Schau ins Land*, and note 85 in the 17-6 issue.

71. In 1932, a year before Hitler became chancellor, there were some 6 million registered jobless persons in Germany, a third of the labor force. By 1937, there was no unemployment. A number of external factors, including the easing of the Great Depression, contributed to the turnaround, along with work-creation programs (some conceived by the previous government) and rearmament. The cost of this success was high, however, including a threefold rise in German debt between 1933 and the start of World War II in 1939. During the war, Germany faced a shortage of workers. It helped solve the problem by importing slave labor.

72. Fritz Todt (1891–1942), born in the Baden-Württemberg city of Pforzheim, earned a doctorate in civil engineering with a dissertation titled *Fehlerquellen beim Bau von Landstraßendecken aus Teer und Asphalt* (*Sources of Defects in the Construction of Road Surfaces With Tar and Asphalt*). An early Nazi member, he rose quickly within the party, becoming an *Oberführer* in Hitler's *Sturmabteilung* (or "storm troopers," a militia that intimidated and murdered the Nazis' opponents) in 1931. After Hitler became Germany's chancellor in 1933, Todt was given the post of inspector general of the country's roads and the job of building an autobahn network. Five years later, he was named head of the whole German construction industry. One of his chief projects was Germany's defensive *West-wall* (the Allies dubbed it the Siegfried line, after the hero of the *Nibelungenlied*, a famous 13th-century German epic poem), a system of heavy fortifications along Germany's western frontier consisting of tank traps, bunkers, pillboxes, ammunition depots, etc. (German historians say that while Nazi propaganda succeeded in fanning Allied fear of the *Westwall*, its military effectiveness was minimal. It helped prevent a two-front war during Germany's 1939 invasion of Poland. But after France and the Low Countries fell the following year, it was disarmed and abandoned. Hastily rearmed in 1944, it didn't seriously impede the Allies' advance into Germany.) In 1940, Todt was named minister for armaments and ammunition (*Reichsminister für Bewaffnung und Munition*). With a growing army of slave laborers at his disposal, he set about boosting the German war machine and building the *Atlantikwall*, a system of fortifications along the coasts of Norway, the Netherlands, Belgium, and France. After an inspection tour of the Eastern front in 1941, he unsuccessfully sought from Hitler a better-equipped force, and began to express doubts that the war could be won. Todt died when his plane went down shortly after takeoff following talks with Hitler at the Führer's headquarters in East Prussia. Some people believe that Hitler was behind the crash. Albert Speer replaced Todt as armaments minister.



73. Hitler was imprisoned in Landsberg, a Bavarian town about 50 kilometers west of Munich, after his abortive attempt in November 1923 to launch an insurrection from the Bavarian capital against the struggling Weimar Republic (see note 46 in the 17-3 issue of *Schau ins Land*). Bavaria at that time, like the rest of post-World War I Germany, was in turmoil. Its premier, Eugen Ritter von Knilling (1865–1927), who had no party affiliation, was the sixth since the November 1918 overthrow of Bavaria's last king, Louis III (Bavaria had remained a kingdom after joining the German Empire in 1871), and the proclamation of the *Freistaat Bayern* by Kurt Eisner of the Independent Social Democratic Party. Eisner's assassination by a right-wing radical in 1919 led to the brief establishment in Munich of a Bavarian "soviet republic" (*Räterepublik*), which was crushed by the military at the cost of more than 600 lives. Traditionally conservative, particularist, and anti-Prussian, Bavaria was a hotbed of right-wing agitation against the national government in Berlin, headed by President Friedrich Ebert, a Social Democrat, and Chancellor Gustav Stresemann of the National Liberal Party. Munich became the headquarters of the Nazi Party, which had been banned in the states of Prussia and Thuringia. Bavaria's powerful "general state commissioner" (*Generalstaatskommissar*), former premier (1920–21) Gustav Ritter von Kahr of the Bavarian People's Party, saw Bavaria as an island of order in a Jewish-dominated republic wallowing in Marxist chaos. He and his comrades wanted to scrap Germany's new parliamentary system and restore the monarchy. Such was the situation when Hitler and his storm troopers, firing shots into the ceiling, pushed their way into Munich's Bürgerbräukeller beer hall, where Bavarian leaders had gathered to hear a speech by Kahr. Hitler, who had the backing of retired general Erich Ludendorff (1865–1937), Germany's chief of staff during World War I, announced that he was overthrowing both the Bavarian and national governments and would now lead the country. The new governments' top ministers, whom Hitler named, included officials who were present. The packed hall roared approval, and the Bavarian leaders agreed—they were surrounded by gunmen, after all—to join in taking Hitler's "revolution" to Berlin. But when some 3,000 Nazis marched the next day, police fired on them. Some 20 people died in the ensuing shootout, most of them Nazis. Convicted of treason, Hitler received a predictably mild sentence: five years imprisonment in Landsberg's fortress, where labor wasn't required. He served just eight months, time spent writing most of *Mein Kampf* (*My Struggle*). The book set out Hitler's political philosophy—rabid anti-Communism, Jewish culpability for Germany's World War I defeat, the superiority of the "Aryan" race, Germans' need for *Lebensraum* in the East, etc. It became the Nazis' bible.

74. German autobahns are designated with the letter "A" and a number. The major ones have single digits. Odd-numbered autobahns run north-south, even-numbered autobahns east-west.

75. There are now more than 53 million registered motor vehicles in Germany. According to a recently published report by the German government, an average of some 48,000 vehicles daily use the autobahn system. To help prevent massive traffic jams, school vacations are staggered across the country's 16 states. But backups as long as 25 miles still occur, especially on national holiday weekends. Analysts at the German carmaker BMW estimate that traffic jams cost the economy as much as €200 billion per year.

76. The Thuringia Forest is a region of wooded highlands extending southeast from the Werra River in the state of Thuringia to the Frankenwald in northern Bavaria. Heavy pollution has seriously damaged the forest.

[Order now: "Schau ins Land": http://web.champs-elysees.com/adclick.asp?slotid=treffge1](http://web.champs-elysees.com/adclick.asp?slotid=treffge1)