

Piero Puricelli, Fritz Todt und die Autobahn

Fritz Todt (1891-1942) steigt die Karriereleiter im Dritten Reich als Generalinspektor des Strassenwesens senkrecht aufwärts. Er verehrt Hitler und nennt in der Propaganda die deutschen Autobahnen „Strassen des Führers“. Die Nur-Autostrassen sollen Städte verbinden, so die HAFRABA (Hamburg-Frankfurt-Basel) – ein stolzes Unternehmen im Reich, das im Juni 1933 durch ein Gesetz festgeschrieben wird. Das Gesetz zur Verminderung der Arbeitslosigkeit tut ein Übriges. 1935 arbeiten an 22 Autobahnbaustellen 15.000 Personen, 1937 sind es 130.000 – bei 6 Millionen Arbeitslosen eigentlich ein kleiner Anteil. Fritz Todt schliesst sein Studium ab; 1925 bis 1933 ist er Ingenieur bei Sager & Woerner. Ab 1938 bekommt die Firma über die Organisation Todt Aufträge für den Atlantikwall und Verteidigungsanlagen auf den Kanalinseln.



Sager & Woerner fusioniert 1980 mit der Schörghuber-Gruppe und Heilmann & Littmann Bau AG zur Heilit + Woerner Bau AG; diese wurde durch Walter Thosti Boswau übernommen und 2000 zur Walter Bau fusioniert. 2005 folgt die Insolvenz. Teile wurden von der Strabag übernommen und in Heilit+Woerner Bau GmbH umbenannt. 2014 folgt die Umbenennung in Strabag Grossprojekte GmbH.



Reko-Brief der Puricelli SA Mailand nach Borgo Palazzo Provinz Bergamo.

Die Vorreiterrolle Deutschlands bei „Erfindung“ und Bau der Autobahn wird den Deutschen von Senator Piero Puricelli (1883-1951) streitig gemacht. Er ist Bauunternehmer, Freund des Duce Benito Mussolini, und baut in den 1920er-Jahren die „Autostrade dei Laghi“ von Mailand zu den oberitalienischen Seen bei Varese und Como. Die Strasse ist kreuzungsfrei, eine Trennung der Richtungsfahrbahnen erfolgt später.

1937 erhält Todt ein Manuskript von Kurt Gustav Kaftan mit dem Titel „Autostrassen in Europa“ zugespielt, in dem Kaftan Piero Puricelli als Erfinder von Autobahnen erwähnt. Es wird ins Italienische Übersetzt und an Puricelli geschickt. Er und Todt sind empört über das Manuskript und beide zanken sich brieflich um ihre und die Urheberschaft ihrer beiden Führer an den Autobahnen. Todt massregelt Kaftan: „Die Reichsautobahnen, wie wir sie jetzt bauen, haben nicht als von der 'HAFRABA' vorbereitet zu gelten, sondern einzig und allein als 'Die Straßen Adolf Hitlers'“



Kaftan hält die Pläne Puricellis für unausgegoren; da Ausbaupläne von Autobahnen in Nordeuropa in seinem Manuskript nur eine periphere Widmung erhalten hätten und Todt meint „unmöglich bleibt aber auf alle Fälle die Darstellung, als ob die deutschen Autobahnen die Verwirklichung eines Puricellischen Projektes gewesen wären.“ Puricelli ist auch in die Hafraba eingebunden und meint: „Das europäische Straßennetz ist allein von mir nach den Wünschen der Vertreter der einzelnen Staaten entworfen worden [...]. Ich kann aber nicht erlauben, dass mir die Idee, mein geistiges Eigentum, genommen oder abgestritten wird.“ Beide geraten sich schriftlich in die Haare und wollen Hitler bzw Mussolini mit der Causa befassen; nur mit Mühe können die Streithähne durch Willy Hof (1880-1956),



Auch wenn Hitler den Autobahnbau verstärkt vorantreibt und ihn propagandistisch ausnutzt (Ganzsache von Pforzheim nach Heilbronn vom 20.11.1936), wird die erste Autobahn nicht durch Hitler, sondern im Jahr 1932 - durch den Kölner Bürgermeister Conrad Adenauer voran getrieben - zwischen Köln und Bonn erbaut (die heutige A555). 1958 endgültig als Autobahn eingestuft, wird die A555 von den Bonner Regierungsbeamten, die in Köln wohnen, als schneller Arbeitsweg geschätzt, und erhält so ihren Spitznamen: "Diplomatenrennbahn".

Industrieller und Verkehrsplaner, besänftigt und von dieser Idee abgebracht werden: „Wenn ich Ihnen einen sehr, sehr guten Rat geben darf, versuchen Sie direkt mit Herrn Puricelli klar zu kommen. Geht er zum Duce, und das tut er, wenn die lausige Kaftansche Schrift nicht geändert oder zurückgenommen wird, dann garantiere ich Ihnen, gibt es eine direkte Beschwerde an den Führer...“ Todt und Puricelli nähern sich wieder an, der Streit ist beigelegt. Todt lädt Puricelli 1938 zum fünften Jahrestag der Machtübergabe an Hitler nach Berlin ein. Puricelli sagt ab und meint, dass er hoffe, in den nächsten Monaten nach Berlin kommen zu können „...mit bestem Gruss Ihr Puricelli“.

Der vorerwähnte Schriftverkehr ist erst seit 2016 im Bundesarchiv (R 4601/1107) einsehbar.

Weiterführende Literatur:

https://web.archive.org/web/20160328125941/https://www.bundesarchiv.de/oeffentlichkeitsarbeit/bilder_dokumente/01234/index-0.html.de