

Kleine Geschichte der Zeitschrift „DIE STRASSE“

Organ des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen
1934 – 1943

Wenn man der Entstehungsgeschichte der Fachzeitschrift „DIE STRASSE“ nachgeht, die letztlich aus der Zeitschrift „Hafraba“ hervorgegangen ist, z. B. in der Bibliographie über das Schrifttum der deutschen Autobahnen von PAUL HAFEN, dann reibt man sich die Augen. Dort ist auf Seite XI dokumentiert, dass sich der Zeitschriftentitel zwischen März 1932 und August 1934 fünf Mal geändert hat: „Hafraba“, „Die Autobahn“, „Die Reichsautobahn“ (mit diversen Untertiteln), „Die Autobahn und die Reichsautobahn“, wieder „Die Autobahn“, schließlich „DIE STRASSE“.

Rekordhalter ist das dritte Quartal 1933: Auf jedem der drei Monatshefte steht ein anderer Zeitschriftentitel. Besonders augenfällig ist der mit Hakenkreuzemblem gezielte Titelblock, der nur ein einziges Mal im September 1933 auftaucht, und vollständig „Die Reichsautobahn ‚Die Autobahn‘ / Zeitschrift für das deutsche Autobahnwesen“ lautet, darunter die Schlagzeile „Der Generalinspektor und die Hafraba!“



Zeitschrift „Die Autobahn“,
Nachfolgerin des HAFRABA-Mittlungs-
blattes, erschienen bis 6 (1933), Heft 7



Zeitschrift „Die Reichsautobahn, Die
Autobahn“, erschienen 6 (1933), nur
Heft 8



Zeitschrift „Die Reichsautobahn“,
erschieden ab 6 (1933), Heft 9

Bild 1 Titelwechsel der Fachzeitschrift „Die Autobahn“ des HAFRABA-Vereins im 3. Quartal 1933

Es ist die Phase der Gleichschaltung, in der sich die neuen Machthaber nach dem Prinzip „Vogel, friss oder stirb“ ganze Wirtschafts- und Kulturbereiche mit ihren Funktions-Eliten ideologisch einverleiben. Auch im Straßenwesen geht es Schlag auf Schlag: 27.06.1933 Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“; 30.06.1933 Berufung von FRITZ TODT zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (der entsprechende Erlass ergeht erst vier Monate später); 17.07.1933 Umwandlung des Hafraba e.V. in die Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V. (Gezuvor); 07.08.1933 Erste Verordnung zur Durchführung des Reichsautobahngesetzes; 23.09.1933 Erster Spatenstich für die Reichsautobahn.

Einen Eindruck, wie so eine Gleichschaltungsaktion konkret vonstatten geht, vermittelt das Protokoll über die außerordentliche Mitgliederversammlung der Gezuvor am 19.01.1935 in Berlin. Die Tagesordnung besteht fast nur aus Satzungsänderungen, u. a. geht es um den neuen Wortlaut von § 1 Ziff. 4 „Vereinsblatt ist die monatliche Zeitschrift des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen“ und denjenigen von § 6 Ziff. 2 „Der Vorsitzende des Vorstandes wird vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bestimmt.“ In beiden Fällen gibt es laut Protokoll keine Wortmeldung in der Aussprache zum Tagesordnungspunkt, und es kommt jeweils zu einer einstimmigen Antragsgenehmigung der Satzungsänderung. Dann wird dem GI das Wort erteilt, der die Mitglieder auf das nahe Ende der Gezuvor in der bisherigen Form einschwört – verbunden mit „Dank und Anerkennung“ für die geleistete Arbeit – und schließlich Oberregierungsbaurat SCHÖNLEBEN, Abteilungsleiter in der GI-Behörde, „satzungsgemäß“ zum neuen Vorsitzenden bestimmt [Staatsarchiv Nürnberg, ohne Signatur]. Ein halbes Jahr später wird die Neuausrichtung als „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsplanung und Raumordnung“ unter Beibehaltung der Abkürzung „Gezuvor“ mit Unterstellung unter die „Reichsstelle für Raumordnung“ von Reichsminister HANNS KERRL beschlossen, ebenfalls auf einer außerordentlichen Mitgliederversammlung, die am 27.07.1935 in Berlin stattfindet. Da TODT nicht persönlich teilnehmen kann, wird eine schriftliche Erklärung von ihm auf der Versammlung verlesen [Staatsarchiv Nürnberg, ohne Signatur]. Darin heißt es:

„Ich habe es immer bedauert, daß die Gesellschaft gerade in dem Zeitpunkt ihrer höchsten Leistungen am Ende ihrer Aufgaben stehen und aus dem Kreise der Mitarbeiter am großen deutschen Aufbauwerk zurücktreten sollte.

Ich begrüße es daher aufrichtig als glückliche Lösung, daß durch die Errichtung der Reichsstelle für Raumordnung die Möglichkeit erstand, die bewährte Arbeitsorganisation der ‚Gezuvor‘ für noch größere Aufgaben einzusetzen, so daß die in der ‚Gezuvor‘ geleisteten Vorarbeiten und die dabei gemachten Erfahrungen nun auf einem erweiterten Arbeitsfeld nutzbringend verwertet werden können, Ich betrachte es als eine Anerkennung für unsere bisherige gemeinsame Arbeit, daß die ‚Gezuvor‘ berufen ist, in die Aufgaben der Reichsplanung und Raumordnung einzutreten.

Wenn die Überleitung, über die Sie am 27. Juli zu beschließen haben, vollzogen ist, wird es Ihrer Gesellschaft an großen neuen Aufgaben nicht fehlen.

Ich freue mich, daß Sie berufen sind, im Dienste dieser Arbeit im wahrsten Sinne am Neubau des Reiches mitzuhelfen.“

Auch der im Oktober 1924 in Berlin ins Leben gerufenen Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (STUFA), der Keimzelle der heutigen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, bleibt das Gleichschaltungsschicksal nicht erspart.



Ab August 1934 läuft die Zeitschrift „Die Autobahn“ noch ein halbes Jahr unter ihrem Hauptschriftleiter KURT KAFTAN neben der neu gegründeten „STRASSE“ her, bis sie im Februar 1935 mit dieser vereinigt wird. Dies äußert sich darin, dass auf dem Heftumschlag „Vereinigt mit der Zeitschrift Die Autobahn“ abgedruckt wird (Bild 2).

Bild 2 Deckblatt der Zeitschrift „DIE STRASSE“ (2. Jg. 1935, 1. Februarheft) nach der Vereinigung mit der Vorgänger-Zeitschrift „Die Autobahn“ des HAFRABA-Vereins

Das bleibt 1935 hindurch so. Ab Heft 1 des 3. Jahrgangs 1936 steht lediglich noch unter dem ursprünglichen Titel „DIE STRASSE“ die Zeile „DIE AUTOBAHN“, jedoch in einem kleineren Schriftgrad und „Grau in Grau“ (Bild 2), ansonsten taucht der Hinweis „Vereinigt mit der Zeitschrift ‚Die Autobahn‘ (Reichsautobahn)“ nur im Impressum auf.



Bild 3 Deckblatt der Zeitschrift „DIE STRASSE“ (3. Jg. 1936, 1. Januarheft); an die Vorgänger-Zeitschrift „Die Autobahn“ erinnert nur noch der Zusatz in grauer Schrift

Auch KURT KAFTAN, der mit der Zusammenlegung der beiden Fachzeitschriften seinen Chefredakteur-Status verliert, gibt letztlich klein bei: Für die allerletzte Nummer der „Autobahn“ verfasst er einen „1. Oktober 1928 – 31. Januar 1935“ betitelten Nach- bzw. Aufruf. Nach einem kurzen Geschichtsabriss über den 1926 gegründeten Hafraba Verein, dessen Pressereferent er seit 1928 ist, führt KAFTAN aus: „Da die nur in größeren Zeitabständen erscheinenden Schriften nicht ausreichen, um für das

Autostraßen-Problem erfolgreiche Propaganda zu treiben, wurde am 1. Oktober 1928 ein monatlich erscheinendes Vereinsblatt: ‚Das Hafraba-Mitteilungsblatt‘ herausgegeben. [...] Am 1. April 1932 wurde der Titel ‚Hafraba-Mitteilungsblatt‘ in die „Die Autobahn“ umgeändert, um schon im äußeren Titel auf den Inhalt hinzuweisen.“ (Bild 4)



Bild 4 Kopf der Zeitschrift „HAFRABA“ und des Folgetitels „DIE AUTOBAHN“ im Frühjahr 1932

Und weiter: „Trotzdem wir jetzt freie Bahn vor uns sehen, veranlaÙt uns jedoch die Gemeinschaft im nationalsozialistischen Denken und Handeln zu einer Vereinigung mit dem amtlichen Organ des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen.

Wir nehmen daher heute in unserem alten Gewande Abschied von unseren Tausenden von Lesern, denen „Die Autobahn“ seit mehr als 6 Jahren vertraut und wertvoll gewesen ist. Einen wesentlichen Anteil an den Erfolgen unserer Zeitschrift haben unsere treuen Leser, Inserenten und vielen Mitarbeiter. Ihnen heute in unserer letzten Ausgabe herzlich zu danken, ist uns eine Ehrenpflicht. Mit diesem Dank verbinden wir die Bitte, die bisherige treue Verbundenheit auch auf die ab 1. Februar erscheinende vereinigte Zeitschrift ‚Die Straße – Die Autobahn‘ zu übertragen.“

Im Mai 1935 darf sich KAFTAN mit einem Rückblick auf die „Hafraba“ in der Zeitschrift „DIER STRASSE“ noch einmal zu Wort melden. Obwohl es im 1. Januarheft 1935 am Schluss der Rubrik „Amtlicher Teil/An unsere Leser“ heißt, dass der „bisherige Hauptschriftleiter der Zeitschrift ‚Die Autobahn‘, Kurt Gustav Kaftan, [...] in die Schriftleitung der Zeitschrift ‚Die Straße‘ eintreten“ werde, vernimmt man lange Zeit nichts mehr von ihm. Erst 1949 erscheint er wieder auf der Bildfläche als Chefredakteur der neu gegründeten Zeitschrift „Brücke und Straße“, die er als Nachfolgezeitschrift der „Autobahn“ bezeichnet. Sowohl in Einzelartikeln in der neuen Zeitschrift als auch zusammengefasst in seinem 1955 veröffentlichten Buch „Der Kampf um die Autobahnen“ arbeitet er das mit seiner Person eng verbundene Schicksal des Hafraba e. V. auf. Der

Buchtitel erinnert an das zwei Jahre zuvor in Bern erschienene Werk „Der Kampf um die Strasse“ des Schweizer Verkehrsjournalisten THEO GUBLER.

Die Initiative zur Konstitution einer „Zeitschrift über das Gesamtgebiet des deutschen Straßenwesens“ ist von TODT ausgegangen, wie ein Brief von ihm im Bundesarchiv Berlin belegt [BA Berlin, R46011282, Bl. 39-44]. Am 28.05.1934 schreibt er an den Staatssekretär im Reichsministerium für Volksaufklärung und Propaganda WALTHER FUNK:

Schon längere Zeit habe TODT über ein eigenes Organ nachgedacht – gemeint ist eine Zeitschrift, bei der er das Sagen hat über Inhalt, Aufmachung und Tendenz. Die Zusammenarbeit mit der „Autobahn“ von KAFTAN führt wohl zunehmend zu Meinungsverschiedenheiten. Bemerkenswert kurz ist die veranschlagte Vorlaufzeit für die Initialisierung des geplanten Projekts: „Dem Wunsch des Führers entsprechend“ solle die Zeitschrift möglichst zum „Jahrestag des Gesetzes über die Errichtung des Unternehmens ‚Reichsautobahnen‘ (27. Juni)“ herauskommen – das schreibt TODT, wie gesagt, Ende Mai! Auf der Suche nach einer geeigneten Schriftleitung habe er bereits mit FRIEDRICH HEISS von der Stiftung Volk und Reich Kontakt aufgenommen. Bei ihm habe er eine „vollkommene Übereinstimmung [in der] Auffassung über die strassenbaulichen Dinge“ festgestellt. TODT begründet seinen Bettelbrief damit, dass er in seinem „spärlichen Etat keine Mittel [...] für propagandistische Zwecke“ zur Verfügung habe.

Eine Anlage, die TODT im letzten Satz des Briefs als „grundsätzlichen Aufsatz über den Inhalt der Zeitschrift“ bezeichnet, ist „Denkschrift über eine Zeitschrift für das gesamte Strassenwesen, Autobahn, Verkehrsmittel auf den Strassen usw. Die Strasse“ überschrieben. Unter „Grundsätzliches“ heißt es darin:

„Eine Zeitschrift über ‚Die Strasse‘ muss in allem ein Werbeblatt für das neue Deutschland sein. Die Strasse ist heute eine Parole des Aufbaues. Mit ihr entsteht eine neue Welt. Sie auszudeuten, ihr mit den Weg bereiten, ist eine der vornehmsten Aufgaben der kommenden Schriftleitung.

Die Strasse ist heute Sache des gesamten Volkes. Eine Zeitschrift über die Strasse hat sich an das ganze Volk zu wenden. Dies muss eine Leitlinie der Zeitschrift sein. Fern von jeglichen ‚Interessen‘ muss die Zeitschrift für planvolle Motorisierung werben. Das Volksauto hat hier im Vordergrund zu stehen. Das Auto muss der Vorstellung entkleidet werden, als sei es alleiniges Vorrecht der Reichen, die Zeitschrift, die sich mit Strasse und Auto beschäftigt, als seien diese nur Angelegenheit der ‚Gesellschaft‘.

Eine Zeitschrift über die Strasse im neuen Deutschland hat die Aufgabe, sich im Ausland für das werdende Reich, für seinen Aufbauwillen, für die friedliche Arbeit zu werben [!]. Andererseits aber muss das Ausland auf all diesen Gebieten beobachtet werden.“

Weiter heißt es: „Die vorhandenen Zeitschriften eignen sich zur Übernahme der zu lösenden Aufgaben kaum. Einmal ist der geistig-politische Ausgangspunkt grundverschieden von der ‚Haltung‘, die Bedingung für eine Zeitschrift wie die hier geplante ist;

zum anderen muss inhaltlich und verlaglich Neues und Modernes geschaffen werden. Schriftleitung und Verlag müssen eine lebendige Einheit sein.

Als Ziel sollte die Zusammenlegung der vorhandenen Zeitschriften angestrebt werden, sei es, dass man Auflösung erreicht, sei es, dass man sie käuflich erwirbt.

„Jedenfalls müssen bei der neuen Aufgabe neue Wege beschritten werden.“

Dann folgen Stichworte zum vorgesehenen Inhalt und zur Gliederung (Allgemeiner Teil „stark bebildert“, Technik, Straßenbau und -schau, Amtlicher Teil), Angaben zur drucktechnischen Gestaltung, zur „Herausgeberschaft“ und ein mehrseitiger Kostenplan mit einem Monatsbedarf von 5.305,- RM bei einer Auflage von 3.000 Exemplaren sowie 480,- RM für jedes weitere Tausend. Der Schlusssatz lautet: „Zur Verwirklichung des Planes ist ein Jahreszuschuss von RM. 50.000,- nötig, da ein Betrag von RM. 10.000,- bereits zur Verfügung steht.“

Herausgekommen ist „DIE STRASSE“ dann nicht mehr rechtzeitig zum einjährigen Geburtstag des Reichsautobahngesetzes, die erste Nummer erscheint im August 1934. Ob und ggf. in welcher Höhe das Reichspropagandaministerium das Zeitschriftenprojekt unterstützt, ist nicht bekannt. Jedenfalls werden deutsche Baufirmen offenbar aggressiv dazu aufgefordert, durch reichliche Anzeigenschaltung zur Finanzierung der neuen Zeitschrift beizutragen. Das ist einem ebenfalls im Bundesarchiv liegenden Vorgang vom November 1934 zu entnehmen: Die Schriftleitung der „STRASSE“ im Volk und Reich Verlag zeigt der GI-Dienststelle die Äußerung eines Oberingenieurs an, „dass ein Inserieren in der Zeitschrift ‚Die Strasse‘ nicht nötig wäre“ [BA Berlin, R4601/1282, Bl. 462]. Am Ende des Schreibens heißt es, dass man sich „nach Klar-

stellung des Falles gegen den betreffenden Herrn alle Schritte vorbehalten“ müsse. Die zum Beweis beigefügte Anlage des Schreibens ist in Bild 5 wiedergegeben.

A b s c h r i f t !

München den 31.10.34.

An Titl. Volk u. Reich Verlag
Indem ich kurz mitteilen muss habe ich mit Herrn Obering. Mützbacher der Reichsautobahn über die Sach für die Zeitung für Inserat gesprochen. Wie mir gesagt wurde muss das nicht sein. Denn wir verdienen nicht so viel dass ich für ein Inserat 43 Mark bezahlen kann denn die Sache ist ja ganz anders wie der Vertreter sagte dass ein Jeder das Inserat hineindrucken lassen muss. Aber die Herren von der Reichsautobahn sagten mir anders.
In diesem Fall lasse ich es nur 3 mal im Jahr hineindrucken ab auch nur für dieses Jahr. Denn das ist hinfällig 6 mal.
Es kommt nur 3 mal in Frage
Dieses Inserat wo ich beilege stimmt genau

Mit deutschem Gruss
Heil Hitler
Stempel :
Anselm Seethaler
Installation, Gas-
u. Wasser, Sanitäre
Anlagen, Dampfhei-
zung, Kanal u. Brun-
nenbau
P e r l a c h Nr.15.

Bild 5 Beispiel für die „Zwangs-Finanzierung“ der Zeitschrift „DIE STRASSE“ im Zeitraum 1934 – 1943 durch Anzeigen von Industrie und Handwerk [Quelle: BA Berlin, R4601/1282, Bl. 463]

Insgesamt bringt es die Zeitschrift „DIE STRASSE“ auf zehn Jahrgänge. Die erste Ausgabe kommt als Monatsheft heraus. Ab September 1934 gibt es die Zeitschrift zwei

Mal monatlich, ab Juli 1939 erscheint sie kriegsbedingt immer seltener, zunächst noch jeden Monat, ab dem 1. Quartal 1942 dann in einem Wechselrhythmus Zweimonatsheft/Monatsheft – beginnend mit dem April/Maiheft 1942. Die Nummerierung gemäß der 14-tägigen Erscheinungsweise wird unverändert beibehalten, so dass auf dem letzten Zweimonatsheft für Januar/Februar 1943 „Nummer 1-4“ steht. Die allerletzte Ausgabe ist wie die erste ein Monatsheft – mit der Aufschrift: „10. Jahrgang Nummer 5/6 Märzheft 1943“.

Das ist aber noch nicht die ganze Geschichte deutscher Fachzeitschriften namens „Die Straße“. Anfang des 20. Jahrhunderts Jahre hatte unter demselben Namen das Organ des Verbandes der Straßenmeister Deutschlands existiert, das den Untertitel „Zeitschrift für Straßenbau, -unterhaltung und -verkehr“ trug und dessen plötzliches Ende 1933 ebenfalls mit der Gleichschaltung zusammenhängen dürfte. Auf stolze 23 Jahrgänge hat es diese „Ur-Straße“ gebracht. Und heute fast vergessen: 1961 kommt im Transpress Verlag für Verkehrswesen Berlin zum ersten Mal das Publikationsorgan des DDR-Straßenwesens „Die Straße. Zeitschrift für Forschung und Praxis des Straßenwesens“ heraus. Das monatlich erscheinende Fachmagazin bringt es immerhin auf 30 Jahrgänge, bis es 1990 mit der deutschen Wiedervereinigung verschwindet. Der Verfasser dieses Beitrags erinnert sich gerne an die dunkelroten Einzelhefte mit den fachlich hochstehenden Straßen- und Verkehrsinformationen aus dem anderen Deutschland.

München, Frühjahr 2024

Wolfgang W. Wirth