

Telespalter

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **112 (1986)**

Heft 47

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Hitler schaufelte und schaufelte ...

Fernsehfilme und -beiträge, die nicht gerade grossen Unterhaltungswert haben und demnach vom grossen Publikum entweder nicht beachtet oder dann nur mit Verärgerung goutiert werden, erleben bei der Programmgestaltung eine Sonderbehandlung: Man plaziert sie in Sendezeiten, zu denen kaum jemand noch vor dem Kasten sitzt. Die Minderheit, welche sich trotzdem noch wach hält, weil sie zuschauen will, erlebt dadurch oft Sendungen, die auch das grosse Publikum sehen müsste. Anscheinend aber fürchten die Fernsehanstalten den Massenaufstand, der losbrechen würde, wenn stattdessen «Dalli-Dalli» oder «Dallas» erst nach 22 Uhr zu sehen wäre. Von einem Minderheitenfilm, der breitere Beachtung verdient hätte, ist hier die Rede.

«Bei allem Üblen, das Hitler angestellt hat, muss man ihm doch eines lassen: Er hat die Autobahnen gebaut und damit die Arbeitslosigkeit beseitigt.» Diese verharmlosende und entschuldigende Aussage haben wir schon dutzendfach gehört. Ein Dokumentarfilm mit dem schlichten Titel «Reichsautobahn» kam im bayrischen Fernsehen über den Dritten Kanal spät an einem Sonntagabend darauf zu sprechen. In zeitgenössischen Filmdokumenten, Photos, Spielfilmsequenzen und Interviews mit damals Beteiligten wurde der Mythos «Reichsautobahn» näher ausgeleuchtet. Am 23. 9. 1933 tat Hitler den ersten Spa-

tenstich für den Bau des deutschen Autobahnnetzes. Man sah es deutlich: Er schaufelte und schaufelte und hörte gar nicht mehr auf. Er wollte diesen Spatenstich nicht nur als symbolische Handlung begriffen haben, sondern auch zeigen, welche Art von Einsatz man von den Arbeitern an der Autobahn erwartete. Im Film erklärte Fritz Todt, der Reichsautobahnbauleiter, nochmals die Grundidee: Deutschland sollte dem zunehmenden Kraftverkehr erschlossen werden, und zwar «mit drei grossen Nord-Süd- und drei Ost-West-Verbindungen. Dazu kommen noch einige Querverbindungen.» Was folgte, war – in offiziellen Dokumenten – die Verherrlichung der Autobahn als Arbeitsplatz sowie die Relativierung derselben in Kommentaren und Interviews. Warum wurde die Autobahn gebaut? Ein damals beteiligter Ingenieur: «Man wollte Arbeit beschaffen.» Wurde die Arbeitslosigkeit durch den Autobahnbau tatsächlich beseitigt? Am ganzen Bau waren 250 000 Arbeitskräfte direkt oder indirekt (als Untertierlieferanten) beteiligt. Dies sind lediglich fünf Prozent der Arbeitslosen von 1933! Viele von ihnen holten sich dabei die Schipperkrankheit, eine Unfallerscheinung bei Erdarbeitern, die sich durch Schmerzen zwischen den Schulterblättern bemerkbar machte. Doch was soll's? Was zählte, war das Werk als Ganzes, war die Tatsache, dass «Berechnungen und Pläne mit der Wirklichkeit überein-

stimmten». So konnte denn Adolf Hitler nach der Einweihung der ersten 100 Kilometer Autobahn zwischen Frankfurt a. M. und Darmstadt im ganzen Reich ein Band nach dem andern durchschneiden. 1938 wurde bereits der 3000. Kilometer dem Verkehr übergeben. Der setzte dann auch ein, und es wurde sichtbar, dass doch ein Fehler passiert war: Die Betondecke der Reichsautobahn war nur für das Gewicht von Personenwagen berechnet, nicht aber für die weit höheren Achslasten der mehr und mehr aufkommenden «Lastkraftwagen». Es kam dennoch, was kommen musste: Die Motorisierung des Volkes durch den Volkswagen. «The Reichsautobahn will impress the world», wusste ein Engländer zu berichten, der für Fahrtests eingeladen wurde. Durch die mögliche Geschwindigkeit, aber auch wegen der Streckenführung verhalf die Autobahn «zu einer neuen Wahrnehmung der Welt», meinte begeistert ein damaliger Kommentator. Adolf Hitler gab dem Werk im nachhinein eine Bedeutung, die er wahrscheinlich schon zum voraus einkalkuliert hatte: «Ohne Auto, Flugzeug und Lautsprecher wäre die Eroberung der Macht nicht möglich gewesen.» Die Geschichtslektion hörte zu später Nachtstunde auf mit einer Feststellung zu dem, was aus der Reichsautobahn von damals geworden ist (man höre nur die Staumeldungen am Radio!): «Heute ist die Autobahn oft der längste Parkplatz der Welt.»

wm

Bayern 3
«Reichsautobahn» (Dokumentarfilm)
Sonntag, 9. November, 22.15 Uhr

STOCK'84



▲ 83.6.6

Ein Bouquet, das selbst dem stärksten Mann
die schönsten Sterne näher bringt: Brandy **STOCK'84**

Für die Schweiz: Lateltin AG, 8045 Zürich

★ Die Weltmarke ★



Lattoflex Sitz- und Liegemöbel AG,
CH-4415 Lausen