

Hitlers første Autobahn fylder 70 år

Den 19. maj 1935 kunne den første tyske Reichautobahn åbnes. Det var en 22 km lang strækning mellem Frankfurt og Darmstadt, som Adolf Hitler havde taget de første spadestik til i 1933. Det var begyndelsen på det motorvejsnet, som inden 2. verdenskrigs slutning var vokset til næsten 3.900 km.

■ Af akademiingeniør Carl Johan Hansen



Hitler tager det første spadestik til Autobahnen Frankfurt-Darmstadt den 23. september 1933. "Der var tale om virkelig gravearbejde, for der kom sved på hans pande", beretter de samtidige aviser.

Den 23. september 1933 tog Adolf Hitler det første spadestik til den første rigtige tyske "Autobahn". Det skete syd for Frankfurt og var starten på Autobahnen Frankfurt-Darmstadt.

Denne strækning var dog ikke starten på Tysklands første "Nur-Autostrasse", som Autobahnen tidligere blev betegnet. Den første var nemlig blevet åbnet i 1921 i Berlin og var den såkaldte "AVUS" (Automobil-Verkehrs- und Übungs-Strasse), som var startet helt tilbage i 1909, men var blevet forsinket på grund af 1. verdenskrig. Det var, som navnet siger, ikke en egentlig Autobahn, idet den skulle fungere som forsøgsstrækning for belægninger og som motorsportsbane. Den kunne dog også bruges som almindelig motorvej, idet den var forsynet med 2 adskilte kørebane og havde kryds uden af niveau. Den er senere indgået som en del af motorvejen uden om Berlin.

I årene herefter blev planlægningen af motorveje i Tyskland fortrinsvis foretaget af private interesseselskaber, bl.a. fra 1924 Stufa (Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau) og fra 1926 HAFRABA, der som navnet sagde planlagde

en Autobahn på strækningen Hamburg-Frankfurt-Basel. I perioden 1929-32 blev der anlagt en "Nur-Autostrasse" mellem Köln og Bonn, som godt nok var 4-sporet vej forbeholdt biler, men var uden midterrabat.

Da Hitler kom til magten i 1933, var en af hans første ideer at påbegynde etableringen af et omfattende net af Autobahner. Det kunne kun virkeliggøres ved, at man brugte de planer og projekter, som Stufa og HAFRABA havde arbejdet på gennem årene. En organisation til at forestå de nye anlægsarbejder "Gesellschaft zur Vorbereitung des Reichautobahnen" blev hurtigt oprettet og fik med Fritz Todt som Generalinspekteur for hele det tyske vejvæsen en meget kompetent leder. Så allerede den 23. september 1933 kunne Hitler tage det første spadestik til den første rigtige Reichautobahn – det var som nævnt strækningen Frankfurt-Darmstadt og altså en del af HAFRABA-projektet. De samtidige aviser kunne fortælle, at der virkelig var tale om rigtigt gravearbejde, for der kom sved på Hitlers pande.

Det projekt, der her blev startet, blev som nævnt overtaget fra HAFRABA, der også havde projekteret strækningen. Der blev dog ændret lidt på tværprofilet, som bestod af 2 x 7,5 m's kørebane, en 4,2 m bred midterrabat og 2 x 2,0 m's yderrabatter. De første måneder efter spadestikket blev der dog ikke arbejdet så meget på anlægget, hvor 3.900 arbejdere var beskæftiget. Det var ellers en af hovedideerne bag Autobahnbyggeriet, at man skulle komme den meget store arbejdsløshed til livs, som var oppe på flere millioner i 1929 ved krisens begyndelse. Det maksimale antal arbejdere på Autobahnbyggeriet blev dog kun på ca. 140.000 mennesker. Det var derfor nødvendigt at tage maskiner i brug ved arbejdet. Anlægsarbejdet kom således først for alvor i gang 21. marts 1934, efter Hitler havde taget det første spadestik til Autobahnen München-Salzburg.

Herefter gik det til gengæld stærkt, således at den første Reichautobahn kunne indvies af Hitler allerede den 19. maj 1935 – efter mindre end 2 års byggetid. Det skete ved en stor parade i sædvanlig "nazi-stil" ad den nye Autobahn.

Senere i 1935 blev der åbnet yderligere en Autobahnstrækning, nemlig Darmstadt-Heidelberg. I 1936 så en impo-

nerende række af Autobahnåbninger, idet mere end 1.000 km blev færdige det år. Det var da også planen, at der hvert år skulle være 1.000 km. nye Autobahner – et mål der da også blev nået i de tre år 1936-1938, så der ved slutningen af 1938 fandtes 3.046 km Autobahner i Tyskland. Arbejdet de følgende år blev dog efterhånden mindre og mindre og stoppede helt i 1942, således at Autobahnnettet ved 2. verdenskrigs slutning var vokset til i alt 3.896 km.



Et af målene med igangsættelsen af Autobahnbyggeriet var at komme den store arbejdsløshed i Tyskland til livs, men der kom dog maks. 140.000 i arbejde.



Det var nødvendigt at tage maskiner i brug ved anlægget af Autobahnerne som her med udstøbning af betonbelægning.



Den færdige Autobahn Frankfurt-Darmstadt. Trafikken var ikke overvældende de første år.