



Im Mai 1935 startete die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit der Eröffnung der ersten Reichsautobahn in ein heute fast vergessenes Kapitel deutscher Verkehrsgeschichte. Ausgerechnet die Reichsbahn wurde als Omnibusunternehmer tätig und richtete auf dem stetig wachsenden Netz der Reichsautobahnen, die 1939 bereits 3.300 km umfassten, einen weltweit beispiellosen Fernschnellverkehr mit Stromlinienfahrzeugen ein. Nicht nur die Tatsache, dass die Reichsbahn damit dem ureigenen Geschäft auf der Schiene selbst Konkurrenz bereitete, gehört zu den Kuriositäten jener Tage. Unter der Direktive der nationalsozialistischen Verkehrspolitik wurden der Reichsbahn die organisatorischen und finanziellen Lasten des Autobahnbaus übertragen. Das exklusive Recht zur Nutzung der neuen „Bahnen“ für die Personenbeförderung im Liniendienst diente als kleine Entschädigung. Welche schwierigen Zeitumstände den Aufbruch in eine neue verkehrstechnische Dimension begleiteten zeigt das schnelle Ende der Autobahnlinien mit Kriegsbeginn im September 1939, gerade vier Jahre nach Aufnahme der ersten Strecken.

Anhand zahlreicher unveröffentlichter Abbildungen – teilweise sogar in Farbe –, ergänzt durch umfangreiches Datenmaterial und zeitgenössische Berichte, erinnert dieses EK-Buch an eine außergewöhnliche Periode des Eisenbahn-Straßenbetriebes, die nach 1945 in dieser Form nicht mehr auflebte.