

6. Juli 1933

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 280

**Generalinspekteur Dr. Todt**

Der neue Generalinspekteur für den Straßenbau, Dr.-Ing. Todt, ist am 4. September 1891 in Pforzheim geboren. Nach dem Studium war er 14 Monate lang als Bauhilfsarbeiter praktisch tätig. Dann übernahm er eine Stellung als Bauführer. Später wurde er Bauleiter, dann Geschäftsführer und technischer Leiter einer im ganzen Reich verbreiteten Straßenbaugesellschaft. Dr. Todt hat sich auf diese Weise mit den straßenbaulichen Problemen aller deutschen Gebiete vertraut machen können. Studienreisen durch Italien, Frankreich, Jugoslawien und die Tschechoslowakei vermittelten ihm eine genaue Kenntnis auch des ausländischen Straßenbaues.

Im Kriege stand Dr. Todt dauernd an der Westfront, zunächst als Artillerist bei dem Feldartillerieregiment 14, dann als Bataillonsadjutant beim Grenadierregiment 110, von 1916 bis 1918 wurde er als Fliegerbeobachter verwandt. Im Luftkampf erlitt er 1918 eine Verwundung.

Der Nationalsozialistischen Partei gehört Dr. Todt seit 1923 an. Er ist Leiter der Fachgruppe Bauingenieure und Fachberater für Straßenbau in der von Feder geleiteten Abteilung für Wirtschaft, Technik und Arbeitsbeschaffung. Dr. Todt gilt als ein Mann der Praxis, dessen reiche Erfahrungen sich mit gründlicher wissenschaftlicher Vorbildung vereinigen.

Völkischer Beobachter(Berlin)

Nr. 188



Der Diktator für den Straßenbau:  
Hg. Dr.-Ing. Fritz Todt, R.d.M.A.  
Reichkanzler Hitler ernannte den Diplom-  
Ingenieur Dr.-Ing. Fritz Todt in München  
zum Generalinspekteur für das deutsche  
Straßenwesen.



Todt, Dipl.-Ing. F.

Signatur

Datum

1 6. Dez. 1933

Völkischer Beobachter (Berlin)

~~Reichs-Landwirtschafts-Ministerium (Berlin)~~

Nr. 350

**Generalinspektor Todt zum  
Führer der R.T.A. berufen**

Nürnberg, 15. Dezember.

Im Einvernehmen mit dem Stellvertreter des Führers, Reichsminister Heß, ist der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dipl.-Ing. F. Todt zum Präsidenten der Reichsgemeinschaft der technisch-wissenschaftlichen Arbeit berufen worden.

Dr. Todt ist bereits vor Jahren dafür eingetreten, daß die Technik sich von Fesseln der liberalistisch eingestellten Wirtschaft befreie und daß sie im vollen Bewußtsein der großen Verantwortung und Bedeutung, die gerade ihr beim Aufbau des neuen Deutschland zukommt, an die Arbeit der Umstellung der deutschen Technik im nationalsozialistischen Geist und an die Aufgaben der Arbeitsbeschaffung herangeht.

4. Sep. 1934  
Datum

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

4 4 9

No. ....

## Der VII. Internationale Straßenkongreß.

### Eine Rede Dr. Todts.

(Drahtmeldung unseres Korrespondenten.)

München, 3. Sept. Der 7. Internationale Straßenkongreß, der heute zusammen mit einer Straßenbauausstellung beginnt, ist der erste, der auf deutschem Boden stattfindet. Die Aufgabe dieser Kongresse ist, sich mit den aktuellen Fragen des Straßenbaues und der Straßenunterhaltung, des Straßenverkehrs und Straßenbetriebs sowie der Straßenverwaltung zu befassen und die immer aufs neue auftauchenden Erfahrungen und Probleme unter den Fachleuten auszutauschen. Die sachliche Wichtigkeit des Münchner Kongresses ergibt sich aus der wirtschaftlichen, technischen und kulturellen Bedeutung, die die Straße durch die Initiative des Führers und Reichskanzlers und die dadurch geförderte Motorisierung Deutschlands gerade in dem letzten Jahr gewonnen hat. Aber darüber hinaus stellt der Kongreß, von dessen 2500 Teilnehmern die Hälfte Ausländer, Angehörige von 50 verschiedenen Nationen sind, einen nicht abzuschätzenden Faktor für die Weltgeltung Deutschlands und seinen Kampf gegen Weltvorurteile dar. In München endet der Kongreß am 8. September mit einer öffentlichen Sitzung. Es folgen dann vom 9. bis 18. September Besichtigungsreisen, und geschlossen wird der Kongreß am 19. September in Berlin. Die eigentlichen Beratungen in München geschehen in Abteilungsitzungen. Dazwischen sind aber auch hier Besichtigungsfahrten nach wichtigen modernen Straßenbauten Oberbayerns vorgesehen.

Der Bedeutung des Kongresses entsprach der repräsentative Rahmen, der der Eröffnungsvollziehung gegeben wurde. Sie fand statt im Thronsaal der Residenz. Eine breite, mit Fahnen der vertretenen Nationen geschmückte Treppe führte durch die stolzen Festräume der Münchner Residenz zu dem hohen, in Gold-Weiß gehaltenen Renaissance-saal. Unter dessen gold-roten, mit dem Hoheitszeichen geschmückten Baldachin stand das von Reichs- und Parteifahnen flankierte Podium, auf dem das Rednerpult und die Säge für die Leiter des Kongresses und die offiziellen Vertreter der Nationen aufgestellt waren.

Nach einem Orchestervortrag des Reichssymphonieorchesters und nach Eröffnung des Kongresses durch den Generalinspektor des Straßenwesens, Dr. Todt, bewillkommnete zunächst der Münchner Oberbürgermeister Fiebler die nach Tausenden zählende Versammlung. Es waren u. a. anwesend die Reichsminister Heß und Glöck von Rübenach, die Reichsstatthalter Epp, Murr, Sprenger und Sautel, der bayerische Ministerpräsident Siebert, der bayerische Wirtschaftsminister Esser, die Reichsstaatssekretäre Körner, Dr. Lammers und Ohnesorge, der Präsident des Internationalen Ständigen Verbandes der Straßenkongresse, Senator Mahieu, der Berliner Oberbürgermeister Sahn.

Nach der Rede des Reichsministers Heß (über die wir im ersten Morgenblatt bereits berichteten) nahm der Generalinspektor des Straßenwesens Dr. Todt das Wort.

Er sprach zunächst dem Internationalen Ständigen Verband der Straßenkongresse zu seinem 25jährigen Bestehen, das mit dem Jahre des VII. Kongresses zusammenfällt, die herzlichsten Glückwünsche aller internationalen Straßenbau-Fachleute aus. Dr. Todt ging dann auf die Entwicklung des Straßenbaues seit den ersten Anfängen ein und wies auf den Ausbau des Straßennetzes in der jüngeren Geschichte hin, wobei er besonders die großen Ueberlieferungen Frankreichs und Italiens im Straßenbau hervorhob und erwähnte, daß in den Vereinigten Staaten noch vor kurzem die Länge der Straßen die von ganz Europa einschl. Rußlands übertroffen hätte. Er fuhr dann fort:

zwischen wichtigen Verkehrspunkten, sondern wir schaffen ein geschlossenes Netz reiner Autobahnen für den Ueberlandverkehr auf weiten Strecken in einer Gesamtlänge von rund 7000 Kilometern, das ganz Deutschland weitmaschig überspannt und die entferntesten Wirtschaftsgebiete eng miteinander verknüpft. Der tägliche Aktionsradius des Personen- und Lastkraftwagens wird auf diesem reinen Kraftwagen-Straßennetz mindestens doppelt so groß sein, wie er bisher auf unserem bestehenden Straßennetz war. Neben dem Bau der Reichsautobahnen wird ein planvoller Ausbau unseres Reichsstraßennetzes zielbewußt durchgeführt. Auch wir haben den Bau einer Alpenstraße in Angriff genommen, die sich würdig an die Seite der österreichischen, italienischen, schweizerischen und französischen Alpenstraßen stellen wird.

Straßen sind ein Werk des Friedens, selbst wenn sie ursprünglich zu anderen Zwecken gebaut wurden. Je mehr Länder Europas ihre Mittel intensiv für den Bau von Straßen verwenden, je mehr die Industrie und die Arbeitskräfte in ganz großem Maß für eine derart friedliche Arbeit eingesetzt werden, je mehr Teile der Wirtschaft von einer derart friedlichen Arbeit leben, desto stärker wird im eigenen Land die Abneigung, diese friedliche Tätigkeit zu stören oder zu unterbrechen, desto stärker wächst in eigenem Land der Wille, die begonnenen Arbeiten bei einem lang anhaltenden Bestand des Friedens weiter zu führen und zu vollenden. Ich bin überzeugt, daß die europäischen Länder ihre Straßenbau-Programme, die meist auf ein Jahrzehnt abgestellt sind, ungestört durchführen werden. Ich bin überzeugt, daß, ähnlich wie internationale Eisenbahnlinien entstanden sind, internationale Autobahnlinien entstehen werden. Ich würde es begrüßen, wenn dieser VII. Internationale Straßenkongreß den Anlaß gibt, die Schaffung von internationalen Autobahnverbindungen allerorts mit Energie zu fördern. Internationale Aufgaben für unser Arbeitsgebiet, den Straßenbau, sind in reicher Fülle vorhanden."

Mit freudlichem Beifall wurde der Präsident des Internationalen Ständigen Verbandes der Straßenkongresse Senator Mahieu begrüßt, als er der deutschen Regierung und seinen deutschen Kollegen für die freundliche Einladung nach Deutschland dankte. Er habe hier eine Atmosphäre der freundlichen und vertrauensvollen Zusammenarbeit vorgefunden. Der Redner dankte schließlich der deutschen Regierung für ihr Geschenk, ein Nymphenburger Porzellan. Dann überbrachten noch 21 Vertreter von fremden Staaten, unter ihnen Argentinien, Bolivien, Brasilien, China, Japan, Vereinigte Staaten von Nordamerika, meist in deutscher Sprache die Grüße und den Dank ihrer Regierungen und gaben meist ihrer Bewunderung für Deutschlands Kultur und Münchens Kunst Ausdruck. Ministerpräsident Siebert sprach seine Freude aus, daß München als Kongreßort gewählt worden sei und dankte den Delegierten für ihre Wünsche und Anerkennungen. Es sprachen noch der Generalsekretär der Kongresse Le Gaborian und der Sekretär des Münchner Kongresses Ministerialrat Bilbig.

Im Anschluß an diese Festigung wurde dann um 18 Uhr die Straßenbauausstellung eröffnet in Anwesenheit der erwähnten Festgäste des Kongresses. In der Halle der Straßenbauausstellung hatte sich die Belegschaft der Ausstellungsspedition aufgestellt sowie ein zahlreiches Publikum sich eingefunden. Nach Begrüßung durch Ministerialrat Bilbig eröffnete Generalinspektor Dr. Todt die Ausstellung, und der bayerische Wirtschaftsminister Esser begrüßte die Gäste in einer längeren Ansprache.

## Der VII. Internationale Straßenkongress.

## Eine Rede Dr. Todts.

(Drahtmeldung unseres Korrespondenten.)

**München, 3. Sept.** Der 7. Internationale Straßenkongress, der heute zusammen mit einer Straßenbauausstellung beginnt, ist der erste, der auf deutschem Boden stattfindet. Die Aufgabe dieser Kongresse ist, sich mit den aktuellen Fragen des Straßenbaues und der Straßenunterhaltung, des Straßenverkehrs und Straßenbetriebs sowie der Straßenverwaltung zu befassen und die immer aufs neue auftauchenden Erfahrungen und Probleme unter den Fachleuten auszutauschen. Die sachliche Wichtigkeit des Münchner Kongresses ergibt sich aus der wirtschaftlichen, technischen und kulturellen Bedeutung, die die Straße durch die Initiative des Führers und Reichsfanzlers und die dadurch geförderte Motorisierung Deutschlands gerade in dem letzten Jahr gewonnen hat. Aber darüber hinaus steht der Kongress, von dessen 2500 Teilnehmern die Hälfte Ausländer, Angehörige von 50 verschiedenen Nationen sind, einen nicht abzuschätzenden Faktor für die Weltgeltung Deutschlands und seinen Kampf gegen Weltvorurteile dar. In München endet der Kongress am 8. September mit einer öffentlichen Sitzung. Es folgen dann vom 9. bis 18. September Besichtigungsreisen, und geschlossen wird der Kongress am 19. September in Berlin. Die eigentlichen Beratungen in München geschehen in Abteilungssitzungen. Dazwischen sind aber auch hier Besichtigungsfahrten nach wichtigen modernen Straßenbauten Oberbayerns vorgesehen.

Der Bedeutung des Kongresses entsprach der repräsentative Rahmen, der der Eröffnungssitzung gegeben wurde. Sie fand statt im Thronsaal der Residenz. Eine breite, mit Fahnen der vertretenen Nationen geschmückte Treppe führte durch die stolzen Festräume der Münchner Residenz zu dem hohen, in Gold-Weiß gehaltenen Renaissance-saal. Unter dessen gold-roten, mit dem Hoheitszeichen geschmückten Baldachin stand das von Reichs- und Parteifahnen flankierte Podium, auf dem das Rednerpult und die Sitze für die Leiter des Kongresses und die offiziellen Vertreter der Nationen aufgestellt waren.

Nach einem Orchesterkonzert des Reichssymphonieorchesters und nach Eröffnung des Kongresses durch den Generalinspektor des Straßenwesens, Dr. Todt, bewillkommnete zunächst der Münchner Oberbürgermeister Fiedler die nach Tausenden zählende Versammlung. Es waren u. a. anwesend die Reichsminister Heß und Glöck von Rübenach, die Reichsstatthalter Epp, Murr, Sprenger und Sautel, der bayerische Ministerpräsident Siebert, der bayerische Wirtschaftsminister Esser, die Reichsstaatssekretäre Körner, Dr. Lammers und Vöhring, der Präsident des Internationalen Ständigen Verbandes der Straßenkongresse, Senator Mahieu, der Berliner Oberbürgermeister Sahm.

Nach der Rede des Reichsministers Heß (über die wir im ersten Morgenblatt bereits berichteten) nahm der Generalinspektor des Straßenwesens Dr. Todt das Wort.

Er sprach zunächst dem Internationalen Ständigen Verband der Straßenkongresse zu seinem 25jährigen Bestehen, das mit dem Jahre des VII. Kongresses zusammenfällt, die herzlichsten Glückwünsche aller internationalen Straßenbau-Fachleute aus. Dr. Todt ging dann auf die Entwicklung des Straßenbaues seit den ersten Anfängen ein und wies auf den Ausbau des Straßennetzes in der jüngeren Geschichte hin, wobei er besonders die großen Ueberlieferungen Frankreichs und Italiens im Straßenbau hervorhob und erwähnte, daß in den Vereinigten Staaten noch vor kurzem die Länge der Straßen die von ganz Europa einschl. Rußlands übertroffen hätte. Er fuhr dann fort:

„Die Geschichte des deutschen Straßenbaus haben wir bei Uebernahme unserer neuen großen Aufgabe gründlich durchforscht. Nach den Plänen unseres Führers und Reichsfanzlers geht Deutschland einen großen Schritt im Straßenbau weiter. Es begnügt sich nicht mit der Errichtung einzelner reiner Autostraßen

zwischen wichtigen Verkehrspunkten, sondern wir schaffen ein geschlossenes Netz reiner Autobahnen für den Ueberlandverkehr auf weiten Strecken in einer Gesamtlänge von rund 7000 Kilometern, das ganz Deutschland weitmaschig überspannt und die entferntesten Wirtschaftsgebiete eng miteinander verknüpft. Der tägliche Aktionsradius des Personen- und Lastkraftwagens wird auf diesem reinen Kraftwagen-Straßennetz mindestens doppelt so groß sein, wie er bisher auf unserem bestehenden Straßennetz war. Neben dem Bau der Reichsautobahnen wird ein planvoller Ausbau unseres Reichsstraßennetzes zielbewußt durchgeführt. Auch wir haben den Bau einer Alpenstraße in Angriff genommen, die sich würdig an die Seite der österreichischen, italienischen, schweizerischen und französischen Alpenstraßen stellen wird.

Straßen sind ein Werk des Friedens, selbst wenn sie ursprünglich zu anderen Zwecken gebaut wurden. Je mehr Länder Europas ihre Mittel intensiv für den Bau von Straßen verwenden, je mehr die Industrie und die Arbeitskräfte in ganz großem Maß für eine derart friedliche Arbeit eingesetzt werden, je mehr Teile der Wirtschaft von einer derart friedlichen Arbeit leben, desto stärker wird im eigenen Land die Abneigung, diese friedliche Tätigkeit zu stören oder zu unterbrechen, desto stärker wächst in eigenem Land der Wille, die begonnenen Arbeiten bei einem lang anhaltenden Bestand des Friedens weiter zu führen und zu vollenden. Ich bin überzeugt, daß die europäischen Länder ihre Straßenbau-Programme, die meist auf ein Jahrzehnt abgestellt sind, ungestört durchführen werden. Ich bin überzeugt, daß, ähnlich wie internationale Eisenbahnlinien entstanden sind, internationale Autobahnlinien entstehen werden. Ich würde es begrüßen, wenn dieser VII. Internationale Straßenkongress den Anlaß gibt, die Schaffung von internationalen Autobahnverbindungen allerorts mit Energie zu fördern. Internationale Aufgaben für unser Arbeitsgebiet, den Straßenbau, sind in reichem Maße vorhanden.“

Mit freundlichem Beifall wurde der Präsident des Internationalen Ständigen Verbandes der Straßenkongresse Senator Mahieu begrüßt, als er der deutschen Regierung und seinen deutschen Kollegen für die freundliche Einladung nach Deutschland dankte. Er habe hier eine Atmosphäre der freundlichen und vertrauensvollen Zusammenarbeit vorgefunden. Der Redner dankte schließlich der deutschen Regierung für ihr Geschenk, ein Nymphenburger Porzellan. Dann überbrachten noch 21 Vertreter von fremden Staaten, unter ihnen Argentinien, Bolivien, Brasilien, China, Japan, Vereinigte Staaten von Nordamerika, meist in deutscher Sprache die Grüße und den Dank ihrer Regierungen und gaben meist ihrer Bewunderung für Deutschlands Kultur und Münchens Kunst Ausdruck. Ministerpräsident Siebert sprach seine Freude aus, daß München als Kongressort gewählt worden sei und dankte den Delegierten für ihre Wünsche und Anerkennungen. Es sprachen noch der Generalsekretär der Kongresse Le Gaborian und der Sekretär des Münchner Kongresses Ministerialrat Bilbig.

Im Anschluß an diese Festsetzung wurde dann um 18 Uhr die Straßenbauausstellung eröffnet in Anwesenheit der erwähnten Festgäste des Kongresses. In der Halle der Straßenbauausstellung hatte sich die Belegschaft der Ausstellungsspedition aufgestellt sowie ein zahlreiches Publikum sich eingefunden. Nach Begrüßung durch Ministerialrat Bilbig eröffnete Generalinspektor Dr. Todt die Ausstellung, und der bayerische Wirtschaftsminister Esser begrüßte die Gäste in einer längeren Ansprache.



Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

No. 418

## Der Straßenbau

### Die Ausführungen Todts auf dem Parteitag

Nürnberg, 7. 6.

Auf dem Parteikongreß führte der Hauptamtsleiter Todt nach einleitenden Worten über die Vorgeschichte des Baues der Reichsautobahnen, die, wie er erklärte, ein symbolisches Beispiel seien, wie große Aufgaben im jungen nationalsozialistischen Deutschland unter der Herrschaft unseres Führers und Reichskanzlers Adolf Hitler angefaßt werden, etwa folgendes aus:

Das knappe Gesetz über die Errichtung des Unternehmens „Reichsautobahnen“ ist nicht nach langen parlamentarischen Verhandlungen „verabschiedet“, sondern als Ausdruck des Willens des Führers beschlossen worden. Das Gesetz steht im nationalsozialistischen Staat nicht am Ende, sondern am Anfang einer Entwicklung. Der Wille des Führers wird zum Gesetz, die Arbeit beginnt. Die nächste gesetzliche Maßnahme auf dem Gebiet des Straßenwesens war der Erlass über den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen vom 30. November 1933. Auch hier ging der Führer und Reichskanzler einen neuen Weg. Der Generalinspektor ist keinem Ministerium eingegliedert, sondern untersteht direkt dem Reichskanzler.

Als dritte gesetzliche und folgerichtige Maßnahme auf dem Gebiete des Straßenwesens beschloß die Reichsregierung am 26. März 1934 das Gesetz über die Neueinteilung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung.

Mit diesen drei gesetzlichen Bestimmungen waren die Grundlagen geschaffen, daß die Arbeit ersprießlich eingeleitet und flott durchgeführt werden konnte.

#### Der Stand der Arbeiten

Hauptamtsleiter Todt berichtete sodann über den Stand der Arbeiten: Mit dem Bau der Reichsautobahnen ist an 51 Stellen im Reich begonnen worden. Heute schon sind 52 000 Mann auf den Baustellen und weitere 100 000 Mann in den Lieferwerken bei der Baustoffindustrie, bei den Brückenbauanstalten oder sonst durch das erst beginnende Werk beschäftigt. Bis zum Ende des Jahres

wird die Gesamtzahl der Beschäftigten ¼ Million erreicht haben. Für den Ausbau des gesamten Netzes ist ein Zeitraum von sieben Jahren vorgesehen, währenddessen die Zahl der Beschäftigten gleichbleibt. Beim Ausbau der Reichsstraßen und des allgemeinen Straßennetzes sind im Jahre 1934 rund 200 000 beschäftigt, so daß schon im ersten Jahre der Durchführung unseres Straßenbauprogramms annähernd eine halbe Million Menschen Arbeit und Verdienst finden. Nach dem Plan des Führers entsteht ein geschlossenes Netz von 7000 Kilometer Reichsautobahnen, das ganz Deutschland weitmaschig überzieht. Außer den zur Zeit im Bau befindlichen 1500 Kilometer werden in diesen Wochen weitere 1000 Kilometer freigegeben.

Die Teilstrecken Frankfurt a. Main—Darmstadt und München—Holzkirchen z. B. werden schon in diesem Winter befahrbar. 1935 werden rund 300 Kilometer fertig und im Jahre 1937 werden große Fernverbindungen mit einer Gesamtlänge von 2700 Kilometer in Betrieb sein.

Auf dem Gebiet des allgemeinen Straßenbaues hat das Jahr 1934 vor allem den Anfang der Bauarbeit an der Alpenstraße gebracht, die mit einem Teilstück von 20 Kilometer Länge im Frühjahr begonnen und heute schon befahrbar ist.

#### Die Bedeutung des Programms

Neben der arbeitspolitischen Bedeutung des Straßenbauprogramms wies der Redner auf ihre verkehrspolitische Bedeutung hin. Hier sei das Straßenbauprogramm nicht selbständig, sondern Bestandteil des großen Motorisierungsprogramms des Verkehrswesens. Die Reichsautobahnen, die Straßen Adolf Hitlers, werden ein bleibendes Denkmal nationalsozialistischen Willens sein. Sie werden zum technischen Ausdruck des nationalsozialistischen Reichs und werden mit der Geschichte des nationalsozialistischen Deutschlands ebenso untrennbar verbunden sein, wie die Straßen Roms mit dem Begriff des römischen Imperiums.

Die große Aufgabe, die uns der Führer stellte, muß so gelöst werden, daß nicht nur wir, sondern auch die nachfolgenden Generationen des werdenden nationalsozialistischen Reiches mit ewiger Anerkennung diese Straßen — die Straßen Adolf Hitlers nennen werden.

Völkischer Beobachter (Berlin)

Nr. 343

**Generalinspektor Dr. Todt  
in Stockholm**

Stockholm, 8. Dezember.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, der als Gast der Schwedisch-Deutschen Gesellschaft in den Festräumen des Grand Hotel einen Vortrag über die Aufgaben des Straßenbaues im neuen Deutschland halten wird, ist in Stockholm eingetroffen. Am Bahnhof hatten sich außer einigen schwedischen Herren der deutsche Geschäftsträger Dr. Meppen sowie Vertreter der deutschen Kolonie und der deutschen Presse eingefunden.

Die Stockholmer Abendblätter bringen an hervorragenden Stellen bereits Bilder und Unterredungen mit Dr. Todt, die er den schwedischen Pressevertretern in Malmö gewährt hat. In großen Schlagzeilen werden die Zahlen der beschäftigten Arbeiter vermerkt. Dr. Todt weist vor allen Dingen darauf hin, daß das Ziel von neuen Autostraßen hauptsächlich den Zweck habe, die wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Mittelpunkte des Reiches untereinander zu verbinden. Früher sei das deutsche Wegebauwesen auf 23 verschiedene Verwaltungen aufgeteilt gewesen.

Eine der ersten Handlungen Adolf Hitlers habe in der Vereinheitlichung und Zentralisierung des deutschen Wegebaues bestanden. Von den neuen Autostraßen seien bereits 1200 Kilometer fertiggestellt. Etwa 400 000 Arbeiter seien gegenwärtig mittelbar oder unmittelbar an dem Straßenbau beschäftigt. Hitlers Hauptplan sei: Arbeit. Dr. Todt sprach sich ferner anerkennend über die schwedischen Betonstraßen im Süden des Landes aus und hob hervor, es sei ein besonderer Vorteil Schwedens, den besten Beton für Straßenbauten zu besitzen.

Kurz nach der Ankunft wurde Dr. Todt im Hotel von dem Sekretär der Schwedisch-Deutschen Gesellschaft, Oberstleutnant Serrell, willkommen geheiß. In den Abendstunden hat Dr. Todt noch weitere Vertreter der Stockholmer Presse empfangen.

33194 0007 BEC

Signatur

*SP*

Datum

*Todt, H.*  
29. Nov. 1934

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr 557

**Dr. Todt übernimmt die Leitung  
des Amtes für Technik**

Der Stellvertreter des Führers hat die folgende Verfügung erlassen:

„An Stelle des z. Zt. beurlaubten Pg. Feder übernimmt Pg. Dr. Todt die Oberleitung des Amtes für Technik und den Vorsitz im Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik (NSBDT).“

München, den 26. November 1934

gez.: H. Feß.“

Hamburger Tageblatt

Nr. 7 6 . . .

# Autobahnen, Motore der Wirtschaft

Von Dr. Ing. Fritz Todt, Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen

Die Reichsautobahnen gehören neben den anderen großen Auftraggebern der öffentlichen Hand zu den wichtigsten Trägern der Arbeitsbeschaffung. Die Höchstzahl der direkt auf der Baustelle arbeitenden Volksgenossen ist 1935 mit rund 120 000 Mann erreicht worden. Nach einem kurzen saisonbedingten Abflauen dieser Ziffer wird im Frühjahr 1936 wieder auf zahlreichen Baustellen mit derselben Belegschaftsstärke weitergearbeitet, wie denn überhaupt der Bau der Reichsautobahnen im bisherigen Umfange unvermindert weitergeführt wird.

Zu diesen unmittelbar beschäftigten Arbeitern muß man noch rund 130 000 Mann zählen, welche in den Lieferwerken aller Art, wie Zementwerken, Stahlwerken, Steinbrüchen, in der Holzindustrie, in der Feldbahngleis-Industrie usw. zusätzlich durch das große Werk beschäftigt werden können, so daß tatsächlich durch den Bau der Reichsautobahnen allein rund 250 000 Menschen Arbeit und Brot finden.

Es wird oft vergessen, daß für den allgemeinen Straßenbau, der nebenher keineswegs vernachlässigt wird, nochmals insgesamt 150 000 Mann angelegt werden konnten, so daß das gesamte Straßenbauprogramm der Reichsregierung rund 400 000 Menschen wieder in Verdienst gebracht hat, die früher den Arbeitsmarkt und den Staat als Arbeitslose belastet haben. In vielen Bezirken ist sogar der Zustand eingetreten, daß Arbeitskräfte für den Bau gar nicht mehr zu erhalten waren.

So mußten zum Beispiel schon im Vorjahre in Oberbayern Kräfte aus Schwaben herbeigezogen werden, und verschiedene Brennpunkte der Arbeitslosigkeit in Großstadtgebieten konnten durch den starken Arbeitseinsatz merklich entlastet werden. Ein entsprechender Mehrverzehr dieser Arbeitermassen, gegenüber dem früheren Arbeitslosenheer hat auch Landwirtschaft und Konsumgüterindustrien verschiedenster Art wieder befruchtet.

Eine außerordentliche Steigerung erfährt die Bauwirtschaft durch den Bau der Reichsautobahnen. Bis zur Gegenwart sind rund 1 800 000 Kubikmeter Beton- und Eisenbeton benötigt worden, über 1 000 000 Kubikmeter für Fahrbahndecken, rund 50 000 Tonnen Stahlkonstruktionen und etwa 100 000 Tonnen sonstiges Eisen. Ueber 80 große Brückenbauwerke sind in Arbeit und zum Teil schon vollendet, darunter die bedeutendsten Brückenbauwerke, welche deutsche Ingenieurkunst überhaupt schuf.

Obwohl die Verwendung von Maschinen aus Gründen der Arbeitsbeschaffung so stark wie möglich beschränkt wurde, ist natürlich noch ein enormer Bedarf bei der Inangriffnahme dieses ausgedehnten Arbeitsprogrammes zu befriedigen gewesen. Es werden auf den Baustellen gebraucht:

rund 50 000 Kollwagen,  
2 200 Lokomotiven,  
3 000 Kilom. Baugleise,  
300 Bagger,  
1 000 Betonmaschinen.

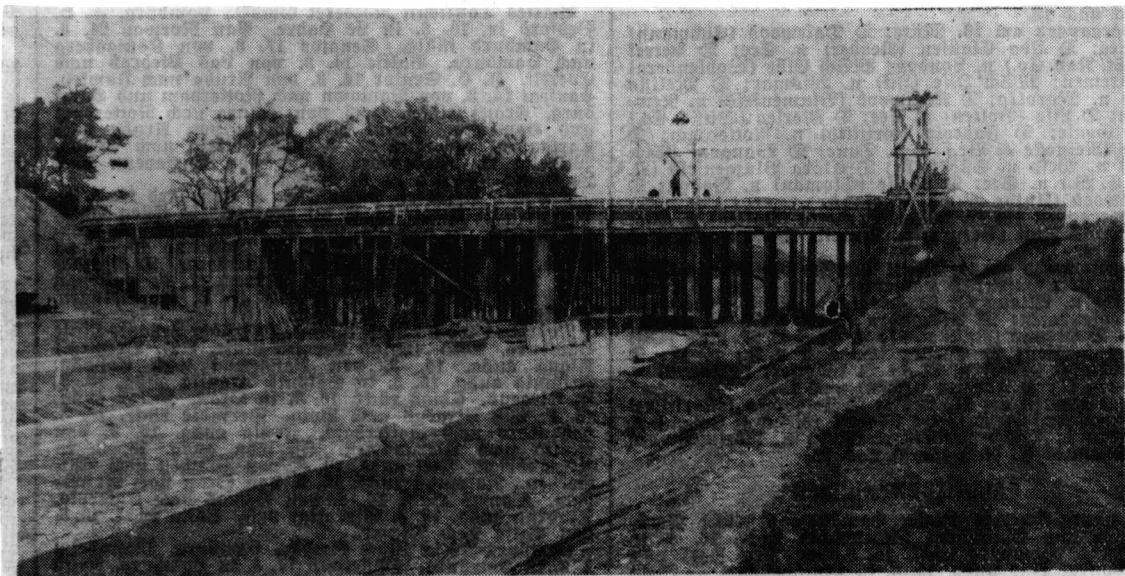
Der Umsatz von Straßenwalzen war schon im Jahr 1933 sechsmal so groß als im Jahre 1932 und ist 1934 auf nicht weniger als das 24fache des Jah-

res 1932 gestiegen. Daß dadurch auch auf dem Gebiete der Baumaschinen günstigere Exportchancen geschaffen wurden, ist klar. Die Zahl der Konurse und Zusammenbrüche in der deutschen Bauindustrie ist in den letzten Jahren auf knapp ein Drittel der früheren Zahl gesunken, ein Beweis für die Gesundung dieses Wirtschaftszweiges.

Hat der gewaltige Einsatz beim Bau der Reichsautobahnen schon weitgehende wirtschaftliche Ausstrahlungen zur Folge gehabt, so wird mit der zunehmenden Fertigstellung und Freigabe von Straßen der rein wirtschaftliche und verkehrstechnische Nutzen der Kraftfahrbahnen erst recht sich bemerkbar machen. Die erstklassige Beschaffenheit, die größtmögliche Sicherheit dieser neuen Straßen wird der deutschen Kraftverkehrswirtschaft unmittelbaren Vorteil bringen. Eine Ersparnis an Zeit und Weg für den Güterverkehr wie für den Personenverkehr, eine große Ersparnis an Abnutzung von Maschinen und allem Wagenmaterial darf man als bedeutenden wirtschaftlichen Faktor in Rechnung stellen.

Die Erschließung neuer Gebiete für Siedlung und Fremdenverkehr ist weiter von wirtschaftlicher Bedeutung. Die besondere Mühe, welche wir für eine ästhetische und schöne Linienführung dieser gewaltigen Straßen aufwenden, wird nicht nur kulturelle Bedeutung besitzen, sondern sich letzten Endes auch rein wirtschaftlich lohnen, indem Deutschland als Autoreiseland an Beliebtheit gewinnen wird. Schon heute überschreiten eine Million fremde Kraftfahrzeuge die deutsche Grenze zum Besuch unserer schönen Heimat. Die Motorisierung nimmt in allen Ländern noch unvermindert zu. Stellen wir dem internationalen Autowanderer gute und schöne Straßen zur Verfügung, so wird er auch in ständig zunehmendem Maße Deutschland zum Ziel seiner Reise machen.

wenden



Aufn.: Sievers

Brücke über die Reichsautobahn im Bau

Es ist ein grundlegender Irrtum, der nicht oft genug zurückgewiesen werden kann, wenn man annimmt, daß die Autobahnen unwirtschaftlich seien. Das genaue Gegenteil ist richtig. Es handelt sich bei dem riesigen Werk nicht nur darum, daß durch umfangreiche Aufträge und Bauarbeiten eine unmittelbar starke Belebung und Befruchtung zahlreicher Wirtschaftszweige erfolgt, sondern noch mehr um die zukünftigen Vorteile, die ein modernes Kraftfahrbahnetz für das ganze deutsche Verkehrsleben mit sich bringt. Eine Belebung des deutschen Verkehrs wird aber wieder anderen Volksgenossen in anderen Wirtschaftszweigen Arbeit und Brot geben.



24. März 1936

Völkischer Beobachter (Berlin)

Nr. 84

## Die nationale Bedeutung der Reichsautobahnen

Generalinspektor Dr. Todt  
sprach auf der verkehrswissenschaftlichen Tagung

Berlin, 23. März.

Auf der verkehrswissenschaftlichen Tagung hielt am Montagmittag der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, einen außerordentlich bemerkenswerten Vortrag über „Die nationale Bedeutung der Reichsautobahnen“. Er wies die Bedeutung großzügiger Straßenbauten an den Beispielen der Geschichte nach, wobei er an die gewaltigen Straßenbauten des alten römischen Reiches, an die napoleonischen Straßenbauten, an diejenigen der chinesischen Kaiser und des Inka-Reiches erinnerte. Jede bedeutende Straße, so folgerte Dr. Todt, hat Ewigkeitswerte. Auch die Straßen Adolf Hitlers werden mit dem Leben des deutschen Volkes in den nächsten paar Jahrhunderten schicksalhaft verbunden sein. Die erste nationalpolitische Aufgabe dieser Straßenbauten war eine arbeitspolitische. Es galt, für längere Zeit eine möglichst große Zahl bisher Arbeitsloser zu beschäftigen, und zwar möglichst gleichzeitig in ganz Deutschland. Diese Aufgabe kann seit 1935 als gelöst bezeichnet werden. Über eine Viertelmillion Arbeiter ist direkt und indirekt beim Straßenbau beschäftigt und bleibt in den nächsten fünf bis sieben Jahren an der Arbeit.

Rechnet man die beim Bau von Reichs- und Landstraßen Beschäftigten hinzu, so finden jährlich 400 000 bis 500 000 Arbeiter Verdienst durch Straßenbauten. Vorbildlich ist die Unterbringung in Musterlagern, die Einführung der Gemeinschaftsverpflegung, die Bezahlung der Wochenendheimfahrt der verheirateten Arbeiter und die Versorgung der Unfallverletzten. Aus der zusammengewürfelten Schar von Arbeitslosen ist heute eine Gemeinschaft hochwertiger Straßenbauarbeiter geworden. Eine zweite Aufgabe, die mit dem Bau der Reichsautobahnen gelöst wird, ist die einer anständigen Baugesinnung. Die Baugesinnung der letzten 20 Jahre war eine materielle, kulturlose, unschöne Zweckseinstellung.

Die Verkehrswege wurden zu häßlichen

Fremdkörpern in der Landschaft. Durch die Straßen Adolf Hitlers wird Deutschland schöner und ihr Vorbild wirkt sich auf die gesamte ländliche Bauweise aus. Die Reichsautobahnen werden sich auch sehr schnell ihre verkehrspolitische Bedeutung holen. Schon heute sind die kurzen Teilstrecken bei Frankfurt a. M. und München hinsichtlich des Personenverkehrs die am stärksten befahrenen Straßen Europas. Wenn die Straßen erst verlängert sind, werden die Reichsautobahnen die am stärksten befahrenen Straßen der Welt sein. Mit aller Energie muß die Frage gelöst werden, welche Güter nach dem heutigen Stand der Technik schneller, zweckmäßiger und wirtschaftlicher im Kraftwagen als mit anderen Transportmitteln befördert werden. In diesem Jahre noch werden die ersten 1000 Kilometer Reichsautobahnen fertiggestellt und dem Verkehr zur Verfügung gestellt werden.

Völkischer Beobachter (Berlin)

Nr. 232.

# Ein Tag der Reichsautobahnen

## Feierliche Freigabe von fünf Strecken

### Dr. Todt eröffnet die Strecke Berlin—Magdeburg

Festabend der Belegschaft mit Dr. Ley in der „KdF“-Stadt

Berlin, 18. August.

Freude über Arbeit ist verdiente Freude, und ein Fest aus Anlaß der Arbeit brachte der Montag; ein Tag, an dem die Gäste der Olympischen Spiele sich bereits zur Heimfahrt rüsteten und nun noch einmal zusammenkamen, um der feierlichen Eröffnung der Reichsautobahnstrecke Berlin—Magdeburg beizuwohnen. 400 ausländische Pressevertreter waren es, die auf Einladung des Organisationskomitees für die XI. Olympiade am Vormittag ein Schiff am Stöhensee bestiegen und nun in wundervoller Fahrt märkische Seen und märkische Landschaft genossen. Bis Berder ging die Fahrt, und dann waren es nur noch wenige Minuten, die es mit Omnibussen bis zum Eröffnungspunkt am „Brandenburger Dreieck“ zurückzulegen galt.

An dieser Stelle waren bereits ähnliche Kraftwagenkolonnen zusammengekommen, wie wir sie nun schon in den letzten Jahren gewohnt waren. Eine schnell errichtete Tribüne war gedrängt voller Ehrengäste, und auf den Hängen ringsum saßen und standen wohl an 10 000 Menschen, die von nah und fern herbeigeströmt waren, um ebenfalls Zeuge des feierlichen Augenblicks zu werden. Kurz vor 4 Uhr trafen das Internationale Olympische Komitee, die nationalen Komitees und zahlreiche aktive Teilnehmer der Spiele ein, wenige Augenblicke später der neue Gauleiter der Kurmark, Stürz, Reichsorganisationsleiter Dr. Ley, Generalinspektor Dr. Todt und Arbeitsminister Seidte.

Mit ihnen waren eine Reihe von Vertretern des Diplomatischen Korps und zahlreiche be-

kannte Persönlichkeiten von Staat, Bewegung und den einzelnen Behörden erschienen.

Nach kurzer Begrüßung durch Direktor Rudolphi von der Gesellschaft Reichsautobahnen ergriff Dr. Todt das Wort. Er freute sich, diese Strecke gerade in dem Augenblick freigeben zu können, wo zahlreiche Gäste beim Verlassen der Reichshauptstadt sie benutzen könnten und erinnerte daran, daß zur selben Minute die Strecke Helmstedt—Braunschweig und Teilstrecken der Linie München—Landesgrenze und Berlin—München, insgesamt 200 Kilometer, dem Verkehr freigegeben würden.

Dann trat Gauleiter Stürz ans Mikrophon. Er betonte, daß diese Straßen, die jetzt in ganz Deutschland entstanden, nicht einigen wenigen einer Rasse oder einer Klasse dienten, wie dies wahrscheinlich früher der Fall gewesen wäre, sondern der ganzen Nation, ja, darüber hinaus dem ganzen Kontinent.

Die Wagenkolonnen setzten sich nach den letzten Worten in Bewegung. Voran die Abordnungen der Belegschaften, dann die Ehrengäste und die übrigen Teilnehmer. An den angetretenen Formationen von SA., NSKK, ging es vorbei. Hitlerjugend, Jungvolk und BDM begrüßten stürmisch jeden Wagen, und an den Seiten der langen Straße, die wir nun untersuchen, standen Tausende und aber

wenden.

Tausende von Volksgenossen, die in den Jubel einfielen.

Nach der ersten Fahrt über die neue Strecke fuhr alles wieder zurück, Richtung „AdF.“-Stadt in Charlottenburg.

\*

Bevor die „AdF.“-Stadt ihre Tore endgültig schloß, sollte sie noch einmal einen ganz großen Tag erleben. Am Montagabend wurde von den Arbeitern, die am Bau der Reichsautobahnstrecke Berlin—Magdeburg beteiligt waren, im Beisein des Reichsorganisationsleiters Pg. Dr. Ley, des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, des Reichsleiters der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“, Pg. Dreßler-André, des Reichsamtsleiters Pg. Lafferentz, Mr. Gustavus Town Kirby, zahlreicher Mitglieder des Organisationskomitees sowie etwa 400 auslandsdeutschen Volksgenossen, die an dem Weltkongreß für Freizeit und Erholung in Hamburg und an den Olympischen Spielen in Berlin teilgenommen hatten, das Richtfest der am Nachmittag eröffneten Reichsautobahnstrecke begangen.

Nach kurzen Begrüßungsworten der Anwesenden durch den Gauwart Pg. Adam ergriff Dr. Ley zu längeren Ausführungen das Wort, in welchen er die Leistungen des nationalsozialistischen Deutschlands mit gebührenden Worten würdigte.

Leider konnte die Freude über das geschaffene Werk der neuen Reichsautobahnstrecke nicht ungetrübt bleiben, denn kurz vor dem heutigen Richtfest ereignete sich ein bedauerlicher Unfall, dem ein Arbeiter zum Opfer fiel. Zu seinem Gedenken erhoben sich alle Anwesenden von ihren Plätzen, während die Kapelle das Lied vom Guten Kameraden spielte. Dr. Ley schloß seine Rede mit einem dreifachen Sieghell auf den Führer und unser deutsches Vaterland.

## Samerberg—Siegsdorf

Siegsdorf, 18. August.

Ein herrlicher Sommertag stellte sich zur Feier der Eröffnung auf der Reichsautobahnstrecke Samerberg—Siegsdorf am Montag ein, gleichsam als wollte die solange entbehrte Sommer Sonne festliche Gesterne des Ehrentages deutscher Straßenbaukunst auf den Straßen Adolf Hitlers sein. Lange Kolonnen strebten von München über Holzkirchen und Weyarn, Trübenberg und Rosenheim der Anschlussstelle Samerberg zu.

Schneidige Marschklänge erschallten und freudige Heilrufe waren hörbar, als Reichsstatthalter General Ritter von Epp mit Ministerpräsident Siebert, Oberbürgermeister Fiebler, Ministerialdirektor Gareis und zahlreichen Führern der SA, SS, des NSKK und des Arbeitsdienstes am Samerberg eintrafen. Rings um die Rednertribüne scharten sich einige hundert Ehrengäste, allen voran Vizepräsident Müller von der Reichsbahndirektion München, Präsident Emmerich vom Reichsbahnzentralamt, Präsident Durst vom Landesarbeitsamt und Präsident Dr. Adam vom Roten Kreuz. Als Leiter der Obersten Bauleitung München der Reichsautobahnen entbot Reichsbahnoberrat Hafen den Willkommengruß im Auftrag des Generalinspektors Dr. Todt, der, bei der Eröffnung auf der Strecke Berlin—Magdeburg weilend, an der Teilnahme des von ihm besonders sorgsam betreuten Stückes München—Landesgrenze leider verhindert war. Anschaulich und eindringlich zugleich war das Gesamtbild, das der Redner von Samerberg—Siegsdorf entwarf. Hier galt es nicht nur, die unerwartet großen Schwierigkeiten der Geländegestaltung durch Einschnitte, Dämme und Brücken zu überwinden, sondern auch den unsicheren Untergrund mit all seinen Setzungen und Grundbrüchen zu meistern. Leider, so betonte Oberrat Hafen, konnten die großen Arbeiten nicht ohne Verlust an Blut und Leben verwirklicht werden. Nicht so sehr die großen Brücken, sondern die kleinen täglichen Gefahren haben sie gefordert. Einmal fiel ein Bagger um und begrub mehrere Arbeitskameraden, ein andermal explodierte eine Lokomotive und tötete Führer und Heizer. Beim Abbruch einer Wohnbaracke starb ein weiterer Arbeitskamerad an den Folgen der Verletzung. Insgesamt 10 Todesopfer sind auf dieser schwierigen Strecke zu beklagen. Das Andenken an sie, die für das Werk des Führers ihr Leben hin-

meter, das ist ungefähr die Hälfte der besetzten Fahrbahnfläche der Stadt München. Für diese Kunstbauten benötigte man nicht weniger als 20 000 Tonnen Stahl, 28 000 Kubikmeter Eisen- und Stampfbeton. Bei einem Höchststand von 12 000 Arbeitern waren durchschnittlich 7500 Arbeiter beim Bau der Kraftfahrbahn beschäftigt, und bis zur vollen Fertigstellung werden 6 250 000 Tagewerte angefallen sein. Allein aus diesen Zahlen ergibt sich deutlich genug die nationale und soziale Bedeutung dieser Straße, die so vielen Volksgenossen Brot und Arbeit gab.

Reichsstatthalter General Ritter von Epp gedachte in seiner mit großem Beifall aufgenommenen Rede vor allem der herrlichen Gemeinschaftsarbeit und der Opfer, die dieses Werk gefordert hat. Bei aller aufrichtigen Teilnahme und innigem Mitgefühl für diese Opfer und deren Hinterbliebenen aber könne man dabei nicht stehenbleiben. Genau wie im Weltkrieg die Armee weiterkämpfen mußte, so müsse auch diese Friedensarbeit im Sinne des Führers und des Volksganzen zielbewußt weitergeführt werden, und zwar bis zur Landesgrenze. Es sei ein erfreuliches Zusammentreffen dieses Abchnittes der Baugeschichte, daß wir uns hier der österreichischen Grenze nähern und die politische Gestaltung mit dem Bruderland so erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen habe. Hier wird sich mit dem Anschluß der Geister auch der Anschluß der Herzen vollziehen. Wie keine andere Straße bisher in Deutschland, wird die Reichsautobahn europäische Geltung erhalten und zur Weltstraße werden. In heller Begeisterung klang das Sieghell auf den Führer über die Straße und pflanzte sich gleich einem Gelbnis über all die Orte fort, die an der Reichsautobahn bis zur Landesgrenze liegen. Mit den Nationalalliedern fand der Eröffnungsaft seinen Ausklang.



Tag erleben. Am Montagabend wurde von den Arbeitern, die am Bau der Reichsautobahnstrecke Berlin—Magdeburg beteiligt waren, im Beisein des Reichsorganisationsleiters Hg. Dr. Ley, des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, des Reichsleiters der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“, Hg. Dreßler-Andres, des Reichsamtsleiters Hg. Lafferens, Mr. Gustavus Town Kirby, zahlreicher Mitglieder des Organisationskomitees sowie etwa 400 auslandsdeutschen Volksgenossen, die an dem Weltkongreß für Freizeit und Erholung in Hamburg und an den Olympischen Spielen in Berlin teilgenommen hatten, das Richtfest der am Nachmittag eröffneten Reichsautobahnstrecke begangen.

Nach kurzen Begrüßungsworten der Anwesenden durch den Gauwart Hg. Adam ergriff Dr. Ley zu längeren Ausführungen das Wort, in welchen er die Leistungen des nationalsozialistischen Deutschlands mit gebührenden Worten würdigte.

Sei auf den Führer und unser deutsches Vaterland.

## Samerberg—Siegsdorf

Siegsdorf, 18. August.

Ein herrlicher Sommertag stellte sich zur Feier der Eröffnung auf der Reichsautobahnstrecke Samerberg—Siegsdorf am Montag ein, gleichsam als wollte die solange entbehnte Sommer Sonne festliche Gestalterin des Ehrentages deutscher Straßenbaukunst auf den Straßen Adolf Hitlers sein. Lange Kolonnen strebten von München über Holzkirchen und Weharn, Trischenberg und Rosenheim der Anschlußstelle Samerberg zu.

Schneidige Marschklänge erschallten und freudige Heilrufe waren hörbar, als Reichsstatthalter General Ritter von Epp mit Ministerpräsident Siebert, Oberbürgermeister Fiehler, Ministerialdirektor Gareis und zahlreichen Führern der SA, SS, des NSKK und des Arbeitsdienstes am Samerberg eintrafen. Rings um die Rednertribüne scharten sich einige hundert Ehrengäste, allen voran Vizepräsident Müller von der Reichsbahndirektion München, Präsident Emmerich vom Reichsbahnzentralamt, Präsident Durst vom Landesarbeitsamt und Präsident Dr. Adam vom Roten Kreuz. Als Leiter der Obersten Bauleitung München der Reichsautobahnen entbot Reichsbahnoberrat Hafen den Willkommengruß im Auftrag des Generalinspektors Dr. Todt, der, bei der Eröffnung auf der Strecke Berlin—Magdeburg weilend, an der Teilnahme des von ihm besonders sorgsam betreuten Stückes München—Landesgrenze leider verhindert war. Anschaulich und eindringlich zugleich war das Gesamtbild, das der Redner von Samerberg—Siegsdorf entwarf. Hier galt es nicht nur, die unerwartet großen Schwierigkeiten der Geländegestaltung durch Einschnitte, Dämme und Brücken zu überwinden, sondern auch den unsicheren Untergrund mit all seinen Sezungen und Grundbrüchen zu meistern. Leider, so betonte Oberrat Hafen, konnten die großen Arbeiten nicht ohne Verlust an Blut und Leben verwirklicht werden. Nicht so sehr die großen Brücken, sondern die kleinen täglichen Gefahren haben sie gefordert. Einmal fiel ein Bagger um und begrub mehrere Arbeitskameraden, ein andermal explodierte eine Lokomotive und tötete Führer und Heizer. Beim Abbruch einer Wohnbaracke starb ein weiterer Arbeitskamerad an den Folgen der Verletzung. Insgesamt 10 Todesopfer sind auf dieser schwierigen Strecke zu beklagen. Das Andenken an sie, die für das Werk des Führers ihr Leben hingaben, bleibt auf immer mit der Schaffung der Reichsautobahn verbunden.

Drei Jahre lang wurde mit unendlichem Fleiß und großer Mühe an diesem Werke gearbeitet. Allein die befestigte Fahrbahnoberfläche der Kraftfahrbahn und der Anschlußstellen hat ein Ausmaß von 250000 Quadrat-

meter, das ist ungefähr die Hälfte der befestigten Fahrbahnoberfläche der Stadt München. Für diese Kunstbauten benötigte man nicht weniger als 20 000 Tonnen Stahl, 28 000 Kubikmeter Eisen- und Stampfbeton. Bei einem Höchststand von 12 000 Arbeitern waren durchschnittlich 7500 Arbeiter beim Bau der Kraftfahrbahn beschäftigt, und bis zur vollen Fertigstellung werden 6 250 000 Tagewerke angefallen sein. Allein aus diesen Zahlen ergibt sich deutlich genug die nationale und soziale Bedeutung dieser Straße, die so vielen Volksgenossen Brot und Arbeit gab.

Reichsstatthalter General Ritter von Epp gedachte in seiner mit großem Beifall aufgenommenen Rede vor allem der herrlichen Gemeinschaftsarbeit und der Opfer, die dieses Werk gefordert hat. Bei aller aufrichtigen Teilnahme und innigem Mitgefühl für diese Opfer und deren Hinterbliebenen aber könne man dabei nicht stehenbleiben. Genau wie im Weltkrieg die Armee weiterkämpfen mußte, so müsse auch diese Friedensarbeit im Sinne des Führers und des Volksganzen zielbewußt weitergeführt werden, und zwar bis zur Landesgrenze. Es sei ein erfreuliches Zusammentreffen dieses Abschnittes der Baugeschichte, daß wir uns hier der österreichischen Grenze nähern und die politische Gestaltung mit dem Bruderland so erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen habe. Hier wird sich mit dem Anschluß der Geister auch der Anschluß der Herzen vollziehen. Wie keine andere Straße bisher in Deutschland, wird die Reichsautobahn europäische Geltung erhalten und zur Weltstraße werden. In heller Begeisterung klang das Sieg-Heil auf den Führer über die Straße und pflanzte sich gleich einem Gelbnis über all die Orte fort, die an der Reichsautobahn bis zur Landesgrenze liegen. Mit den Nationalliedern fand der Eröffnungsaft seinen Ausklang.

In Begleitung von Reichsbahnoberrat Hafen durchfuhr dann Reichsstatthalter General Ritter von Epp das Sperrband unter dem Jubel der vielen tausend Volksgenossen, die die beiden Seiten der Fahrbahn umsäumten.

# Lehrte—Hannover

Zur selben Zeit, als der Generalinspektor für das Verkehrswesen die neue Teilstrecke der Reichsautobahn Schermen — Berliner Ring dem Verkehr übergab, eröffnete in Hannover Gauleiter-Stellvertreter Schmalz den Abschnitt Hannover-Dist-Lehrte. Damit ist die Provinzialhauptstadt unmittelbar an das Reichsautobahnnetz angeschlossen. Wenn nun noch das kurze Zwischenstück Magdeburg—Helmstedt in fünf bis sechs Monaten fertiggestellt sein wird, dann kann die gesamte 215 Kilometer lange Strecke Berlin—Hannover in Betrieb genommen werden.

Zu der schlichten, aber eindrucksvollen Feier am Ende der großen Hannoverschen Zubringerstraße, der Pöbbliftstraße, die mit größter Sorgfalt ausgebaut, als die erste deutsche Straße mit Natrium-Dampflicht fast taghell beleuchtet wird, so daß eine völlig gleichmäßige Verteilung des Lichtes gewährleistet ist, hatten sich neben dem Vertreter des Generalinspektors, Baurat Dorsch-Berlin, dem Oberbauleiter der Reichsautobahn Hannover—Westfalen—Berlin, Reichsbahnoberrat Zieken, die Spitzen der Partei und Behörden, Vertreter der Wehrmacht und Schutzpolizei sowie die an dem großen Werk Adolf Hitlers beteiligten Arbeiter der Faust und Stirn eingefunden. Der Platz trug an hohen Masten reichen Flaggen-schmuck.

Nachdem Gauleiter-Stellvertreter Schmalz die Formationen der Politischen Leiter und des NSKK abgeschritten hatte, bat Oberbaurat Zieken, die Strecke freizugeben. Dabei erinnerte er daran, daß die Oberste Bauleitung Hannover mit bisher rund sechs Millionen Tagewerken zu ihrem Teil an dem Werk des Führers mitgewirkt habe. Gauleiter-Stellvertreter Schmalz gab der Freude Ausdruck, daß Südhannover-Braunschweig der erste Gau ist, durch den eine fertige Reichsautobahn führt, und dankte besonders den beteiligten Arbeitern, die stolz darauf sein mußten, an diesem großen Werk mitgearbeitet zu haben.

Die große Wagenkolonne setzte sich dann zur Fahrt nach Braunschweig in Bewegung.

## Helmstedt—Braunschweig

Gegen 16.30 Uhr langten die ersten, von Lehrte kommenden Wagen der Kolonne ober-

halb des Musterdorfes Wendhausen zwischen Braunschweig und Helmstedt an. Hier hatten sich schon die Führer der Partei und ihrer Gliederungen mit Ministerpräsident Klages an der Spitze zum Festakt der Eröffnung der Teilstrecke Braunschweig—Helmstedt eingefunden.

Nach Begrüßungsworten des Kreisleiters Vollmer gedachte Gauleiterstellvertreter Schmalz der Toten des Unglücks beim Reichsautobahnbau Braunschweig, würdigte die technischen Wunderleistungen des Werkes und bat den Führer des NSKK, Brigadeführer Wagner, dafür zu sorgen, daß auf den Reichsautobahnen des Gaubereiches immer Ordnung und Disziplin herrsche.

Ministerpräsident Klages betonte, daß wir in der Tat eine Schlacht geschlagen hätten, aber keine kriegerische, sondern eine gewaltige Schlacht gegen Not und Elend. Braunschweig und in Hannover begannen dann Kameradschaftsfeiern, die die Belegschaften mit der Bauleitung und den Ehrengästen in fröhlicher Geselligkeit vereinte.

## Weissenfels—Eisenberg

Als erstes Teilstück der Reichsautobahn, die die Reichshauptstadt Berlin mit der Hauptstadt der Bewegung, München, verbindet, wurde die Teilstrecke Weissenfels—Eisenberg in einer Länge von 30 Kilometer dem Verkehr übergeben. Zwei Jahre haben hier 3700 Mann rund 1.260.000 Tagewerke geleistet, damit das Werk vollendet werden konnte. 8 Begeüberführungen, 17 Wagenunterführungen und 3 Eisenbahnunterführungen sind geschaffen. Diesen 28 Brücken folgen weitere 30 größere und kleinere Durchlässe für Feldwege. Das sind Zahlen, die am besten erkennen lassen, was für ein gewaltiges Werk entstanden ist.

Am Montagnachmittag um 3 Uhr begrüßten der Leiter der obersten Bauleitung in Halle, Reichsbahnoberrat Rudwied, bei Lössau die Gäste. Es waren neben führenden Persönlichkeiten der NSDAP, des Staates und der Städte, der Gaue Halle-Merseburg und Thüringen vor allem die Belegschaften, die an diesem Tage als erste auf der neuen Strecke ihre Ehrenfahrt machten. Gauleiter Staatsrat Jordan hielt eine Ansprache und durchschnitt das weiße Band der Straße. An der thüringischen Landesgrenze empfing Gauleiter Reichsstatthalter Friß Sautel die Fahrzeuge.

In Eisenberg fanden dann Gefolgschaftsfeiern statt. Bei einer Rundgebung auf dem Markte dankte auch der Gauleiter, Reichsstatthalter Sautel, im Namen des Führers und des deutschen Volkes den Arbeitern für ihre treue Pflichterfüllung.

Datum 20. Okt. 1936

## Hamburger Tageblatt

Nr. 288

### „Tage der inneren Ausrichtung“

Dr. Todt zum Gautag der Technik

Der Reichsinspelleur für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, gibt dem Gautag für Technik, der am Freitag in Hamburg beginnt, folgendes Geleitwort:

Der auf dem diesjährigen Reichsparteitag der Ehre vom Führer verkündete Vier-Jahresplan stellt den Ingenieuren und Chemikern gewaltige Aufgaben. Zu ihrer Lösung ist wahrhafte nationalsozialistische Gemeinschaftsarbeit aller Männer der

Technik aus Wissenschaft und Praxis, des Kopfes und der Hand, notwendig.

Gautage der Technik, wie derjenige, zu dem die Techniker des Gaues vom 23. bis 25. Oktober antreten, fördern den Gemeinschaftsgeist und formen den gemeinsamen Willen zur befreienden Tat. Sie sind Tage der inneren Ausrichtung und Sammlung aller schöpferischen Kräfte, denen ich vollsten Erfolg und vor allem nachhaltige Wirkung wünsche.

Todt, Dr. General-  
inspektor

Signatur

Datum 9. Dez. 1936

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 342

Gestern hat der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, in Kopenhagen einen vielbeachteten Vortrag über das deutsche Autostraßenwesen gehalten. U. a. sagte er dabei, daß das Reich nicht einen Augenblick später mit den notwendigen Wege-, Brücken- und Hafenarbeiten bis an die Ostseeküste Fehmarns fertig sein werde, als Dänemark auf der Seite von Volland bei Rødby anschlussbereit stehe.

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 6311

**Die Zubringerstraßen zu den Reichsautobahnen.**

Eine Erklärung des Generalinspektors Dr. Todt

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, erläßt folgende Erklärung:

„Der Anschluß der Großstädte an die deutschen Reichsautobahnen ist eine der dringlichsten Verkehrsaufgaben der nächsten Jahre. Ebenjowenig wie heute eine Stadt darauf verzichten möchte, durch einen Bahnhof an das Netz der Eisenbahn angeschlossen zu sein, kann sie es sich leisten, künftig ohne guten Anschluß an das Netz der Reichsautobahnen zu sein. Diese Kenntnis hat eine Reihe von Großstädten veranlaßt, in zielbewußter Weise die Verbindung aus dem Stadtkern bis zum Anfang der Reichsautobahn auszubauen, um den Verkehr von der Reichsautobahn an der Stadt aufzunehmen. Leider hat eine Reihe von Großstädten die Bedeutung dieser Notwendigkeit noch nicht erkannt oder die Entwicklung kommt über altentworfene Erwägungen nicht hinaus. Es scheint an der Zeit, daß die an der Spitze der deutschen Großstädte stehenden Persönlichkeiten sich mit aller Energie dafür einsetzen, daß die Zufahrten zu den Großstädten auf die in- und ausländischen Reisegäste der deutschen Reichsautobahnen einen einwandfreien und würdigen Eindruck machen.“

Dazu bemerkt in der Zeitschrift „Straße“ E. Schönleben u. a., daß in verhältnismäßig kurzer Zeit die wichtigsten Durchgangslinien des Reichsautobahnnetzes dem Verkehr zur Verfügung stehen würden. Wenn dann in einigen Monaten die ersten Durchgangslinien zwischen den großen Wirtschaftszentren im Betrieb ständen, würde die Umlagerung des Verkehrs erst das volle Ausmaß erreichen. Was die Zubringerstraßen betreffe, so würden zuerst die vorhandenen Reichs- und Landstraßen an ihren Schnittpunkten mit den Autobahnen an diese angeschlossen, gegebenenfalls nach entsprechender Verbesserung und Vervollkommenung. Die Gemeinden müßten aber auch das ihre dazu tun, daß die Reichsautobahnen in dem gleichen Zeitmaß, in dem sie entstünden, entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit für den gesteigerten Kraftverkehr reiflos nutzbar gemacht würden. Großzügige Lösungen seien dabei nötig.



## Völkischer Beobachter (Berlin)

Nr. 346

### Dr. Todt in Kopenhagen

Kopenhagen, 10. Dezember.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, traf in diesen Tagen in Kopenhagen ein, um auf Einladung der „Dänisch-Deutschen Gesellschaft“, der früheren „Gesellschaft von 1916“, einen Vortrag über die deutschen Autobahnen zu halten. Zu dem Vortrag waren Vertreter verschiedener Ministerien und Behörden erschienen, viele Sachverständige der Technik, des Straßenbau-, Verkehrs- und Motorwesens, führende Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Handel und Vertreter der Touristenorganisationen.

In seinen Begrüßungsworten stellte der Vorsitzende der Dänisch-Deutschen Gesellschaft, Hauptmann a. D. Ipsen, der Direktor des Verbandes der dänischen Motororganisationen, zunächst fest, wie sehr man in Dänemark die bahnbrechende deutsche Leistung im Straßenbau zu würdigen wisse.

Dann ergriff Dr. Todt selbst das Wort zu seinem Vortrage. Von Anfang an standen die Hörer im Banne der klaren, oft von Beifall unterbrochenen Ausführungen, die vor der Versammlung die Autobahnenerschöpfung des Führers in ihrer gewaltigen harmonischen Vereinigung von Technik und Kunst erstehen ließen.

Generalinspektor Todt benutzte seinen Kopenhagener Aufenthalt zu mehreren Besuchen. So erwiderte er den Besuch, den ihm der dänische Verkehrsminister Fister abgestattet hatte. Ferner besuchte er u. a. den Prinzen Axel von Dänemark.

Der Vorsitzende der Dänisch-Deutschen Gesellschaft, Hauptmann Ernst Ipsen, ging in einer Unterredung noch einmal auf den dänischen Wunsch nach Schaffung einer Verbindung für den Automobilverkehr zwischen Fehmarn und Holland-Rödbby-Hafen ein. Eine Verbindung zwischen Ostholstein und Fehmarn wäre von größter Bedeutung. In erster Linie sei eine Wegverbindung zwischen Großenbrode und der Nordküste von Fehmarn zu schaffen, da es dort keine Wege gebe, sowie eine Hafenanlage für Fährverbindungen.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 594

# Weihnachtsansprache Dr. Todt an alle Reichsautobahner

Zusätzliche Unterstützung für Lagerbewohner und Arbeiter mit weitem Anmarsch

Von unserem Berichterstatter

or. Nürnberg, 18. 12.

Eine überraschende Freude und Auszeichnung wurde heute abend den 300 Arbeitskameraden des Arbeitslagers der Reichsautobahnen Neudorf bei Pegnitz in der Bayerischen Ostmark an der Reichsautobahnstrecke Berlin-München zuteil. In dem weihnachtlich geschmückten Speiseraum des Lagers sollten sie eine Weihnachtsfeier im Beisein des Generalinspektors des deutschen Straßenwesens, Dr. Todt, erleben. Mit den Lagerinsassen zusammen hatte sich eine größere Anzahl Vertreter der Partei und Behörden an der festlichen Stätte eingefunden, darunter der stellvertretende Gauleiter der Bayerischen Ostmark, Rüdäschel.

Kurz vor 18 Uhr erschien Generalinspektor Dr. Todt in der Halle, wo er von dem Leiter der DWA Nürnberg der Reichsautobahn, Reichsbahnoberrat Waldmann, begrüßt wurde. Der Musikzug der SA-Standarte 7 Bayreuth leitete die Feststunde musikalisch ein. Gaubetriebsgemeinschaftswalter Robisch aus Bayreuth begrüßte den Generalinspektor. Anschließend wurde das Deutschlandlied und das Horst-Wessel-Lied gesungen. Dann trat Dr. Todt vor das Mikrophon, um über alle deutschen Sender zu den Kameraden in allen Arbeitslagern der Reichsautobahnen zu sprechen. Im einzelnen hieß es in der Rede von

## Dr. Todt

Arbeitskameraden an den Straßen Adolf Hitlers:

Ein großes kameradschaftliches Weihnachtsfest vereinigt heute abend alle Mitarbeiter an den Straßen des Führers in ganz Deutschland. Wie in einer Familie am Weihnachtsfest sich alle einfänden und keiner fehlt, so hat sich heute abend die große Familie der Straßenbauer zusammengefunden, und auch bei uns fehlt keiner. Der Betriebsführer sitzt bei seiner Gefolgschaft, die Baubehörde sitzt beim Unternehmer, und für mich ist es die größte Freude, diesen Abend auch bei euch im Reichsautobahn-lager verbringen zu können.

Wie sind hier im Lager Neudorf an der Reichsautobahn Nürnberg-Bayreuth in der Bayerischen Ostmark, an der großen Straße von Berlin nach München, die hier oben im Fränkischen Jura landschaftlich ganz besonders schön werden wird. Und so wie wir uns hier in diesem Lager zusammengefunden haben, feiern die Kameraden Weihnacht in allen Arbeiterlagern und Betrieben des deutschen Straßenbaues, von der Alpenstraße im Süden bis hinauf nach Hamburg und Ostpreußen. Ich grüße euch alle bei unserer diesjährigen Weihnachtsfeier. Ganz besonders gilt mein Gruß denjenigen, die als Opfer eines Arbeitsunfalles diese Feier nicht im Lager bei den Arbeitskameraden, sondern irgendwo im Krankenhaus oder Lazarett mit anhören, droben in Hohenlychen und in so manch anderem Krankenhaus. Euch wünsche ich vor allem eine recht baldige Genesung und Wiederherstellung.

Wenige Tage trennen uns vom Weihnachtsfest, dem deutschen Familienfest, dem Fest der Kinder, und jeder von uns, mag er nun als graugewordener Baurat oder Arbeiter hier unter uns weilen, hat an diesen Weihnachts-

Sorge, woben wir leben sollen. Da erlebten wir Weihnachten nicht mehr mit vermehrter Freude, sondern mit vermehrter Sorge und Trauer. Da warteten die Kinder vergeblich am Weihnachtsabend, und das Christbäumchen wurde von Jahr zu Jahr kleiner. Mancher Mutter und Frau tat das Herz weh, weil sie ihren Kindern auch nicht die kleinste Freude machen konnte; denn das Stempelgeld vom Arbeitsamt war zu knapp und oft gab es nicht einmal Stempelgeld. Das waren die traurigen Weihnachten in den Jahren 1930-1932.

Wir haben diese Zeit überstanden. Gewiß, große Geschenke für eure Familie könnt ihr heute auch noch nicht kaufen, aber ihr könnt wenigstens beruhigt mit euren Kindern am Weihnachtsabend die Freude teilen, denn die größte Sorge, die Arbeitslosigkeit, ist beseitigt, und jeder weiß, solange er in der Lage ist, zu arbeiten, hat seine Familie zu leben; denn arbeitslos werden wir nicht mehr im aufbauenden Deutschland, das die Arbeitskraft jedes einzelnen braucht.

## Der Weihnachtsgruß des Führers

Wir an den Straßen des Führers sind die ersten, die wieder Arbeit bekommen haben. Denn unser Straßenbau war das erste große Werk, das der Führer in Angriff genommen hat, und wir sind stolz, für den Führer, für Deutschland, für unsere Zukunft diese Straßen bauen zu können, um die uns heute schon die ganze Welt beneidet. Und wenn ihr später einmal nach vielen Jahren an irgendeiner anderen Stelle Weihnachten feiert, so soll euch immer dieser heutige Weihnachtsabend an den Reichs-

autobahnen eine schöne und stolze Erinnerung bleiben an die Zeit, in der ihr nicht für irgendein beliebiges Werk, sondern für das Werk gearbeitet habt, das der Führer selbst mit seinem ersten Spatenstich eröffnete und das dem Führer so ganz besonders am Herzen liegt. Der Führer weiß, daß ich heute zu euch spreche. Ich überbringe euch hiermit seinen Weihnachtsgruß.

Unter uns sitzen die Betriebsführer der Bauunternehmungen. Auch auf sie soll dieser Weihnachtsabend einen frohen Eindruck machen. Der große, nationalsozialistische Gedanke der Betriebsgemeinschaft ist wohl kaum je deutlicher zum Ausdruck gekommen als heute, wo nahezu alle Betriebsführer zusammen mit über 100 000 Arbeitern gemeinsam Weihnachten feiern.

## Eine gute Weihnachtsnachricht

Wenn ich euch auch nicht die Erfüllung all eurer Weihnachtswünsche zusagen kann, so habe ich doch für einen Teil von euch wenigstens eine gute Weihnachtsnachricht: Wer weit ab von seiner Wohnung im Lager untergebracht war oder über 20 Kilometer von seinem Heim gearbeitet hat, erhält zwischen dem 24. Dezember und 3. Januar für jeden Wochentag eine Unterstützung von 2,25 Mark für Verheiratete und 1,50 Mark für Alleinstehende. Und damit auch die Betriebsführer der Unternehmungen eine Freude haben: Es gibt auch 1937 wieder Aufträge im gleichen Umfang wie bisher.

Nun wünsche ich euch allen, euch und euren Angehörigen, vor allem euch und euren Kindern, für den Weihnachtstag, für den Weihnachtsabend, frohe Stunden im Kreise eurer Familie. Lehrt auch eure Frauen und Kinder daran glauben, daß wir Mitarbeiter des Führers sind am großen Wiederaufbau des Deutschen Reiches, und



# Weihnachtsansprache Dr. Todt an alle Reichsautobahner

**Zusätzliche Unterstützung für Lagerbewohner und Arbeiter mit weitem Anmarsch**

Von unserem Berichterstatter

or. Nürnberg, 18. 12.

Eine überraschende Freude und Auszeichnung wurde heute abend den 300 Arbeitskameraden des Arbeitslagers der Reichsautobahnen Neuborf bei Pegnitz in der Bayerischen Ostmark an der Reichsautobahnstrecke Berlin—München zuteil. In dem weihnachtlich geschmückten Speiseraum des Lagers sollten sie eine Weihnachtsfeier im Beisein des Generalinspektors des deutschen Straßenwesens, Dr. Todt, erleben. Mit den Lagerinsassen zusammen hatte sich eine größere Anzahl Vertreter der Partei und Behörden an der festlichen Stätte eingefunden, darunter der stellvertretende Gauleiter der Bayerischen Ostmark, Rüdäschel.

Kurz vor 18 Uhr erschien Generalinspektor Dr. Todt in der Halle, wo er von dem Leiter der DWA Nürnberg der Reichsautobahn, Reichsbahnoberrat Waldmann, begrüßt wurde. Der Musikzug der SM-Standard 7 Bayreuth leitete die Feststunde musikalisch ein. Gaubetriebsgemeinschaftswalter Kobisch aus Bayreuth begrüßte den Generalinspektor. Anschließend wurde das Deutschlandlied und das Horst-Wessel-Lied gesungen. Dann trat Dr. Todt vor das Mikrophon, um über alle deutschen Sender zu den Kameraden in allen Arbeitslagern der Reichsautobahnen zu sprechen. Im einzelnen hieß es in der Rede von

## Dr. Todt

Arbeitskameraden an den Straßen Adolf Hitlers:

Ein großes kameradschaftliches Weihnachtsfest vereinigt heute abend alle Mitarbeiter an den Straßen des Führers in ganz Deutschland. Wie in einer Familie am Weihnachtsfest sich alle einfänden und keiner fehlt, so hat sich heute abend die große Familie der Straßenbauer zusammengefunden, und auch bei uns fehlt keiner. Der Betriebsführer sitzt bei seiner Gefolgschaft, die Baubehörde sitzt beim Unternehmer, und für mich ist es die größte Freude, diesen Abend auch bei euch im Reichsautobahn-lager verbringen zu können.

Wie sind hier im Lager Neuborf an der Reichsautobahn Nürnberg—Bayreuth in der Bayerischen Ostmark, an der großen Straße von Berlin nach München, die hier oben im Fränkischen Jura landschaftlich ganz besonders schön werden wird. Und so wie wir uns hier in diesem Lager zusammengefunden haben, feiern die Kameraden Weihnacht in allen Arbeiterlagern und Betrieben des deutschen Straßenbaues, von der Alpenstraße im Süden bis hinauf nach Hamburg und Ostpreußen. Ich grüße euch alle bei unserer diesjährigen Weihnachtsfeier. Ganz besonders gilt mein Gruß denjenigen, die als Opfer eines Arbeitsunfalles diese Feier nicht im Lager bei den Arbeitskameraden, sondern irgendwo im Krankenhaus oder Lazarett mit anhören, droben in Hohenlychen und in so manchem anderem Krankenhaus. Euch wünsche ich vor allem eine recht baldige Genesung und Wiederherstellung.

Wenige Tage trennen uns vom Weihnachtsfest, dem deutschen Familienfest, dem Fest der Kinder, und jeder von uns, mag er nun als graugewordener Varrat oder Arbeiter hier unter uns weilen, hat an diesen Weihnachtstagen die Erinnerung an seine Kindheit, an den Weihnachtsabend, an den Christbaum, an Geschenke und an die Freude, die als Kind erlebt haben. Nicht immer war für uns das Weihnachtsfest ein Fest der Freude. Es kam eine Zeit, in der uns nichts mehr Freude gemacht hat, in der das ganze Jahr angefüllt war von

Sorge, woben wir leben sollen. Da erlebten wir Weihnachten nicht mehr mit vermehrter Freude, sondern mit vermehrter Sorge und Trauer. Da warteten die Kinder vergeblich am Weihnachtsabend, und das Christbäumchen wurde von Jahr zu Jahr kleiner. Mancher Mutter und Frau tat das Herz weh, weil sie ihren Kindern auch nicht die kleinste Freude machen konnte, denn das Stempelgeld vom Arbeitsamt war zu knapp und oft gab es nicht einmal Stempelgeld. Das waren die traurigen Weihnachten in den Jahren 1930—1932.

Wir haben diese Zeit überstanden. Gewiß, große Geschenke für eure Familie könnt ihr heute auch noch nicht kaufen, aber ihr könnt wenigstens beruhigt mit euren Kindern am Weihnachtsabend die Freude teilen, denn die größte Sorge, die Arbeitslosigkeit, ist beseitigt, und jeder weiß, solange er in der Lage ist, zu arbeiten, hat seine Familie zu leben; denn arbeitslos werden wir nicht mehr im aufbauenden Deutschland, das die Arbeitskraft jedes einzelnen braucht.

## Der Weihnachtsgruß des Führers

Wir an den Straßen des Führers sind die ersten, die wieder Arbeit bekommen haben. Denn unser Straßenbau war das erste große Werk, das der Führer in Angriff genommen hat, und wir sind stolz, für den Führer, für Deutschland, für unsere Zukunft diese Straßen bauen zu können, um die uns heute schon die ganze Welt beneidet. Und wenn ihr später einmal nach vielen Jahren an irgendeiner anderen Stelle Weihnachten feiert, so soll euch immer dieser heutige Weihnachtsabend an den Reichs-

autobahnen eine schöne und stolze Erinnerung bleiben an die Zeit, in der ihr nicht für irgendein beliebiges Werk, sondern für das Werk gearbeitet habt, das der Führer selbst mit seinem ersten Spatenstich eröffnete und das dem Führer so ganz besonders am Herzen liegt. Der Führer weiß, daß ich heute zu euch spreche. Ich überbringe euch hiermit seinen Weihnachtsgruß.

Unter uns sitzen die Betriebsführer der Bauunternehmungen. Auch auf sie soll dieser Weihnachtsabend einen frohen Eindruck machen. Der große, nationalsozialistische Gedanke der Betriebsgemeinschaft ist wohl kaum je deutlicher zum Ausdruck gekommen als heute, wo nahezu alle Betriebsführer zusammen mit über 100 000 Arbeitern gemeinsam Weihnachten feiern.

## Eine gute Weihnachtsnachricht

Wenn ich euch auch nicht die Erfüllung all eurer Weihnachtswünsche zusagen kann, so habe ich doch für einen Teil von euch wenigstens eine gute Weihnachtsnachricht: Wer weit ab von seiner Wohnung im Lager untergebracht war oder über 20 Kilometer von seinem Heim gearbeitet hat, erhält zwischen dem 24. Dezember und 3. Januar für jeden Wochentag eine Unterstützung von 2,25 Mark für Verheiratete und 1,50 Mark für Alleinstehende. Und damit auch die Betriebsführer der Unternehmungen eine Freude haben: Es gibt auch 1937 wieder Aufträge im gleichen Umfang wie bisher.

Nun wünsche ich euch allen, euch und euren Angehörigen, vor allem euch und euren Kindern, für den Weihnachtstag, für den Weihnachtsabend, frohe Stunden im Kreise eurer Familie. Lehrt auch eure Frauen und Kinder daran glauben, daß wir Mitarbeiter des Führers sind am großen Wiederaufbau des Deutschen Reiches, und seid stolz, in einer Zeit zu leben, in der es aufwärts geht, nachdem ihr alle die schweren Zeiten miterlebt habt, in denen es mit Deutschland abwärts gegangen ist.

wenden.

## Dank an Adolf Hitler

Zur Weihnachtsfreude gehört der Weihnachtsdank. Den möchte ich als der Beauftragte des Führers und des Deutschen Reiches für das gesamte Straßenwesen zuerst aussprechen für die treue, fleißige Arbeit, die jeder — auch in diesem Jahre wieder — geleistet hat in den Dienststellen der Reichsautobahnen, auf den Baustellen der Betriebe und wo es auch immer gewesen sein mag. Wir bekennen uns aber auch zum gemeinsamen Dank an den Führer. Uns Reichsautobahner, uns Straßenbauer am Wert des Führers erfüllt tiefes, inneres Dankgefühl für Adolf Hitler, der gerade uns als Erste wieder aus der Arbeitslosigkeit herausgeholt hat. Nicht nur wir haben Sorgen; glaubt mir, die Sorgen, die der Führer hat, sind nicht weniger und nicht leichter als die, die wir haben. Wir wünschen unserem Führer für Weihnachten auch für sich einen frohen Weihnachtstag, und wir wissen, daß die größte Freude, die er empfinden kann, die ist, daß er sieht, daß es seinem Volke wieder besser als früher geht.

Es lebe der Führer! Es lebe Deutschland! Sieg-Heil!

Zu Weihnachten darf man sich etwas wünschen, jedes kleine und jedes große Kind. Euren Weihnachtswunsch, den kenne ich: einen besseren Lohn wünscht sich der Arbeiter, einen besseren Preis der Unternehmer. Ich weiß, daß an eurem Lohn noch manches fehlt; das weiß auch der Führer. Es gibt ungleiche Lohnunterschiede; es gibt zu wenige Entfernungszulagen; es gibt Härten, die nicht verständlich sind. Und vor allem: reichlich ist der Lohn nicht. Er reicht gerade zum Leben. Aber wenigstens haben wir Arbeit und Verdienst, und diesen Verdienst haben 6 Millionen Arbeitslose innerhalb von vier Jahren wiederbekommen. Die Lebensbedingungen des deutschen Arbeiters haben sich auch in den letzten drei Jahren wesentlich verbessert. Mit einer Lohnerhöhung allein ist das aber nicht gemacht, wenn mit der Lohnerhöhung auch gleich wieder die Preise in die Höhe gehen und ihr für den höheren Lohn auch nicht mehr als früher kaufen könnt. Das wißt Ihr auch. Darum mußte ein anderer Weg beschritten werden. Wir brauchen nicht höhere Löhne, sondern mehr Lebensgüter, mehr Lebensmittel, mehr Kleiderstoffe, mehr Schuhwerk, mehr Wohnungen, mehr Rohstoffe, damit die Waren nicht rar und teuer werden, wenn sie mehr verlangt werden, damit ein höherer Verdienst auch wirklich eine Besserung der Lebenshaltung ermöglicht. Darum hat der Führer den Vierjahresplan angeordnet, damit euch und uns allen mehr bleibt von dem, was wir verdienen, weil genügend Ware da ist, die man zu billigen Preisen kaufen kann. Es war schon eine schwierige Aufgabe, 6 Millionen Arbeitslosen überhaupt wieder Arbeit zu geben. Dazu haben wir knapp 4 Jahre gebraucht, und wir brauchen weitere 4 Jahre, um die Lebensverhältnisse des deutschen Volkes durch mehr Rohstoffe zu verbessern. Für manchen von uns wird die endgültige Besserung der Verhältnisse vielleicht nicht mehr in Frage kommen. Aber eines wissen wir: unseren Kindern kommt die Aufwärtsentwicklung Deutschlands unter Adolf Hitler zugute. Sie werden nicht mehr eine Zeit durchleben, in der der Vater jahrelang keine Arbeit hatte. Sie werden auch nicht mehr eine Zeit durchleben, in der die

Mutter „Schlange fischen“ mußte, um Lebensmittel zu bekommen. Sie werden in einem Deutschland leben, das langsam, aber um so sicherer wieder in die Höhe kommt und Ihre Weihnachten, die Weihnachten unserer Kinder, sie sollen wieder — wie bei unseren Eltern — Feste der Freude eines glücklichen und zufriedenen Volkes werden, das sich nach schwerstem wirtschaftlichem Zusammenbruch unter der Führung eines großen Mannes wieder emporgearbeitet hat.

Und wenn in den Jahren 1930—1932 Hoffnungslosigkeit, Sorge, Trauer und Behmut uns gerade in der Weihnachtszeit besonders stark bedrückte, so erfüllt uns heute der zuversichtliche Glaube, daß wir wieder vorwärtskommen, daß unsere Kinder einer schöneren, besseren Zeit entgegensehen, deren Vorbereitung unsere Lebensaufgabe ist.

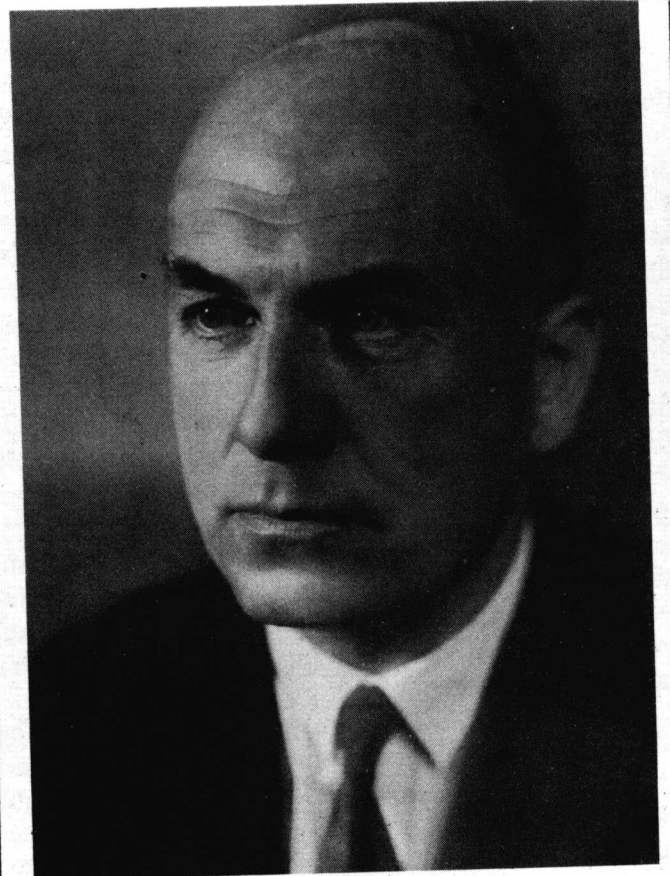
Als Dr. Todt geendet hatte, erschien „Knecht Rupprecht“, um in hübschen Versen jedem Arbeitskameraden eine schöne und willkommene Ehrengabe an den denkwürdigen Abend zu verheißen. Ehe aber die Verteilung der Geschenke begann, wurden die Kerzen an den Tannenbäumen und auf den Tischen in Brand gesteckt und gemeinsam „Stille Nacht, heilige Nacht“ gesungen. Daß der Generalinspektor des deutschen Straßenwesens, Dr. Todt, selber an diesem Abend allgemeiner Freude nicht leer ausging, dafür hatte die OBK der Reichsautobahn durch die Ueberreichung einer geschmackvollen Raffette mit künstlerischen Photographien von der Ende September eröffneten Reichsautobahnstrecke Schleiz—Langenborsdorf gesorgt.

Der Deutsche Volkswirt (Berlin)

№ 18

*Dr. ing. Fritz Todt*

*Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen*



**D**er Bau der Reichsautobahnen ist ein Programm des Führers. Er wird neben dem Vierjahresplan durchgeführt mit dem Ziel, jährlich 1000 km Autobahn fertigzustellen. Das nationalsozialistische Straßenbauprogramm bietet die Gewähr einer andauernden und gleichmäßigen Beschäftigung von Arbeitern und Unternehmungen der beteiligten Industriezweige. Die ersten Jahre des Ausbaus sind vorüber, auf große Leistungen können wir zurückblicken, aber kein Ziel wird erreicht, um auszuruhen. Der Dienst des

Straßenbauers wird auch in der Zukunft nicht um das geringste Maß leichter. Das Tempo des deutschen Aufbaus wird auf allen Gebieten beschleunigt; es kann auch im Straßenbau nicht verlangsamt werden. Uns Straßenbauern ist die Ehre zuteil geworden, den ersten Auftrag des Führers zu erhalten. Wer eine große Aufgabe empfängt, wächst selbst an ihr, fordert von sich selbst eine stets höhere Leistung und wird stark mit der wachsenden Vollendung seines Werkes.

*Dr. ing. Todt.*



P

Todd, B.

15. APR. 1937

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 1 9 1 - - -

**Dr. Todt in Oslo.**

Oslo, 14. April. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, ist mit dem Flugzeug in Oslo eingetroffen, wo er auf Einladung der norwegisch-deutsch-österreichischen Vereinigung Vorträge halten wird. Am Dienstag abend spricht Dr. Todt vor der deutschen Kolonie in Oslo über den Verbestand der deutschen Reichsautobahnen. Mittwoch abend wird er einen Lichtbildervortrag vor der norwegisch-deutsch-österreichischen Vereinigung halten.

Dr. Todt fliegt am Donnerstag nach Deutschland zurück.

## Rundschau Technischer Arbeit (Berlin)

Mitt. d. Reichsgem. d. techn.-wiss. Arbeit

Nr. 17 . .

# Die übergeordneten Aufgaben

## Dr. Todt spricht im Sportpalast zu den Ingenieuren

Der Nationalsozialismus ist eine revolutionäre Idee, die den Menschen auf allen Gebieten geistig umformt. Revolutionen begnügen sich mit einem Systemwechsel; Revolutionen, deren es wenige gegeben hat in der Geschichte der Völker, erfassen die gesamte Weltanschauung eines Volkes, häufig auch — über ein Volk hinausgehend — die Weltanschauung einer ganzen Epoche. Daß der Nationalsozialismus eine geistige Revolution bedeutet, mögen manche in den Jahren 1933 und 1934 noch nicht geglaubt haben. Mancher hat zunächst angenommen, daß sich nach 1933 auf abstrakten Fachgebieten keine

Liberalismus und der deutschen Vereinsmeierei zu einer Vielzahl kleiner und kleinster technischer Vereine. Schließlich war gegen das Jahr 1932 das gesamte Gebiet der Technik in rund hundert solcher Fachvereine aufgespalten. Nicht selten waren diese kleinen Vereine nichts anderes als wissenschaftlich angestrichene Werbestellen der betreffenden Industrie.

Der Nationalsozialismus hat von Anfang an den Liberalismus und die klassenmäßige Zersplitterung bekämpft, wo er sie angetroffen hat. So entstand schon 1931 in bewußter Opposition zu der Vielheit der Fachvereine eine auf nationalsozialistischer Weltanschauung gegründete und auf ein gemeinsames Ziel ausgerichtete Organisation, der Kampfbund der Deutschen Architekten und Ingenieure (KDAI), ursprünglich als Unterabteilung des Kampfbundes für deutsche Kultur. Er war als Sammelorganisation gedacht, während die parteiamtliche Verbindung der Technik mit der nationalsozialistischen Bewegung durch die Unterkommission III B (U III B) hergestellt war. Als die beiden Fronten, die technisch-wissenschaftlichen Vereine einerseits, die Unterkommission III B mit dem Kampfbund der Deutschen Architekten und Ingenieure andererseits, geschaffen waren, errang die nationalsozialistische Bewegung im Jahre 1933 die Macht.

Leider ist es in den nachfolgenden Monaten im technischen Organisationswesen nicht gelungen, dem Vorbild der Staatspolitik zu folgen und mit Hilfe des KDAI die Führung über die technisch-wissenschaftlichen Vereine zu übernehmen. Es entstand zunächst ein teilweise erbitterter Kampf. Die technisch-wissenschaftlichen Fachvereine schlossen sich — um stärker zu sein — in der Reichsgemeinschaft technisch-wissenschaftlicher Arbeit (RTA.) zusammen; während der KDAI sie und ihre Arbeit durch seine Organisation zu ersetzen versuchte.

In diese Entwicklung griff der Stellvertreter des Führers im Jahre 1934 ein, als er mich mit der Führung der Verbände beauftragte. Es war sein Wunsch, das Brauchbare an den technisch-wissenschaftlichen Fachvereinen, die auf ihrem jeweiligen Fachgebiet im Laufe der Jahrzehnte Vorbildliches geleistet hatten, zu erhalten, sie aber nationalsozialistisch auszurichten.

Dieses vom Stellvertreter des Führers gestellte Ziel ist nach einigen Zwischenstufen jetzt dadurch erreicht, daß im Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik die technisch-wissenschaftlichen Fachvereine unter nationalsozialistischer Führung zusammengeschlossen sind. Der NSBDT. ist über das Hauptamt für Technik der Partei angeschlossen.

Diejenigen Fachvereine, die dem NSBDT. angehören, sind somit von der Partei anerkannt. Die Reichsgemeinschaft der technisch-wissenschaftlichen Arbeit (RTA.) hat ihre Aufgaben an den NSBDT. abgegeben. Aus früher sich ergänzenden, zeitweise sogar sich bekämpfenden Teilen aus der RTA. und dem KDAI. ist sonach der neue NSBDT. organisch gewachsen. Die Fach-

Zwei weitere organisatorische Grenzen diese Bildung des NSBDT. 1. die Erklärung des Amtes für Technik zum Hauptamt in der Reichsleitung. 2. die Bildung des Amtes für Technik zum Hauptamt in der Deutschen Arbeitsfront, dem großen Zusammenschluss der Deutschen Arbeiter und Angestellten, um den Zusammenhang damit das Verhältnis zwischen der Deutschen Arbeitsfront und dem NSBDT.

Wir begrüßen es, daß die Partei der Technik dadurch gewürdigt wird, daß der bisherige Amt für Technik zum Hauptamt für Technik erhoben hat; und wir begrüßen es, daß durch die Vereinbarung mit der Deutschen Arbeitsfront die unbedingte Zusammenarbeit des deutschen Ingenieurs mit der Deutschen Arbeitsfront, dem großen Zusammenschluss der Deutschen Arbeiter und Angestellten, ihren Aufgaben hat. Durch die drei Organe, das Hauptamt für Technik mit den Gauämtern, den Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik und die Deutsche Arbeitsfront sind alle Verbindungen zwischen den technischen Wissenschaften in der Deutschen Arbeitsfront erhalten, alles Brauchbare erhalten, alles geschaffen, was die deutsche Technik in der neuen Form braucht, um im Geiste der nationalsozialistischen Revolution auch den Nationalsozialismus auszurichten.

### Die Aufgaben

der einzelnen Organisationsmitgliedschaften der Technik sind etw. folgen

Das Hauptamt für Technik in der Partei gegenüber die Verantwortung für den richtigen Einsatz der deutschen Technik in der Reichsleitung. Es stimmt die übergeordneten Ziele der Reichsleitung mit den Zielen der Fachvereine ab. Es ist allein die Aufgabe der Fachvereine für den Verkehr mit den übrigen Gliederungen und Behörden, um die Aufgaben des Hauptamtes für Technik in der Reichsleitung zu erfüllen. Die technischen Berater und Gauleiter der Technik bedient sich bei den Fachfragen des NS-Bundes Deutscher Technik. Im einzelnen obliegen dem NSBDT. folgende Aufgaben:

Förderung der technisch-wissenschaftlichen Arbeit;

Erziehung und Ausrichtung der Technik im Interesse des Einsatzes der Technik gemäß den Anforderungen der Partei und Staat;

Förderung höchster Berufsleistung und Wahrung der Berufsethik. Es ergibt sich von selbst, daß die technisch-wissenschaftliche Aufgabe der im NSBDT. zusammengeschlossenen Fachvereine ist, meine Fragen in erster Linie auf die Förderung der technisch-wissenschaftlichen Arbeit zu richten.



Dr. Todt spricht

Aufn.: Presse-Bild-Zentrale

allzu großen Veränderungen vollziehen würden. Diese Ungläubigen sind wohl in den vergangenen Jahren zur Einsicht gekommen, daß der Nationalsozialismus als totale Revolution die geistige Einstellung aller einzelnen Teilgebiete des menschlichen Lebens umwälzend beeinflusst. In der Kunst haben sich die Anschauungen grundlegend gewandelt. Der Kulturbolschewismus wurde abgeworfen. Auf allen Gebieten ringt die Kunst um würdige, klare Ausdrucksformen. Das Rechtswesen hat die Diktatur des Paragraphen abgeschafft und bemüht sich, volknahe zu werden. Das Erziehungswesen hat seine starren Formen einer mehr als hundertjährigen Überlieferung überlassen und sucht nach Einrichtungen, die einen ganz anderen jungen Menschen ergeben, als ihn die früheren Erziehungsformen gebracht haben. Die Medizin, deren Tätigkeit in früherer Zeit in der Hauptsache nur dem einzelnen Individuum galt, sieht ihre wichtigere Aufgabe in der Förderung der Gesundheit des ganzen Volkes und seiner einwandfreien rassischen Zusammensetzung. Auch das materielle Gebiet der Technik kann seine übergeordneten





allzu großen Veränderungen vollziehen würden. Diese Ungläubigen sind wohl in den vergangenen Jahren zur Einsicht gekommen, daß der Nationalsozialismus als totale Revolution die geistige Einstellung aller einzelnen Teilgebiete des menschlichen Lebens umwälzend beeinflußt. In der Kunst haben sich die Anschauungen grundlegend gewandelt. Der Kulturbolschewismus wurde abgeworfen. Auf allen Gebieten ringt die Kunst um würdige, klare Ausdrucksformen. Das Rechtswesen hat die Diktatur des Paragraphen abgeschafft und bemüht sich, volknähe zu werden. Das Erziehungswesen hat seine starren Formen einer mehr als hundertjährigen Überlieferung überlassen und sucht nach Einrichtungen, die einen ganz anderen jungen Menschen ergeben, als ihn die früheren Erziehungsformen gebracht haben. Die Medizin, deren Tätigkeit in früherer Zeit in der Hauptsache nur dem einzelnen Individuum galt, sieht ihre wichtigere Aufgabe in der Förderung der Gesundheit des ganzen Volkes und seiner einwandfreien rassischen Zusammensetzung. Auch das materielle Gebiet der Technik kann seine übergeordneten Aufgaben nicht in der Lösung technischer Einzelfragen erschöpft sehen. Auch dieses Gebiet wird erfaßt von der nationalsozialistischen Idee und ist nach ihr auszurichten. Über die

zu wachen, die Vielheit der im Berufsleben tätigen Techniker in diesem Sinne zu erziehen und zu führen, und die wichtigsten übergeordneten Aufgaben herauszustellen, ist die Aufgabe der technischen Organisationen, die mit dem heutigen Tage ihre endgültige äußere Form gefunden haben.

A black and white photograph showing a large crowd of people seated in bleachers at a stadium. The perspective is from an elevated position, looking down at the audience. The crowd is dense, and the bleachers are tiered. In the background, a building with a dome is visible behind the stadium seating.



28. Apr. 1937

Arbeit (Berlin)

chn.-wiss. Arbeit

# Ordneten Aufgaben

## m Sportpalast zu den Ingenieuren

us und der deutschen Vereinsmeierei vielzahl kleiner und kleinster techn. ine. Schließlich war gegen das Jahr gesamte Gebiet der Technik in rund cher Fachvereine aufgespalten. Nicht en diese kleinen Vereine nichts an-wissenschaftlich angestrichene Werbe-betreffenden Industrie.

alsozialismus hat von Anfang an den us und die klassenmäßige Zersplitte-mpft, wo er sie angetroffen hat. So schon 1931 in bewußter Opposition zu t der Fachvereine eine auf national-er Weltanschauung gegründete und meinsames Ziel ausgerichtete Organi-Kampfbund der Deutschen Architek-ingenieure (KDAI.), ursprünglich als ung des Kampfbundes für deutsche r war als Sammelorganisation ge-rend die parteiamtliche Verbindung k mit der nationalsozialistischen Be-rurch die Unterkommission IIIB ergestellt war. Als die beiden Fron-technisch-wissenschaftlichen Vereine die Unterkommission IIIB mit dem der Deutschen Architekten und In-dererseits, geschaffen waren, errang alsozialistische Bewegung im Jahre acht.

es in den nachfolgenden Monaten im Organisationswesen nicht gelungen, d der Staatspolitik zu folgen und mit KDAI. die Führung über die technisch-ftlichen Vereine zu übernehmen. Es zunächst ein teilweise erbitterter ie technisch-wissenschaftlichen Fach-lossen sich — um stärker zu sein — Reichsgemeinschaft technisch-wissen- Arbeit (RTA.) zusammen; während sie und ihre Arbeit durch seine n zu ersetzen versuchte.

ntwicklung griff der Stellvertreter des Jahre 1934 ein, als er mich mit der er Verbände beauftragte. Es war sein las Brauchbare an den technisch-ftlichen Fachvereinen, die auf ihrem Fachgebiet im Laufe der Jahrzehnte es geleistet hatten, zu erhalten, sie nalsozialistisch auszurichten.

n Stellvertreter des Führers stellte nach einigen Zwischenstufen jetzt da-richt, daß im Nationalsozialistischen cher Technik die technisch-wissen- Fachvereine unter nationalsozialisti-ung zusammengeschlossen sind. Der t über das Hauptamt für Technik der eschlossen.

Fachvereine, die dem NSBDT. ange-omit von der Partei anerkannt. Die einschaft der technisch-wissenschaft- (RTA.) hat ihre Aufgaben an den egegeben. Aus früher sich ergänzen-e sogar sich bekämpfenden Teilen TA. und dem KDAI. ist sonach der OT. organisch gewachsen. Die Fach-

Zwei weitere organisatorische Maßnahmen ergänzen diese Bildung des NSBDT.:

1. die Erklärung des Amtes für Technik zum Hauptamt in der Reichsleitung der NSDAP.
2. die Bildung des Amtes für technische Wissenschaften in der Deutschen Arbeitsfront und im Zusammenhang damit das Beitragsabkommen zwischen der Deutschen Arbeitsfront und dem NSBDT.

Wir begrüßen es, daß die Partei die Bedeutung der Technik dadurch gewürdigt hat, daß sie das bisherige Amt für Technik zum Hauptamt erhoben hat; und wir begrüßen es gleichermaßen, daß durch die Vereinbarung mit der Deutschen Arbeitsfront die unbedingte Zusammengehörigkeit des deutschen Ingenieurs mit der Deutschen Arbeitsfront, dem großen Zusammenschluß aller schaffenden Deutschen, ihren Ausdruck gefunden hat. Durch die drei Organisationsglieder: das Hauptamt für Technik mit seinen Außenstellen, den Gauämtern, den Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik und das Amt für technische Wissenschaften in der Deutschen Arbeitsfront sind alle Verbindungen hergestellt, ist alles Brauchbare erhalten, alles Ergänzende geschaffen, was die deutsche Technik an Organisationsform braucht, um im Geiste der nationalsozialistischen Revolution auch die Technik auf den Nationalsozialismus auszurichten.

### Die Aufgaben

der einzelnen Organisationsmitglieder der deutschen Technik sind etwa folgende:

Das Hauptamt für Technik in der Partei trägt der Partei gegenüber die Verantwortung für den richtigen Einsatz der deutschen Technik, bestimmt die übergeordneten Ziele des technischen Schaffens. Es ist allein die zuständige Stelle für den Verkehr mit den übrigen Parteistellen, Gliederungen und Behörden, und die Gauämter des Hauptamtes für Technik sind die wertvollen technischen Berater und Gauleiter.

Der NS-Bund Deutscher Technik ist der dem Hauptamt für Technik angeschlossene Verband (wie der NS-Ärzte-Bund oder der NS-Rechtswahrer-Bund die angeschlossenen Verbände des Hauptamtes für Volksgesundheit bzw. des Reichsrechtsamtes sind). Der NSBDT. setzt sich zusammen aus den anerkannten technisch-wissenschaftlichen Fachvereinen. Das Hauptamt für Technik bedient sich bei Bearbeitung von Fachfragen des NS-Bundes Deutscher Technik. Im einzelnen obliegen dem NSBDT. etwa folgende Aufgaben:

Förderung der technisch-wissenschaftlichen Arbeit;

Erziehung und Ausrichtung seiner Einzelmitglieder im Interesse des Einsatzes der deutschen Technik gemäß den Anforderungen von Volk und Staat;

Förderung höchster Berufsleistung, Herausstellung und Wahrung der Berufspflichten und der Berufsehre.

Es ergibt sich von selbst, daß die Förderung der technisch-wissenschaftlichen Arbeit in erster Linie Aufgabe der im NSBDT. zusammen-geschlossenen Fachvereine ist, während allge-meine Fragen in erster Linie Aufgabe der Amts-

Namen aller nunmehr zusammengeschlossenen Techniker dem Reichsorganisationsleiter und Leiter der Deutschen Arbeitsfront, Dr. Ley, zu danken für sein verständnisvolles Entgegenkommen beim Zustandekommen der Vereinbarungen mit der Deutschen Arbeitsfront. Der deutsche Ingenieur gehört in diese große Organisation aller schaffenden Deutschen nicht nur als zahlendes Mitglied, sondern als aktiver Mitarbeiter. Die nunmehr zusammengeschlossenen Verbände sind streng angewiesen, dafür zu sorgen, daß jedes einzelne unserer Mitglieder Mitglied der Deutschen Arbeitsfront ist.

Mit den geschilderten Maßnahmen ist eine Organisationsform gefunden, die wohl in bester Weise aus dem überlieferten Bestand der technisch-wissenschaftlichen Vereine alles Gesunde erhält, die aber doch alle notwendigen Folgerungen aus der nationalsozialistischen Revolution zieht.

Wir haben über zwei Jahre gebraucht, bis unsere Organisation die endgültige Form bekommen hat. Ärzte, Juristen, Lehrer und andere haben ihre Organisationsform früher gefunden. Sie hatten es leichter, denn sie konnten sich über das Alte hinwegsetzen und bauten neu auf. Die enge Verbundenheit der technisch-wissenschaftlichen Arbeit in den Fachvereinen mit dem wirtschaftlichen Leben unseres Volkes machte es zur Pflicht, auf dem Gebiete der Technik langsamer und so vorzugehen, daß die bewährte Facharbeit der technisch-wissenschaftlichen Vereine für den technischen und wirtschaftlichen Aufbau unseres Reiches erhalten blieb. Wenn wir dadurch organisatorisch etwas langsamer zum Ziele gekommen sind, so sind wir deswegen in der endgültigen Form nicht zu einem schlechteren Ergebnis gekommen. Diese zwei Jahre ruhiger Überlegung haben es ermöglicht, die richtige Synthese zwischen Tradition und Revolution zu finden. Die Organisation steht nunmehr. Ich möchte ihr noch einige Worte mit auf den Weg geben:

Als Erstes die Mahnung, daß eine Organisation nie Selbstzweck werden darf. Wie in der zurückliegenden Zeit werden wir alle organisatorischen Maßnahmen, soweit es irgend geht, einschränken. Wir wollen auch keine Fülle von Dienststellen schaffen, die schließlich in der Organisation einen Selbstzweck sehen könnten. Aus diesem Grunde wurde auch die verbindende Personalunion zwischen den drei Organisationsgliedern geschaffen. Letzter Sinn aller organisatorischen Maßnahmen ist nur der, die Wirkungsmöglichkeit des einzelnen zu stärken, wenn er allein nicht mehr weiterkommt. Die Aufgaben, die die Gesamtorganisation zu übernehmen hat, können daher nie Aufgaben sein, die von einzelnen erledigt werden können. Eben-sowenig, wie der NS-Ärztebund die Sorge um den Krankheitszustand eines einzelnen als Aufgabe des Bundes anerkennt, oder der NS-Bund Deutscher Rechtswahrer den Rechtsstreit eines seiner Mitglieder als Bundesangelegenheit betrachtet, ebensowenig ist es Aufgabe des Hauptamtes für Technik oder des NS-Bundes Deutscher Technik, technische Fragen im einzelnen selbst zu bearbeiten. Das ist die Aufgabe der Fachleute in der technischen Industrie, der zivilen Ingenieurbüros, teilweise gerade noch Aufgabe der technisch-wissenschaftlichen Fachvereine. Aber es gibt eine Reihe übergeordneter Aufgaben der deutschen Technik, die der ein-



es in den nachfolgenden Monaten im Organisationswesen nicht gelungen, die Staatspolitik zu folgen und mit KDAI die Führung über die technisch-wissenschaftlichen Vereine zu übernehmen. Es zunächst ein teilweise erbitterter Kampf der technisch-wissenschaftlichen Fachvereine — um stärker zu sein — Reichsgemeinschaft technisch-wissenschaftlicher Arbeit (RTA.) zusammen; während sie und ihre Arbeit durch seine Maßnahmen zu ersetzen versuchte.

Die Entwicklung griff der Stellvertreter des NS-Bundes Deutscher Technik im Jahre 1934 ein, als er mich mit der Aufgabe beauftragte. Es war sein Ziel, das Brauchbare an den technisch-wissenschaftlichen Fachvereinen, die auf ihrem Fachgebiet im Laufe der Jahrzehnte geleistet hatten, zu erhalten, sie nationalsozialistisch auszurichten.

Die Stellvertreter des Führers gestellte Aufgabe einigen Zwischenstufen jetzt dadurch, daß im Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik die technisch-wissenschaftlichen Fachvereine unter nationalsozialistischer Führung zusammengeschlossen sind. Der Bund über das Hauptamt für Technik der Deutschen Arbeitsfront.

Fachvereine, die dem NSBDT. angeordnet von der Partei anerkannt. Die Reichsgemeinschaft der technisch-wissenschaftlichen Arbeit (RTA.) hat ihre Aufgaben an den NSBDT. und dem KDAI. ist sonach der NSBDT. organisch gewachsen. Die Fachvereine bewährten technisch-wissenschaftlichen Arbeit wird erhalten, die nationalsozialistische Führung ist über den NSBDT. sicherzustellen. Die Fachvereine im NSBDT. erledigen ihre technischen-wissenschaftlichen Aufgaben jedoch unter strenger, zentraler Führung über den NSBDT. und das Hauptamt für Technik in engster Verbindung zur Partei. Es ist verständlich, daß nicht alle 80 Fachvereine im neuen NSBDT. ein selbständiges Leben weiterführen können. Eine gewisse Vereinfachung muß noch durchgeföhrt werden. Zu diesem Zwecke ist für den Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik eine von zunächst fünf Fachgruppen anzuordnen, in denen sich diejenigen Vereine, die Sondergebiete bearbeiten, ordnen lassen. Jede Fachgruppe wird von dem jeweiligen Fachverein geführt:

**Gruppe Mechanische Technik** und **allgemeine Ingenieurwissenschaften** führt der **Verein der Versuchsingenieure**,  
**Gruppe Elektrotechnik, Gas und Wasser** führt der **Verband Deutscher Elektroingenieure**,

**Gruppe Chemie** führt der **Verein der Chemiker**,

**Gruppe Hüttenwesen und Bergbau** führt der **Verband deutscher Eisenhüttenleute**.

**Gruppe Bauwesen** führt die **Deutsche Bauwirtschaft für Bauwesen**.

Die endgültige Gruppierung muß nicht unbedingt endgültig sein. Wir bilden keine Organisationsformen, sondern handeln am zweckmäßigsten ist. Wenn es notwendig scheint, werden Zug um Zug die erforderlichen Maßnahmen getroffen. Die einzelnen Fachvereine der bisherigen RTA. werden zu dem NSBDT. übergeführt. Im Übergangszeit müssen ihre Satzungen ausgearbeitet werden. Die Partei wird sich für sich die endgültige Entscheidung und Stellenbesetzung in den Fachvereinen.

Es zeigt, daß es für die Technik das Beste ist, die wertvolle Facharbeit der technisch-wissenschaftlichen Vereine zu erhalten und in den Jahren 1933 und 1934 besorgten Maßnahmen. Dasein die Anerkennung der Fachvereine zu verschaffen, die einwandfreie nationalsozialistische Führung dieser Vereine im Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik sicherzustellen.

den Nationalsozialismus auszurichten.

## Die Aufgaben

der einzelnen Organisationsmitglieder der deutschen Technik sind etwa folgende:

Das Hauptamt für Technik in der Partei trägt der Partei gegenüber die Verantwortung für den richtigen Einsatz der deutschen Technik, bestimmt die übergeordneten Ziele des technischen Schaffens. Es ist allein die zuständige Stelle für den Verkehr mit den übrigen Parteistellen, Gliederungen und Behörden, und die Gauämter des Hauptamtes für Technik sind die wertvollen technischen Berater und Gauleiter.

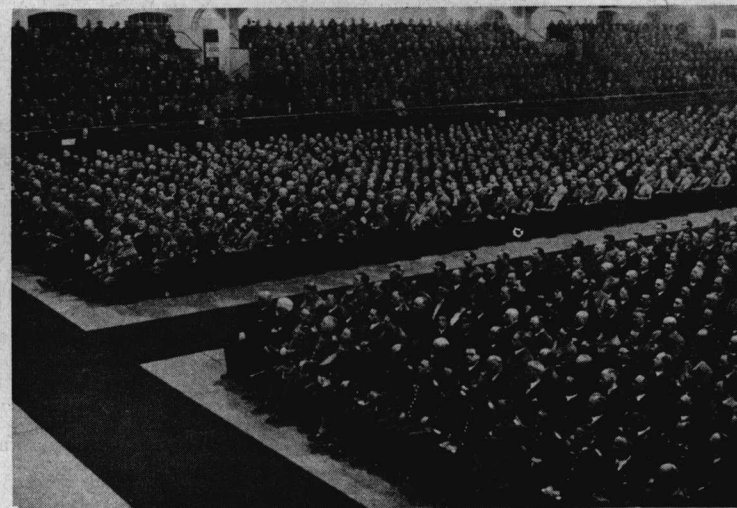
Der NS-Bund Deutscher Technik ist der dem Hauptamt für Technik angeschlossene Verband (wie der NS-Ärzte-Bund oder der NS-Rechtswahrer-Bund die angeschlossenen Verbände des Hauptamtes für Volksgesundheit bzw. des Reichsrechtsamtes sind). Der NSBDT. setzt sich zusammen aus den anerkannten technisch-wissenschaftlichen Fachvereinen. Das Hauptamt für Technik bedient sich bei Bearbeitung von Fachfragen des NS-Bundes Deutscher Technik. Im einzelnen obliegen dem NSBDT. etwa folgende Aufgaben:

Förderung der technisch-wissenschaftlichen Arbeit;

Erziehung und Ausrichtung seiner Einzelmitglieder im Interesse des Einsatzes der deutschen Technik gemäß den Anforderungen von Volk und Staat;

Förderung höchster Berufsleistung, Herausstellung und Wahrung der Berufspflichten und der Berufsehre.

Es ergibt sich von selbst, daß die Förderung der technisch-wissenschaftlichen Arbeit in erster Linie Aufgabe der im NSBDT. zusammengeschlossenen Fachvereine ist, während allgemeine Fragen in erster Linie Aufgabe der Amtswalter des NS-Bundes Deutscher Technik sind.



Aufn.: VDI (Blunck)

Zwischen dem Hauptamt für Technik und dem NS-Bund Deutscher Technik besteht Personalunion für alle Dienststellen im Reich und in den Gauen. Zur Beratung aller grundsätzlichen Fragen ist die Bildung eines Reichsrates der Technik vorgesehen, in den führende Männer aus Partei, Technik und Wirtschaft berufen werden.

## Das Amt für technische Wissenschaften

in der Deutschen Arbeitsfront ist die dritte ergänzende technische Organisation. Es stellt die Verankerung der technischen Organisationen mit der Deutschen Arbeitsfront dar. Jeder Amtswalter im Hauptamt für Technik ist in Personalunion gleichzeitig Amtswalter im NS-Bund Deutscher Technik und im Amt für technische Wissenschaften in der Deutschen Arbeitsfront. Der ganze bestehende technische Apparat steht sonach über die Personalunion der Deutschen Arbeitsfront für die Bearbeitung technischer Fragen zur Verfügung. Die Deutsche Arbeitsfront gewährt dafür jedem Einzelmitglied des NS-Bundes Deutscher Technik eine Beitragsermäßigung auf den Beitrag zur Deutschen Arbeitsfront. Nähere Angaben über diese materielle Vereinbarung kann ich mir hier sparen, der Inhalt wurde durch Merkblätter bekanntgegeben. Ich habe das Bedürfnis, an dieser Stelle im

den technischen und wirtschaftlichen Aufbau unseres Reiches erhalten blieb. Wenn wir dadurch organisatorisch etwas langsamer zum Ziele gekommen sind, so sind wir deswegen in der endgültigen Form nicht zu einem schlechteren Ergebnis gekommen. Diese zwei Jahre ruhiger Überlegung haben es ermöglicht, die richtige Synthese zwischen Tradition und Revolution zu finden. Die Organisation steht nunmehr. Ich möchte ihr noch einige Worte mit auf den Weg geben:

Als Erstes die Mahnung, daß eine Organisation nie Selbstzweck werden darf. Wie in der zurückliegenden Zeit werden wir alle organisatorischen Maßnahmen, soweit es irgend geht, einschränken. Wir wollen auch keine Fülle von Dienststellen schaffen, die schließlich in der Organisation einen Selbstzweck sehen könnten. Aus diesem Grunde wurde auch die verbindende Personalunion zwischen den drei Organisationsgliedern geschaffen. Letzter Sinn aller organisatorischen Maßnahmen ist nur der, die Wirkungsmöglichkeit des einzelnen zu stärken, wenn er allein nicht mehr weiterkommt. Die Aufgaben, die die Gesamtorganisation zu übernehmen hat, können daher nie Aufgaben sein, die von einzelnen erledigt werden können. Ebenso wenig, wie der NS-Ärztebund die Sorge um den Krankheitszustand eines einzelnen als Aufgabe des Bundes anerkennt, oder der NS-Bund Deutscher Rechtswahrer den Rechtsstreit eines seiner Mitglieder als Bundesangelegenheit betrachtet, ebenso wenig ist es Aufgabe des Hauptamtes für Technik oder des NS-Bundes Deutscher Technik, technische Fragen im einzelnen selbst zu bearbeiten. Das ist die Aufgabe der Fachleute in der technischen Industrie, der zivilen Ingenieurbüros, teilweise gerade noch Aufgabe der technisch-wissenschaftlichen Fachvereine. Aber es gibt eine Reihe übergeordneter Aufgaben der deutschen Technik, die der einzelne — selbst wenn er an einflußreicher Stelle steht — nicht zu lösen vermag ohne die Gemeinschaftsarbeit der Gesamtheit. Wir müssen die Kräfte freimachen von der Bearbeitung technischer Einzelfragen, um sie für die übergeordneten Gemeinschaftsaufgaben verfügbar zu haben.

## Nachwuchs für die Technik

Eine der wichtigsten derartigen übergeordneten Aufgaben ist die Frage des Nachwuchses der deutschen Technik. Wissen und Praxis sind seit Jahren in der größten Sorge darüber, daß der Bedarf an technischem Nachwuchs auch nicht annähernd gedeckt wird. Wenn die Mittelschulen Münchens in den letzten Jahren jährlich nur 3—5 % der abgehenden Schüler für den technischen Beruf zur Verfügung gestellt haben, wenn in den Technischen Hochschulen die Zahl der Studierenden von 6000 auf 1500 zurückgeht, so müssen wir bekennen, daß für die Zukunft der deutschen Technik katastrophale Aussichten bestehen. Das Hauptamt für Technik hat eine Reihe von Maßnahmen veranlaßt und wird sie energisch betreiben, durch die versucht wird, der ungünstigen Entwicklung der technischen Nachwuchsfrage entgegenzusteuern. Hierzu gehören:

1. Begeisternde Vorträge bei der Hitler-Jugend und in den Mittelschulen über die Aufgaben und die Schönheit des technischen Berufes. Ich erwarte, daß sich jeder berufene Redner den Ämtern für Technik für diese wichtige Aufgabe zur Verfügung stellt.
2. In Zusammenarbeit mit den zuständigen Reichsbehörden hat es das Hauptamt für Technik übernommen, die Ausbildungsvorschriften für den technischen Beruf zu prüfen mit dem Ziele, daß die Verdienstmöglichkeit im technischen Beruf früher als bisher einsetzt. Heute kommt ein Ingenieur nach Arbeitsdienst, Militärdienstzeit, vorgeschriebener Tätigkeit und 8—10semestrigem Studium in der freien Wirtschaft erst mit 25 oder 26 Jahren, im Staatsdienst nach der unwürdigen Bezahlung als Referendar erst mit 27 oder 28 Jahren zum Verdienst. Die unwürdige Bezahlung in den Ausbildungsjahren im Staatsdienst riegt jeden techni-



schen Nachwuchs der Staatsstellen ab. Hier muß schnellstens Wandel geschaffen werden.

3. Die dritte Maßnahme zur Schaffung genügenden Nachwuchses sieht das Hauptamt für Technik in der Werbung für den technischen Beruf in Kreisen, die besonders befähigt sind, technischen Nachwuchs zu stellen.

Gerade mit dieser Frage habe ich mich seit ein paar Wochen beschäftigt. Es wurden Familien verschiedener Herkunft und verschiedenen Berufes befragt, was sie ihre Söhne werden lassen. Dabei wurde die bedauerliche Erfahrung gemacht, daß die sogenannten bürgerlichen Familien, besonders auch die Familien von Beamten, für die Abstellung technischen Nachwuchses nahezu bedeutungslos sind. Dagegen wurde festgestellt, daß bei den Werkmeistern der Industrie, bei den Polierern der Bauunternehmungen zu 80—90% der Wunsch besteht, ihre Söhne Ingenieure werden zu lassen. Ich verspreche mir von dem Nachwuchs aus diesen Volksschichten das beste Ingenieurpersonal, das wir überhaupt bekommen können. Es wird unsere Aufgabe sein, diesen Männern und Pionieren der praktischen Technik die Möglichkeit zu verschaffen, ihre Söhne zum Studium auf die Hochschulen zu schicken.

Im Zuge dieses Bestrebens, für den genügenden technischen Nachwuchs zu sorgen, werden — außer den erwähnten — vom Hauptamt für Technik noch einige ergänzende Maßnahmen getroffen, über die bei anderer Gelegenheit noch zu sprechen sein wird. Ich bin überzeugt, daß das Hauptamt für Technik in Zusammenarbeit mit dem NSBDT. und dem Amt für technische Wissenschaften in der Deutschen Arbeitsfront diese übergeordneten Aufgaben wirkungsvoll vertreten und mit dem bei der Partei bekannten Nachdruck verfechten wird.

#### Die kulturelle Aufgabe der Technik

Eine zweite übergeordnete Aufgabe, die nicht der einzelne lösen kann, sondern für die die Zusammenarbeit aller erforderlich ist, besteht darin, dafür zu sorgen, daß die Werke der Technik unserer Zeit nicht nur wirtschaftlich rentabel, sondern kulturell hochwertig sind.

Man kann Straßen bauen, die ihren Zweck vollkommen erfüllen und trotzdem als Kulturleistung bedeutungslos sind. Wir haben versucht, im deutschen Straßenbau Vorbild dafür zu geben, daß das Werk der Technik als Kulturdenkmal nicht nur für die heutige, sondern für alle künftige Zeit seinen Wert behält.

Die Werke der Technik müssen auch auf anderen Fachgebieten mehr Rücksicht auf Natur und Landschaft nehmen. Der materielle Gewinn einer neuen Elektrizitätsversorgungsanlage wird schwer beeinträchtigt, wenn mit der neuen Starkstromleitung wunderbarer alter Waldbesitz zerhauen und zerschnitten wurde. — Der leistungsfähigste neue Fabrikbau hat seine Aufgabe nicht voll erfüllt, wenn eine geschmacklose Fassade der Baugesinnung unserer heutigen Zeit nicht mehr entspricht.

Auch auf dem Gebiete des Siedlungswesens bedarf es übergeordneter technischer Führung. Immer dringender wird die große Aufgabe, Wohnungen zu beschaffen für die Fülle der Menschen, die beim Aufschwung unseres wirtschaftlichen Lebens in der Nähe neu entstandener Industriepunkte Wohnung finden müssen. Nicht alles, was im Laufe der letzten Jahre in schneller Hast hier entstanden ist, kann als gesund und brauchbar bezeichnet werden. Dabei ist diese Frage dringender als manche andere. Denn von der Bereitstellung der Wohnung hängt letzten Endes die Gründung eines Haushaltes, einer Familie und der für allen weiteren Aufbau notwendige Kindersegen ab.

Wenn wir auf den verschiedenen Gebieten der Technik in der angedeuteten Weise ein kulturvolles Schaffen verlangen, so bedeutet dies letzten Endes nichts anderes, als die Anwendung des Grundsatzes „Gemeinnutz vor Eigennutz“ auf dem Gebiete der Technik. Nicht der rein materielle, eigennützige, technische Zweck darf für die Werke der Technik allein bestimmend sein; auch sie haben übergeordnete, gemeinnützige Gesichtspunkte anzuerkennen.

#### Erziehung zum Betriebsführer

Eine weitere übergeordnete Aufgabe der deutschen Technik ist die Erziehung des Ingenieurs

sen verpflichten ihn, nicht nur als Vorgesetzter dienstliche Anweisungen zu geben, sondern als Führer und Vorbild zu leben und für die Gefolgschaft zu sorgen.

Man klagt heute manchmal noch über liberalistische Haltung von Industrie und Wirtschaft. Was ist Industrie? Was ist Wirtschaft? Die Männer in der Industrie sind Kaufleute und Ingenieure. Wenn der deutsche Ingenieur und der deutsche Kaufmann gesinnungsmäßig richtig nationalsozialistisch denken und handeln, so kann es grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten zwischen einem Nationalsozialisten und einem Wirtschaftsführer praktisch nicht mehr geben.

Energisch wollen wir allerdings auch dafür sorgen, daß in stärkerem Umfang als bisher in technischen Angelegenheiten Techniker ausschlaggebend zu Wort kommen. Die immer wieder beanstandete Zurücksetzung der Techniker kommt aber zum Teil daher, daß wir bisher uns nur mit den technischen Einzelfragen beschäftigt haben und die größeren übergeordneten Aufgaben nicht stark genug von uns vertreten worden sind.

Es werden sich im Laufe der Zeit noch weitere übergeordnete gemeinsame Aufgaben ergeben. Wir wollen nicht zu viele übernehmen. Es ist besser, wenige ganz große Aufgaben energisch zum Erfolg zu bringen, als zu viel anzufangen und dafür keine der Aufgaben mit vollem Erfolg zu lösen.

Zur Durchführung dieser gemeinsamen Aufgaben benötigen wir ein restloses Bekenntnis aller Beteiligten zur Gemeinschaft. Jeder einzelne Fachverein muß sich endlich darüber klar sein, daß es ihm und seinem eigenen Vereinsleben dann am besten geht, wenn die Gesamtheit der Technik dank unserer Gemeinschaftsarbeit vorwärtskommt.

**Ich erwarte von allen nicht ein formelles, sondern ein wirklich inneres Bekenntnis zur Gemeinschaft, positive Mitarbeit an den gemeinsamen Aufgaben und die Vermeidung jeglicher Rückfälle in das alte Fahrwasser der früheren eigenbrötlerischen Vereinsmeierei.**

Die deutsche Technik wird die großen Aufgaben, die ihr gestellt werden, in materieller Beziehung ganz bestimmt lösen. Die rein fachliche materielle Lösung einer technischen Einzelaufgabe genügt aber den Anforderungen unserer heutigen Zeit nicht mehr. Es wäre möglich gewesen, 7000 km Reichsautobahnen mit allen materiellen Eigenschaften eines schnellen Verkehrsweges zu bauen, und trotzdem wäre dieses Werk von der Nachwelt als kulturlos abgelehnt worden, wenn nicht beim Bau dieser Straßen die übergeordneten Gesichtspunkte kulturvoller Technik wichtiger als die rein verkehrstechnischen materiellen Überlegungen gewesen wären. Die übergeordneten kulturellen Aufgaben der deutschen Technik zu erkennen, die Aufgaben zu stellen und sie zu lösen, ist die Aufgabe der in unserer Zeit lebenden technischen Generation. Lösen wir diese Aufgabe, so erfüllt die Technik damit die Sendung, die ihr im Zuge der nationalsozialistischen Revolution zufällt. Gelingt uns Ingenieuren von heute jeweils nur die rein materielle Lösung, so hat unser technisches Schaffen nur materiellen Gegenwartswert. Die übergeordnete Aufgabe bleibt ungelöst, bis eine jüngere Generation sie übernimmt. Wir haben die Verpflichtung, die übergeordneten Aufgaben nicht der nachfolgenden Generation zu überlassen, sondern die zu unserer Zeit auftretenden Aufgaben selbst in Angriff zu nehmen und durchzuführen, damit die Jugend nach uns frei bleibt für die größeren Aufgaben, die ihre Zeit stellt.

#### Reichsorganisationsleiter und Leiter der Deutschen Arbeitsfront!

**Ich melde Ihnen den nach Ihren Weisungen vollzogenen Abschluß der organisatorischen Vorarbeit. Die technische Organisation steht. Wenn jeder einzelne sich pflichtbewußt zur Gemeinschaftsarbeit bekennt, wird unserem gemeinsamen Streben der gemeinsame Erfolg nicht versagt bleiben.**

technischen Nachwuchses zu stellen.

Gerade mit dieser Frage habe ich mich seit ein paar Wochen beschäftigt. Es wurden Familien verschiedener Herkunft und verschiedenen Berufes befragt, was sie ihre Söhne werden lassen. Dabei wurde die bedauerliche Erfahrung gemacht, daß die sogenannten bürgerlichen Familien, besonders auch die Familien von Beamten, für die Abstellung technischen Nachwuchses nahezu bedeutungslos sind. Dagegen wurde festgestellt, daß bei den Werkmeistern der Industrie, bei den Polieren der Bauunternehmungen zu 80—90 % der Wunsch besteht, ihre Söhne Ingenieure werden zu lassen. Ich verspreche mir von dem Nachwuchs aus diesen Volksschichten das beste Ingenieurpersonal, das wir überhaupt bekommen können. Es wird unsere Aufgabe sein, diesen Männern und Pionieren der praktischen Technik die Möglichkeit zu verschaffen, ihre Söhne zum Studium auf die Hochschulen zu schicken.

Im Zuge dieses Bestrebens, für den genügenden technischen Nachwuchs zu sorgen, werden — außer den erwähnten — vom Hauptamt für Technik noch einige ergänzende Maßnahmen getroffen, über die bei anderer Gelegenheit noch zu sprechen sein wird. Ich bin überzeugt, daß das Hauptamt für Technik in Zusammenarbeit mit dem NSBDT, und dem Amt für technische Wissenschaften in der Deutschen Arbeitsfront diese übergeordneten Aufgaben wirkungsvoll vertreten und mit dem bei der Partei bekannten Nachdruck verfechten wird.

### Die kulturelle Aufgabe der Technik

Eine zweite übergeordnete Aufgabe, die nicht der einzelne lösen kann, sondern für die die Zusammenarbeit aller erforderlich ist, besteht darin, dafür zu sorgen, daß die Werke der Technik unserer Zeit nicht nur wirtschaftlich rentabel, sondern kulturell hochwertig sind.

Man kann Straßen bauen, die ihren Zweck vollkommen erfüllen und trotzdem als Kulturleistung bedeutungslos sind. Wir haben versucht, im deutschen Straßenbau Vorbild dafür zu geben, daß das Werk der Technik als Kulturdenkmal nicht nur für die heutige, sondern für alle künftige Zeit seinen Wert behält.

Die Werke der Technik müssen auch auf anderen Fachgebieten mehr Rücksicht auf Natur und Landschaft nehmen. Der materielle Gewinn einer neuen Elektrizitätsversorgungsanlage wird schwer beeinträchtigt, wenn mit der neuen Starkstromleitung wunderbarer alter Waldbesitz zerhauen und zerschnitten wurde. — Der leistungsfähigste neue Fabrikbau hat seine Aufgabe nicht voll erfüllt, wenn eine geschmacklose Fassade der Baugesinnung unserer heutigen Zeit nicht mehr entspricht.

Auch auf dem Gebiete des Siedlungswesens bedarf es übergeordneter technischer Führung. Immer dringender wird die große Aufgabe, Wohnungen zu beschaffen für die Fülle der Menschen, die beim Aufschwung unseres wirtschaftlichen Lebens in der Nähe neu entstandener Industriepunkte Wohnung finden müssen. Nicht alles, was im Laufe der letzten Jahre in schneller Hast hier entstanden ist, kann als gesund und brauchbar bezeichnet werden. Dabei ist diese Frage dringender als manche andere. Denn von der Bereitstellung der Wohnung hängt letzten Endes die Gründung eines Haushaltes, einer Familie und der für allen weiteren Aufbau notwendige Kindersegen ab.

Wenn wir auf den verschiedenen Gebieten der Technik in der angedeuteten Weise ein kulturvolles Schaffen verlangen, so bedeutet dies letzten Endes nichts anderes, als die Anwendung des Grundsatzes „Gemeinnutz vor Eigennutz“ auf dem Gebiete der Technik. Nicht der rein materielle, eigennützige, technische Zweck darf für die Werke der Technik allein bestimmend sein; auch sie haben übergeordnete, gemeinnützige Gesichtspunkte anzuerkennen.

### Erziehung zum Betriebsführer

Eine weitere übergeordnete Aufgabe der deutschen Technik ist die Erziehung des Ingenieurs als nationalsozialistischer Führer im Betrieb. Kein Berufstreibender hat in so starkem Maße das Glück, dauernd mit arbeitenden Volksgenossen zusammen zu sein, wie der deutsche Ingenieur. Diese stetige Verbundenheit und sein durch die Vorbildung gewonnenes höheres Wis-

Was ist Industrie? Was ist Wirtschaft? Die Männer in der Industrie sind Kaufleute und Ingenieure. Wenn der deutsche Ingenieur und der deutsche Kaufmann gesinnungsmäßig richtig nationalsozialistisch denken und handeln, so kann es grundsätzliche Meinungsverschiedenheiten zwischen einem Nationalsozialisten und einem Wirtschaftsführer praktisch nicht mehr geben.

Energisch wollen wir allerdings auch dafür sorgen, daß in stärkerem Umfang als bisher in technischen Angelegenheiten Techniker ausschlaggebend zu Wort kommen. Die immer wieder beanstandete Zurücksetzung der Techniker kommt aber zum Teil daher, daß wir bisher uns nur mit den technischen Einzelfragen beschäftigt haben und die größeren übergeordneten Aufgaben nicht stark genug von uns vertreten worden sind.

Es werden sich im Laufe der Zeit noch weitere übergeordnete gemeinsame Aufgaben ergeben. Wir wollen nicht zu viele übernehmen. Es ist besser, wenige ganz große Aufgaben energisch zum Erfolg zu bringen, als zu viel anzufangen

und dafür keine der Aufgaben mit vollem Erfolg zu lösen.

Zur Durchführung dieser gemeinsamen Aufgaben benötigen wir ein restloses Bekenntnis aller Beteiligten zur Gemeinschaft. Jeder einzelne Fachverein muß sich endlich darüber klar sein, daß es ihm und seinem eigenen Vereinsleben dann am besten geht, wenn die Gesamtheit der Technik dank unserer Gemeinschaftsarbeit vorwärtskommt.

**Ich erwarte von allen nicht ein formelles, sondern ein wirklich inneres Bekenntnis zur Gemeinschaft, positive Mitarbeit an den gemeinsamen Aufgaben und die Vermeidung jeglicher Rückfälle in das alte Fahrwasser der früheren eigenbrötlerischen Vereinsmeierei.**

Die deutsche Technik wird die großen Aufgaben, die ihr gestellt werden, in materieller Beziehung ganz bestimmt lösen. Die rein fachliche materielle Lösung einer technischen Einzelaufgabe genügt aber den Anforderungen unserer heutigen Zeit nicht mehr. Es wäre möglich gewesen, 7000 km Reichsautobahnen mit allen materiellen Eigenschaften eines schnellen Verkehrsweges zu bauen, und trotzdem wäre dieses Werk von der Nachwelt als kulturlos abgelehnt worden, wenn nicht beim Bau dieser Straßen die übergeordneten Gesichtspunkte kulturvoller Technik wichtiger als die rein verkehrstechnischen materiellen Überlegungen gewesen wären. Die übergeordneten kulturellen Aufgaben der deutschen Technik zu erkennen, die Aufgaben zu stellen und sie zu lösen, ist die Aufgabe der in unserer Zeit lebenden technischen Generation. Lösen wir diese Aufgabe, so erfüllt die Technik damit die Sendung, die ihr im Zuge der nationalsozialistischen Revolution zufällt. Gelingt uns Ingenieuren von heute jeweils nur die rein materielle Lösung, so hat unser technisches Schaffen nur materiellen Gegenwartswert. Die übergeordnete Aufgabe bleibt ungelöst, bis eine jüngere Generation sie übernimmt. Wir haben die Verpflichtung, die übergeordneten Aufgaben nicht der nachfolgenden Generation zu überlassen, sondern die zu unserer Zeit auftretenden Aufgaben selbst in Angriff zu nehmen und durchzuführen, damit die Jugend nach uns frei bleibt für die größeren Aufgaben, die ihre Zeit stellt.

### Reichsorganisationsleiter und Leiter der Deutschen Arbeitsfront!

**Ich melde Ihnen den nach Ihren Weisungen vollzogenen Abschluß der organisatorischen Vorarbeit. Die technische Organisation steht. Wenn jeder einzelne sich pflichtbewußt zur Gemeinschaftsarbeit bekennt, wird unserem gemeinsamen Streben der gemeinsame Erfolg nicht versagt bleiben.**

18. Nov. 1937

Datum

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 588

**Dr. Todt in England.**

\* London, 17. November. Der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen Dr. Todt traf gestern einer Einladung der German Roads Delegation, die bekanntlich vom 22. September bis 3. Oktober als Gast des Generalinspektors die deutschen Reichsautobahnen besichtigte, folgend zu einem mehrtägigen Besuch in England auf dem Flughafen Croydon ein. In seiner Begleitung befanden sich u. a. Oberbaurat Dorsch und Legationsrat Dr. Schmidt. Der Generalinspekteur wurde auf dem Flugplatz von dem Komitee der German Roads Delegation begrüßt, an deren Spitze sich Mr. Gresham Cole befand. Zu Ehren des Generalinspektors gab der deutsche Botschafter Ribbentrop einen Empfang. Am Abend folgte der Generalinspekteur einer Einladung des Royal Automobile Club.



## Dr. Todt über das Bauziel des kommenden Jahres

anb. Berlin, 16. 12.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenbauwesen Dr. Todt sprach aus Anlaß der Fertigstellung des 2000. Kilometers der Reichsautobahnen am Donnerstagmittag vor Vertretern der deutschen Presse über die bisher geleistete Arbeit und zeigte die für das nächste Jahr vorgesehenen weiteren Bauaufgaben. Die Fertigstellung von 2000 Kilometern Reichsautobahnen bedeutet, daß ein Viertel des ursprünglich vorgesehenen Grundnetzes dem Verkehr zur Verfügung gestellt wird. 2000 Kilometer Autobahn stellen die Arbeit von rund 250 000 Volksgenossen in einem Zeitraum von drei bis vier Jahren dar. Diese 2000 Kilometer sind darüber hinaus das Ergebnis von rund 1200 Arbeitstagen, die seit dem ersten Spatenstich bis auf diesen Tag vergangen sind.

Im Laufe des Jahres 1937 sind 1000 Kilometer dem Verkehr übergeben worden. Das bedeutet, daß an 300 Arbeitstagen dieses Jahres pro Tag ungefähr drei Kilometer Reichsautobahnen fertiggestellt wurden. Mit den nunmehr fertiggestellten 2000 Kilometern stehen dem Verkehr wirkliche Langstrecken zur Verfügung. Fertiggestellt sind jetzt die Bahnen zwischen Leipzig und Nürnberg mit 260 Kilometern, zwischen Berlin und Hannover mit 240 Kilometern, und zwischen Gießen und Karlsruhe mit rund 200 Kilometern. Die Einbeziehung dieser Strecken in den Verkehr zeigt den ganzen Vorteil und Nutzen der Reichsautobahnen. Der gesamte Güterfernverkehr kann jetzt über die Reichsautobahnen geführt werden. Die alten Straßen werden nicht mehr vom Güterverkehr benutzt; der Güterverkehr auf den alten Straßen dient nur noch dem Nahverkehr unter 50 Kilometer.

Außer der Fertigstellung dieser 2000 Kilometer sind zur Zeit 1600 weitere Kilometer im Bau. In diesen 1600 Kilometern steckt das Bauziel des nächsten Jahres, das ebenfalls rund 1000 Kilometer betragen soll.

1938 werden die ersten Langstrecken, die durch ganz Deutschland laufen, dem Verkehr übergeben, und zwar als erste zusammenhängende Strecke die 900 Kilometer lange Verbindung Ostsee—österreichische Grenze, von Stettin über Berlin, Leipzig, Nürnberg, München bis zur Grenze vor Salzburg.

Dr. Todt beschäftigte sich im weiteren mit der Wirtschaftlichkeit der Reichsautobahnen. Wir haben, so erklärte er, den Verkehr auf den Autobahnen von Anfang an genau beobachtet und haben Meßwerkzeuge und Meßfahrzeuge hinausgeschickt, um genau festzustellen, welche Vorteile die Autobahn dem Kraftverkehr gegenüber dem Fahren auf der alten Straße bringt. Rund ein Jahr sind diese Meßfahrzeuge unterwegs gewesen. Kleine Wagen, große Wagen und Lastwagen, mit allen möglichen Instrumenten ausgerüstet, wurden benutzt. Ueber die Ergebnisse dieser Versuche machte Dr. Todt nähere Mitteilungen. So brauchte ein 3,2-Liter-Mercedes-Wagen auf der alten Reichsstraße bei einer Höchstgeschwindigkeit von 71 Kilometer 17 Liter Benzin je 100 Kilometer; bei einer Versuchsfahrt auf der Autobahnstrecke von Naumburg nach Bruchsal brauchte derselbe Wagen für dasselbe Verkehrsziel bei einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit von

80 Kilometer nur elf Liter Benzin je 100 Kilometer. Der Benzinverbrauch geht also auf der Reichsautobahn bei mäßig schneller Fahrt gegenüber dem Fahren auf den alten Straßen von 17 auf 11 Liter zurück, bei kleineren Wagen ist die Ersparnis etwas niedriger. Im großen und ganzen liegt die Betriebsstoffersparnis auf der Autobahn zwischen 30 und 40 Prozent gegenüber den alten Straßen.

Weiter wurden folgende Versuche unternommen. Ein Lastwagen mit Anhänger und acht Tonnen Nutzlast verbrauchte auf der Autobahn 10 v. H. Benzin weniger als der leere Wagen auf der Reichsstraße, er fuhr dafür auf der Autobahn um 20 v. H. schneller. Dr. Todt betonte, daß es sich hierbei nicht etwa um einmalige Versuche handele. Die Versuche seien 20- bis 30mal angestellt worden, ihre Ergebnisse seien durchaus erprobt.

Auf diese Weise habe man die Wirtschaftlichkeit der Reichsautobahnen festgestellt. Unter Berücksichtigung aller dieser Feststellungen ergebe sich, daß die Ersparnisse des Kraftverkehrs 20 bis 30 v. H. höher sind im Verhältnis zu dem, was für den Bau der Reichsautobahn angewendet wird.

In der Technik hat sich für die Reichsautobahnen, wie Dr. Todt weiter ausführte, nichts Neues ergeben. Die Bauweisen, die vor vier Jahren angelegt wurden, haben sich bewährt. Es sind neue Erfahrungen gesammelt worden, aber es war nicht nötig, grundsätzlich von dem vor vier Jahren Begonnenen abzugehen. Vervollkommen hat sich die Fähigkeit der Ingenieure, die Straßen in Harmonie mit der Landschaft zu bauen. Der Ingenieur kann heute bauen, daß die Bahnen an allen Stellen Deutschlands das schöne Landschaftsbild nicht stören. Dies gehe auch gerade aus den Stimmen des Auslandes immer wieder hervor, die ihre Bewunderung darüber aussprechen, daß eine so breite Straße in dieser Weise in die Landschaft gelegt wird, ohne das Gesamtbild zu verletzen.

Dr. Todt betonte, daß die Leistung der Belegschaften im Laufe des letzten Jahres außerordentlich aner kennenswert war. Wenn jetzt weitere tausend Kilometer im Laufe eines Jahres fertig geworden sind, obwohl sich viele Schwierigkeiten in den Weg stellten — Dr. Todt erwähnte den beginnenden Mangel an Arbeitskräften und die Knappheit an Rohstoffen —, dann ist dies in erster Linie dem außerordentlichen Fleiß aller Mitarbeiter und vor allem wieder dem Fleiß des deutschen Arbeiters zu verdanken, der in den letzten Wochen und Monaten immer wieder die Parole gelten ließ: Wir werden mit diesen Straßen fertig, denn der 2000. Kilometer ist das Weihnachtsgeschenk des deutschen Bauarbeiters an den Führer. Dr. Todt betonte ausdrücklich, daß diese Parole nicht von der Leitung ausgegeben worden sei; sie habe sich draußen im Lager gebildet und sich herumgesprochen. Sie habe dazu beigetragen, daß sehr oft bei ungünstigster Witterung, bei Schnee, Wind und Regen die Arbeiter an der Stelle geblieben sind, so daß morgen über das gesteckte Ziel hinaus sogar 2026 Kilometer dem Verkehr übergeben werden können.

Abschließend wies Dr. Todt darauf hin, daß sowohl von Deutschen wie von Ausländern bereits hundert Weltrekorde auf neuen deutschen Autobahnen gefahren worden seien. Die Erfahrungen, die bei diesen Fahrten bisher auf der Strecke Frankfurt—Darmstadt gesammelt worden seien, hätten Anlaß gegeben, beim Bau der Strecke Berlin—Leipzig einen Abschnitt anzulegen, der es ermöglicht, daß auch der letzte Schnelligkeitsrekord einmal in Deutschland gefahren werden kann. Bekanntlich kann man bis jetzt solche Rekorde nur in Amerika am Meeresstrande

## Dr. Todt über das Bauziel des kommenden Jahres

dnb. Berlin, 16. 12.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenbauwesen Dr. Todt sprach aus Anlaß der Fertigstellung des 2000. Kilometers der Reichsautobahnen am Donnerstagmittag vor Vertretern der deutschen Presse über die bisher geleistete Arbeit und zeigte die für das nächste Jahr vorgesehenen weiteren Bauaufgaben. Die Fertigstellung von 2000 Kilometern Reichsautobahnen bedeutet, daß ein Viertel des ursprünglich vorgesehenen Grundnetzes dem Verkehr zur Verfügung gestellt wird. 2000 Kilometer Autobahn stellen die Arbeit von rund 250 000 Volksgenossen in einem Zeitraum von drei bis vier Jahren dar. Diese 2000 Kilometer sind darüber hinaus das Ergebnis von rund 1200 Arbeitstagen, die seit dem ersten Spatenstich bis auf diesen Tag vergangen sind.

Im Laufe des Jahres 1937 sind 1000 Kilometer dem Verkehr übergeben worden. Das bedeutet, daß an 300 Arbeitstagen dieses Jahres pro Tag ungefähr drei Kilometer Reichsautobahnen fertiggestellt wurden. Mit den nunmehr fertiggestellten 2000 Kilometern stehen dem Verkehr wirkliche Langstrecken zur Verfügung. Fertiggestellt sind jetzt die Bahnen zwischen Leipzig und Nürnberg mit 260 Kilometern, zwischen Berlin und Hannover mit 240 Kilometern, und zwischen Siegen und Karlsruhe mit rund 200 Kilometern. Die Einbeziehung dieser Strecken in den Verkehr zeigt den ganzen Vorteil und Nutzen der Reichsautobahnen. Der gesamte Güterfernverkehr kann jetzt über die Reichsautobahnen geführt werden. Die alten Straßen werden nicht mehr vom Güterverkehr benutzt; der Güterverkehr auf den alten Straßen dient nur noch dem Nahverkehr unter 50 Kilometer.

Außer der Fertigstellung dieser 2000 Kilometer sind zur Zeit 1600 weitere Kilometer im Bau. In diesen 1600 Kilometern steckt das Bauziel des nächsten Jahres, das ebenfalls rund 1000 Kilometer betragen soll.

1938 werden die ersten Langstrecken, die durch ganz Deutschland laufen, dem Verkehr übergeben, und zwar als erste zusammenhängende Strecke die 900 Kilometer lange Verbindung Ostsee—österreichische Grenze, von Stettin über Berlin, Leipzig, Nürnberg, München bis zur Grenze vor Salzburg.

Dr. Todt beschäftigte sich im weiteren mit der Wirtschaftlichkeit der Reichsautobahnen. Wir haben, so erklärte er, den Verkehr auf den Autobahnen von Anfang an genau beobachtet und haben Meßwerkzeuge und Meßfahrzeuge hinausgeschickt, um genau festzustellen, welche Vorteile die Autobahn dem Kraftverkehr gegenüber dem Fahren auf der alten Straße bringt. Rund ein Jahr sind diese Meßfahrzeuge unterwegs gewesen. Kleine Wagen, große Wagen und Lastwagen, mit allen möglichen Instrumenten ausgerüstet, wurden benutzt. Ueber die Ergebnisse dieser Versuche machte Dr. Todt nähere Mitteilungen. So brauchte ein 3,2-Liter-Mercedes-Wagen auf der alten Reichsstraße bei einer Höchstgeschwindigkeit von 71 Kilometer 17 Liter Benzin je 100 Kilometer; bei einer Versuchsfahrt auf der Autobahnstrecke von Raueim nach Bruchsal brauchte derselbe Wagen für dasselbe Verkehrsziel bei einer höheren Durchschnittsgeschwindigkeit von

80 Kilometer nur elf Liter Benzin je 100 Kilometer. Der Benzinverbrauch geht also auf der Reichsautobahn bei mäßig schneller Fahrt gegenüber dem Fahren auf den alten Straßen von 17 auf 11 Liter zurück, bei kleineren Wagen ist die Ersparnis etwas niedriger. Im großen und ganzen liegt die Betriebsstoffersparnis auf der Autobahn zwischen 30 und 40 Prozent gegenüber den alten Straßen.

Weiter wurden folgende Versuche unternommen. Ein Lastwagen mit Anhänger und acht Tonnen Nutzlast verbraucht auf der Autobahn 10 v. H. Benzin weniger als der leere Wagen auf der Reichsstraße, er fuhr dafür auf der Autobahn um 20 v. H. schneller. Dr. Todt betonte, daß es sich hierbei nicht etwa um einmalige Versuche handle. Die Versuche seien 20- bis 30mal angestellt worden, ihre Ergebnisse seien durchaus exakt.

Auf diese Weise habe man die Wirtschaftlichkeit der Reichsautobahnen festgestellt. Unter Berücksichtigung aller dieser Feststellungen ergebe sich, daß die Ersparnisse des Kraftverkehrs 20 bis 30 v. H. höher sind im Verhältnis zu dem, was für den Bau der Reichsautobahn angewendet wird.

In der Technik hat sich für die Reichsautobahnen, wie Dr. Todt weiter ausführte, nichts Neues ergeben. Die Bauweisen, die vor vier Jahren angelegt wurden, haben sich bewährt. Es sind neue Erfahrungen gesammelt worden, aber es war nicht nötig, grundsätzlich von dem vor vier Jahren Begonnenen abzugehen. Vervollkommen hat sich die Fähigkeit der Ingenieure, die Straßen in Harmonie mit der Landschaft zu bauen. Der Ingenieur kann heute bauen, daß die Bahnen an allen Stellen Deutschlands das schöne Landschaftsbild nicht stören. Dies gehe auch gerade aus den Stimmen des Auslandes immer wieder hervor, die ihre Bewunderung darüber aussprechen, daß eine so breite Straße in dieser Weise in die Landschaft gelegt wird, ohne das Gesamtbild zu verlegen.

Dr. Todt betonte, daß die Leistung der Belegschaften im Laufe des letzten Jahres außerordentlich anerkennenswert war. Wenn jetzt weitere tausend Kilometer im Laufe eines Jahres fertig geworden sind, obwohl sich viele Schwierigkeiten in den Weg stellten — Dr. Todt erwähnte den beginnenden Mangel an Arbeitskräften und die Knappheit an Rohstoffen —, dann ist dies in erster Linie dem außerordentlichen Fleiß aller Mitarbeiter und vor allem wieder dem Fleiß des deutschen Arbeiters zu verdanken, der in den letzten Wochen und Monaten immer wieder die Parole gelten ließ: Wir werden mit diesen Straßen fertig, denn der 2000. Kilometer ist das Weihnachtsgeschenk des deutschen Bauarbeiters an den Führer. Dr. Todt betonte ausdrücklich, daß diese Parole nicht von der Leitung ausgegeben worden sei; sie habe sich draußen im Lager gebildet und sich herumgesprochen. Sie habe dazu beigetragen, daß sehr oft bei ungünstigster Witterung, bei Schnee, Wind und Regen die Arbeiter an der Stelle geblieben sind, so daß morgen über das gesteckte Ziel hinaus sogar 2026 Kilometer dem Verkehr übergeben werden können.

Abschließend wies Dr. Todt darauf hin, daß sowohl von Deutschen wie von Ausländern bereits hundert Weltrekorde auf neuen deutschen Autobahnen gefahren worden seien. Die Erfahrungen, die bei diesen Fahrten bisher auf der Strecke Frankfurt—Darmstadt gesammelt worden seien, hätten Anlaß gegeben, beim Bau der Strecke Berlin—Leipzig einen Abschnitt anzulegen, der es ermöglicht, daß auch der letzte Schnelligkeitsrekord einmal in Deutschland gefahren werden kann. Bekanntlich kann man bis jetzt solche Rekorde nur in Amerika am Meeresstrande austragen.

In etwa einem Jahre, so betont Dr. Todt, werden wir in der Lage sein, diese Schnelligkeitsrekorde auch in Deutschland zu fahren, und zwar im Zuge der normalen Autobahnstraße Berlin—Leipzig.

Deutsche Bergwerks-Zeitung (Düsseldorf)

Nr. 89

Generalinspektor Todt Vizepräsident des Straßen-transportausschusses der IHK. Die Internationale Handelskammer hat auf Vorschlag der Deutschen Gruppe den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr.-Ing. Todt, zum Vizepräsidenten ihres Straßentransportausschusses berufen. Die nächste Sitzung des Ausschusses findet am 9. und 10. Juni in Paris statt. Auf der Tagesordnung stehen die Methoden der Straßenverwaltung und Finanzierung in den einzelnen Ländern sowie die Probleme der Verkehrssicherheit. Im Zusammenhang mit den Ausschlußberatungen ist die Vorführung von Filmen über die modernsten Methoden des Straßenbaues, insbesondere über den Bau der Reichsautobahnen, in Aussicht genommen.



## Die Aufgabe der Technischen Hochschule

### Dr. Todt vor den Rektoren

GW Braunschweig, 25. Mai.

Im weitem Verlauf der Tagung der Dozentenbundsleiter und Rektoren der Technischen Hochschulen sprach nochmals der Reichsdozentenführer, SS-Brigadeführer Prof. Dr. Schulze. Er betonte, daß zwar die früheren Angriffe gegen die Hochschulen großenteils berechtigt gewesen seien, daß man aber heute feststellen müsse, daß die Hochschule etwas gänzlich anderes darstelle, als die liberalistische. Es geht nicht an, einen ganzen Stand als „ewig gestrig“ hinzustellen, denn auch in ihm habe sich ungeheuer viel gewandelt. Der Kampf um eine nationalsozialistische Hochschule sei eine Angelegenheit der Partei und damit des Dozentenbundes. Er müsse alle Männer um sich sammeln, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Der Menschenmangel sei heute sehr groß, und es gelte, alle Kräfte zu erfassen, um durch Gemeinschaftsarbeit auf nationalsozialistischer Basis zu einer Leistungssteigerung zu kommen. In dieser Beziehung aber müsse man sich darüber klar sein, daß die Wissenschaft nicht allein aus Zweckforschung bestehe, sondern in erster Linie aus der Grundlagenforschung. Alle zusammengefaßten Kräfte aber könnten ihre Aufgaben nicht erfüllen, wenn nicht als Voraussetzung die notwendigen Gelder für die Forschung zur Verfügung gestellt würden.

Als der Dozentenbund im Aufbau gewesen sei, habe die weltanschauliche Erziehung im Vordergrund gestanden. Heute sei die Organisation so gefestigt, daß auch fachliche Aufgaben in Angriff genommen werden könnten. Man solle nicht darauf hinweisen, daß die fachliche Arbeit unpolitisch sei und damit nicht in den Aufgabenkreis des Dozentenbundes gehöre. Der Nationalsozialist sehe jede Tätigkeit vom Standpunkt des Politischen aus, weil er den Begriff der Politik weiterfasse als der Liberalismus. Um diese alte Anschauung aber zu beseitigen, seien nicht nur ein oder zwei Männer nötig, sondern eine möglichst große Zahl, mit deren Hilfe der Liberalismus aus den Angeln gehoben werden könne. Das gehe jedoch nicht auf Befehl, weil sich im Bereich der geistigen Arbeit nichts befehlen lasse. Daher habe er es auch abgelehnt, an allen Hochschulen wissenschaftliche Akademien zu eröffnen. Diese Einrichtungen müßten erwachsen aus der Tätigkeit der einzelnen Hochschulen.

Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Prof. Dr.-Ing. Todt, betonte in längern Ausführungen, die technischen Hochschulen hätten zwei Aufgaben, die eine in personeller, die andere in fachlicher Hinsicht. Was heute stofflich an den Hochschulen geboten werde, reiche vollkommen aus. Vielleicht sei es jedoch möglich, die Arbeit etwas rationeller zu gestalten. Aus allen Berufen dringe heute der Ruf nach Menschen, die den notwendigen Anforderungen in genügendem Maße gewachsen seien. Wenn wir heute eine so große Zahl von Ingenieuren benötigten, so bräuchten wir nicht zu befürchten, daß wir Konjunkturtechniker heranzüchteten; denn wir lebten nicht in einer Zeit mit vorübergehender Konjunktur. Uns seien auf lange Zeit hinaus große Aufgaben gestellt. Um sie aber leisten zu können, bedürfe auch der Ingenieur einer guten Allgemeinbildung. Wir wollten keinen Techniker, der ausschließlich Fachmann sei. Es habe sich gezeigt, daß die Forderung nach politischem Denken auch für den Techniker fruchtbar sei. Erst von dieser Seite aus sei es möglich gewesen, unsere neuen Straßen zu bauen. Es müsse darauf gesehen werden, daß die Erziehung sich nicht auf das rein Rechnerische beschränke, sondern daß die schöpferischen Kräfte lebendig gemacht würden.

Hier liege auch eine Aufgabe in Bezug auf den Nachwuchs.

Häufig genug lehnten Schüler mit technischer Begabung ein technisches Studium ab aus Angst vor der Mathematik. Warum soll die Angst vor dem Rechnen nicht aufgehoben werden durch die Hervorkehrung der schöpferischen Gestaltung. Die Suche nach dem Nachwuchs sei ein vordringliches Problem. Er halte es für notwendig, daß die Propaganda hier mit allen Mitteln einsetze. Auch die Dozenten hätten sich für diese Frage weitestgehend einzusetzen. Doch dürfe man darüber die fachliche Arbeit nicht vergessen. Man müsse sich darüber klar sein, daß neben der Lösung des Nachwuchsproblems von besonderer Wichtigkeit die stille Arbeit in den Laboratorien sei. Dieses wichtige Gebiet der Forschung müsse auf alle Fälle finanziell gesichert sein. Es seien nicht allein Gelder freizumachen für die derzeitigen großen Aufgaben, sondern es sei auch nötig, diejenigen Institutionen zu sichern, die die Männer für derartige Aufgaben ausbilden.

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 272

**Dr. Todt Vorsitzender des VDI.**

Die 76. Jahresversammlung in Stuttgart.

(Privattelegramm der „Frankfurter Zeitung“.)

Stuttgart, 29. Mai. Seit drei Tagen sind rund 4000 Mitglieder des Vereins deutscher Ingenieure in Stuttgart versammelt, um ihre 76. Jahresversammlung abzuhalten, die von einer großen Anzahl Referate eingeleitet wurde und mit einer Reihe Werksbesichtigungen abgeschlossen werden wird. Die eigentliche Jahresversammlung am heutigen Tage wurde mit einer Ansprache des derzeitigen Vorsitzenden Dr. Ing. Schult begonnen, der sein nunmehr sechsjähriges Amt mit dem Ende des Jahres an Generalinspekteur Dr. Todt abgibt. Zur Übernahme des Vorsitzes äußerte sich Dr. Todt grundsätzlich dahin, daß er bereit sei, dieses Amt anzunehmen, nachdem er es vor zwei Jahren noch habe ablehnen müssen. Die Personalunion zwischen nationalsozialistischem Bund deutscher Technik und Verein deutscher Ingenieure verspreche eine fruchtbare Zusammenarbeit, lege den Kurs des Vereins deutscher Ingenieure grundlegend fest, und zudem hoffe er, durch die persönlichen Einblicke in Wesen, Arbeit und Sorgen eines Fachvereins zugleich auch Einblick in alle ähnlichen Fachvereine zu erhalten. Endlich schließe er sich der Anerkennung an, die der Verein deutscher Ingenieure in der Wahl sehen wolle. Der nationalsozialistische Bund deutscher Technik als übergeordnete Organisation werde sich stets auf die Führungsaufgaben besinnen und nicht durch weitgehende fachliche Eingriffe die wissenschaftliche Arbeit des Vereins deutscher Ingenieure zu beschränken suchen. In der Jahresversammlung nahm eine bedeutende Anzahl ausländischer Mitglieder des derzeit 40 000 zählenden Vereins teil. Eine Ausstellung, die im Landesgewerbemuseum gezeigt wird, weist seine bescheidenen Anfänge aus dem Jahre 1856 auf, wo sich 23 junge Ingenieure zur Gründung zusammensanden. Sie belehrt zugleich über die Arbeit des Vereins durch eine übersichtlich gegliederte Aufzählung von rund 20 verschiedenen „Aufgaben“. Zu ihnen zählen die verschiedenen Fachgebiete wie Konstruktion, Betriebstechnik, Brennstoffwirtschaft, aber auch soziale Betreuung und Altershilfe für die Vereinsmitglieder.

Die nächste Hauptversammlung findet in Dresden statt.

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 152

*0 m 29 a lbe*

**Auftrag an Dr. Todt**

Berlin, 3. Juni

In einem Erlass des Führers und Reichsfanzlers wird der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen beauftragt, für den Bau der ~~Elbe-Hochbrücke~~ und der Köhlbrandbrücke in Hamburg und die damit zusammenhängenden baulichen Maßnahmen die erforderlichen Anordnungen zu treffen. Der Reichsarbeitsminister wird im Einvernehmen mit dem Generalinspektor auf Vorschlag des Reichsstatthalters in Hamburg das Gebiet, in dem die Maßnahmen durchzuführen sind, bestimmen.



Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 456

Dr. Ing. Fritz Todt.

Dr. Todt braucht der deutschen Öffentlichkeit nicht vorgestellt zu werden. Die Reichsautobahnen sind sehr schnell zu einem Symbol des wirtschaftlichen Aufbaus in Deutschland geworden. Am Anfang ein Projekt, dessen Größe auch kühner Phantasie voranzueilen schien, geben die fertiggestellten Strecken, die sich mehr und mehr zu einem geschlossenen Netz einander nähern, jetzt ein sichtbares Maß für den seither zurückgelegten Weg. Mit dieser Arbeit ist der Name Fritz Todts unlöslich verbunden. Im Sommer 1938 waren es gerade fünf Jahre her, daß er zum Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen bestellt wurde. In wenigen Wochen, am 23. September vor fünf Jahren, wurde als Auftakt für das damals auf 7000 Kilometer bemessene Projekt bei Frankfurt der Bau begonnen. Aus den 7000 sind jetzt bereits 12 000 Kilometer geworden, und mehr als 2000 Kilometer davon befinden sich in Betrieb.

Dr. Fritz Todt, der 1891 in Pforzheim geboren wurde, hat von Anfang seiner technischen Laufbahn an sein Hauptinteresse dem Straßenbau gewidmet. Zum Dr.-Ing. promovierte er mit einer Arbeit über die Fehlerquellen beim Straßenbau. Aus den Fehlern hat er stets gelernt; er sah sie nicht nur in der technischen Ausführung der Bauten, sondern in Verfehlung der Bedeutung, die dem Straßenbau als sozialem und politischem Programm zukommt. Nach den Lehrjahren der Versuche, so erklärte er 1933, müßten nun die Meisterjahre des Erfolges kommen. Nach dem Studium war Dr. Todt vom ersten bis zum letzten Tage an der Westfront im Kriege. Seit 1922 gehört er der NSDAP an. Im Beruf war er zunächst mehrere Jahre Bauleiter größerer Tiefbaustellen; 1928 wurde er Geschäftsführer und technischer Leiter einer großen Münchener Straßenbauunternehmung. In dieser Stellung war ihm auch Gelegenheit gegeben, in ausgedehnten Reisen den Stand des Straßenbaues in anderen Ländern kennenzulernen. Damals mußte er vielfach im Ausland noch einen erheblichen Vorsprung der Technik gegenüber Deutschland beobachten und ebenso den Vorsprung anderer Länder in der gesamten Motorisierung. Die Technik des Straßenbaues — die Sorge Dr. Todts gilt übrigens nicht nur den Autobahnen, sondern dem Straßenbauwesen überhaupt — braucht heute keinen Vergleich mit anderen Ländern mehr zu scheuen. Im Gegenteil, Deutschland ist das Ziel mancher Studienfahrt aus dem Ausland geworden. Auch die Motorisierung hat in schnellem Tempo schon heute vieles nachgeholt. Der mustergültige Straßenbau hat eine der wichtigsten Voraussetzungen hierfür geschaffen.

Dr. Todt ist seit Mai dieses Jahres auch Vorsitzender des Vereins Deutscher Ingenieure; ferner ist er Hauptamtsleiter für Technik in der NSDAP und Leiter des NS-Bundes Deutscher Technik, so daß er, nachdem im technischen Vereinswesen eine starke Konzentration erreicht worden ist, an der Spitze der gesamten deutschen Technik steht.

## Generalinspektor Todt

Generalinspekteur Dr.-Ing. Fritz Todt stammt aus Baden und wurde 1891 in Pforzheim geboren. Bei seinem Studium der Ingenieurwissenschaften wurde er bereits besonders von den Fragen des Straßenbaues gefesselt; aus diesem Gebiet wählte er sich sein Promotionsthema „Die Fehlerquellen beim Straßenbau“. In seinen späteren Vorträgen und auf den von Dr. Todt geleiteten Ausstellungen wurde es immer wieder deutlich spürbar, mit welcher wissenschaftlichen Genauigkeit Dr. Todt den ihm gestellten Aufgaben gegenübertrat. Im Weltkrieg war er vom ersten bis zum letzten Tage an der Westfront; von 1916 an wirkte er als Fliegerbeobachter im Abschnitt Toul—Verdun, wo er 1918 bei einem Luftkampf verwundet wurde. Bald nach dem Kriege, schon 1922, trat Dr. Todt der Bewegung Adolf Hitlers bei. Nach seiner Bauleitertätigkeit bei großen Tiefbau-Unternehmungen trat er 1928 als Geschäftsführer und technischer Leiter in die große Münchener Straßenbau-firma Sager & Wörner ein. Seine wissenschaftlichen Fachkenntnisse erweiterte er durch Studien- und Arbeitsreisen nach Frankreich, Italien, Jugoslawien und der Tschecho-Slowakei.

Am 5. Juli 1933 erfolgte die Ernennung Dr. Todts zum Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen durch den Führer und Reichkanzler. Schon Anfang 1934 konnte er der Öffentlichkeit Einzelheiten über sein großes Bauwerk, die Straßen Adolf Hitlers, geben. Um seinen Grundsatz: „Nicht gegen die Natur, sondern mit der Natur“ dabei durchführen zu können, unternahm der Generalinspekteur 1934 eine Fahrt mit dem „Graf Zeppelin“, um aus der Vogelschau die organische Linienführung der Autobahnen nachprüfen zu können. Die große Münchener Ausstellung „Die Straße“ im gleichen Jahre gab Dr. Todt Gelegenheit, über den Entwicklungsstand der deutschen Autobahnen zu sprechen. (Er erwirkte auch eine Bereitstellung von 1 Million Mark für ein neues großes Netz von Radfahrwegen, das sich längs der Reichsstraßen durch Deutschland ziehen soll.) Auf dem Reichsparteitag 1934 konnte Dr. Todt erstmalig einen großen Rechenschaftsbericht über den Stand der Arbeiten ablegen: 52 000 Mann waren damals als Bauarbeiter untergebracht, an 51 Stellen wurde gebaut. Im Mai 1935 konnte Dr. Todt dem Führer die Fertigstellung der Autobahn Frankfurt a. Main—Darmstadt melden. Im September, zum Parteitag 1935, waren die ersten 1000 Kilometer vollendet. Im Januar 1936 konnte der Generalinspekteur die Olympiastraße München—Garmisch einweihen; im Juni den ersten Bauabschnitt in Ostpreußen; 1937 teilte Dr. Todt den Plan mit, die Abus bis zur Reichsautobahn hin zu verlängern. Auf der Pariser Weltausstellung erhielt Dr. Todt für das Autobahnenwerk den Grand Prix; im Dezember des Jahres konnte schon der 2000. Kilometer dem Verkehr übergeben werden.

## Hamburger Fremdenblatt

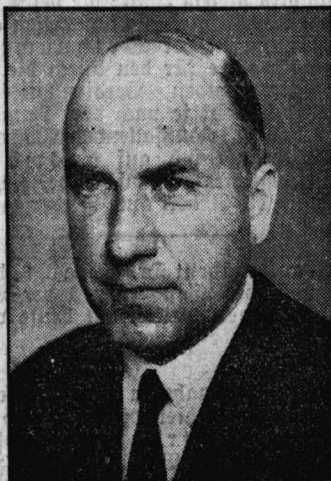
348

Nr. ....

### Der Erste Techniker des Reichs

Der Führer hat den Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, Dr. Loh, zum Hauptdienstleiter der NSDA, Generalfeldmarschall Göring hat ihn zum Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft ernannt.

Geist und Größe der nationalsozialistischen Idee sollen nach dem Willen des Führers ihren Ausdruck auch in großartigen Bauten finden. Er hat der Bauwirtschaft im Dritten Reich Aufgaben gestellt, wie keine Zeit sie vorher zu lösen gehabt hat. Die Erweiterung des Reiches



Aufn. Fremdenblatt-Archiv

zu Großdeutschland hat neue Bauaufgaben gestellt. Die Reichshauptstadt, die Stadt der Bewegung, die Stadt der Reichsparteitage und Hamburg sollen vor allem in der Zukunft Zeugen von den Leistungen unserer Zeit sein. Die Bauten für die Wehrmacht, das Netz der Reichsautobahnen, der Wall im Westen, die neuen Arbeiter-siedlungen, die KdF-Heimen, der Bau der Getreidelagerhäuser und vieles andere beanspruchen Menschen und Material bis aufs äußerste. Um den höchsten Wirkungsgrad zu erreichen, ist es notwendig geworden, die einheitliche Lenkung der gesamten Bauwirtschaft in eine Hand zu legen, die sowohl die Rangordnung der Bauten nach ihrer Dringlichkeit festlegt als auch den Einsatz der Arbeitskräfte und die Ausrichtung der Bau-stoffindustrie auf den riesigen Bedarf vornimmt. Daß Generalfeldmarschall Göring zum Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft Dr. Loh ernannt hat, der auf Befehl des Führers schon das große Werk der Reichsauto-bahnen zum Erfolg führte und den Schutzwall im Westen, das größte Bauvorhaben unserer Zeit, durch seine Organisationskraft errichtete, ist ein weiterer Beweis dafür, wie hoch die Fähigkeiten dieses Mannes eingeschätzt werden, den man den Ersten Techniker des Reiches genannt hat; steht er doch auch an der Spitze des Hauptamtes der NSDA für Technik und des NS-Bundes deut-scher Technik sowie des VDA.

Die einheitliche Lenkung der deutschen Wirt-schaft hat in den letzten Wochen bereits auf zwei anderen, für die Gesamtwirtschaft grundlegend wichtigen Gebieten zur Einsetzung von Generalbevollmächtigten geführt. Am 15. November wurde Oberst v. Schell die einheitliche Lenkung des ge-samten Kraftfahrwesens zur Erzielung äußerster Typenbeschränkung und Normung übertragen. Vor wenigen Tagen wurde Karl Lange zum Be-vollmächtigten für den Maschinenbau ernannt.



Völkischer Beobachter (Berlin)

351

Nr. ....

**Dr. Todt**  
**Generalbevollmächtigter**  
**für das Bauwesen**

Berlin, 16. Dezember.

Ministerpräsident Generalfeldmarschall  
Göring hat als Beauftragter für den  
Vierjahresplan durch Erlass vom 9. Dezem-  
ber den Generalinspektor für das deutsche  
Straßenwesen, Dr. Todt, zum Gene-  
ralbevollmächtigten für die Re-  
gelung der Bauwirtschaft ernannt.  
Durch diese Bestellung soll für die Zukunft  
eine Ordnung der gesamten Bautätigkeit,  
des Hochbaues sowohl wie des Tiefbaues,  
gesichert werden, die insbesondere den Er-  
fordernissen der Rohstoff-  
bewirtschaftung und des Arbeits-  
einsatzes Rechnung trägt.

Kölnische Zeitung

Nr. 639 / 40

Dr. Todt



Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr.-Ing. Fritz Todt, wurde vom Führer und Reichkanzler zum Hauptdienstleiter der NSDAP und vom Ministerpräsidenten Generalfeldmarschall Göring, dem Beauftragten für den Vierjahresplan, zum Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft ernannt.

Aufn.: KIZ-Archiv

Völkischer Beobachter (Berlin)

Nr. 352

Zum Hauptdienstleiter der NSDAP. ernannt

# Der Führer ehrt Dr. Todt

Berlin, 17. Dezember.

Die Reichspressestelle der NSDAP. gibt bekannt:

Der Führer hat auf Vorschlag des Stellvertreters des Führers, Hg. Rudolf Heß, den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Hg. Dr.-Ing. Fritz Todt, zum Hauptdienstleiter der NSDAP. ernannt.

\*

Mit der Ernennung zum Hauptdienstleiter, die fast gleichzeitig mit der Bestellung Dr. Todts zum Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft bekannt wird, erfährt auch die langjährige Tätigkeit des Parteigenossen Todt eine besondere Anerkennung. Dr. Todt ist einer der ältesten Gefolgsmänner des Führers, und seit langem spielt er eine führende Rolle in der NSDAP., zumal er seit vielen Jahren dem Stabe des Stellvertreters des Führers angehört und in der Reichsleitung der Partei mit der Leitung des Hauptamts für Technik betraut ist.

Der Name Dr. Fritz Todt ist im nationalsozialistischen Deutschland ein Begriff geworden. Er hat es vermocht, daß in diesen Tagen der 3000. Kilometer der Reichsautobahn dem Verkehr übergeben worden ist. Welche Leistung dies bedeutet, nicht nur in technischer Beziehung, sondern auch in der Beschaffung von Menschen und Material, ist nur dem Kundigen sichtbar. Wenn, wie Dr. Goebbels bei der Verleihung des Deutschen Nationalpreises an Dr. Fritz Todt sagte, seine Leistungen auf diesem Gebiete vorbildlich sind und von der ganzen Welt bewundert werden, so wird der Ausländer dabei nur die technische Leistung im Auge haben. Wir Deutsche wissen, daß diese Leistung noch größer ist, weil sie trotz der außerordentlichen Anspannung sämtlicher produktiven Kräfte in Deutschland vollbracht worden ist. Und wir Nationalsozialisten sehen neben diesem Vollbringen noch ein weiteres: daß es Dr. Todt gelungen ist, die Arbeiter an

den Reichsautobahnen innerlich zusammenzufügen und die Arbeit an diesem Werk zu einer Ehre gemacht zu haben.

Dr. Todt ist ein Mann, der an die Technik glaubt. Diesen Glauben zieht er aus seiner nationalsozialistischen Haltung, kraft deren die Maschine nicht Herr über den Menschen ist, sondern der Mensch die Herrschaft über die Maschine eringt. Der Glaube an die Technik ließ ihn an das Werk des Reichsautobahnbaues herantreten. Durch seine Förderung sind im Ablauf der letzten fünf Jahre Maschinen entwickelt worden, für die man vor 1933 noch nicht einmal als Möglichkeit gedacht hat.

Eine starke Probe seiner Fähigkeit war im Sommer dieses Jahres der Auftrag des Führers an ihn, die Westbefestigungen herzustellen. Unter seiner Leitung ist ein Werk zum mindesten in einer derart kurzen Zeitspanne errichtet worden, für die es in der Geschichte kein Beispiel gibt. Indem Dr. Todt trotz größter Schwierigkeiten der Aufbau der Westbefestigungen gelungen ist, ist er einer jener Männer, denen das Volk und die Welt zu verdanken haben, daß jetzt in Frieden Weihnachten gefeiert werden kann.

Zu seiner neuen Beauftragung bringt Dr. Todt mit: erstens seinen Glauben an die Technik, zweitens seinen geschulten umfassenden Blick, und drittens seine intime Kenntnis der gesamten deutschen Bauwirtschaft, aus der er hervorgegangen ist. Die Bauwirtschaft ist eines der Gebiete, auf denen sich heute die Anforderungen am stärksten häufen. Je mehr hier Reibungen vermieden werden, desto schneller geht der Aufbau der Gesamtwirtschaft vor sich. Die Bauwirtschaft diktiert neben dem Maschinenbau das Tempo des allgemeinen Aufbaues. Als Beauftragter für die Bauwirtschaft wird Dr. Todt Schrittmacher für den Aufbau der Gesamtwirtschaft sein.

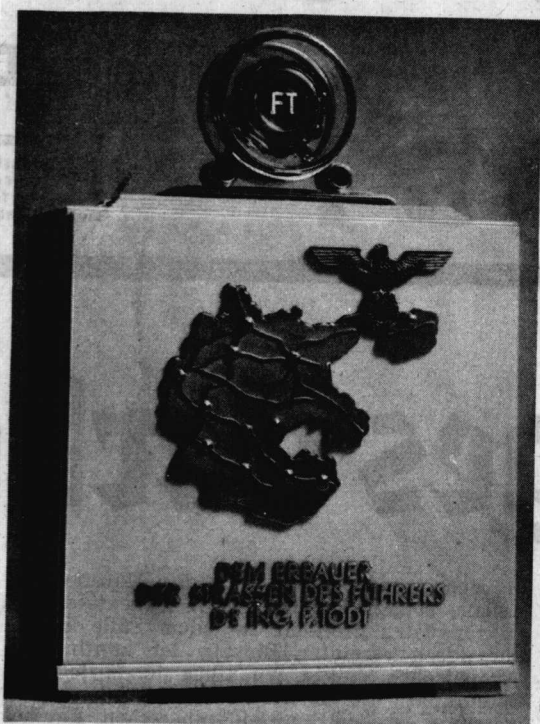


## Rundschau Deutscher Technik (Berlin)

Nr. 51

# Dr. Todt sprach über sein Lebenswerk

Dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr.-Ing. Todt wurden in den letzten Tagen in Anerkennung seiner einmaligen Leistungen eine Reihe von Ehrungen zuteil. Neben der Ernennung zum Hauptdienstleiter der NSDAP. durch den Führer und neben der Beauftragung mit dem Amt eines Generalbevollmächtigten für die deutsche Bauwirtschaft, auf die wir an anderer Stelle des Blattes eingehen, wurde ihm der im vergangenen Jahre verliehene Siemensring am 13. Dezember an denkwürdiger



Der Siemens-Ring ruht auf einem Elfenbeinsockel, der auf der Vorderseite in Gold die Karte Großdeutschlands mit dem Netz der Reichsautobahnen trägt

Stätte, im alten Wohnhaus von Werner von Siemens in Charlottenburg, von Präsident Prof. Dr. Johann Stark überreicht.

Traditionsgemäß sprach der Generalinspektor vor den Anwesenden, unter denen sich u. a. auch Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller befand, über sein Lebenswerk: den Straßenbau und die auf diesem Gebiet gelösten und noch zu lösenden Probleme. Der deutsche Straßenbau ist innerhalb von wenigen Jahren infolge der ihm heute gestellten einzigartigen Aufgaben weit über die jahrzehntelang vorher übliche Art des Baues hinausgewachsen. Die Aufgaben, die dabei zu lösen waren, lassen sich in vier Punkten zusammenfassen.

1. Auf dem Gebiet der Tracierung ist zum ersten Male im Rahmen einer weitgehenden Raumplanung vorgegangen worden; hier mußte daher der Straßenbau mit zahlreichen anderen beteiligten Instanzen zusammenarbeiten. Daneben galt es, die Linienführung so zu wählen, daß sämtliche deutschen Gauen über alle engen Grenzen früherer Eigenstaatlichkeit hinweg auf die größere Verkehrseinheit Großdeutschlands ausgerichtet wurden. Besonders deutlich tritt diese Aufgabe bei der Ostmark und beim Sudetenland in Erscheinung, deren Straßen-

systeme bisher einseitig auf Wien bzw. Prag ausgerichtet waren.

2. Gewaltige Anforderungen wurden auch an die eigentliche Straßenbautechnik gestellt. Eine besonders wichtige Frage, die weit über das eigene Fachgebiet hinausging, stellte die Schaffung eines für den neuzeitlichen Straßenbau besonders geeigneten Zementes dar. Denn für den Straßenbau sind andere Eigenschaften des Zements zu fordern als z. B. für den Hochbau. Bei diesem kommt es vor allem auf kurzfristige Abbindezeit und auf hohe Anfangsfestigkeit an; der Straßenbau muß dagegen auf eine möglichst große Elastizität und auf möglichst geringe Schwindmaße Wert legen. Für diese Zwecke ist eine neue Spezialsorte entwickelt worden. Unter den weiteren Aufgaben, die von der Straßenbautechnik gelöst werden müssen oder künftig noch gelöst werden müssen, sind z. B. neben der Entwicklung eines geeigneten Moorsprengverfahrens die Entlüftungsfragen zu nennen, die die Tunnelbauten der Autobahn durch das Alpenmassiv stellen.

3. Auch die künstlerische Gestaltung des technischen Bauvorhabens mußte beim Autobahnbau gelöst werden; d. h. es mußte eine Synthese zwischen der eigentlichen Straßenbautechnik und den Erfordernissen der künstlerischen Gestaltung gefunden werden. Infolgedessen sehen auch die Brücken, die heute errichtet werden, anders aus, als die Brücken

früherer Zeiten. Vor allem der Naturstein ist wieder sehr stark in den Vordergrund getreten. Ebenso verlangt der Erdbau künstlerische Begabung; denn das 24 m breite Verkehrsband darf nicht als störender Eingriff in die Landschaft empfunden werden.

4. Nicht die geringste Aufgabe bestand darin, die organisatorischen und sozialpolitischen Voraussetzungen zur Durchführung eines so großen Werkes zu schaffen. Diese Aufgabe schließt richtige Menschenverteilung und zugleich Menschenführung in sich ein; für würdige Unterkunftsverhältnisse, gute Verpflegung und kulturelle Betreuung der meist fern von der nächsten Stadt schaffenden Arbeiter mußte gesorgt werden. Hier ist vor allem auf Seiten der einzelnen Firmen noch manches zu tun. Der Erfolg zeigt sich auf jeder Autobahnstrecke ebenso wie z. B. beim Bau der Westbefestigungen. Gerade hier, wo um einer großen nationalen Aufgabe willen vom Arbeiter für kürzere Zeit der Einsatz seiner äußersten Kraft verlangt wurde, zeigte es sich mit aller Deutlichkeit, daß nicht die Firmen am besten abschnitten, die über den besten Maschinenpark und die beste Bauorganisation verfügten; sondern jene Firmen erzielten die besten Erfolge, die es verstanden, auch bei dieser gewaltigen Arbeit den Menschen in den Mittelpunkt zu stellen; d. h. die sich des Arbeiters auf sozialem Gebiet annahmen.

# Dr. Todt sprach über sein Lebenswerk

Dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr.-Ing. Todt wurden in den letzten Tagen in Anerkennung seiner einmaligen Leistungen eine Reihe von Ehrungen zuteil. Neben der Ernennung zum Hauptdienstleiter der NSDAP. durch den Führer und neben der Beauftragung mit dem Amt eines Generalbevollmächtigten für die deutsche Bauwirtschaft, auf die wir an anderer Stelle des Blattes eingehen, wurde ihm der im vergangenen Jahre verliehene Siemensring am 13. Dezember an denkwürdiger



**Der Siemens-Ring ruht auf einem Elfenbeinsockel,** der auf der Vorderseite in Gold die Karte Großdeutschlands mit dem Netz der Reichsautobahnen trägt

Stätte, im alten Wohnhaus von Werner von Siemens in Charlottenburg, von Präsident Prof. Dr. Johann Stark überreicht.

Traditionsgemäß sprach der Generalinspektor vor den Anwesenden, unter denen sich u. a. auch Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller befand, über sein Lebenswerk: den Straßenbau und die auf diesem Gebiet gelösten und noch zu lösenden Probleme. Der deutsche Straßenbau ist innerhalb von wenigen Jahren infolge der ihm heute gestellten einzigartigen Aufgaben weit über die jahrzehntelang vorher übliche Art des Baues hinausgewachsen. Die Aufgaben, die dabei zu lösen waren, lassen sich in vier Punkten zusammenfassen.

1. Auf dem Gebiet der Tracierung ist zum ersten Male im Rahmen einer weitgehenden Raumplanung vorgegangen worden; hier mußte daher der Straßenbau mit zahlreichen anderen beteiligten Instanzen zusammenarbeiten. Daneben galt es, die Linienführung so zu wählen, daß sämtliche deutschen Gaue über alle engen Grenzen früherer Eigenstaatlichkeit hinweg auf die größere Verkehrseinheit Großdeutschlands ausgerichtet wurden. Besonders deutlich tritt diese Aufgabe bei der Ostmark und beim Sudetenland in Erscheinung, deren Straßen-

systeme bisher einseitig auf Wien bzw. Prag ausgerichtet waren.

2. Gewaltige Anforderungen wurden auch an die eigentliche Straßenbautechnik gestellt. Eine besonders wichtige Frage, die weit über das eigene Fachgebiet hinausging, stellte die Schaffung eines für den neuzeitlichen Straßenbau besonders geeigneten Zementes dar. Denn für den Straßenbau sind andere Eigenschaften des Zementes zu fordern als z. B. für den Hochbau. Bei diesem kommt es vor allem auf kurzfristige Abbindezeit und auf hohe Anfangsfestigkeit an; der Straßenbau muß dagegen auf eine möglichst große Elastizität und auf möglichst geringe Schwundmaße Wert legen. Für diese Zwecke ist eine neue Spezialsorte entwickelt worden. Unter den weiteren Aufgaben, die von der Straßenbautechnik gelöst werden mußten oder künftig noch gelöst werden müssen, sind z. B. neben der Entwicklung eines geeigneten Moorsprengverfahrens die Entlüftungsfragen zu nennen, die die Tunnelbauten der Autobahn durch das Alpenmassiv stellen.

3. Auch die künstlerische Gestaltung des technischen Bauvorhabens mußte beim Autobahnbau gelöst werden; d. h. es mußte eine Synthese zwischen der eigentlichen Straßenbautechnik und den Erfordernissen der künstlerischen Gestaltung gefunden werden. Infolgedessen sehen auch die Brücken, die heute errichtet werden, anders aus, als die Brücken

früherer Zeiten. Vor allem der Naturstein ist wieder sehr stark in den Vordergrund getreten. Ebenso verlangt der Erdbau künstlerische Begabung; denn das 24 m breite Verkehrsband darf nicht als störender Eingriff in die Landschaft empfunden werden.

4. Nicht die geringste Aufgabe bestand darin, die organisatorischen und sozialpolitischen Voraussetzungen zur Durchführung eines so großen Werkes zu schaffen. Diese Aufgabe schließt richtige Menschenverteilung und zugleich Menschenführung in sich ein; für würdige Unterkunftsverhältnisse, gute Verpflegung und kulturelle Betreuung der meist fern von der nächsten Stadt schaffenden Arbeiter mußte gesorgt werden. Hier ist vor allem auf Seiten der einzelnen Firmen noch manches zu tun. Der Erfolg zeigt sich auf jeder Autobahnstrecke ebenso wie z. B. beim Bau der Westbefestigungen. Gerade hier, wo um einer großen nationalen Aufgabe willen vom Arbeiter für kürzere Zeit der Einsatz seiner äußersten Kraft verlangt wurde, zeigte es sich mit aller Deutlichkeit, daß nicht die Firmen am besten abschnitten, die über den besten Maschinenpark und die beste Bauorganisation verfügten; sondern jene Firmen erzielten die besten Erfolge, die es verstanden, auch bei dieser gewaltigen Arbeit den Menschen in den Mittelpunkt zu stellen; d. h. die sich des Arbeiters auf sozialem Gebiet annahmen.

P

Völkischer Beobachter (Berlin)

252  
Nr. ....

**Dr. Todt SA.-Obergruppenführer**

Nürnberg, 8. September.

Der Führer hat auf Vorschlag des Stabschefs der SA. den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, SA.-Gruppenführer Dr. Todt, mit Wirkung vom 6. September zum SA.-Obergruppenführer befördert. Damit erhält der Nationalpreisträger, der schon viele Jahre vor der Machtübernahme als aktiver SA.-Mann und -Führer sich in den Reihen der Sturmabteilung für die Idee Adolf Hitlers eingesetzt hat, eine weitere Anerkennung für seine genialen Schöpfungen auf dem Gebiet des Straßenbaues.



Kölnische Zeitung  
Nr. 456.57

## Dr. Todts Rechenschaftsbericht

Die planmäßige Durchführung des größten Bauvorhabens, das jemals angefaßt wurde, spiegelt sich in den Zahlen wider, die Dr. Todt in seinem stolzen Rechenschaftsbericht über die Straßen Adolf Hitlers nennt. Er betont selbst mit Recht, daß bei den Zahlenangaben über dieses gigantische Werk dem Laien ~~Schwund~~ werden kann: Die bisher geförderten Erdmassen haben den Umfang von 300 Millionen Kubikmeter erreicht, eine Zahl, die Leben gewinnt, wenn man hört, daß sie einen Erdbörper von der Grundfläche des Wannsees von Berlin und seitlichen seitlichen Wänden von 104 Meter Höhe entspricht. Auch von den bearbeiteten Betonmengen von 14,5 Millionen Kubikmeter gewinnt man ~~sich~~ eine richtige Vorstellung, wenn man vergleicht, daß

sechs Cheopspyramiden aus diesem Material erbaut werden könnten. 300 000 Eisenbahnwaggons könnte der verbrauchte Zement füllen. Ein Zementzug, der vom Nordkap bis nach Venedig reichen würde.

Die wachsende Bedeutung der Reichsautobahnen wird durch eine andre Zahl erhellt: Rund eine halbe Million Fahrzeuge sind zu Pfingsten über die Autobahnen gefahren — und dabei ereignete sich nur ein einziger schwerer Verkehrsunfall durch ungeschicktes Fahren. Die Straßen des Führers sind also nicht nur, wie Dr. Todt unter stürmischer Zustimmung feststellte, die leistungsfähigsten, sondern gleichzeitig auch die verkehrssichersten Straßen der Welt. Dr. Todt teilte weiter mit, daß, wie vorgesehen, im Laufe der nächsten Monate der 3000. Kilometer der Reichsautobahn dem Verkehr übergeben werden wird.

Wie die Mitteilungen Dr. Todts über die Erschließung der deutschen Ostmark durch Reichsautobahnen wurde auch mit besonderer Freude die Feststellung aufgenommen, daß durch die von ostmärktischen Ingenieuren durchzuführenden Verkehrswege unter Benützung gewaltiger Tunnels alle Gaue der Ostmark mit dem Reich verbinden werden, so auch das bisher verkehrsmäßig vollkommen vernachlässigte Burgenland.

Interessant war besonders die von Dr. Todt festgestellte Tatsache, daß das gewaltige Straßenbauprogramm Schrittmacher für das gesamte Baugeschehen geworden ist, so daß heute zum Beispiel die Zahl der im Baugewerbe Beschäftigten von 500 000 auf 2,5 Millionen gestiegen ist.

Mit gespanntester Aufmerksamkeit verfolgten die Zehntausende diesen Rechenschaftsbericht, wußten sie doch, daß sich in all diesen Zahlen und technischen Angaben ein monumentales Werk widerspiegelt, das kommenden Jahrhunderten von dem zähen Aufbauwillen eines Volkes unter seinem Führer Adolf Hitler kündet wird.

Die Woche (Berlin)

Nr. 37



Professor Dr.-Ing. Fritz Todt. Nach Studien in München und Karlsruhe begann der vom Führer im Juli 1933 zum Generalinspektor für das deutsche Straßenbauwesen ernannte Fachmann seine praktische Laufbahn als Bauhilfsarbeiter, um schließlich Geschäftsführer und technischer Leiter einer im ganzen Reich verbreiteten Straßenbau-gesellschaft zu werden. Durch den Bau der Reichsautobahnen wird sein Name für immer mit dem Nationalsozialismus verknüpft sein

Todt, Fritz Prof Dr Ing

Datum 21. Okt. 1938

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 291

Professor Dr.-Ing. Fritz Todt



der Generalinspektor für das deutsche Straßen-  
wesen, bei der Großkundgebung der Techniker  
Hamburgs in der Musikhalle (vergl. Seite 3)

Aufn. Koch



## Hamburger Nachrichten

Nr. 291

Mitreisende Großkundgebung der Technik in der Musikhalle:

# Die technische Leistung des deutschen Volkes

Um die Jahreswende der 3000. Kilometer Reichsautobahn dem Verkehr übergeben - Zwei Alpentunnel der Reichsautobahn - Bau der Elbhochbrücke geht vorwärts

Hamburgs Techniker erlebten am Donnerstagabend in ihrer Großkundgebung in der Musikhalle ein Ereignis, dessen geistige Tragweite für den technischen Leistungswillen der Hansestadt Hamburg und über die Aufgaben unserer Vaterstadt hinaus für die Erkenntnis der technischen Aufgabe des gesamten Volkes von außergewöhnlichem Ausmaß war. Gleichzeitig erhielt damit die Tagung der Technik, die von der Gauleitung Hamburg, Amt für Technik, vom 20. bis 22. Oktober in Hamburg durchgeführt wird, einen großartigen, mitreisenden Auftakt. Schon das äußere Bild war der Bedeutung dieser Kundgebung würdig. In dem bis auf die letzten Plätze besetzten großen Saal der Musikhalle hatten sich mit Hamburgs Technikern die führenden Männer der Partei und ihrer Gliederungen, des Staates sowie hohe Offiziere der Wehrmacht versammelt. Von einer Ehrenabordnung des NSKK wurden Standarten und Feldzeichen in den Saal geführt, und auf dem mit den Fahnen des Reiches geschmückten Podium gab der Gauamtsitzung unter Leitung von Gauamtsitzungsführer Schlottmann eine feistliche musikalische Einleitung. Dann eröffnete der Leiter des Gauamtes für Technik,

**Gauamtsleiter Hans Führer,**

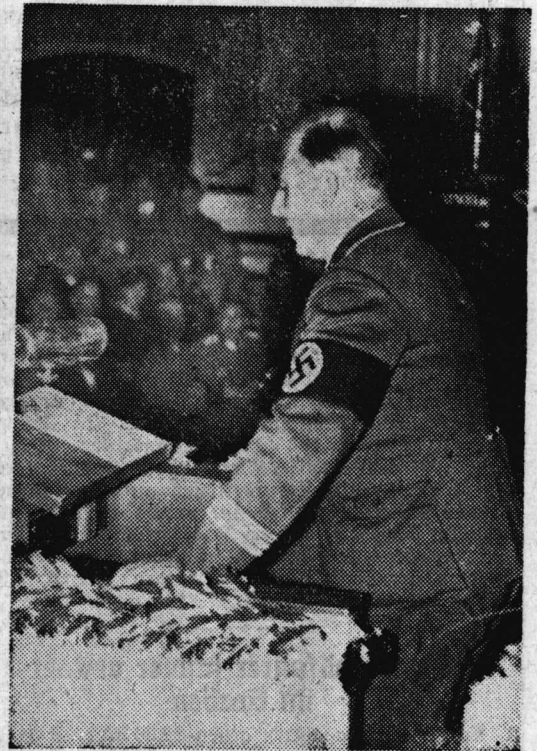
die Kundgebung mit Begrüßungsworten an den Gauleiter und brachte die Freude aller Hamburger über die Anwesenheit Professor Dr. Todts zum Ausdruck. Er begrüßte weiter auch den Reichshauptstellenleiter Maier-Dorn und dankte NSKK-Obergruppenführer Jürgensen für die sichtbaren Zeichen der Kameradschaft und Verbundenheit zwischen NSKK und dem Gauamt für Technik. Darauf nahm der Reichsschulungswalter des NSKK und Leiter der Reichsschulungsborg der Deutschen Technik „Plaffenburg“,

**Reichshauptstellenleiter  
Emil Maier-Dorn,**

das Wort zu seiner Rede über das Thema „Technik und Politik“. In einer großartigen, philosophisch weiträumigen Erörterung stellte der Redner zunächst das Wesen der beiden Begriffe Politik und Technik dar. Die Politik ihrer gedanklichen und sprachlichen Wurzel nach von dem Begriff „Gemeinwesen“ her bestimmend, entwickelte Maier-Dorn seine Ausführungen zu der Erkenntnis, daß ein Gemeinwesen, das Politik treiben kann, damit einen hohen Grad kulturellen Lebens beweise. Die Schule der Gemeinschaft aber sei die Technik.

Der Redner wies dann den näheren die Bedeutung der Technik in der Wehr- und Kriegsgeschichte, in der Seefahrt und im Städtebau nach und stellte diesen Gedankengang abschließend, fest, daß es immer wieder die Technik gewesen sei, die abjagte, wenn sich die Politik ihrer zu bedienen wußte. Die Technik habe in der Geschichte ihre tiefen Folgen für die Beherrschung eines Reiches erkennen lassen, und ein Gau sei, ohne die Technik, in früherer Zeit schwerer zu beherrschen gewesen als heute mit der Hilfe der Technik ein ganzes Reich. So werde die Technik allmählich immer mehr zum politischen Grundelement.

Auf das große Werk der Reichsautobahnen eingehend, widmete Reichshauptstellenleiter Maier-Dorn auch einige Worte den Kämpfern und Zweiflern, die vorgeben, daß ihnen persönlich zwar die Autobahnen keinen Nutzen brächten, aber geldliche Opfer von ihnen forderten. Mit seinem Spott wies er nach, wie auch hier die wirtschaftlichen Lasten auf die richtigen Schultern verteilt worden sind. Das Befestigungswerk im Westen endlich diene dem Bestand und Wohl des ganzen Volkes. Und wo sich früher die fremden Mächte mit Vergnügen aus



Reichshauptstellenleiter Professor Dr. Todt auf der Großkundgebung der Techniker in der Musikhalle.  
Koch

dem anlachenden Apfel, der ihnen Deutschland zu sein schien, gute Stücke herausbissen, da starre ihnen heute ein stacheliger Igel entgegen. Der Igel aber sei ja an sich ein durchaus friedliches Tier.

Der dankende Beifall für diese schwingvollen und weitspannenden Ausführungen wurde von dem Begrüßungsbeifall abgelöst, den die Teilnehmer der Kundgebung dem Leiter des Hauptamtes für Technik und Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen,

**Professor Dr.-Ing. Fritz Todt,**

spendeten, als er an das Rednerpult trat. Dr. Todt kennzeichnete die materielle und politische Bedeutung der Technik mit einem Hinweis auf den Vierjahresplan, der im ganzen als eine politische Eroberung zu betrachten sei. Der Vierjahresplan habe die Ausmaße und den Wert der Eroberung von Rohstoffkolonien. Auf sein eigenes Gebiet, die Reichsautobahnen, übergehend, schilderte Dr. Todt dann, wie der Bau der Autobahnen zunächst als wirkungsvolle Maßnahme zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit gedacht gewesen sei. Und dieses gewaltige Bauunternehmen habe in der Tat die erste große Bresche in die Arbeitslosigkeit geschlagen. Dann haben im Laufe der Zeit die Straßen des Führers ihre geschichtliche und politische Bedeutung gewonnen und auch bereits bewiesen.

2400 Kilometer Reichsautobahn sind bis heute für den Verkehr freigestellt. 300 weitere Kilometer werden bis Anfang November fertiggestellt, und um die Jahreswende wird der 3000ste Kilometer der Reichsautobahn dem Verkehr übergeben sein. Wichtigste Verkehrswege des Reiches, wie z. B. die 720 Kilometer

lange Strecke Berlin—Breslau, sind heute schon zu 50 v. H. auf Autobahnen befahrbar. Und in einigen Tagen wird auch die Strecke Karlsruhe — Salzburg dem Verkehr übergeben werden. Einen weiteren wesentlichen Abschnitt stellt der Bau der 900 Kilometer langen Strecke von den Ostseestädten über Stettin, Berlin, Leipzig, München nach Salzburg dar. Sie ist die bisher längste des ganzen Autobahnnetzes.

Die politische Bedeutung der Reichsautobahnen wird erst recht klar, wenn man heute nach der Erweiterung des Reiches auch die neu hinzugekommenen Verkehrsgebiete mit berücksichtigt.

So ist die Strecke Klagensfurt—München in der Luftlinie 250 Kilometer lang, während im Winter, wegen der ungünstigen Witterungsverhältnisse, ein Weg von 700 Kilometer zu durchfahren ist. Man hat zur Überwindung dieses Hindernisses bereits Untersuchungen angestellt und auch schon einen großzügigen Plan gefaßt, der in absehbarer Zeit verwirklicht werden soll. Das Alpenmassiv soll von zwei, sieben und acht Kilometer langen Tunneln durchstoßen werden, so daß auf dieser Autobahnstrecke München von Klagensfurt aus in dreieinhalb Stunden Fahrzeit zu erreichen sein wird. Ebenso wird der Ausbau der fehlenden Querverbindungen im Sudetenland sofort in Angriff genommen werden.

Dr. Lohd gab dann weiter eine sinnfällige Darstellung von der Bedeutung der Reichsautobahnen durch eine Reihe von Verkehrszahlen, die, wie er betonte, noch wesentlich höher liegen, als allgemein geschätzt wird. An den beiden Pfingsttagen dieses Jahres wurden auf der Autobahnstrecke zwischen München (wo 27 000 Personenkraftwagen angemeldet sind) und dem Gebirge nicht weniger als 23 000 Kraftwagen gezählt. Ähnliche gewaltige Zah-

len konnten an den gleichen Tagen auch auf den Strecken, die von Stuttgart, Leipzig, Dresden, Berlin usw. ausgehen, festgestellt werden. Auf der Reichsautobahn Hamburg—Lübeck wurden an diesen Pfingsttagen 14 000 Kraftwagen gezählt. Die größte bisher festgestellte Verkehrszahl hat wiederum die Strecke von München ins Gebirge aufzuweisen. Hier wurden am 2. Oktober d. J., wobei sich wohl auch die politische Entspannung mit auswirkte, 28 000 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden gezählt.

In seinen weiteren Ausführungen ging Professor Dr. Lohd auch auf den herrschenden Mangel an Verkehrsraum ein und gab dazu ein Beispiel, das hier den Sinn der Motorisierung eindringlich vor Augen führte: Ein Güterwaggon der Reichsbahn hat durchschnittlich im Jahr eine Leistung von 150 000 bis 180 000 Tonnen-Kilometer aufzuweisen, während es ein Lastzug mit Anhänger auf einen Durchschnitt von 234 000 Tonnen-Kilometer im Jahr bringt. Überdies muß berücksichtigt werden, daß für den Bau von Lastwagen erheblich weniger Eisen nötig ist.

Die außenpolitische Bedeutung der Reichsautobahnen, so fuhr Dr. Lohd fort, geht schon aus der Tatsache hervor, daß aus der ganzen Welt die Bau- und Verkehrsfachleute nach Deutschland kommen, um hier den Straßenbau zu studieren. In vielen Ländern sind auch auf besonderen Wunsch deutsche Ingenieure beratend tätig. Aber nicht alle Länder können dieses Straßenbau-System mitmachen, da die meisten Völker nicht fähig und bereit sind, eine solche Gemeinschaftsleistung auf sich zu nehmen. Der Redner gab zu dieser Behauptung ein beweiskräftiges, aufschlußreiches Beispiel.

Wert und Bedeutung der Reichsautobahnen liegen weiter auf allgemein wirtschaftlichem Gebiet. Der völlige Zusammenbruch der Industrien ist durch sie aufgehalten worden, und das Unternehmen Reichsautobahnen hat die Rolle des Schrittmachers für die gesamte Bauindustrie übernommen — es ist der Garant für die Bauindustrie geworden. So konnten in diesen fünf Jahren von der deutschen Bauindustrie angeschafft werden: 6000 Betonmaschinen, 12 000 Rollwagen, 2700 Baggen, 12 800 Kilometer Baugeweisse, 2000 Rammen. Die Zementindustrie konnte ihre Produktion erheblich steigern, die Erzeugung an Ziegelsteinen stieg auf das Dreifache, und die Zahl der im Baugewerbe Beschäftigten endlich stieg von einer halben Million auf drei Millionen. So ist die Bauindustrie, sagte Dr. Lohd, ein mächtiges Werkzeug in den Hand des Führers gewor-



den. Und der Führer hat nun dieses Werkzeug im vergangenen Frühjahr zum ersten Male zur Sicherung der Grenzen eingesetzt. Nach einigen sachlichen Ausführungen gab Dr. Todt eine humorvolle Randzeichnung von dieser Gemeinschaftsarbeit der Volksgenossen aus allen deutschen Gauen, die aber trotzdem auch immer die kleinen Eigenarten der Stämme offenbar werden ließ. So hätten die Volksgenossen aus dem Erzgebirge am meisten gespart, die Sachsen am meisten geschrien und die Hamburger am längsten im Regen ausgehalten, dafür aber auch, zusammen mit den Rheinländern, am Tagtag den größten Durst bewiesen.

Die Sorgen über fehlende Arbeitskräfte und Materialmangel, so führte der Redner weiter aus, werden in absehbarer Zeit ebenfalls behoben werden. Ein Teil der Arbeitskräfte wird schon bald aus dem Westen zurückkehren. Außerdem soll die Zementproduktion bis Mai 1939 um 25 v. H. erhöht und ebenso die Geräteversorgung wesentlich gesteigert werden. Während augenblicklich nur 450 Bagger im Jahr hergestellt werden, wird man im nächsten Jahre bereits 700 und bis 1940 jährlich 980 Bagger herstellen. Was aber über den Bedarf der deutschen Industrie hinaus produziert wird, ergibt wichtige Ausfuhrware.

Der Führer stellt, wie wir sehen, sagte Dr. Todt, Aufgaben, die Schwächlinge zum Zittern bringen und oft auch von manchem Kühnen nicht für möglich gehalten werden. Aber die Erfüllung einer dieser gewaltigen Aufgaben wird darum doch niemals eine andere zum Stillstand kommen lassen. So wird auch der Bau der Hamburger Hochbrücke weitergetrieben. In einigen Tagen werden, um absolute Sicherheit zu gewährleisten, noch einmal Bodenuntersuchungen durchgeführt werden. Die Hamburger Elbhochbrücke, betonte der Redner, ist ihren Gewichten nach das gewaltigste Bauwerk, das je in der Welt errichtet wurde. Zu seiner Vorbereitung sind entlang der Elbe über 200 Bohrlöcher teilweise bis 120 Meter tief getrieben worden. Die Brückenstelle ist jetzt einwandfrei an einem Platz festgelegt worden, wo die Gründung keine allzu großen Schwierigkeiten bereitet. An dieser Stelle werden mit Hilfe des Senkkastens in 30 Meter Tiefe Fachleute noch einmal eine letzte genaue Untersuchung vornehmen.

Mit einigen Lichtbildern gab Dr. Todt am Schluß seiner Ausführungen noch einen lebendigen Eindruck von seinem gewaltigen Bauwerk, das auch an vielen größeren und kleineren Rasthäusern bereits seine wirtschaftliche Fruchtbarkeit beweist. Dr. Todt fand zum Schluß herzliche Worte der Anerkennung für den deutschen Bauarbeiter, der fleißig, unermüdet und unter Nichtachtung mancher kleiner Schwierigkeiten dieses Werk vollende, dessen große Idee und segensreiche Arbeit wir dem Führer danken.

Nachdem der langanhaltende, Begeisterungsvolle Beifall für Dr. Todt sich gelegt hatte, nahm

## Gauleiter und Reichsstatthalter Karl Kaufmann

das Wort zu einer kurzen Schlussansprache, in der er u. a. sagte: Dieser Abend könne nicht besser beschlossen werden als mit der Feststellung, daß kein Berufsstand größere und schönere Aufgaben zu bewältigen habe als der deutsche Techniker auf allen Gebieten. Unser aller Ehrgeiz und Dank an das Schicksal, das uns diese Taten miterleben läßt, müsse sein, daß wir uns dieser Zeit würdig erweisen. Und an Dr. Todt gewandt, versicherte der Gauleiter: Wir alle wollen in dem Geiste, wie Sie Ihre große Aufgabe in bewunderungswürdiger Weise lösten, Ihrem Beispiel folgen. Hamburg sei schon heute eine Hochburg der Technik. Es sei aber darum auch vor uns so größere Aufgaben gestellt, die uns mit dem Trost und der Verpflichtung erfüllen, das Beste für ihre Erfüllung hinzugeben.

**Wir sind, so stellte der Gauleiter mit Nachdruck fest, nicht in erster Linie eine Stadt des Handels, sondern wir sind ebenso sehr — und wir haben mindestens das Bestreben und Ziel, es zu sein — auch eine Stadt der Industrie und der Technik!**

Das dreifache Sieg-Heil auf den Führer und die Lieder der Nation vereinten die Techniker Hamburgs in einem einmütigen Bekenntnis zu ihrer großen Aufgabe.

## „Deutsche Technik im Aufbau Des Dritten Reiches“

Am Freitagmorgen begann im Haus der Arbeit am Besenbinderhof die Vortragsreihe über „Deutsche Technik im Aufbau des Dritten Reiches“. Mit diesen Vorträgen will die Tagung der Technik, wie der Direktor der Technischen Staatslehranstalten, Professor Loeffler, in seiner kurzen Eröffnungsansprache ausführte, durch ihre umfassende Themenauswahl möglichst allen Tagungsteilnehmern etwas über die wichtigsten technischen Fragen unserer Zeit bringen. Nach einigen organisatorischen Erklärungen des Gauleiters Führer sprach dann als erster Redner Oberingenieur Kaufmann (Berlin) über Magnesium als deutschen Werkstoff. Der Vortragende legte dar, wie es galt, im Arbeitsprozeß der deutschen Industrie bewußt freie Metalle in den Vordergrund zu stellen. Damit erhielt das Magnesium als rein deutsches Metall, das im deutschen Boden in unerschöpflicher Menge vorhanden ist, seine hervorragende Bedeutung. Als günstiger Umstand kommt hinzu, daß seine Aufbereitung keine großen Schwierigkeiten macht. An Hand von Lichtbildern gab der Vortragende dann einen Überblick über die Gewinnung dieses wichtigen Metalls und erläuterte die chemischen und physikalischen Vorzüge der Magnesium-Legierungen, sowie ihre vielseitige Verwendungsmöglichkeit in der Technik. So ist das Magnesium für die Herstellung von Autoteilen, Flugzeugteilen, Haushaltsgegenständen, Plaketten und vielen anderen Erzeugnissen der Industrie heute bereits ein außerordentlich häufig verwendeter und bewährter Rohstoff.



Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 583 - 84

**Der Siemens-Ring  
dem Generalinspektor Dr. Todt überreicht**

dnb. Berlin, 14. 12.

Am 13. d. M. wurde dem Generalinspektor Professor Dr.-Ing. Todt der ihm im vergangenen Jahre verleihe Siemens-Ring im Werner-Siemens-Haus in Charlottenburg überreicht. Der aus einem massiven Elfenbeinblock bestehende Sockel, auf dem der Ring ruht, trägt die Widmung: „Dem Erbauer der Straßen des Führers Dr.-Ing. Todt“. Darüber befindet sich in Gold die Karte Großdeutschlands, auf der die Linien der Reichsautobahnen eingetragen sind. Der Ring selbst besteht aus einem Goldreif, der zur Erinnerung an die eiserne Zeit, in der die Stiftung gegründet wurde (1916) mit einem Stahlkern versehen ist. Die Oberfläche stellt einen Lorbeerkranz dar.

Präsident Professor Dr. Joh. Stark, der als Vorsitzender der Stiftung den Ring überreichte, erinnerte daran, daß die Uebergabe an einem doppelt denkwürdigen Tage erfolge: am 122. Geburtstag von Werner v. Siemens und gleichzeitig am Vorabend der Einweihung des 3000. Kilometers der Reichsautobahn.

Dr. Todt dankte für die Auszeichnung und gab dann, einer alten Ueberlieferung folgend, einen kurzen Abriß aus seinem Tätigkeitsgebiet. Er kennzeichnete die großen Wandlungen, die der Straßenbau in letzter Zeit durchgemacht hat, und zwar auf allen Gebieten, die man bei der Anlage eines Straßennetzes zu beachten habe: beim Entwurf der Linienführung, in der Bautechnik, in der Anpassung des Bauvorhabens an die künstlerischen Erfordernisse der Zeit und schließlich in den organisatorischen

Maßnahmen wie Zusammenfassung von Arbeitermassen, ihre Unterbringung, Freizeitgestaltung usw.

Auf der diesjährigen Sitzung des Stiftungsrates, der Siemens-Ring-Stiftung wurde auch das Ergebnis des ersten von der Siemens-Ring-Stiftung veranstalteten Preisausschreibens bekanntgegeben. Der Preis von 1000

Mark wurde von dem aus Geh. Reg.-Rat Professor Dr. Hertwig als Vorsitz, Professor Dr. Nägel und Stadtbaurat a. D. Direktor Dr. Köllow als Beisitzer bestehendem Preisgericht einstimmig dem beratenden Ing. Dr. Rudolf Blochmann, Kiel, zuerkannt für eine Lebensbeschreibung über Rudolf Sigismund Blochmann.

# Todt übernimmt den 3000. km der Reichsautobahn

## Feierliche Einweihung in Rangsdorf

daz. Berlin, 15. 12.

An der Anschlußstelle „Gallisches Tor—Rangsdorf“ des Berliner Südringes der Reichsautobahnen wurde am Donnerstagmorgen der 3000. Kilometer der Straßen des Führers durch den Generalinspektor für das deutsche Straßentwesen Dr. Todt in Gegenwart von Gauleiter Oberpräsident Stülp dem Verkehr übergeben.

Fahnen und frisches Grün kennzeichneten die Stelle der Übergabe. An dem Gang der Autobahn war eine Tribüne errichtet. Tausende von Zuschauern hatten sich eingefunden, die diese schlichte Feier miterleben wollten. Auf der Fahrbahn hatten zwei Ehrenstürme des NSKK mit ihren Standarten Aufstellung genommen. Unter den Ehrengästen bemerkte man u. a. General der Artillerie Decker, General der Panzerruppen Guderian, Generalleutnant Bod v. Wülffingen, Admiral Schweinitz, Generalarbeitsführer Dr. Decker, Generalarbeitsführer Frhr. Löffelholz v. Colberg, die SA-Obergruppenführer v. Jagow, und Prinz August Wilhelm, den Stadtpräsidenten und Oberbürgermeister Dr. Lippert, Obergruppenführer Herzog, Obergebietsführer Armann und zahlreiche weitere Vertreter des Staates, der Partei und ihrer Gliederungen und der Wehrmacht.

### „Eine Lücke geschlossen“

Als Generalinspektor Dr. Todt eintraf, ertönten von dem Aufzug des NSKK der Präsentiermarsch, während die Männer des NSKK regungslos dastanden. Der Betriebsführer der Bauleitung Berlin, Baudirektor Usinger, meldete dem Generalinspektor die Fertigstellung der 45 Kilometer langen Strecke der Reichsautobahn des Berliner Ringes und der Strecke Berlin—Breslau. Hiermit sei eine empfindliche Lücke geschlossen worden und ein Verkehr auf der Reichsautobahn von Stettin bis München auf der einen Seite und bis Salzburg und bis ins Ruhrgebiet auf der anderen Seite möglich geworden. Er gab seinem Dank Ausdruck an alle Arbeitskameraden. Besonders gedachte er deren Frauen, die als die Dahingeblichen nicht vergessen sein sollten. Ein Arbeiter trat vor das Mikrophon und gelobte im Namen seiner Arbeitskameraden, auch weiterhin die ganze Arbeitskraft für die Fertigstellung der Straßen des Führers einzusetzen. Er schloß: „So schauen wir in Freude an den neuen Ring, die neue Bahn!“

### Generalinspektor Dr. Todt

führte in seiner Rede u. a. aus: Pünktlich zur festgesetzten Zeit sei am Schluß des Jahres 1938 das gesteckte Bauziel, der 3000. Kilometer erreicht worden. Eine Fülle von Arbeit, Opferbereitschaft und Pflichterfüllung habe die Erreichung des Zieles möglich gemacht. Es habe in diesem Jahr nicht so ausgesehen, als ob es möglich sei, den Arbeitsplan durchzuführen. Eine große Anzahl von Arbeitern und eine Menge von Baumaschinen hätten für die Befestigungsarbeiten im Westen des Reiches zur Verfügung gestellt werden müssen. Trotz all dieser Beschränkungen sei es möglich gewesen, das Werk so weit

wie alle hätten Anteil an dem gewaltigen Werk des Führers.

### 62 Kilometer Mehrleistung

Man sei sogar noch auf 62 Kilometer Mehrleistung gekommen. Ein besonderes Gedenken widmete Generalinspektor Dr. Todt den an der Front der Autobahn gefallenen Kameraden. Während die Klänge des Liedes vom guten Kameraden ertönten, standen die Tausende mit erhobenem Arm in stillem Gedenken an ihre gefallenen Kameraden. Generalinspektor Todt gab bekannt, daß am heutigen Tage den Angehörigen der tödlich verunglückten Autobahnarbeiter eine Spende zugewiesen würde. Auch der im Dienst der Reichsautobahnarbeiten verletzten Kameraden gedachte Dr. Todt und wünschte ihnen gute Besserung, um bald wieder an dem großen Werk mitarbeiten zu können. Am heutigen Tage reichten sich alle Reichsautobahner die Hand in dem Versprechen, nicht nachzulassen, bis die Straßen des Führers in ihrem ganzen Ausmaß vollendet seien.

### Ansprache von Gauleiter Stülp

Nachdem Dr. Todt die Strecke dem Verkehr übergeben hatte, ergriff Gauleiter Stülp das Wort.

Das Jahr 1938 habe manches zur Wahrheit werden lassen, was man im Anfang des Jahres noch nicht zu hoffen wagte. Nach einem Rückblick auf die historischen Ereignisse dieses Jahres sprach er Dr. Todt seinen Glückwunsch zu dem Werk aus, mit dem sein Name in die Geschichte eingehen werde. Die Zusammenarbeit aller Dienststellen der Partei und der Generalinspektion sei reibungslos vorstatten gegangen, und durch sie sei es erst möglich gewesen, das Werk so weit vorwärts zu treiben. Jedes Ziel werde durch den reiflosen gemeinsamen Einsatz aller verwirklicht werden können. Freudig und zielbewußt hätten sich alle Beteiligten, wie es für jeden Nationalsozialisten selbstverständlich sei, den großen Aufgaben hingegen. Dieser Einsatz sei aber nur der großen Wandlung zuzuschreiben, die durch den Führer in dem deutschen Menschen Wirklichkeit geworden ist. Mit einem Dank an den Führer schloß Gauleiter Stülp seine Ansprache.

Nachdem die deutschen Völker verflungen waren, begaben sich Dr. Todt und Gauleiter Stülp zu den Wagen, um als erste das Startband zu durchschneiden. Ihnen folgte eine große Kolonne von Wagen, unter ihnen die Reichsautobahnarbeiter in ihren großen Omnibussen, um die neue Strecke zu befahren. An der Anschlußstelle Neukölln-Königsruferhausen wurde die Strecke durch Generalinspektor Todt übernommen.

Gleichzeitig wurden am Donnerstag morgen folgende Strecken in Betrieb genommen: im Bereich der Bauleitung Breslau die Strecken Breslau—Brieg (40,652 Kilometer), Lubenland—Gleiwitz (19,1 Kilometer) im Zuge der Autobahn Breslau—Gleiwitz und die Strecke Breslau—Forst Ost—Forst West (12,37 Kilometer); im Bereich der Bauleitung Hannover wurden auf der Strecke Ruhrgebiet—Hannover die Strecken Bielefeld—Herford (20,04 Kilometer), Hannover Ost—Bad Renndorf (34,54 Kilometer) eröffnet; im Bereich der Bauleitung Köln wurde im Zuge der Autobahn Köln—Frankfurt die Teilstrecke Duisdorf—Ittenbach (11,8 Kilometer) dem Verkehr über-



# Todt übernimmt den 3000. km der Reichsautobahn

## Feierliche Einweihung in Rangsdorf

daz. Berlin, 15. 12.

An der Anschlußstelle „Gallisches Tor—Rangsdorf“ des Berliner Südringes der Reichsautobahnen wurde am Donnerstagmorgen der 3000. Kilometer der Straßen des Führers durch den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr. Todt in Gegenwart von Gauleiter Oberpräsident Stürz dem Verkehr übergeben.

Fahnen und frisches Grün kennzeichneten die Stelle der Übergabe. An dem Gang der Autobahn war eine Tribüne errichtet. Tausende von Zuschauern hatten sich eingefunden, die diese schlichte Feier miterleben wollten. Auf der Fahrbahn hatten zwei Ehrenstürme des NSKK mit ihren Standarten Aufstellung genommen. Unter den Ehrengästen bemerkte man u. a. General der Artillerie Beder, General der Panzertruppen Guderian, Generalleutnant Bod v. Wülffingen, Admiral Schweinitz, Generalarbeitsführer Dr. Decker, Generalarbeitsführer Frhr. Vöffelholz v. Colberg, die SA-Obergruppenführer v. Jagow, und Prinz August Wilhelm, den Stadtpräsidenten und Oberbürgermeister Dr. Lippert, Obergruppenführer Herzog, Obergebietsführer Argmann und zahlreiche weitere Vertreter des Staates, der Partei und ihrer Gliederungen und der Wehrmacht.

### „Eine Lücke geschlossen“

Als Generalinspektor Dr. Todt eintraf, ertönten von dem Musikzug des NSKK der Präsentiermarsch, während die Männer des NSKK regungslos dastanden. Der Betriebsführer der Bauleitung Berlin, Baudirektor Usinger, meldete dem Generalinspektor die Fertigstellung der 45 Kilometer langen Strecke der Reichsautobahn des Berliner Ringes und der Strecke Berlin—Breslau. Hiermit sei eine empfindliche Lücke geschlossen worden und ein Verkehr auf der Reichsautobahn von Stettin bis München auf der einen Seite und bis Salzburg und bis ins Ruhrgebiet auf der anderen Seite möglich geworden. Er gab seinem Dank Ausdruck an alle Arbeitskameraden. Besonders gedachte er deren Frauen, die als die Daheimgebliebenen nicht vergessen sein sollten. Ein Arbeiter trat vor das Mikrophon und gelobte im Namen seiner Arbeitskameraden, auch weiterhin die ganze Arbeitskraft für die Fertigstellung der Straßen des Führers einzusetzen. Er schloß: „So schauen wir in Freude an den neuen Ring, die neue Bahn!“

### Generalinspektor Dr. Todt

führte in seiner Rede u. a. aus: Pünktlich zur festgesetzten Zeit sei am Schluß des Jahres 1938 das gesteckte Bauziel, der 3000. Kilometer erreicht worden. Eine Fülle von Arbeit, Opferbereitschaft und Pflichterfüllung habe die Erreichung des Zieles möglich gemacht. Es habe in diesem Jahr nicht so ausgesehen, als ob es möglich sei, den Arbeitsplan durchzuführen. Eine große Anzahl von Arbeitern und eine Menge von Baumaschinen hätten für die Befestigungsarbeiten im Westen des Reiches zur Verfügung gestellt werden müssen. Trotz all dieser Beschränkungen sei es möglich gewesen, das Werk so weit zu vollenden. Alle, ob Arbeiter an der Bahn, ob Angestellte der verschiedenen Bauleitungen oder Ingenieure,

sie alle hätten Anteil an dem gewaltigen Werk des Führers.

### 62 Kilometer Mehrleistung

Man sei sogar noch auf 62 Kilometer Mehrleistung gekommen. Ein besonderes Gedenken widmete Generalinspektor Dr. Todt den an der Front der Autobahn gefallenen Kameraden. Während die Klänge des Liedes vom guten Kameraden ertönten, standen die Tausende mit erhobenem Arm in stillem Gedenken an ihre gefallenen Kameraden. Generalinspektor Todt gab bekannt, daß am heutigen Tage den Angehörigen der tödlich verunglückten Autobahnarbeiter eine Spende zugewiesen würde. Auch der im Dienst der Reichsautobahnarbeiten verletzten Kameraden gedachte Dr. Todt und wünschte ihnen gute Besserung, um bald wieder an dem großen Werk mitarbeiten zu können. Am heutigen Tage reichten sich alle Reichsautobahner die Hand in dem Versprechen, nicht nachzulassen, bis die Straßen des Führers in ihrem ganzen Ausmaß vollendet seien.

### Ansprache von Gauleiter Stürz

Nachdem Dr. Todt die Strecke dem Verkehr übergeben hatte, ergriff Gauleiter Stürz das Wort.

Das Jahr 1938 habe manches zur Wahrheit werden lassen, was man im Anfang des Jahres noch nicht zu hoffen wagte. Nach einem Rückblick auf die historischen Ereignisse dieses Jahres sprach er Dr. Todt seinen Glückwunsch zu dem Werk aus, mit dem sein Name in die Geschichte eingehen werde. Die Zusammenarbeit aller Dienststellen der Partei und der Generalinspektion sei reibungslos vonstatten gegangen, und durch sie sei es erst möglich gewesen, das Werk so weit vorwärts zu treiben. Jedes Ziel werde durch den reslosen gemeinsamen Einsatz aller verwirklicht werden können. Freudig und zielbewußt hätten sich alle Beteiligten, wie es für jeden Nationalsozialisten selbstverständlich sei, den großen Aufgaben hingegen. Dieser Einsatz sei aber nur der großen Wandlung zuzuschreiben, die durch den Führer in dem deutschen Menschen Wirklichkeit geworden ist. Mit einem Dank an den Führer schloß Gauleiter Stürz seine Ansprache.

Nachdem die deutschen Rieder verflungen waren, begaben sich Dr. Todt und Gauleiter Stürz zu den Wagen, um als erste das Startband zu durchreißen. Ihnen folgte eine große Kolonne von Wagen, unter ihnen die Reichsautobahnarbeiter in ihren großen Omnibussen, um die neue Strecke zu befahren. An der Anschlußstelle Neukölln—Königsruferhausen wurde die Strecke durch Generalinspektor Todt übernommen.

Gleichzeitig wurden am Donnerstag morgen folgende Strecken in Betrieb genommen: im Bereich der Bauleitung Breslau die Strecken Breslau—Brieg (40,652 Kilometer), Hrubenland—Gleiwitz (19,1 Kilometer) im Zuge der Autobahn Breslau—Gleiwitz und die Strecke Breslau—Forst Ost—Forst West (12,37 Kilometer); im Bereich der Bauleitung Hannover wurden auf der Strecke Ruhrgebiet—Hannover die Strecken Bielefeld—Herford (20,04 Kilometer), Hannover Ost—Bad Nenndorf (34,54 Kilometer) eröffnet; im Bereich der Bauleitung Köln wurde im Zuge der Autobahn Köln—Frankfurt die Teilstrecke Wuisdorf—Ittenbach (11,8 Kilometer) dem Verkehr übergeben.

H. W. BL

(Siehe auch an anderer Stelle des Blattes)



# Der Führer sprach zu den Arbeitern der Reichsautobahn

## Adolf Hitler bei den 3000 im Theater des Volkes

daz. Berlin, 15. 12.

Anlässlich der Vollendung des 3000. Kilometers der Reichsautobahnen hatte der Führer 3000 Arbeiter der Reichsautobahnen nach Berlin eingeladen. Er kam selbst zu ihnen und ergriff, nachdem Generalinspektor Dr. Todt eine Rede gehalten hatte, die wir an anderer Stelle wiedergeben, das Wort.

Die 3000 deutschen Arbeiter haben Adolf Hitler zuvor minutenlang zugejubelt. Dann hören sie seine Worte voll Stolz über die Anerkennung, die er ihrer Arbeit zollt, und begleiten mit Rundgebungen der Zustimmung die Sätze, in denen der Führer einfach und überzeugend darlegt, in welcher hohem Maße gerade die Motorisierung ein Faktor der Wirtschaftsankurbelung und Wirtschaftsbefruchtung geworden ist.

Der Führer erklärt den Arbeitern an humorvollen Beispielen aus der Geschichte des Eisenbahnwesens und des Automobilismus, wie große Dinge der menschlichen Entwicklung zumeist erst dann verstanden werden, wenn der Erfolg eintrete. Er kommt dann auf den Kernpunkt des nationalsozialistischen Wirtschaftslebens zu sprechen, in deren Mittelpunkt nicht die Güterverteilung, sondern die Güterproduktion stehe, deren Steigerung immer den breiten Massen zugute komme. Das sei auf zahlreichen Gebieten des Wirtschaftslebens der Fall. So habe auch dieses Werk der Reichsautobahnen in hervorragendem Maße dazu beigetragen, die deutsche Wirtschaft zu befruchten und ihren Wiederaufstieg einzuleiten.

Mit begeistertster Zustimmung nehmen die Arbeiter die Feststellung des Führers an, daß auf den Baustellen der Reichsautobahn ein ganz neuer Gemeinschaftsgeist und ein neuer Arbeitsstolz, ein praktischer Sozialismus der Tat emporgewachsen sei.

Dann spricht der Führer von dem gewaltigen Wert der deutschen Westbefestigung, daß nur durch den Einsatz der Organisation und der Arbeitskräfte der Reichsautobahn möglich gewesen sei. „Die Einigung des deutschen Volkes im Großdeutschen Reich ist vielleicht gerade durch diese Arbeit ohne blutigen Kampf möglich geworden. Millionen deutsche Volksgenossen sind dadurch unendlich glücklich geworden. Sie können heute zum ersten Male mit uns das Weihnachtsfest feiern.“

Mit besonderem Beifall haben die Arbeiter diese Sätze des Führers aufgenommen. Nicht minder dankbar und begeistert hören sie dann, wie Adolf Hitler von der Volksgemeinschaft als der entscheidenden Voraussetzung für die gewaltige Gemeinschaftsleistung und die Erfolge dieses Jahres spricht:

„So habe ich Sie als einen Teil dieser deutschen Volksgemeinschaft, der an einer der wichtigsten Arbeiten des Reiches eingesetzt ist, als die Vertreter Ihrer hunderttausend Arbeitskollegen nach Berlin eingeladen, um Ihnen und damit all denen zu danken, die nicht hier sein können.“

Um zu danken für eure Arbeit, für eure Leistung und vor allem für eure treue Einfügung in unsere große deutsche Volksgemeinschaft. Und wenn mit dem heutigen Tage diese 3000 Kilometer abgeschlossen sind, dann ist damit ein so gewaltiges und großes Werk vollendet, daß ihr als die Vertreter dieser Arbeitsleistung jetzt mehr Recht als irgend jemand anderes habt auch heute zwei Stunden

führer der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen mit je einem Arbeiter dieser Bauleitungen vorstellte. Darauf kam die Freude zu ihrem Recht. Nach Darbietungen hervorragender Künstler der Berliner Varieté Bühnen bildete ein Gastspiel von Erich Carow den Abschluß des Abends.

Der zweite Teil dieses Abends, der ein schönes Sinnbild für die Tat gewordene Volksgemeinschaft und die enge Verbundenheit zwischen Staatsführung und Volk war, gehörte den Künstlern der großen Berliner Varieté Bühnen, die den 3000 Gästen des Führers einige Stunden der Freude bereiteten. Im Parkett sieht man neben zahlreichen Mitgliedern der Reichsregierung führende Persönlichkeiten aller Gliederungen der Bewegung, hohe Vertreter der Wehrmacht und unter ihnen auch als Ehrengäste des Generalinspektors Dr. Todt den Präsidenten des polnischen Wegebauverbandes Grafen Stephan Tyszkiewicz und das englische Unterhausmitglied R. Gresham Cooke, den Führer der englischen Delegation, die im Vorjahr die Straßen des Führers besichtigte.

Mit fiebernder Ungeduld erwarten die 3000 Arbeiter der Reichsautobahnen die Ankunft des Führers, der kurz vor 19 Uhr, geleitet von Generalinspektor Dr. Todt, in Begleitung von Reichsminister Dr. Goebbels, Reichsführer SS Himmler, Reichspressechef Dr. Dietrich, Generalinspektor Prof. Speer sowie seiner ständigen Begleitung das Theater betritt. Das Musikkorps der Leibstandarte hat mit dem Badenweiler Marsch eingesetzt, den die Rundgebungen der Freude, der Verehrung und der Begeisterung fast überdönen.

Dann singen die Männer des Arbeitsdienstes das „Lied vom Westwall“, das von einem Arbeiter bei den Westbefestigungen verfaßt und dessen letzte Strophe von einem Soldaten eines Infanterieregiments gebichtet wurde. Anschließend erstattet

## Generalinspektor Dr. Todt

den Rechenschaftsbericht, der ein stolzer Bericht der Leistungen ist.

„Am heutigen Tage“, so sagte Dr. Todt, „wurden an verschiedenen Stellen des Reiches die letzten zweihundert Kilometer des Bauzieles 1938 und darunter der dreitausendste Kilometer dem Verkehr übergeben. Der Führer hat, wie im vergangenen Jahre zweitausend, in diesem Jahre dreitausend Arbeiter der Reichsautobahnen aus diesem Anlaß eingeladen, nach Berlin zu kommen, und ist selbst erst vor einer Stunde hier eingetroffen, um diesen Kameradschaftsabend mit seinen Straßenbauern zu verbringen (stürmische Heil-Rufe). Wir danken dem Führer für dieses Zeichen seiner seit dem ersten Spatenstich nie erloschenen Verbundenheit mit seinen Reichsautobahnern.“ (Erneute jubelnde Beifallskundgebungen.)

Die dreitausend Kilometer, die heute dem Verkehr übergeben wurden, waren einmal 43 v. J. des ursprünglich mit 6900 Kilometer angenommenen Gesamtnetzes der Reichsautobahnen. Wenn Deutschland seit dem Jahre 1933 auf dem damaligen Stande der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung stehen geblieben wäre, wäre jetzt kaum

# Der Führer sprach zu den Arbeitern der Reichsautobahn

## Adolf Hitler bei den 3000 im Theater des Volkes

daz. Berlin, 15. 12.

Anlässlich der Vollendung des 3000. Kilometers der Reichsautobahnen hatte der Führer 3000 Arbeiter der Reichsautobahnen nach Berlin eingeladen. Er kam selbst zu ihnen und ergriff, nachdem Generalinspektor Dr. Todt eine Rede gehalten hatte, die wir an anderer Stelle wiedergeben, das Wort.

Die 3000 deutschen Arbeiter haben Adolf Hitler zuvor minutenlang zugejubelt. Dann hören sie seine Worte voll Stolz über die Anerkennung, die er ihrer Arbeit zollt, und begleiten mit Rundgebungen der Zustimmung die Sätze, in denen der Führer einfach und überzeugend darlegt, in welcher hohem Maße gerade die Motorisierung ein Faktor der Wirtschaftsankurbelung und Wirtschaftsbefruchtung geworden ist.

Der Führer erklärt den Arbeitern an humorvollen Beispielen aus der Geschichte des Eisenbahnwesens und des Automobilismus, wie große Dinge der menschlichen Entwicklung zumeist erst dann verstanden werden, wenn der Erfolg eintrete. Er kommt dann auf den Kernpunkt des nationalsozialistischen Wirtschaftslebens zu sprechen, in deren Mittelpunkt nicht die Güterverteilung, sondern die Güterproduktion stehe, deren Steigerung immer den breiten Massen zugute komme. Das sei auf zahlreichen Gebieten des Wirtschaftslebens der Fall. So habe auch dieses Werk der Reichsautobahnen in hervorragendem Maße dazu beigetragen, die deutsche Wirtschaft zu befruchten und ihren Wiederaufstieg einzuleiten.

Mit begeisterter Zustimmung nehmen die Arbeiter die Feststellung des Führers auf, daß auf den Baustellen der Reichsautobahn ein ganz neuer Gemeinschaftsgeist und ein neuer Arbeitsstolz, ein praktischer Sozialismus der Tat emporgewachsen sei.

Dann spricht der Führer von dem gewaltigen Wert der deutschen Westbefestigung, daß nur durch den Einsatz der Organisation und der Arbeitskräfte der Reichsautobahn möglich gewesen sei. „Die Einigung des deutschen Volkes im Großdeutschen Reich ist vielleicht gerade durch diese Arbeit ohne blutigen Kampf möglich geworden. Millionen deutsche Volksgenossen sind dadurch unendlich glücklich geworden. Sie können heuer zum ersten Male mit uns das Weihnachtsfest feiern.“

Mit besonderem Beifall haben die Arbeiter diese Sätze des Führers aufgenommen. Nicht minder dankbar und begeistert hören sie dann, wie Adolf Hitler von der Volksgemeinschaft als der entscheidenden Voraussetzung für die gewaltige Gemeinschaftsleistung und die Erfolge dieses Jahres spricht:

„So habe ich Sie als einen Teil dieser deutschen Volksgemeinschaft, der an einer der wichtigsten Arbeiten des Reiches eingesetzt ist, als die Vertreter Ihrer hunderttausend Arbeitskollegen nach Berlin eingeladen, um Ihnen und damit all denen zu danken, die nicht hier sein können.“

Um zu danken für eure Arbeit, für eure Leistung und vor allem für eure treue Einfügung in unsere große deutsche Volksgemeinschaft. Und wenn mit dem heutigen Tage diese 3000 Kilometer abgeschlossen sind, dann ist damit ein so gewaltiges und großes Werk vollendet, daß ihr als die Vertreter dieser Arbeitsleistung jetzt mehr Recht als irgend jemand anderes habt, euch heute zwei Stunden richtig zu freuen.“

Minutenlanger Beifall dankte dem Führer am Schluß seiner Rede. Sieg-Heil-Rufe erklangen, die Glieder der Nation wurden angestimmt.

Dann trat eine Pause in der Festfolge ein, in der Generalinspektor Dr. Todt dem Führer die Betriebs-

führer der Obersten Bauleitung der Reichsautobahnen mit je einem Arbeiter dieser Bauleitungen vorstellte. Darauf kam die Freude zu ihrem Recht. Nach Darbietungen hervorragender Künstler der Berliner Varietés Bühnen bildete ein Gastspiel von Erich Carow den Abschluß des Abends.

Der zweite Teil dieses Abends, der ein schönes Sinnbild für die Tat gewordene Volksgemeinschaft und die enge Verbundenheit zwischen Staatsführung und Volk war, gehörte den Künstlern der großen Berliner Varietés Bühnen, die den 3000 Gästen des Führers einige Stunden der Freude bereiteten. Im Parkett sieht man neben zahlreichen Mitgliedern der Reichsregierung führende Persönlichkeiten aller Gliederungen der Bewegung, hohe Vertreter der Wehrmacht und unter ihnen auch als Ehrengäste des Generalinspektors Dr. Todt den Präsidenten des polnischen Begegnungsverbandes Grafen Stephan Tyszkiewicz und das englische Unterhausmitglied R. Gresham Cole, den Führer der englischen Delegation, die im Vorjahr die Straßen des Führers besichtigte.

Mit fieberrnder Ungebulb erwarten die 3000 Arbeiter der Reichsautobahnen die Ankunft des Führers, der kurz vor 19 Uhr, geleitet von Generalinspektor Dr. Todt, in Begleitung von Reichsminister Dr. Goebbels, Reichsführer SS Himmler, Reichspressechef Dr. Dietrich, Generalinspektor Prof. Speer sowie seiner ständigen Begleitung das Theater betritt. Das Musikkorps der Leibstandarte hat mit dem Badenweiler Marsch eingesetzt, den die Rundgebungen der Freude, der Verehrung und der Begeisterung fast übertönen.

Dann singen die Männer des Arbeitsdienstes das „Lied vom Westwall“, das von einem Arbeiter bei den Westbefestigungen verfaßt und dessen letzte Strophe von einem Soldaten eines Infanterieregiments gedichtet wurde. Anschließend erhaltet

## Generalinspektor Dr. Todt

den Rechenschaftsbericht, der ein stolzer Bericht der Leistungen ist.

„Am heutigen Tage“, so sagte Dr. Todt, „wurden an verschiedenen Stellen des Reiches die letzten zweihundert Kilometer des Bauzieles 1938 und darunter der dreitausendste Kilometer dem Verkehr übergeben. Der Führer hat, wie im vergangenen Jahre zweitausend, in diesem Jahre dreitausend Arbeiter der Reichsautobahnen aus diesem Anlaß eingeladen, nach Berlin zu kommen, und ist selbst erst vor einer Stunde hier eingetroffen, um diesen Kameradschaftsabend mit seinen Straßenbauern zu verbringen (stürmische Heil-Rufe). Wir danken dem Führer für dieses Zeichen seiner seit dem ersten Spatenstich nie erloschenen Verbundenheit mit seinen Reichsautobahnern.“ (Erneute jubelnde Beifallsrundgebungen.)

Die dreitausend Kilometer, die heute dem Verkehr übergeben wurden, waren einmal 43 v. H. des ursprünglich mit 6900 Kilometer angenommenen Gesamtzieles der Reichsautobahnen. Wenn Deutschland seit dem Jahre 1933 auf dem damaligen Stande der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung stehengeblieben wäre, wäre jetzt knapp die Hälfte des Netzes der Reichsautobahnen fertig. An diesem Beispiel der Reichsautobahnen sieht man die ungeheure Entwicklung Deutschlands seit dem Jahre 1933. Was noch 1933 ausreichend erschien und auch arbeitsmäßig eine gewaltige Leistung bedeutet, ist heute gesehen, doch



nur der Anfang einer Arbeit, die in ihrem endgültigen Ausmaß einen weit größeren Umfang haben wird.

Inzwischen ist aus dem Land mit 7 Millionen Arbeitslosen das Land intensiver Arbeit der ganzen Welt geworden. In Gegenden, die gewerblich überhaupt nicht bekannt waren, wuchsen die gewaltigsten neuen Industrieanlagen heran. Fabriken, Kasernen, Hochöfen, Werften, die ein Jahrzehnt lang leer und still standen, wurden nicht nur wieder in Betrieb gesetzt, sondern um ein Mehrfaches ihres ursprünglichen Umfangs vergrößert. Die industrielle Produktion stieg zwischen 1932 und 1938 um 115 v. H.

Die durch die Deutsche Reichsbahn geförderten Gütermengen haben sich seit 1932 mehr als verdoppelt. Der Umsatz unserer Binnenschifffahrt ist um über 100 Prozent gestiegen. Die Zahl der Kraftfahrzeuge hat sich seit 1932 um 1,2 Millionen vermehrt. Die Entwicklung unserer Produktionssteigerung ist keinesfalls abgeschlossen. Noch größer und beinahe unüberwindlich erscheinen die zu lösenden Verkehrsaufgaben. Es ist verständlich, daß bei dieser Entwicklung das Straßennetz des heutigen Deutschlands größer, umfangreicher und dichter gegenüber dem ersten Plan von 1933 geworden ist.

An Stelle der ursprünglich vorgesehenen 6900 Kilometer sind für die Erschließung des Altreichsgebietes 11 000 Kilometer erforderlich.

Aber nicht nur fleißiger, auch größer ist das Reich geworden. Mit 84 000 Quadratkilometern kam die Ostmark zum Reich. Zur Erschließung der Ostmark sind weitere insgesamt 1500 Kilometer Reichsautobahnen vorgesehen, deren genaue Projektierung die wichtigste Planungsarbeit dieses Jahres bedeutete. Den ersten Spatenstich für die Reichsautobahnen in der Ostmark haben Sie, mein Führer, am 7. April dieses Jahres bei Salzburg ausgeführt. Diese wichtigste Verbindung von Salzburg bis Wien mit rund 300 Kilometer Streckenlänge ist voll im Bau.

Die Erweiterung des Reichsgebietes durch das Sudetenland mit 16 000 Quadratkilometern brachte weitere zusätzliche Streckenlängen von rund 600 Kilometern. Hier hat der Stellvertreter des Führers den ersten Spatenstich der Ost-West-Verbindung von Eger nach Reichenberg am 1. Dezember bei Eger vorgenommen.

Schließlich brachte die politische Entwicklung des Jahres 1938 die Forderung, den Bau der Reichsautobahnen auch außerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches auszudehnen, um eine direkte Verbindung von der Reichshauptstadt über Schlesien mit der Ostmark — mit Wien — über tschechisches Gebiet hinweg herzustellen.

Im größer gewordenen Deutschland stellen die heute fertiggestellten 3000 Kilometer 23 Prozent des Gesamtnetzes dar, sofern Sie, mein Führer, nicht das Aufgabengebiet für Ihre Straßenbauer noch mehr erweitern.

Für die Fertigstellung des 3000. Kilometers und für die Vorbereitung der Bauziele der nächsten Jahre waren bis zum heutigen Tag 300 Millionen Kubikmeter Boden zu bewegen. Die Betonarbeiten haben den Umfang von rund 16 Millionen Kubikmeter erreicht. Die Hälfte davon — rund 8 Millionen Kubikmeter — steckt in den 3000 Kilometern Fahrbahnbeden der Reichsautobahnen.

Das vergangene Jahr brachte einige besonders bemerkenswerte Leistungen. Die Elbebrücke bei Dessau in einer Gesamtlänge von 656 Metern wurde in 14 Monaten fertiggestellt. Neun Monate dauerte die Gründung der Pfeiler und Widerlager, fünf Monate dauerte die gesamte Eisenmontage dieses gewaltigen Bauwerkes. Eine zweite bedeutsame Leistung war die Senklastengründung für die oberhalb von Köln vorgesehene Hängebrücke über den Rhein. Bei rund 1000 Quadratmeter Grundfläche wurden die einzelnen Senklasten in durchschnittlich drei Monaten auf 10 bis 15 Meter Tiefe unter die Flußsohle abgesenkt. Diese Arbeit stellt die bisher größte Senklastengründung in Europa dar.

Der diesjährige Sommer brachte die Notwendigkeit, die gesamte deutsche Bauwirtschaft konzentriert zur Sicherung der Grenzen des Reiches einzusetzen. Sämtliche

wurden, sich die Flüchtlingslager an der Grenze des Sudetenlandes füllten. Die geflüchteten Sudeten Deutschen brannten darauf, nicht allzulange und unnütz im Lager zu bleiben, sondern irgendwo zur Arbeit angeheft zu werden — und sie haben sich als besonders fleißige Arbeitskräfte sehr bewährt. Die beste Hilfe im Ausgleich der ausgefallenen Arbeitskräfte und Geräte war aber der Geist der Reichsautobahner.

Die deutsche Bauindustrie hat in diesem Kampf auf zwei Fronten im Innern des Reiches, an der Reichsautobahn und draußen an den Grenzen des Reiches, bewiesen, daß sie bei planvollem Einsatz und wirkungsvoller Unterstützung sehr wohl in der Lage ist, die bisher schon sehr hohe Leistung auf dem Gebiete des Bauens noch mehr zu verstärken. Allen Mitarbeitenden danke ich nach Abschluß unserer Jahresarbeit für die außergewöhnlichen Leistungen in diesem Jahr.

Mit dem dreitausendsten Kilometer sind die wichtigsten der ganz großen Fernverbindungen ganz oder wenigstens in großen Teilstrecken dem Verkehr zur Verfügung gestellt. Die längste zusammenhängende Strecke führt ab heute von Stettin über Berlin auf dem Ring um Berlin herum und weiter über Halle—Leipzig—Nürnberg nach München und Salzburg in einer Gesamtlänge von 900 Kilometern. Die zweitlängste zusammenhängende Fernstrecke verläuft von Göttingen über Kassel—Frankfurt am Main—Karlsruhe—Stuttgart—München mit einer Gesamtlänge von 650 Kilometern. Die Verbindung von Berlin zum Industriegebiet und ins Rheinland nach Köln ist mit 480 Kilometern auf der Autobahn befahrbar. Nur ein kurzes Stück von 60 Kilometer zwischen Bielefeld und Hannover steht noch bis zu seiner Verkehrsübergabe im Juni nächsten Jahres im Bau. Von der Verbindung von Breslau bis Berlin sind 220 Kilometer, das sind 65 Prozent der Gesamtstrecke auf der Reichsautobahn befahrbar. Diese sichtbaren Zeichen des Erfolges der nationalsozialistischen Regierung werden in der ganzen Welt anerkannt.

Dr. Todt führte eine Reihe bewundernder Anerkennungen von Ausländern an und fuhr fort:

Wir freuen uns über diese anerkennenden und gerechten Stimmen deutscher Arbeitsleistung. Aber noch mehr freut die Straßenbauer die Anerkennung ihrer Arbeit durch die deutschen Kraftfahrer. Wenn am Wochenende an verschiedenen Stellen des Reiches 15- bis 18 000 Fahrzeuge innerhalb 24 Stunden auf diesen Straßen des Führers gezählt wurden, so ist dies die schönste Bestätigung, wie sehr sich das deutsche Volk über diese Straßen freut und wie intensiv der Kraftverkehr aus diesen neuen Straßen seinen Nutzen zieht.

Dr. Todt dankte abschließend dem Führer für sein Erscheinen und versprach für die Reichsautobahner, daß sie im nächsten Jahre ein nicht geringeres Pensum bewältigen werden als in diesem. Dann überreichte er Adolf Hitler und Dr. Dornmüller je eine Plakette, wie sie heute jeder Arbeiter der Reichsautobahn trägt.

## Ein Reichsautobahnarbeiter

nimmt nun im Namen der 3000 an der Feierstunde teilnehmenden Kameraden und aller Derer, die an den Straßen des Führers schaffen und diese Stunde im Gemeinschaftsempfang miterleben, das Wort:

Mein Führer! Im Namen aller Arbeitskameraden, die am Bau der Reichsautobahnen beschäftigt sind, begrüße ich Sie. Es ist für uns eine sehr große Freude, daß wir am heutigen Tage als Gäste bei Ihnen in Berlin sein dürfen. Ich selber freue mich ganz besonders deshalb, weil ich schon bei der Übergabe der ersten Reichsautobahnstrecke und des 1000. und 2000. Kilometers zugegen war. Nach kaum fünf Jahren ist heute schon der 3000. Kilometer fertiggestellt. Mein Führer! Durch Ihr gigantisches Werk, die Reichsautobahnen, haben Sie Millionen deutschen Volksgenossen Arbeit und Brot gegeben, und nur so können wir mit unseren Familien wieder ein fröhliches Weihnachtsfest feiern. Wenn wir auch manchmal Opfer haben bringen müssen, und die Arbeit manchmal auch nicht gerade angenehm war, so wollen wir doch alles tragen.

Mein Führer! Sie haben noch viel größere Arbeit geleistet, Sie sind der Meister eines Großdeutschen Reiches und haben ein Volk von 80 Millionen zusammengeschmiedet, eine Arbeit, die von Ihnen ungeheure Opfer verlangte und die vor Ihnen kein Mensch der Welt fertiggebracht hat. Wir können Ihnen nicht genug dafür danken, was Sie in den fünf Jahren geleistet haben. Sie haben das deutsche Volk wieder geeint, wir Arbeiter aber wollen die Arbeiter unserer Führer sein und bleiben, mein Führer.



Ausmaß einen weit größeren Umfang haben wird.

Inzwischen ist aus dem Land mit 7 Millionen Arbeitslosen das Land intensiver Arbeit der ganzen Welt geworden. In Gegenden, die gewerblich überhaupt nicht bekannt waren, wuchsen die gewaltigsten neuen Industrieanlagen heran. Fabriken, Kasernen, Hochöfen, Werften, die ein Jahrzehnt lang leer und still standen, wurden nicht nur wieder in Betrieb gesetzt, sondern um ein Mehrfaches ihres ursprünglichen Umfangs vergrößert. Die industrielle Produktion stieg zwischen 1932 und 1938 um 115 v. H.

Die durch die Deutsche Reichsbahn geförderten Gütermengen haben sich seit 1932 mehr als verdoppelt. Der Umsatz unserer Binnenschifffahrt ist um über 100 Prozent gestiegen. Die Zahl der Kraftfahrzeuge hat sich seit 1932 um 1,2 Millionen vermehrt. Die Entwicklung unserer Produktionssteigerung ist keinesfalls abgeschlossen. Noch größer und beinahe unüberwindlich erscheinen die zu lösenden Verkehrs Aufgaben. Es ist verständlich, daß bei dieser Entwicklung das Straßennetz des heutigen Deutschlands größer, umfangreicher und dichter gegenüber dem ersten Plan von 1933 geworden ist.

An Stelle der ursprünglich vorgesehenen 6900 Kilometer sind für die Erschließung des Altreichsgebietes 11 000 Kilometer erforderlich.

Aber nicht nur fleißiger, auch größer ist das Reich geworden. Mit 84 000 Quadratkilometern kam die Ostmark zum Reich. Zur Erschließung der Ostmark sind weitere insgesamt 1500 Kilometer Reichsautobahnen vorgesehen, deren genaue Projektierung die wichtigste Planungsarbeit dieses Jahres bedeutete. Den ersten Spatenstich für die Reichsautobahnen in der Ostmark haben Sie, mein Führer, am 7. April dieses Jahres bei Salzburg ausgeführt. Diese wichtigste Verbindung von Salzburg bis Wien mit rund 300 Kilometer Streckenlänge ist voll im Bau.

Die Erweiterung des Reichsgebietes durch das Sudetenland mit 16 000 Quadratkilometern brachte weitere zusätzliche Streckenlängen von rund 600 Kilometern. Hier hat der Stellvertreter des Führers den ersten Spatenstich der Ost-West-Verbindung von Eger nach Reichenberg am 1. Dezember bei Eger vorgenommen.

Schließlich brachte die politische Entwicklung des Jahres 1938 die Forderung, den Bau der Reichsautobahnen auch außerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches auszudehnen, um eine direkte Verbindung von der Reichshauptstadt über Schlessien mit der Ostmark — mit Wien — über tschechisches Gebiet hinweg herzustellen.

Im größer gewordenen Deutschland stellen die heute fertiggestellten 3000 Kilometer 23 Prozent des Gesamtnetzes dar, sofern Sie, mein Führer, nicht das Aufgabengebiet für Ihre Straßenbauer noch mehr erweitern.

Für die Fertigstellung des 3000. Kilometers und für die Vorbereitung der Bauziele der nächsten Jahre waren bis zum heutigen Tag 300 Millionen Kubikmeter Boden zu bewegen. Die Betonarbeiten haben den Umfang von rund 16 Millionen Kubikmeter erreicht. Die Hälfte davon — rund 8 Millionen Kubikmeter — steckt in den 3000 Kilometern Fahrbahndecken der Reichsautobahnen.

Das vergangene Jahr brachte einige besonders bemerkenswerte Leistungen. Die Elbebrücke bei Dessau in einer Gesamtlänge von 656 Metern wurde in 14 Monaten fertiggestellt. Neun Monate dauerte die Gründung der Pfeiler und Widerlager, fünf Monate dauerte die gesamte Eisenmontage dieses gewaltigen Bauwerkes. Eine zweite bedeutsame Leistung war die Senklastengründung für die oberhalb von Köln vorgesehene Hängebrücke über den Rhein. Bei rund 1000 Quadratmeter Grundfläche wurden die einzelnen Senklasten in durchschnittlich drei Monaten auf 10 bis 15 Meter Tiefe unter die Flußsohle abgesenkt. Diese Arbeit stellt die bisher größte Senklastengründung in Europa dar.

Der diesjährige Sommer brachte die Notwendigkeit, die gesamte deutsche Bauwirtschaft konzentriert zur Sicherung der Grenzen des Reiches einzusetzen. Sämtliche Bauvorhaben mußten ihren Beitrag an diese vordringliche Arbeit leisten. An der Reichsautobahn wurde im Laufe des Monats Juli der Baubetrieb auf rund 400 Kilometer Strecke vollkommen eingestellt, Arbeitskräfte und Geräte wurden abgegeben, auch auf den weiter betriebenen Baustellen wurde die Zahl der Arbeitskräfte und vor allem der Nachschub an Baumaterialien stark eingeschränkt. Umfangreiche Umdispositionen waren erforderlich, um die Betriebe einigermaßen leistungsfähig zu erhalten. Aber gerade bei diesen Schwierigkeiten hat sich das seit Jahren eingespielte Personal bestens bewährt. Zu Hilfe kam auch der Umstand, daß in den Wochen, in denen Arbeitskräfte abgegeben

wurden, die planmäßige Leistung und Leistungsbereitschaft der Arbeiter sehr wohl in der Lage ist, die bisher schon sehr hohe Leistung auf dem Gebiete des Bauens noch mehr zu verstärken. Allen Mitarbeitenden danke ich nach Abschluß unserer Jahresarbeit für die außergewöhnlichen Leistungen in diesem Jahr.

Mit dem dreitausendsten Kilometer sind die wichtigsten der ganz großen Fernverbindungen ganz oder wenigstens in großen Teilstrecken dem Verkehr zur Verfügung gestellt. Die längste zusammenhängende Strecke führt ab heute von Stettin über Berlin auf dem Ring um Berlin herum und weiter über Halle—Leipzig—Nürnberg nach München und Salzburg in einer Gesamtlänge von 900 Kilometern. Die zweitlängste zusammenhängende Fernstrecke verläuft von Göttingen über Kassel—Frankfurt am Main—Karlsruhe—Stuttgart—München mit einer Gesamtlänge von 650 Kilometern. Die Verbindung von Berlin zum Industriegebiet und ins Rheinland nach Köln ist mit 480 Kilometern auf der Autobahn befahrbar. Nur ein kurzes Stück von 60 Kilometern zwischen Vieselsfeld und Hannover steht noch bis zu seiner Verkehrsübergabe im Juni nächsten Jahres im Bau. Von der Verbindung von Breslau bis Berlin sind 220 Kilometer, das sind 65 Prozent der Gesamtstrecke auf der Reichsautobahn befahrbar. Diese sichtbaren Zeichen des Erfolges der nationalsozialistischen Regierung werden in der ganzen Welt anerkannt.

Dr. Todt führte eine Reihe bewundernder Anerkennungen von Ausländern an und fuhr fort:

Wir freuen uns über diese anerkennenden und gerechten Stimmen deutscher Arbeitsleistung. Aber noch mehr freut die Straßenbauer ihre Anerkennung ihrer Arbeit durch die deutschen Kraftfahrer. Wenn am Wochenende an verschiedenen Zählstellen des Reiches 15- bis 18 000 Fahrzeuge innerhalb 24 Stunden auf diesen Straßen des Führers gezählt wurden, so ist dies die schönste Bestätigung, wie sehr sich das deutsche Volk über diese Straßen freut und wie intensiv der Kraftverkehr aus diesen neuen Straßen seinen Nutzen zieht.

Dr. Todt dankte abschließend dem Führer für sein Erscheinen und versprach für die Reichsautobahnen, daß sie im nächsten Jahre ein nicht geringeres Pensum bewältigen werden als in diesem. Dann überreichte er Adolf Hitler und Dr. Dörpmüller je eine Plakette, wie sie heute jeder Arbeiter der Reichsautobahn trägt.

## Ein Reichsautobahnarbeiter

nimmt nun im Namen der 3000 an der Feierstunde teilnehmenden Kameraden und aller derer, die an den Straßen des Führers schaffen und diese Stunde im Gemeinschaftsempfang miterleben, das Wort:

Mein Führer! Im Namen aller Arbeitskameraden, die am Bau der Reichsautobahnen beschäftigt sind, begrüße ich Sie. Es ist für uns eine sehr große Freude, daß wir am heutigen Tage als Gäste bei Ihnen in Berlin sein dürfen. Ich selber freue mich ganz besonders deshalb, weil ich schon bei der Übergabe der ersten Reichsautobahnstrecke um des 1000. und 2000. Kilometers zugegen war. Nach kaum fünf Jahren ist heute schon der 3000. Kilometer fertiggestellt. Mein Führer! Durch Ihr gigantisches Werk, die Reichsautobahnen, haben Sie Millionen deutschen Volksgenossen Arbeit und Brot gegeben, und nur so können wir mit unseren Familien wieder ein fröhliches Weihnachtsfest feiern. Wenn wir auch manchmal Opfer haben bringen müssen, und die Arbeit manchmal auch nicht gerade angenehm war, so wollen wir doch alles tragen.

Mein Führer! Sie haben noch viel größere Arbeit geleistet, Sie sind der Meister eines Großdeutschen Reiches und haben ein Volk von 80 Millionen zusammengeführt, eine Arbeit, die von Ihnen ungeheure Opfer verlangte und die vor Ihnen kein Mensch der Welt fertiggebracht hat. Wir können Ihnen nicht genug dafür danken, was Sie in den fünf Jahren geleistet haben. Sie haben das deutsche Volk wieder geeint, wir Arbeiter aber wollen die Arbeiter unseres Führers sein und bleiben. Mein Führer, befehlen Sie uns und wir werden Ihnen gehorchen. Als Sie damals mit dem Spaten in der Hand die Arbeit eröffneten, haben Sie uns den Befehl gegeben: „Arbeiter jaget an!“ und wir wollen zeigen, daß wir die treuen Arbeiter unseres Führers sind und bleiben. Auch möchten wir Gott, den Allmächtigen, bitten, daß er unseren Führer immer gesund und noch recht viele Jahre uns erhalten möge.

Der Führer dankte dem Vertreter der Reichsautobahnarbeiter mit einem herzlichen Händedruck für seine Worte und wendet sich dann selbst an seine Gäste.

## Der Deutsche Volkswirt (Berlin)

Nr. 12 / 13 -

### Dr. Todts Aufgabe

Mit der Ernennung Dr. Todts zum Generalbevollmächtigten für die deutsche Bauwirtschaft ist ein lang gehegter Wunsch der unmittelbar und mittelbar an der Bauwirtschaft interessierten Kreise in Erfüllung gegangen. Der Kreis der wenigstens mittelbar Interessierten ist dabei so groß, daß er praktisch etwa die ganze öffentliche und private Wirtschaft erfaßt — einschließlich der Landwirtschaft, die durch den von der Bauwirtschaft ausgehenden Sog einen großen Teil ihrer Arbeitskräfte zu verlieren drohte. Dr. Marschner hat vor einer Woche in dieser Zeitschrift die volkswirtschaftliche Schlüsselstellung der öffentlichen Aufträge behandelt. Er kam dabei zu dem Ergebnis, daß eine Rationalisierung ihrer Vergebung dringend notwendig sei, um den Nachteilen zu entgehen, die aus einer unregelmäßigen und übersteigerten Nachfrage entstehen. Wenn nach den Worten Staatssekretär Brinkmanns zwei Drittel des Volkseinkommens durch die öffentliche Hand oder von ihr abhängige Unternehmungen verausgabt werden, wenn nach den Schätzungen der Wirtschaftsgruppe Bauindustrie das Bauvolumen 1938 einen Gesamtwert von 11 Milliarden RM erreicht hat und rund 80 % dieser ungeheuren Summe durch die öffentliche Hand verausgabt werden, dann muß bei den öffentlichen Aufträgen an die Stelle der Ertragsrechnung, die Umfang und Kosten privater Bauaufträge zu bestimmen pflegt, ein anders gearteter Regulator eingeschaltet werden. Einem weiteren Anwachsen des Anteils der öffentlichen Baupläne am gesamten Auftragsvolumen der Wirtschaft sind verwaltungstechnisch sehr weite Grenzen gezogen. Es gibt dafür aber eine volkswirtschaftliche Grenze, von der an die Gefahr besteht, daß die normalen Proportionen des Wirtschaftslebens zu stark verschoben und damit die Versorgungsmöglichkeiten des Volkes und die Leistungsfähigkeit der Bauwirtschaft selbst beeinträchtigt werden. Die ungeheuren Bauleistungen dieses Sommers waren zum Teil nur darum möglich, weil aus der Baustoffwirtschaft und anderen Betrieben Arbeitskräfte in die Bauausführung geworfen werden konnten. Das ging aber nur so lange, wie noch gewisse Vorräte an Baustoffen und anderen Produkten vorhanden waren. Sind diese erschöpft, so muß nachgearbeitet werden, und dazu braucht man die Arbeiter in der Baustoffindustrie selbst. Damit ist freilich nicht gesagt, daß die Rekordleistung dieses Jahres im nächsten Jahre unterschritten werden muß. Bei richtiger Gesamtplanung verfügt die Bauwirtschaft in den Tälern ihrer bisherigen Beschäftigungsschwankungen noch über Leistungsreserven, die durch entsprechend

geregelte zeitliche und örtliche Auftragsvergebung nutzbar gemacht werden können. Diese Schwankungen zu mildern, die seit Jahrzehnten zur Tradition geworden sind, wird keine leichte Aufgabe sein. Um so dringlicher ist es, wenigstens die Behinderungen zu beseitigen, die aus der individualistischen Zersplitterung des Vergabungswesens entstanden sind. Dazu bedarf es einer politischen, verwaltungsrechtlichen und persönlichen Autorität, wie sie nur der Beauftragte für den Vierjahresplan besitzt. Dadurch, daß der Generalbevollmächtigte für die Bauwirtschaft von ihm ernannt und ihm unterstellt ist, eröffnen sich diesem entsprechende Möglichkeiten. Dr. Todt bringt selbst ein hohes Maß von Ansehen und Erfahrung mit. Als Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen und als Leiter der Bauten für die Westbefestigungen war er der gebene Mann für diese große Aufgabe. Die Anpassung des Bauvolumens an die Menge der maximal verfügbaren Arbeitskräfte, Baustoffe und Geräte und die Rangordnung der dann noch ausführbaren Bauten nach ihrer Dringlichkeit ist eine Aufgabe, die nur von einer Stelle mit höchster Autorität und feinstem Verständnis für alle politischen und wirtschaftlichen Erfordernisse gelöst werden kann. Es kann sich nicht darum handeln, daß eine solche Rangordnung einfach eine Rangordnung von bestimmten Bauherren oder Gruppen von solchen ist. In jeder Gruppe gibt es vordringliche Bauten und solche, die warten können, ganz abgesehen davon, daß das Wirtschaftsleben in Stadt und Land einer ungefähr gleichmäßigen Befruchtung durch die Bauwirtschaft bedarf. Die großen Bauherren der öffentlichen Hand werden sich dieser Notwendigkeit nicht verschließen, wenn man ihnen klar macht, daß schwere Disproportionalitäten ihre eigene Existenz und Leistungsfähigkeit mittelbar und unmittelbar gefährden können (vgl. dazu auch den Aufsatz von Dr. Glöckner in der vorliegenden Ausgabe).



## Die Bank (Berlin)

Wochenhefte für Finanz- u. Bankwesen u. Chronik der Wirtschaft

Nr. 51 / 52

### ... und Bau-Generalvollmacht

Die Bestellung Dr. Todts zum Generalbevollmächtigten für die Bauwirtschaft, die unmittelbar auf die Betrauung von Karl Lange folgte, zeigt sachlich manche Parallelen, der Form nach aber zunächst einmal einen wesentlichen Unterschied. In der Bauwirtschaft hat man seit langem nicht mit dem Wunsch hinter dem Berge gehalten, daß eine solche Generalvollmacht in die Hände eines Mannes mit Autorität gelegt werden möge, aber es konnte ebensowenig zweifelhaft sein, daß die Wirtschaft selbst keinen solchen Mann stellen konnte, weil es sich ja hier keineswegs nur um eine industrielle, nicht einmal nur um eine wirtschaftliche Aufgabe handelt, sondern in höherem Sinne um eine politische Betreuung. Dr. Todt soll für die Zukunft eine Ordnung der gesamten Bautätigkeit, des Hochbaues wie des Tiefbaues, sichern, die „insbesondere den Erfordernissen der Rohstoffbewirtschaftung und des Arbeitseinsatzes Rechnung trägt“. Der Generalbevollmächtigte wird also nach zwei Seiten hin zu operieren haben: er muß sich mit den Auftraggebern auseinandersetzen und zugleich Maßnahmen ergreifen, welche die bisherigen Einzelmaßnahmen auf den Gebieten des Arbeits- und des Materialeinsatzes zusammenfassen und in einen Gesamtplan einordnen. Die großen Auftraggeber des Bauwesens rekrutieren sich aus den verschiedensten Bezirken der öffentlichen Hand. Die Rangordnung der Bedarfsträger, von denen jeder geneigt sein wird, seine Wünsche für die dringlichsten, die der anderen für aufschiebbar zu halten, kann nicht von einem Wirtschaftler entworfen und in die Praxis übertragen werden. Hier liegt der wichtigste Unterschied zum Gang der Dinge in der Maschinenindustrie, die ja nur indirekt in die öffentlichen Arbeiten eingespannt ist und die daher ihr Haus durch einen Mann aus den eigenen Reihen in Ordnung zu bringen vermag.

Dr. Todt dagegen hat es mit vielen Seiten und mit vielen Arten von „Interessenten“ zu tun, wenn wir in diesem Zusammenhang diesen Titel auch den Stellen zulegen dürfen, die zwar dem allgemeinen Wohle dienen, die aber im Rennen um die Mehrleistung, im Kampf um Menschen und Material doch sich selbst und anderen gegenüber zu Konkurrenten geworden sind. Grundsätzlich bestehen auch hier wieder zwei Möglichkeiten der Ordnung und Lenkung: Die Nachfrage muß reguliert, auf der anderen Seite das Angebot erhöht werden. Automatisch gehört damit die Baustoffindustrie zum Aufgabenkreis Dr. Todts, genau wie der Arbeitseinsatz, so daß auch hier wieder eine enge Zusammenarbeit mit den Stellen erforderlich sein wird, die sich bisher, jede für sich, den Einzelgebieten gewidmet haben. In diesem Sinne bedeutet die neue Generalvollmacht also „nur“ eine Zusammenfassung der Kompetenzen, die Schaffung einer Planungs-Zentrale. Das „nur“ soll natürlich die Aufgabe nicht verkleinern, die ja tatsächlich größer und schwieriger ist als alles bisherige Planungsbeginnen. Denn es soll die an sich auf den ersten Blick unlösbar, ja vielleicht sogar paradox erscheinende Forderung erfüllt werden, daß eine vollbeschäftigte Wirtschaft ihre Leistung noch steigern muß. Das kann nur gelingen, wenn wirklich alle Reibungen beseitigt und dadurch zusätzliche Kräfte gewonnen werden, die in vermehrte Leistung umgesetzt werden können.



Hamburger Tageblatt

Nr. 27

# Stärkerer Maschineneinsatz erforderlich

Generalinspektor Dr. Todt vor der „Kommission“

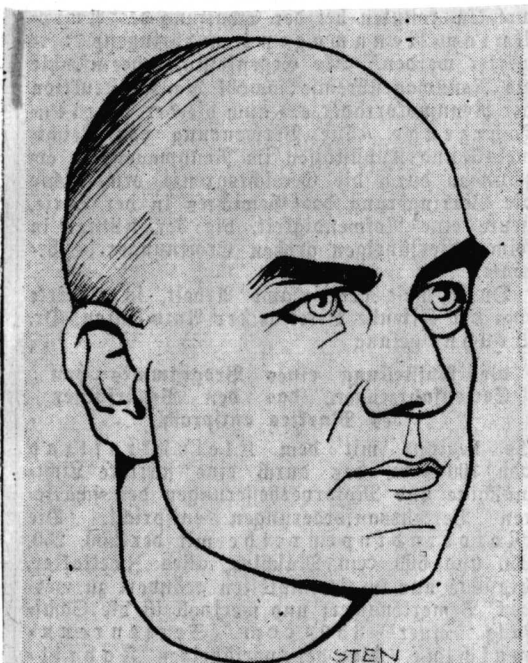
Der 6. große Lehrgang der Kommission für Wirtschaftspolitik nahm seinen Fortgang mit einem Vortrag des Reichsstatthalters Gauleiters Kaufmann, Hamburg, über den wir bereits gestern ausführlich berichtet haben.

Als nächster Redner ergriff Generalinspektor Dr. Ing. Todt das Wort. Er erklärte unter anderem: Mit unseren politischen Erfolgen sind die Aufgaben auf zahlreichen anderen Gebieten, insbesondere auch auf dem der Wirtschaft, gewachsen. Die Tatsache, daß die Wirtschaft nicht rasch genug die politische Entwicklung mitgemacht hat, obwohl Bernhard Röhler und andere das Gedankengut der nationalsozialistischen Wirtschaftsführung unermüdet ausgesprochen hatten, führte zur Notwendigkeit, die Wirtschaft bis in alle Einzelheiten von der politischen Seite her zu führen. Die jüngsten Gebiete, die in die straffe Führung einbezogen wurden, sind die der Energie- und der Bauwirtschaft. Während der Umsatz der gesamten Bauwirtschaft im Durchschnitt der Jahre 1925 bis 1930 etwa 6 bis 8 Milliarden Reichsmark betragen hat und bis 1932 auf 2,3 Milliarden zurückgegangen ist, sind 1938 im deutschen Baugesamten 11,5 Milliarden Reichsmark umgesetzt worden. Damit hat die Bauwirtschaft im Augenblick die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht. Die Aufgaben für die Bauwirtschaft steigen aber weiterhin, so daß alles geschehen muß, um ihre Leistungsfähigkeit dennoch auszuweiten. Zu den dringenden weiteren Aufgaben gehören Erweiterungen unserer Produktionsstätten, Ausbau der Verkehrswege und Verkehrsmittel, Wohnungsbauten, Wehrmachtssbauten, Sicherung der Grenzen und Baudenkmäler, die spätere Generationen einmal an unsere Zeit erinnern sollen. Zur weiteren Leistungsförderung in der Bauwirtschaft

sind erforderlich: 1. ein stärkerer Maschineneinsatz. Dabei kommt es nicht nur auf die mengenmäßige Anschaffung neuer Maschinen, sondern auch auf den planvollen Einsatz der Maschinen bei Arbeitsvorgängen an, wo schon mit einer kleinen maschinellen Ergänzung ein Engpaß beseitigt werden kann. 2. muß darüber hinaus die Bauindustrie zu rationellerem Arbeiten erzogen werden. Auf den Baustellen wird heute noch stark improvisiert. Hier wird eine Erziehungsarbeit einsetzen, zu der auch die Vereinfachung und Typisierung von Maschinen gehört. Unerläßlich wird es sein, zu dieser Erziehungsarbeit die Organe der Partei und der Deutschen Arbeitsfront in weitestem Ausmaß heranzuziehen. 3. Straffere Disziplin der Bauherren, bei denen sich der nationalsozialistische Grundsatz „Gemeinnutz geht vor Eigennutz“ stärker als bisher durchsetzen muß. 4. Eine schärfere Überwachung der Preis- und Lohngestaltung. 5. Eine gewisse Rangordnung in der Bauwirtschaft. Es muß nicht alles im Jahre 1939 gebaut werden. Selbstverständlich soll gebaut werden, was aus den materiellen Bedürfnissen des Volkes zu bauen ist. Wir müssen auch an die Mahnmale denken, die dem deutschen Volke den Glauben an seine Größe erhalten und es an die gewaltige Zeit Adolf Hitlers erinnern sollen. Diese großen Mahnmale müssen entstehen, so lange Adolf Hitler, der große Führer unseres Volkes und geniale Architekt, unter den Deutschen weilt. Wenn man mitunter hört, daß demgegenüber nicht genügend Wohnungen gebaut werden, so ist jenen Spektakelgäbern oder Mederern der Gegenwart vorzuhalten, daß zum deutschen Volk auch die kommenden Generationen gehören, die dankbar für die großen Werke sein werden, die in unserer Zeit entstanden sind.

## Völkischer Beobachter (Berlin)

Nr. 51



Zeichnung Stenbock

### Dr. Fritz Todt

SA.-Obergruppenführer, Prof. Dr.-Ing. Fritz Todt, der Leiter des Hauptamtes für Technik der NSDAP. und Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, wurde am 4. September 1891 in Pforzheim geboren. Sein Vater war Inhaber einer Schmuckwarenfabrik. Schon frühzeitig für Technik interessiert, diente Fritz Todt als Einjährig-Freiwilliger beim Feldartillerieregiment 14 in Karlsruhe und studierte dann Bauingenieurwesen an den technischen Hochschulen in München und Karlsruhe. Im Weltkrieg war er zuerst beim Grenadierregiment 110, seit 1916 Flugzeugbeobachter, um später die Führung einer Abteilung zu übernehmen.

Seine Doktorarbeit im Jahre 1920 wies schon auf die spätere Berufung hin: „Fehlerquellen beim Bau der Landstraßendecken aus Teer und Asphalt.“ Dr. Todt hat von der Picke auf gedient und verdiente seinen Lebensunterhalt durch eigener Händearbeit als Bauarbeiter. Aus seiner späteren Tätigkeit als Geschäftsführer einer großen Straßenbaugesellschaft wurde er durch den Führer am 5. Juli 1933 zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen berufen. 1934 wurde Dr. Todt Leiter des Hauptamtes für Technik in der Reichsleitung der NSDAP., der er als Ehrenzeichenträger schon seit dem 5. Januar 1923 angehört. Die Schaffung des NS.-Bundes Deutscher Technik ist gleichfalls sein Werk.

Auf dem Parteitag 1938 erhielt der geniale Straßenbauer den Nationalpreis für Kunst und Wissenschaft. Außer der Schaffung der Reichsautobahnen, von denen Ende des Jahres 4000 km dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stehen werden, hat er sich durch die Deutschlands Sicherheit gewährleistende Erstellung des Westwalles unvergängliche Verdienste erworben.

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 145

**„Gigantische Grenzsteine der Kultur.“**

Aus einer Ansprache von Dr. Todt.

\* Wien, 18. März. Am 16. und 17. März fand in der Hofburg in Wien die 42. Hauptversammlung des Deutschen Betonvereins statt. Der Geschäftsführer des Deutschen Betonvereins verlas am Freitag eine Rede Dr. Todts. Der Generalbevollmächtigte für die Bauwirtschaft stellte zwei Forderungen auf: eine materieller Art nach technisch einwandfreiem Konstruieren und Ausführen, nach Sparbarkeit im Material und Sparbarkeit im Einsatz der Arbeitskräfte. Die zweite Forderung lautete: „Das deutsche Bauschaffen muß kulturell ebenso vollendet sein wie materiell.“ Die deutlichsten Initialen im Buche der Geschichte seien die Baudenkmäler. Es gebe Zeiträume, in denen die politischen Grenzsteine hin und wieder versetzt würden. Wichtiger, nicht versetzbar, ein für allemal feststehend, seien aber die gigantischen Grenzsteine, die sich eine Kultur in ihren Baudenkmälern errichte. Die Burg in Prag, der Pradschin, habe in diesen Tagen die Bedeutung eines solchen Baudenkmals gezeigt.



Datum **23. Mai 1939**

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. **241 · 42**

# Todt über den Ingenieurwachstum

Rede vor dem VDJ. — Grasshof-Denkminze für Dr. Porsche

Von unserem Berichtstatter

sd. Dresden, 22. 5.

Die Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure in Dresden eröffnete Generalinspektor Dr. Todt mit einer grundlegenden Ansprache. Die Leistungen der Technik der heutigen Zeit lägen nicht nur in der genialen Schöpferkraft einzelner Persönlichkeiten, sondern in Ergänzung hierzu auch in der Gemeinschaftsleistung großer Arbeitsgruppen.

Eine gemeinsame wichtige Frage sei auch die Ausbildung des Nachwuchses. Wenn einem dringenden einmaligen Bedürfnis dadurch abgeholfen würde, daß 2000 bis 3000 Ingenieure einmalig der deutschen Technik unter der Voraussetzung zugeführt werden müßten, daß ihnen ein Teil der Ausbildungszeit genommen und sie so vorzeitig in den Beruf gestellt würden, so wäre es eine Notmaßnahme, für die die Ingenieure volles Verständnis hätten.

Mit allem Nachdruck aber verwahrte er sich gegen die Ansicht, daß die Ausbildung des Ingenieurs, also des Führers in der Technik, weniger sorgfältig, also flüchtiger erfolgen könne als die Ausbildung anderer akademischer Berufe. Die Elite der Ingenieure brauche an allgemeiner Bildung und Ausbildung nicht weniger Grundlagen als etwa ein Verwaltungsbeamter. Daß die letzte Vollandung dieser Ausbildung nicht unbedingt nur auf der Hochschule zu leisten sei, sondern auch in der ergänzenden Berufserziehung und in den technisch wissenschaftlichen Fachvereinen des Nationalsozialistischen Bundes Deutscher Technik erreicht werden müsse, sei allgemeine Ansicht.

Eine schwere Sorge sei, ob die Ausbildungsstätten, die Hoch- und Fachschulen mit der ungeheuren Anspannung unserer Zeit noch Schritt halten könnten. Daß es an Lehrkräften fehle, weil ungünstige Verdienstmöglichkeiten von dem Lehrberuf abschrecken, müsse man feststellen. Nicht jeder Lehrer aber müsse an einer Hochschule seine Berufs-

laufbahn beginnen und sein ganzes Leben lang an der Hochschule bleiben. Daher sei es eine vordringliche Aufgabe, Meister des praktischen Berufs, Männer der Praxis für den Lehrberuf zu gewinnen. Dann würden sich auch Mittel und Wege finden lassen, diese Arbeit richtig zu werten. Vor allem aber sei im Dritten Reich auch in der Technik die Ausrichtung auf die nationalsozialistische Grundeinstellung notwendig.

Unter großem Beifall schloß Dr. Todt seine Ausführungen und teilte dann mit, daß die höchste Auszeichnung des Vereins Deutscher Ingenieure, die Grasshof-Denkminze, die nur alle vier Jahre vergeben würde, dem Prof. Dr. Porsche wegen seiner Pionierleistungen im Motoren- und Kraftfahrzeugbau verliehen worden sei. Das VDJ.-Ehrenzeichen erhielten Direktor Pielstid, Augsburg, Direktor Dr.-Ing. Vogt, Hamburg, und Direktor Dr.-Ing. Czernasty, Frankfurt a. d. Oder. Mit dem VDJ.-Ehrenring wurden ausgezeichnet: Dr.-Ing. habil. Egner, Eßlingen, Dr.-Ing. Dr. oec. Carl Föhl, Berlin, Oberbaurat Dipl.-Ing. Hermann Kämpfer, Dortmund, und Dr.-Ing. Wahl, Elbing.

Aus dem Geschäftsbericht, den der Direktor des Vereins Deutscher Ingenieure, Dr. Kötzow, erstattete, war zu entnehmen, daß der VDJ. im Jahre 1938 mit 5131 neuen Mitgliedern die höchste Neuaufnahmeziffer seit seinem Bestehen erreicht hat. Im Jahre 1938 wurden rund 4600 Veranstaltungen mit insgesamt einer halben Million Teilnehmer durchgeführt. Zum Ort der 78. VDJ.-Hauptversammlung 1940 ist Düsseldorf bestimmt worden.

In der Vorstandssitzung wurde Generalinspektor Dr. Todt für weitere drei Jahre zum Vorsitzenden gewählt; er nahm die Wahl an. Den Festvortrag hielt Direktor Karl Hegner, Berlin, über das Thema: Die Werkzeugmaschine, worin er nachwies, daß die Werkzeugmaschine als das wichtigste technische Hilfsmittel der Rationalisierung angesehen werden müsse.

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 265 · 66

Todt sprach in Bayreuth

Bayreuth, 5. 6.

Am Sonntag fand in Bayreuth die Haupttagung der ersten Reichstagung der Fachgruppe Bauwesen im NS-Reichsbund deutscher Techniker statt, in deren Verlauf der Generalbevollmächtigte für die Regelung der Bauwirtschaft, Generalinspektor Dr. Todt, sprach.

Nach Begrüßungsworten von Ministerialrat Schönleben, dem Leiter der Fachgruppe Bauwesen, und Gauleiter Wächtler sprach Generalinspektor Dr. Todt. Er schilderte an einer Reihe von Einzelbeispielen die in den Baubetrieben noch vorhandenen Mängel und erklärte, daß es an der Zeit sei, auch die Baubetriebe auf jenen Zustand rationeller Betriebsführung zu bringen, der in den stationären Werkstätten und Produktionsstätten längst erreicht sei. Bei einigen wichtigen Baustoffen sei die notwendige Produktionssteigerung um 20% bereits erreicht worden. So sei es gelungen, die Zementproduktion von 15 Mill. auf 17 Mill. t im Jahre 1939 zu steigern. Auch auf der Holzseite wird dieses Plus verfügbar sein. Bei den Baumaschinen sei die Leistungssteigerung vorbereitet. Auf der materiellen Seite bestünden also durchaus die Voraussetzungen, um die Leistungen der Bauwirtschaft zu steigern. Aber auch die ideellen Voraussetzungen müßten einheitlich auf das gemeinsame Ziel ausgerichtet werden. Hier müsse noch ein großes Maß von Erziehung vor sich gehen. Die Menschenführung in den Baubetrieben müsse entmaterialisiert werden. Die wichtigste Aufgabe sei zunächst die Schulung und Prüfung des Personals, insbesondere des alten Stammpersonals.

Ebenso wichtig sei die Aufstellung eines Betriebsingenieurs, der alle Baustellen auf die Möglichkeit von Betriebsverbesserungen überprüft. Der Lohn müsse in erster Linie zum Leistungslohn werden, wobei die Leistungsrichtsätze der DAF. wertvolle Fingerzeige gäben. Die deutsche Rationalisierung beschränke sich nicht auf die Durchführung materieller Betriebsmethoden, sondern rufe vielmehr die Idealisten im deutschen Volk zum Kampf auf für die Verwirklichung der notwendigen Leistungssteigerung.

Nationalsozialistische Landpost (Berlin)

Nr. 27

## Zusammenarbeit in der Wasserwirtschaft

In Linz und Bad Ischl wurde vom 27. bis 29. Juni der Reichswasserwirtschaftstag 1939 durchgeführt. Den Höhepunkt der Tagung, die sonst besonders Fachvorträge über wasserwirtschaftliche Fragen der Ostmark brachte, bildete eine öffentliche Kundgebung, auf der Dr. Todt sprach. Er stellte einleitend fest, daß seit der Nachener Tagung 1938 hinsichtlich der damals zutagegetretenen Ressortrivalität ein erfreulicher Fortschritt zu verzeichnen sei. Die Entwicklung sei dahin gegangen, daß alle Ressorts, die an wasserwirtschaftlichen Fragen beteiligt seien, sich bei aller Wahrung und berechtigten Betonung ihrer Selbständigkeit in steigendem Maße zu den übergeordneten Zielen bekennen, die für jeden Wasserwirtschaftler bindend sein müssen. Der

seinerzeitige Auffatz von Professor Seifert über die drohende Versteppung Deutschlands habe zu einer fruchtbaren Diskussion geführt, bei der man sich zusammengefunden habe. Dies sei besonders dem Chef der Kulturwasserbauern, Staatsminister a. D. Ministerialdirektor Riecke, zu danken. Nicht ganz so weit wie bei den Kulturwasserbauern sei es auf dem Gebiete der energiewirtschaftlichen Wassernutzung gekommen. Die jugendlichen Kräfte, welche die gemeinsamen Zusammenhänge und die Forderung nach einem möglichst naturverbundenen Wasserbau vertreten, hätten sich gegenüber den älteren Auffassungen noch nicht durchgesetzt. Es sei aber zu hoffen, daß auch hier die naturverbundenen Ideen zum Durchbruch gelangen.

(s. A 10 n Lk 32 I)



*Sp*

*Todt,  
ds.*

Datum 15. Juli 1939

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 356

**Dr. Todt Schirmherr der Leipziger Baumesse.**

Leipzig, 14. Juli. (DSD.) Als Generalbevollmächtigter für die Regelung der Bauwirtschaft hat Dr. Todt die Schirmherrschaft über die Leipziger Baumesse übernommen, die vom 27. bis zum 31. August im Rahmen der Leipziger Herbstmesse stattfindet. Mit Zustimmung von Dr. Todt hat die Baumesse eine Sonderaufgabe erhalten, nämlich Mittel und Wege zur Leistungssteigerung und Rationalisierung der deutschen Bauwirtschaft zu zeigen.

*Dapli 410g 4/13 3h*

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 536

**Generalmajor Dr. Todt.**

Berlin, 19. Oktober. (DNB.) Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Major d. B. der Fliegertruppe Dr. Todt, auf Vorschlag des Generalfeldmarschalls Göring in Anerkennung der einzigartigen militärischen Verdienste, die mit der Schaffung des Westwalls und der Luftverteidigungszone West zusammenhängen, den Charakter als Generalmajor verliehen.

## Raumforschung und Raumordnung (Berlin)

Nr. **1 / 2**

### **Prof. Dr. Todt Generalinspektor für Sonderaufgaben im Vierjahresplan**

Der Beauftragte für den Vierjahresplan, Ministerpräsident Generalfeldmarschall Göring, hat Prof. Dr. Todt in seiner Eigenschaft als Leiter des Hauptamts für Technik zum Generalinspektor für Sonderaufgaben im Vierjahresplan ernannt. Der Generalinspektor soll die im Zuge des Vierjahresplans von den zuständigen Obersten Reichsbehörden und Sonderbevollmächtigten verfügten Maßnahmen laufend daraufhin überprüfen, ob sie in der Wirtschaft durchgeleitet werden und wie sie sich auswirken. Hierdurch soll ermöglicht werden, bestehende Anordnungen aufeinander abzustimmen oder den sich ändernden Verhältnissen anzupassen. Der Generalinspektor wird sich durch einen Stab von Reise- und Kontrollingenieuren einen ständigen Überblick über die Auswirkung und Durchlegung getroffener amtlicher Maßnahmen in der Wirtschaft verschaffen und somit ermöglichen, daß von zuständiger Seite sofort die für die Leistungssteigerung der Wirtschaft notwendigen Anordnungen geschaffen werden können.

Zu seiner Aufgabe bedient der Generalinspektor sich in der Hauptsache der Dienststellen des Hauptamtes für Technik und der in den Technisch-wissenschaftlichen Vereinen des Nationalsozialistischen Bundes Deutscher Technik verfügbaren Fachkräfte. Die Reise- und Kontrollingenieure weisen sich durch persönlichen Ausweis des Generalinspektors aus. Ihnen sind alle not-

wendigen Aushünfte zur Verfügung zu stellen. Die Dienststellen des Staates, der Partei und der Wehrmacht sowie die Betriebe der Wirtschaft sind gehalten, die Tätigkeit des Generalinspektors in jeder Weise zu unterstützen.

Ot.



33194 .0052 BEC

Signatur

Datum 20. März 1940

Reichsgesetzblatt (Berlin) Teil I

Nr. 50

n. a. 410 26

Erlaß des Führers und Reichskanzlers  
über die Bestellung eines Reichsministers für Bewaffnung und Munition.

Vom 17. März 1940.

Um alle in der Waffenherstellung und Munitionserzeugung im Großdeutschen Reich sowie im Generalgouvernement für die besetzten polnischen Gebiete tätigen Stellen zu höchster Leistung zusammenzufassen, bestelle ich einen Reichsminister für Bewaffnung und Munition.

Zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition ernenne ich den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr.-Ing. Todt.

Den Erlaß von Durchführungsbestimmungen behalte ich mir vor.

Berlin, den 17. März 1940.

Der Führer und Reichskanzler  
Adolf Hitler

Der Vorsitzende  
des Ministerrats für die Reichsverteidigung  
Göring  
Generalfeldmarschall

Der Chef des Oberkommandos der Wehrmacht  
Reitel

Der Reichsminister und Chef der Reichskanzlei  
Dr. Lammers

3 3 1 9 4 0053 BEC

Signatur.....

Datum 21. März 1940

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 80

### Dr. Todt Munitionsminister

Der Führer hat durch einen Erlass vom 17. März 1940 den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr.-Ing. Todt, zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition berufen. Damit werden alle Stellen, die an der Herstellung von Waffen und Munition arbeiten, zur höchsten Kraftentfaltung unter der Leitung eines Mannes zusammengefaßt, der

nicht nur das großartige Werk der Reichsautobahnen geschaffen, sondern auch in kürzester Zeit mit unvergleichlichem Schwung die riesenhafte Befestigungslinie des Westwalls ihrer Vollendung entgegengeführt hat. Die Durchführungsbestimmungen, die den Umfang seiner Aufgaben und Befugnisse näher regeln, hat der Führer bereits erlassen.

Dr. Fritz Todt, 1891 in Pforzheim geboren, studierte Ingenieurwissenschaften an den Technischen Hochschulen in München und Karlsruhe und promovierte mit einer Arbeit über Straßenbau zum Dr.-Ing. Im Weltkrieg war Dr. Todt vom ersten bis zum letzten Tag an der Westfront. Bereits im Jahre 1922 schloß er sich der NSDAP an, wo er Fachberater für den Straßenbau war. Am 5. Juli 1933 wurde Dr. Todt durch den Führer zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bestellt, und mit der von ihm bewältigten Hauptaufgabe des Baues der Reichsautobahn wurde sein Name für das deutsche Volk zu einem Begriff. Im Mai 1938 beauftragte ihn der Führer, das gewaltigste Festungswerk aller Zeiten, den Westwall, bis zum Herbst 1938 fertigzustellen. Bereits im September 1938 stand er vor der Vollendung. Für diese ungewöhnlichen Leistungen wurde Dr. Todt der deutsche Nationalpreis des Jahres 1938 verliehen. Dr. Todt, der SA-Obergruppenführer ist und das Hauptamt für Technik der NSDAP leitet, erhielt am 19. Oktober vorigen Jahres den Charakter als Generalmajor. Dies ist in großen Zügen die ungewöhnliche Laufbahn eines ungewöhnlichen Mannes.



Aufn. Fremdenblatt-Archiv

33194 0054 BEC

Signatur

Datum

21. März 1940

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 80 - A

### Dr. Todt Munitionsminister

Berlin, 20. März

Zur Durchführung des vom Führer aufgestellten gewaltigen Waffen- und Munitionsprogramms ist es erforderlich, alle in der Waffenherstellung und Munitionserzeugung tätigen Stellen zu höchster Kraftentfaltung unter einheitlicher Leitung zusammenzufassen. Der Führer hat daher durch Erlaß vom 17. März 1940 zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr.-Ing. Todt, berufen, der nicht nur das großartige Werk der Reichsautobahnen geschaffen, sondern auch in kürzester Zeit mit unvergleichlichem Schwung die riesenhafte Befestigungslinie des Westwalls ihrer Vollendung entgegengeführt hat. Die Durchführungsbestimmungen, die den Umfang seiner Aufgaben und Befugnisse näher regeln, hat der Führer bereits erlassen.

Mit Dr.-Ing. Fritz Todt hat der Führer in die überaus wichtige Stelle des Reichsministers für Bewaffnung und Munition einen Mann berufen, der durch die von ihm bisher geschaffenen Werke gezeigt hat, daß sich in ihm nationalsozialistische Tatkraft und äußerste Energie, gepaart mit höchster Leistungsfähigkeit und einem ungewöhnlichen Organisationstalent, vereinen. Das deutsche Volk beglückwünscht Dr. Todt zu dieser neuen ehrenvollen Berufung und ist überzeugt, daß genau so wie der Name Todt mit der Reichsautobahn und dem Westwall für alle Zeiten verbunden ist, auch hier wieder der richtige Mann auf den richtigen Platz gestellt wurde.

Dr. Fritz Todt, 1891 in Pforzheim geboren, studierte Ingenieurwissenschaften an den Technischen Hochschulen in München und Karlsruhe und promovierte mit einer Arbeit über Straßenbau zum Dr.-Ing. Im Weltkrieg war Dr. Todt vom ersten bis zum letzten Tag an der Westfront. Bereits im Jahre 1922 schloß er sich der NSDAP an, wo er Fachberater für den Straßenbau war. Am 5. Juli 1933 wurde Dr. Todt durch den Führer zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bestellt, und mit der von ihm bewältigten Hauptaufgabe des Baues der Reichsautobahn wurde sein Name für das deutsche Volk zu einem Begriff. Im Mai 1938 beauftragte ihn der Führer, das gewaltigste Festungswerk aller Zeiten, den Westwall, bis zum Herbst 1938 fertigzustellen. Bereits im September 1938 stand er vor der Vollendung. Für diese ungewöhnlichen Leistungen wurde Dr. Todt der deutsche Nationalpreis des Jahres 1938 verliehen. Dr. Todt, der SA-Obergruppenführer ist und das Hauptamt für Technik der NSDAP leitet, erhielt am 19. Oktober vorigen Jahres den Charakter als Generalmajor. Dies ist in großen Zügen die ungewöhnliche Laufbahn eines ungewöhnlichen Mannes.

Konzentration der Kräfte und Leistungssteigerung, das sind die beiden wesentlichen Gesichtspunkte, unter denen die Berufung Dr. Todts zu werten ist, Aufgaben, in denen sich der Reichsminister für Bewaffnung und Munition vielfach und mit außerordentlichem Erfolg bewährt hat.



21. März 1940

H. Green  
23. 3.40

Todt als Munitionsminister.

" Nieuwe Rotterdamsche Courant " , Rotterdam , Nr. 137 ,  
21.3.40 ( Leitartikel ) .

Scheinbar war die Leitung des gesamten Produktionsapparates in Dtld während der Kriegszeit für einen Mann zu viel und muss jetzt Dr. Todt einen Teil der Sachen von Göring übernehmen. Man sieht hier auf einem Gebiet , auf welchem es bei den Alliierten anscheinend nicht mehr nötig ist , in die Praxis umgesetzt, was die Kritiker in England und Frankreich ebenfalls wünschen , nämlich dass die Männer , auf welchen die Hauptaufgabe der Kriegsführung <sup>ruht</sup> ~~lastet~~ , sich nicht mit Arbeit überlasten, um sich besser den grossen Linien der Kriegsführung auf den verschiedenen Gebieten widmen zu können. Ausser dieser Erkenntnis , dass auch in Dtld hinsichtlich der Leitung des Krieges es noch vieles zu verbessern gibt, muss man auch in dieser Ernennung einen Beweis sehen , dass es Dtld mit seinem Vorhaben den Krieg mit aller Kraft fortzusetzen , ernst ist.-

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 148

**Dr. Todt Reichsminister für Bewaffnung  
und Munition.**

(Privattelegramm der „Frankfurter Zeitung“.)

✠ Berlin, 20. März. Amtlich wird mitgeteilt:

„Zur Durchführung des vom Führer aufgestellten gewaltigen Waffen- und Munitionsprogramms ist es erforderlich, alle in der Waffenherstellung und Munitionserzeugung tätigen Stellen zur höchsten Kraftentfaltung unter einheitlicher Leitung zusammenzufassen. Der Führer hat daher durch Erlass vom 17. März 1940 zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr.-Ing. Todt, berufen, der nicht nur das großartige Werk der Reichsautobahnen geschaffen, sondern auch in kürzester Zeit mit unvergleichlichem Schwung die riesenhafte Befestigungslinie des Westwalls ihrer Vollendung entgegengeführt hat. Die Durchführungsbestimmungen, die den Umfang seiner Aufgaben und Befugnisse näher regeln, hat der Führer bereits erlassen.“

Reichsminister Dr.-Ing. Fritz Todt ist 1891 in Pforzheim geboren, studierte Ingenieurwissenschaften an den Technischen Hochschulen in München und Karlsruhe und wurde mit einer Arbeit über Straßenbau zum Dr.-Ing. promoviert. Im Weltkrieg war Dr. Todt vom ersten bis zum letzten Tag an der Westfront. Bereits im Jahre 1922 schloß er sich der NSDAP an, wo er Fachberater für den Straßenbau war. Am 5. Juli 1933 wurde Dr. Todt durch den Führer zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen bestellt, und mit der von ihm bewältigten Hauptaufgabe des Baues der Reichsautobahnen wurde sein Name für das deutsche Volk zu einem Begriff. Im Mai 1938 beauftragte ihn der Führer damit, das gewaltigste Festungswerk aller Zeiten, den

Westwall, bis zum Herbst 1938 fertigzustellen. Bereits im September 1938 stand der Westwall vor der Vollendung. Für diese ungewöhnlichen Leistungen wurde Dr. Todt der Deutsche Nationalpreis des Jahres 1938 verliehen. Dr. Todt, der SA-Obergruppenführer ist und das Hauptamt für Technik der NSDAP leitet, erhielt am 19. Oktober vorigen Jahres den Charakter als Generalmajor.

## Der Deutsche Volkswirt (Berlin)

Nr. 26

### Der Munitionsminister

Die Ernennung eines Reichsministers für Bewaffnung und Munition bedeutet verstärkte Konzentration der deutschen Wirtschaft auf die militärischen Erfordernisse. Damit ist dafür gesorgt, daß das Munitionsprogramm der Wehrmacht von einer den übrigen Ministern formal gleichrangigen Stelle aus zentral in Angriff genommen, sichergestellt, verwirklicht werden kann. In der Betrauung des Generalinspektors für das deutsche Straßenbauwesen Dr.-Ing. Todt mit diesem Amt spiegelt sich der Wille, eine hochbewährte organisatorische Kraft da neu einzusetzen, wo vordringliche wirtschaftliche Aufgaben erwachsen und sich die Zuständigkeiten von den verschiedensten Seiten überschneiden. Reichsminister Dr. Todt hat die Reichsautobahnen aufgebaut, er hat den Westwall geschaffen — und das beides in beispiellos kurzer Zeit und ohne auf irgendwelche Vorbilder zurückgreifen zu können. Seine Energie, sein Organisationstalent und sein fachliches Können sind seitdem dem Inland und nicht minder dem Ausland wohlbekannt. Für seine neue Tätigkeit bringt er eine besonders glückliche persönliche Konstellation mit. Noch im letzten Leitartikel, also vor Bekanntwerden seiner Ernennung zum Reichsminister, befaßten wir uns mit dem natürlichen Anwachsen des Einflusses des Generalbevollmächtigten für das Bauwesen Dr. Todt. Wir schrieben: „Eine Bauanforderung rührt tiefer als jedes andere Arbeitskraft- und Materialbegehren an die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft im Kriege. Gerade darum tangiert hier die Genehmigung oder Verweigerung eines Baues aber auch durchaus nicht nur den Baumarkt. Diese Genehmigungspolitik umschließt sozialpolitische Entscheidungen, volkswirtschaftliche Folgerungen, rohstoffpolitische Maßnahmen. Sie kann sogar in militärische Bezirke eingreifen, wenn sie den Rang militärisch wichtiger Bauten ordnet. Insgesamt beinhaltet sie dadurch, daß sie in jedem Fall den Nutzen von Neubauten für den Krieg gegen die Benachteiligung der Kriegsführung durch Inanspruchnahme von Baumaterial und Bau-

kräften abzuwägen hat, einen ständigen wirtschaftlichen Einfluß auf die Kriegsführung selbst. Damit aber wachsen dem Generalbevollmächtigten für das Bauwesen naturnotwendig starke Verantwortlichkeiten zu. Er hat sie unter der obersten Leitung Görings zu tragen.“ Die Folgerungen, die unser Leitartikel daraus für die natürliche Erweiterung der Einflußmöglichkeiten des Generalbevollmächtigten sachlich zog, sind durch die Ernennung Todts zum Munitionsminister von der personellen Seite aus nicht nur ergänzt, sondern übertroffen. Es ist klar, daß einem Munitionsminister die Konzentration der wirtschaftlichen Kräfte auf die Durchführung des Munitionsprogramms wesentlich erleichtert wird, wenn er in Personalunion die Generalvollmacht über das Bauwesen bei sich vereinigt. Denn damit hat er die Möglichkeit, auch von einem zweiten wichtigen, ja entscheidenden Wirtschaftssektor aus einen mindestens mittelbaren Einfluß auf den Arbeitseinsatz, die Rohstoffverwendung und das Transportwesen zu nehmen. Deren Entwicklung bestimmt sich nach dem vorhandenen Angebot und der zugelassenen Nachfrage. Die Nachfrage aber kontingentiert und bestimmt wiederum zu einem guten Teil der Generalbevollmächtigte für das Bauwesen. Dr. Todt kann also in seiner doppelten Funktion handeln und, wenn es ihm notwendig scheint, als GB Bau Ansprüche anderer Stellen auf den Arbeitseinsatz, die Rohstoffe oder das Transportwesen beschränken, um die dadurch freigehaltenen Arbeitsmittel der Munitionserzeugung zugute kommen zu lassen. — Daß sich damit an dem Gesamtaufbau der deutschen Wirtschaftsverwaltung und an ihrer Leitung durch Hermann Göring nichts ändert, ist selbstverständlich.



Dr. Todt

Signatur

Datum 11. Mai 1940

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 237

### Ein Aufruf Dr. Todts.

Der Frontarbeiter neben dem Frontsoldaten.

Berlin, 10. Mai. (DNB.) Reichsminister Dr. Todt erließ an die Frontarbeiter des Westwall es folgenden Aufruf:

„Frontarbeiter!

Mit dem Einmarsch unserer Soldaten ist die Stunde für die Bewährung des Westwall es gekommen. Es wird sich zeigen, daß ihr nicht umsonst fast zwei Jahre lang Tag und Nacht euere Pflicht als Frontarbeiter erfüllt habt.

Nun hat die deutsche Waffe das Wort.

Ihr aber müßt bereitstehen, dem deutschen Soldaten neue Stellungen für seinen Kampf zu bauen. So wie wir alle von unserem Sieg überzeugt sind, so weiß ich, daß wir auch die kommenden Aufgaben mit gleicher Kraft und Ausdauer lösen werden.

Der Frontarbeiter wird dem Frontsoldaten immer zur Seite stehen. Das sei die Parole der Organisation Todt in dem nun beginnenden Kampf.

Es lebe der Führer!“

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 329

### Wirtschaftsgruppe Bauindustrie

#### Arbeitstagung

Am 27. und 28. November fand die Herbst-Arbeitstagung des Großen Beirates der Wirtschaftsgruppe Bauindustrie statt. An der Tagung nahm Reichsminister Dr. Todt in seiner Eigenschaft als Generalbevollmächtigter für die Regelung der Bauwirtschaft teil. In einer Ansprache würdigte er die bisherige gute und fruchtbare Zusammenarbeit zwischen dem Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft und der Wirtschaftsgruppe Bauindustrie.

Um diese Zusammenarbeit noch mehr zu vertiefen, werden Erfahrungsgemeinschaften gebildet. Es handelt sich hierbei im Grundsatz um eine Organisation, wie sie ähnlich vom Reichsminister für Bewaffnung und Munition für die Aufgaben der Rüstung geschaffen worden ist. Die fähigsten Fachkräfte der Bauwirtschaft und der Betriebslehre im Bauwesen sollen in den Dienst dieser Gemeinschaftsarbeit gestellt werden, um die Leistungsfähigkeit der Bauwirtschaft auf die großen Aufgaben vorzubereiten, die nach dem Kriege von ihr zu bewältigen sind. Dies gilt im Hinblick auf den Erlaß des Führers insbesondere für den Wohnungsbau.

Vorläufig hat der Reichsminister für Bewaffnung und Munition sieben Erfahrungsgemeinschaften, und zwar für die Rationalisierung im Hochbau, Arbeitsvorbereitung in der Bauwirtschaft, Leistungsführung und Leistungsertüchtigung im Betrieb, Nachbuchungen, Lohngestaltung, Baumaschinen und Geräte und schließlich Rechts- und Verdingungsfragen eingesetzt.

Die Vorsitz der Erfahrungsgemeinschaften bilden den „Bauwirtschaftsausschuß Dr. Todt“. Dieser und die in ihm vereinigten Erfahrungsgemeinschaften sind die beratenden Organe des Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft. Dadurch wird eine Arbeitsteilung erreicht, die sich bereits in der Rüstungsindustrie bewährt hat, wonach die Zentralbehörde nicht alle Forschungen sowie den Erfahrungsaustausch selbst betreibt, sondern sich auf die Stellung der Aufgaben beschränkt.

Die eigentlichen fachkundigen Arbeiten werden von einem möglichst großen Kreis von Sachverständigen bewältigt. Demnach handelt es sich bei dem „Bauwirtschaftsausschuß Dr. Todt“ um eine Art Selbstverantwortungsstelle der Baufachleute.

Die Tagung, der im Hinblick auf die großen vom Führer der Bauwirtschaft gestellten Aufgaben besonderen Bedeutung zukommt, wurde vom Leiter der Wirtschaftsgruppe Bauindustrie, Dr.-Ing. Voegler, geleitet, der sich in einem eingehenden Referat mit den Arbeiten des Wohnungsausschusses der Wirtschaftsgruppe befaßte. Weitere Vorträge hielten Baurat Habild über die Arbeiten des Geräteausschusses und Dr. Knüttel über die Arbeiten des sozialwirtschaftlichen Ausschusses. Zum Abschluß der Tagung wurde der von der Wirtschaftsgruppe Bauindustrie geschaffene arbeitskundliche Lehrfilm „Der Betonbauer“ erstmalig aufgeführt.

Schon am Vorabend hatten die einzelnen Ausschüsse der Wirtschaftsgruppe über ihre Arbeiten berichtet. Besonders bemerkenswert war hierbei das Referat des Dr. Opitz über betriebswirtschaftliche Arbeiten. Den Bericht über die Tätigkeit der Wirtschaftsgruppe im abgelaufenen Halbjahr erstattete Hauptgeschäftsführer Dr. Knecht.

**Hamburger Fremdenblatt**

Nr. **100**

Durch einen Erlass des Führers hat der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen die Befugnisse eines Reichsministers erhalten. Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen ist Dr. **Loth**, der zugleich das Amt eines Reichsministers für Bewaffnung und Munition bekleidet.



Todt, Dr. Ing. Fritz  
P

Datum 14. Aug. 1941

## Rundschau Deutscher Technik (Berlin)

Nr. 30

### Der Generalinspektor für Wasser und Energie

Der Führer hat am 29. Juli Reichsminister Dr.-Ing. Fritz Todt unter Beibehaltung seiner bisherigen Ämter zum Generalinspektor für Wasser und Energie ernannt. Damit gehen alle Aufgaben dieser Art, die bisher das Innenministerium, das Verkehrsministerium, das Wirtschaftsministerium und das Ernährungsministerium behandelt haben, auf Dr. Todt über. Beim Bau des Westwalls nahm die Zusammenfassung des technischen Personals aus Wasser-, Straßen-, Kulturbau und Energie ihren Anfang. Was damals auf Grund einer Ausnahmevollmacht des Führers geschah, ist jetzt durch die Ernennung zum Generalinspektor für Wasser und Energie in die staatsrechtliche Form gekleidet. Die wichtigsten Kräfte, die für die Durchführung der großen technischen Projekte notwendig sind, werden aus den einzelnen Verwaltungen herausgezogen und an einer Stelle zur bestmöglichen technischen Behandlung der Probleme eingesetzt. Die Zusammenfassung und Vereinfachung der technischen Verwaltung in einer Hand wird von allen Technikern begrüßt, weil sie gegenüber dem bisherigen Zustand einer aufgespaltenen Verwaltung eine wesentlich größere Schlagkraft geben wird.

Für die besetzten Gebiete, insbesondere für den Osten, hat der neue Auftrag besondere Wichtigkeit. Es brauchen nicht mehr an jedem Ort Fachkräfte für jedes der bisher zuständig gewesenen Ministerien eingesetzt zu werden. Vielmehr wird man die Aufgaben in der Hand nur eines Mannes zusammenfassen, dem für die einzelnen Sachgebiete Referenten beigegeben werden. Man wird also die Aufgaben mit weniger Fachkräften und trotzdem schnell, reibungslos und ohne Kompetenzfragen und lange Instanzenwege bewältigen können.

Für sein Amt als Reichsminister für Bewaffnung und Munition erweist sich der Dr. Todt neu erteilte Auftrag von besonderem Vorteil. Die Erzeugung von Sprengstoffen, Treibstoffen, Leichtmetallen und Buna setzt sehr große Energiemengen voraus. Für die Rüstung sind überhaupt Energiequellen und Verkehrswege von besonderer Wichtigkeit. Die Anordnung des Führers sieht vor, daß die Wünsche der bisher zuständigen Ministerien weiter berücksichtigt werden. Man wird Verbindungsmänner zu den Fachministerien bestellen und für einen engen Kontakt sorgen. Durch die neue Ernennung Dr. Todts werden die wichtigsten und größten Bauaufgaben in die Hand des Mannes gelegt, der bereits als Generalbevollmächtigter für die Regelung der Bauwirtschaft einen erheblichen Einfluß auf die Einschaltung der Bauwirtschaft in den Gebieten des Wasser-, Straßen-, Kulturbau und der Energie hatte.

Die Vereinigung der technischen Verwaltungen in einer Hand stellt praktisch schon weitgehend ein technisches Ministerium dar, womit sich das Großdeutsche Reich das organisatorische Werkzeug geschaffen hat, um die riesenhaft gestiegenen technischen Aufgaben des Krieges ebenso wie der kommenden Friedenswirtschaft zu lösen. Die deutschen Techniker beglückwünschen Reichsminister Dr. Todt zu seiner Ernennung und werden ihm weiter ihre ganze Kraft zur Verfügung stellen!

## Die Deutsche Volkswirtschaft (Berlin)

Nr. 26

### Dr. ing. Fritz Todt

Reichsminister Dr. Todt beging am 4. September seinen 50. Geburtstag. Der Name Todt ist verknüpft mit den Begriffen „Reichsautobahn“, „Westwall“, „Rüstung“ und anderen Gemeinschaftsaufgaben, die der Führer unserer Zeit stellte. Er hat die Technik eingespannt in die Kriegsaufgaben und den Techniker herangeführt an die Gestaltung des großen Befreiungswerkes.

Schon 1922 trat Dr. Todt der NSDAP. bei und gehörte seither zu den getreuesten Gefolgsmännern des Führers. Kurz nach der Machtübernahme wurde er vom Führer zum „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen“ ernannt und mit dem Bau der Reichsautobahnen betraut. Dieses Werk war die erste nationalsozialistische Tat, die die Arbeitslosigkeit in Deutschland beseitigte und als technische Großleistung die Bewunderung der ganzen Welt erweckte. Noch während des Baues der Reichsautobahnen erhielt Dr. Todt vom Führer den Auftrag zum Westwallbau. Mit der von ihm geschaffenen „Organisation Todt“ vollendete er termingerecht das große Werk. Aus den Westwallarbeitern wurden unter seiner Führung die Frontarbeiter der „OT“, die als treue Helfer des Frontsoldaten heute an allen Fronten einen entscheidenden Beitrag zum Siege leisten. Im Dezember 1938 wurde er zum „Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft“ ernannt. Seine Hauptaufgabe bestand darin, den Gesamtbauwillen mit dem Gesamtbauvermögen in Übereinstimmung zu bringen. Als Leiter des „Hauptamtes für Technik“ hatte Todt bereits innerhalb der Partei alle technischen Sektoren in seiner Hand vereinigt. Um eine straffe Durchführung der technischen Arbeiten auch im staatlichen Sektor zu gewährleisten, ernannte ihn der Führer am 23. Februar 1940 zum „Generalinspektor für die Sonderaufgaben im Vierjahresplan“ und kurz darauf, am 17. März, zum „Reichsminister für Bewaffnung und Munition“. Er wurde damit zum Waffenschmied des Deutschen Reiches, denn es obliegt ihm die Aufgabe, die deutsche Rüstung auf ein Höchstmaß von Leistung zu bringen. Am 29. Juli 1941 wurde er zum „Generalinspektor für Wasser und Energie“ ernannt. Damit vereinigt Reichsminister Dr. Todt die Führung der wichtigsten technischen Ressorts in seiner Hand.

Fritz Todt ist heute General und Reichsminister. Auf dem Wege, der ihn zu dieser sein Wirken und seine Machtfülle kennzeichnenden Stellung führte, entwickelte er neue Formen wirtschaftlicher Organisation. Todt ist der technische Groß-Organisator des Nationalsozialismus, der Arbeiter und Techniker, Wirtschaftler und Organisatoren, Baustoffe und Transportmittel zu höchsten Kraftleistungen einsetzte. Er hat gezeigt und bewiesen, zu welchen Großleistungen die deutsche Wirtschaft und Technik emporgeführt werden können.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 244

### Dr. Todt 50 Jahre

Die Erfolge der deutschen Wehrmacht in den Feldzügen gegen die Feinde des Reiches beruhen nicht zuletzt auf dem ungeheuren Einsatz technischer Mittel, die der Kriegsführung ein gegenüber allen früheren Kriegen völlig neues Gesicht gegeben haben. Die Steigerung des deutschen Kriegspotentials und die Behauptung des Vorrangs vor unseren Gegnern ist nicht denkbar ohne die Arbeit des Mannes, der vor acht Jahren vom Führer mit der Aufgabe betraut wurde, das Verkehrsweisen des Reiches durch den Bau der Reichsautobahnen zu revolutionieren. Damit begann eine Laufbahn, die in ihrer Vielseitigkeit und ihrer Verantwortung ihresgleichen sucht.

Wenn Reichsminister Dr.-Ing. Todt, eine der markantesten Persönlichkeiten unter den Mitarbeitern des Führers, am 4. September 50 Jahre alt wird, so kann er auf außerordentliche Leistungen zurückblicken. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen hat mit dem Bau der Reichsautobahnen, die heute über das Altreich weit hinausgewachsen sind und einen großen Teil Mitteleuropas erfassen, den Weg bereitet für die Motorisierung des deutschen Volkes und seiner Wehrmacht, er hat, ausgehend von den Straßenbaumaschinen, die gesamte Maschinentechnik tief beeinflusst und die Entwicklung vom Trecker über den schweren Raupendiesel zum schwersten Panzerwagen ermöglicht. Als Erbauer des Westwalls mit der „Organisation Todt“, die den Typ des Frontarbeiters geschaffen hat, hat er dem Reich jene Schutzwall geschaffen, die den Einsatz des deutschen Heeres im Krieg gegen Polen ungestört ermöglichte und später die Ausgangsstellung für die Vernichtungsschlachten gegen den Westen bildete. Als Generalbevollmächtigter für die Regelung der Bauwirtschaft hat er den Einsatz der gesamten Kapazität der deutschen Bauindustrie für die Kriegsaufgaben durchgeführt und gleichzeitig neue Wege für die Bewältigung der Bauaufgaben nach dem Kriege gewiesen. Als Generalinspektor für Sonderaufgaben im Vierjahresplan hat er die von den obersten Reichsbehörden und Sonderbevollmächtigten verfügbaren Maßnahmen laufend auf ihre erfolgreiche Durchführung zu überprüfen und einzugreifen, wenn Engpässe der Produktion zu beseitigen sind. Das Hauptamt für Technik in der Reichsleitung der NSDAP, sowie der NS-Bund Deutscher Technik, deren Leiter Dr. Todt ist, sind gerade für diese Aufgaben von ihm angelegt. Die entscheidendste und verantwortlichste Aufgabe wurde Dr. Todt mit der Berufung zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition übertragen. Die Worte des Führers im Frühjahr dieses Jahres, daß unsere Munitionsvorräte so gewaltig seien, daß die Produktion vorübergehend gedrosselt werden mußte, sind das höchste Lob für die Leistung des Munitionsministers auf diesem Gebiet.

Erst vor kurzem wurden in der Hand Dr. Todts mit seiner Ernennung zum Generalinspektor für Wasser und Energie, die bisher in vier verschiedenen Ministerien liegenden Zuständigkeiten über Straßenbau, Wasserbau, Energie-Ausbau und Regelung der Bauwirtschaft zusammengefaßt, so daß der einheitliche Einsatz der Technik in Übereinstimmung mit den Forderungen, die die Erhaltung der Natur stellt, gewährleistet ist.

Dr. Todt, der heute in höchster Schaffenskraft seinen Dienst am Vaterlande verfließt, ist weit mehr als ein Techniker. Wie er selbst der Ansicht ist, daß die Technik weder in der Aufgabenstellung

## Dr. Todt 50 Jahre

Die Erfolge der deutschen Wehrmacht in den Feldzügen gegen die Feinde des Reiches beruhen nicht zuletzt auf dem ungeheuren Einsatz technischer Mittel, die der Kriegsführung ein gegenüber allen früheren Kriegen völlig neues Gesicht gegeben haben. Die Steigerung des deutschen Kriegspotentials und die Behauptung des Vorrangs vor unseren Gegnern ist nicht denkbar ohne die Arbeit des Mannes, der vor acht Jahren vom Führer mit der Aufgabe betraut wurde, das Verkehrsweisen des Reiches durch den Bau der Reichsautobahnen zu revolutionieren. Damit begann eine Laufbahn, die in ihrer Vielseitigkeit und ihrer Verantwortung ihresgleichen sucht.

Wenn Reichsminister Dr.-Ing. Todt, eine der markantesten Persönlichkeiten unter den Mitarbeitern des Führers, am 4. September 50 Jahre alt wird, so kann er auf außerordentliche Leistungen zurückblicken. Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen hat mit dem Bau der Reichsautobahnen, die heute über das Altreich weit hinausgewachsen sind und einen großen Teil Mitteleuropas erfassen, den Weg bereitet für die Motorisierung des deutschen Volkes und seiner Wehrmacht, er hat, ausgehend von den Straßenbaumaschinen, die gesamte Maschinenteknik tief beeinflusst und die Entwicklung vom Trecker über den schweren Raupendiesel zum schwersten Panzerwagen ermöglicht. Als Erbauer des Westwalls mit der „Organisation Todt“, die den Typ des Frontarbeiters geschaffen hat, hat er dem Reich jene Schutzwand geschaffen, die den Einsatz des deutschen Heeres im Krieg gegen Polen ungehindert ermöglichte und später die Ausgangsstellung für die Vernichtungsschlachten gegen den Westen bildete. Als Generalbevollmächtigter für die Regelung der Bauwirtschaft hat er den Einsatz der gesamten Kapazität der deutschen Bauindustrie für die Kriegsaufgaben durchgeführt und gleichzeitig neue Wege für die Bewältigung der Bauaufgaben nach dem Kriege gewiesen. Als Generalinspektor für Sonderaufgaben im Vierjahresplan hat er die von den obersten Reichsbehörden und Sonderbevollmächtigten verfügbaren Maßnahmen laufend auf ihre erfolgreiche Durchführung zu überprüfen und einzugreifen, wenn Engpässe der Produktion zu beseitigen sind. Das Hauptamt für Technik in der Reichsleitung der NSDAP, sowie der NS-Bund Deutscher Technik, deren Leiter Dr. Todt ist, sind gerade für diese Aufgaben von ihm angelegt. Die entscheidendste und verantwortlichste Aufgabe wurde Dr. Todt mit der Berufung zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition übertragen. Die Worte des Führers im Frühjahr dieses Jahres, daß unsere Munitionsvorräte so gewaltig seien, daß die Produktion vorübergehend gedrosselt werden mußte, sind das höchste Lob für die Leistung des Munitionsministers auf diesem Gebiet.

Erst vor kurzem wurden in der Hand Dr. Todts mit seiner Ernennung zum Generalinspektor für Wasser und Energie, die bisher in vier verschiedenen Ministerien liegenden Zuständigkeiten über Straßenbau, Wasserbau, Energie-Ausbau und Regelung der Bauwirtschaft zusammengefaßt, so daß der einheitliche Einsatz der Technik in Übereinstimmung mit den Forderungen, die die Erhaltung der Natur stellt, gewährleistet ist.

Dr. Todt, der heute in höchster Schaffenskraft seinen Dienst am Vaterlande versieht, ist weit mehr als ein Techniker. Wie er selbst der Ansicht ist, daß die Technik weder in der Aufgabenstellung noch in der Durchführung die ausschließliche Angelegenheit weniger Fachleute, sondern die Angelegenheit des ganzen Volkes ist, so hat er abgesehen von seinem unmittelbaren Anteil an der Kriegsrüstung, auch die Organisation und Leistungskraft der gesamten Volkswirtschaft außerordentlich erweitert.

h.



4. Sep. 1941

## Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 4 2 3

## Dr. Todt 50 Jahre

Vom Führer im Führerhauptquartier  
empfangen

dnb. Berlin, 3. 9.

Reichsminister Dr. Todt begeht am 4. 9. seinen 50. Geburtstag. Aus diesem Anlaß sprach der Führer Dr. Todt am Vorabend des Geburtstages im Führer-Hauptquartier persönlich seine Glückwünsche aus.

★

daz. Berlin, 3. 9.

Am 4. September wird Reichsminister Dr. Todt 50 Jahre alt. Wohl selten sind einem Ingenieur so große Aufgaben gestellt worden wie ihm, und selten sind sie in so glänzender Weise in kürzester Frist gelöst worden. Weit über die ursprünglichen



Presse-Hoffmann

Aufgaben des Straßenbaues hinaus ist Dr. Todt zur führenden Persönlichkeit in dem technischen Schaffen Deutschlands geworden, das er in seinen Eigenschaften als Reichsminister für Bewaffnung und Munition, Generalinspektor für Wasser und Energie, Generalbevollmächtigter für die Regelung der Bauwirtschaft und als Generalinspektor für die Sonderaufgaben im Vierjahresplan sowie als Chef des Hauptamtes für Technik in der NSDAP. weitgehend beeinflusst. Er hat seine Verwaltungsarbeit von vornherein durchaus ingenieurmäßig angepackt und es fertigbekommen, mit einem Geringstaufwand von Bürokratismus die in der Technik wirkenden Kräfte im Daseinskampf unseres Volkes zur höchsten Leistung zu bringen.

Dr. Todt, der in Pforzheim als Sohn eines Schmuckwarenfabrikanten geboren wurde, hatte von 1911 bis 1914 Bauingenieurwesen an der Technischen Hochschule in Karlsruhe und München studiert, war dann beim Feldartillerie-Regiment 14 eingerückt, aber schon im Oktober 1914 wurde er als Leutnant der Reserve zum Grenadierregiment 10 abkommandiert. Von 1916 ab bis zum Schluß des Weltkrieges war er dann unter anderem als Führer

dieser sozialen Einstellung heraus in Verbindung mit seiner nationalen Gesinnung hatte er sich 1922 der Bewegung des Führers angeschlossen. Noch im gleichen Jahre hatte er in Eittingen eine Ortsgruppe der NSDAP. gegründet, und außerdem wurde er Fachberater für Straßenbau in der Abteilung für Wirtschaftstechnik und Arbeitsbeschaffung in der Parteileitung. Schon am 30. Juli 1933 ernannte ihn der Führer zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Der Bau der Reichsautobahnen wurde mit einer solchen Tatkraft durchgeführt, daß bis zu Beginn des Krieges bereits 4000 Kilometer vollendet und weitere 1600 Kilometer im Ausbau begriffen waren. Bis zu diesem Zeitpunkt waren 346 Millionen Kubikmeter Erde bewegt worden, 126 Millionen mehr als beim Bau des Panama-Kanals. Auch die sonstigen Zahlen der Baustoffmengen gehen ins Gigantische. Es gelang Dr. Todt, die Reichsautobahnarbeiter zu einem einheitlichen Korps zusammenzuschweißen und so ihren Einsatz beim Bau des Westwalles und später bei den Arbeiten in Feindesland vorzubereiten. Die Geschichte dieses Krieges wird feststellen, was die Organisation Todt geleistet hat.

Dr. Todt wurde dann zum Generalinspektor für Sonderaufgaben im Vierjahresplan und am 17. März 1940 zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition ernannt. Es ist ihm hier gelungen, die Auftragsvergebung in der Rüstungsindustrie so zu gestalten, daß jeder Leerlauf vermieden und der zweckvollste Einsatz erreicht wird. Wenn Dr. Todt am 29. Juli dieses Jahres schließlich noch zum Generalinspektor für Wasser und Energie vom Führer ernannt wurde, so ist ihm damit die Verantwortung für ein bedeutendes Gebiet der deutschen Technik und Wirtschaft übertragen worden. Er ist gleichsam der technische Minister und der vom Führer beauftragte Waffenschmied des Deutschen Reiches geworden.

In Anerkennung seiner Verdienste erhielt er nicht nur vom Führer im Jahre 1938 den deutschen Nationalpreis, sondern auch den Rang eines Generalmajors. Im Dezember 1938 erhielt er den Siemensring und am 23. November 1939 als erster das Schutzwall-Ehrenzeichen, das mit ihm zahlreiche Männer der Organisation Todt tragen.

## Dr. Todt 50 Jahre

### Vom Führer im Führerhauptquartier empfangen

dnb. Berlin, 3. 9.

Reichsminister Dr. Todt begeht am 4. 9. seinen 50. Geburtstag. Aus diesem Anlaß sprach der Führer Dr. Todt am Vorabend des Geburtstages im Führer-Hauptquartier persönlich seine Glückwünsche aus.

★

daz. Berlin, 3. 9.

Am 4. September wird Reichsminister Dr. Todt 50 Jahre alt. Wohl selten sind einem Ingenieur so große Aufgaben gestellt worden wie ihm, und selten sind sie in so glänzender Weise in kürzester Frist gelöst worden. Weit über die ursprünglichen



Presse-Hoffmann

Aufgaben des Straßenbaues hinaus ist Dr. Todt zur führenden Persönlichkeit in dem technischen Schaffen Deutschlands geworden, das er in seinen Eigenschaften als Reichsminister für Bewaffnung und Munition, Generalinspektor für Wasser und Energie, Generalbevollmächtigter für die Regelung der Bauwirtschaft und als Generalinspektor für die Sonderaufgaben im Vierjahresplan sowie als Chef des Hauptamtes für Technik in der NSDAP. weitgehend beeinflusst. Er hat seine Verwaltungsarbeit von vornherein durchaus ingenieurmäßig angepackt und es fertigbekommen, mit einem Geringstaufwand von Bürokratismus die in der Technik wirkenden Kräfte im Daseinskampf unseres Volkes zur höchsten Leistung zu bringen.

Dr. Todt, der in Pforzheim als Sohn eines Schmuckwarenfabrikanten geboren wurde, hatte von 1911 bis 1914 Bauingenieurwesen an der Technischen Hochschule in Karlsruhe und München studiert, war dann beim Feldartillerie-Regiment 14 eingeeilt, aber schon im Oktober 1914 wurde er als Leutnant der Reserve zum Grenadierregiment 10 abkommandiert. Von 1916 ab bis zum Schluß des Weltkrieges war er dann unter anderem als Führer einer selbständigen Formation bei den Fliegern.

Dr. Todt hat während seiner Studien und nach ihrer Beendigung als einfacher Bauarbeiter gearbeitet. Die Maßnahmen, die er beim Bau der Reichsautobahnen und später auch in der Organisation Todt bei der Arbeit mit seinen Mitarbeitern traf, waren darauf gerichtet, Mitarbeiter zu erziehen, die mehr sein wollten als nur Lohnempfänger. Aus

dieser sozialen Einstellung heraus in Verbindung mit seiner nationalen Gesinnung hatte er sich 1922 der Bewegung des Führers angeschlossen. Noch im gleichen Jahre hatte er in Eittingen eine Ortsgruppe der NSDAP. gegründet, und außerdem wurde er Fachberater für Straßenbau in der Abteilung für Wirtschaftstechnik und Arbeitsbeschaffung in der Parteileitung. Schon am 30. Juli 1933 ernannte ihn der Führer zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Der Bau der Reichsautobahnen wurde mit einer solchen Tatkraft durchgeführt, daß bis zu Beginn des Krieges bereits 4000 Kilometer vollendet und weitere 1600 Kilometer im Ausbau begriffen waren. Bis zu diesem Zeitpunkt waren 346 Millionen Kubikmeter Erde bewegt worden, 126 Millionen mehr als beim Bau des Panama-Kanals. Auch die sonstigen Zahlen der Baustoffmengen gehen ins Gigantische. Es gelang Dr. Todt, die Reichsautobahnarbeiter zu einem einheitlichen Korps zusammenzuschweißen und so ihren Einsatz beim Bau des Westwalles und später bei den Arbeiten in Feindesland vorzubereiten. Die Geschichte dieses Krieges wird feststellen, was die Organisation Todt geleistet hat.

Dr. Todt wurde dann zum Generalinspektor für Sonderaufgaben im Vierjahresplan und am 17. März 1940 zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition ernannt. Es ist ihm hier gelungen, die Auftragsvergebung in der Rüstungsindustrie so zu gestalten, daß jeder Leerlauf vermieden und der zweckvollste Einsatz erreicht wird. Wenn Dr. Todt am 29. Juli dieses Jahres schließlich noch zum Generalinspektor für Wasser und Energie vom Führer ernannt wurde, so ist ihm damit die Verantwortung für ein bedeutendes Gebiet der deutschen Technik und Wirtschaft übertragen worden. Er ist gleichsam der technische Minister und der vom Führer beauftragte Waffenschmied des Deutschen Reiches geworden.

In Anerkennung seiner Verdienste erhielt er nicht nur vom Führer im Jahre 1938 den deutschen Nationalpreis, sondern auch den Rang eines Generalmajors. Im Dezember 1938 erhielt er den Siemensring und am 23. November 1939 als erster das Schutzwall-Ehrenzeichen, das mit ihm zahlreiche Männer der Organisation Todt tragen.

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 451

**Reichsminister Dr. Todt 50 Jahre alt.**

Die Glückwünsche des Führers im Führerhauptquartier.

✠ Berlin, 3. September. Reichsminister Dr. Todt be-  
geht am 4. September seinen 50. Geburtstag. Aus diesem Anlaß  
sprach der Führer Dr. Todt am Vorabend des Geburtstages im  
Führerhauptquartier seine Glückwünsche aus.

\*

In den Händen von Reichsminister Dr.-Ing. Fritz Todt ist heute  
die Leitung außerordentlich wichtiger Gebiete des wirtschaftlichen und  
technischen Lebens vereinigt. Mit seinem Namen sind der Bau der  
Reichsautobahnen, die Errichtung des Westwallés, die Einrichtung  
der „Organisation Todt“ und die Leistungssteigerung der deutschen  
Rüstungsindustrie während des Krieges untrennbar verbunden.  
Dr.-Ing. Todt stammt aus Baden, aus Pforzheim. Nach dem  
Studium der Ingenieurwissenschaften in München und Karlsruhe  
promovierte er mit einer Arbeit über den Straßenbau. Im August  
1918 wurde er bei einem Luftkampf an der Westfront, an der er  
von Beginn des Weltkrieges an gewesen war, verwundet. 1922  
trat er der NSDAP bei. Bei seinen Reisen in zahlreiche euro-  
päische Länder beschäftigten ihn besonders die Verhältnisse auf dem  
Gebiete des Straßenbaus. Im Juli 1933 wurde er zum General-  
inspekteur für das deutsche Straßenwesen bestellt und mit dem Bau  
der Reichsautobahnen betraut. Im Frühjahr 1938 wurde ihm die  
Aufgabe übertragen, innerhalb ganz kurzer Zeit die Verteidigungs-  
bauten im Westen zu errichten. Sein Aufgabengebiet — Todt war  
inzwischen auch Leiter des Hauptamtes für Technik geworden —  
wuchs nun rasch, im Dezember 1938 wurde er zum Generalbevoll-  
mächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft ernannt, im  
Februar 1940 zum Generalinspektor für die Sonderaufgaben im  
Vierjahresplan, im März desselben Jahres zum Reichsminister für  
Bewaffnung und Munition und im Juli 1941 zum General-  
inspektor für Wasser und Energie.



E. M. Rolffs

18.2.42

Englischer Nachruf für Dr. Todt.

(Obituary. Dr. Fritz Todt)

"The Manchester Guardian", Manchester, Nr. 29756, 9.2.42:

Durch den Tod Dr. Todts verliert Dtd. einen Mann, der nicht so leicht zu ersetzen ist. Er war im Ausland hauptsächlich als der Erbauer der strategischen Autobahnen Hitlers und als der Mann bekannt, dem die Errichtung des Westwalls (der Siegfriedlinie), der Grenzbefestigungen gegen Frankreich, verantwortlich übertragen worden war. Aber damit ist seine Persönlichkeit, seine wahre Bedeutung für das ns. Planungswerk noch nicht gewürdigt. Er war einer der grössten Organisatoren, die Europa je gekannt hat, und die Seele des umfangreichen Apparates für das militärische Nachschub- und Bauwesen. Dieser Apparat, in Dtd. als "Organisation Todt" bekannt, war für den gesamten Heeresnachschub an allen Fronten sowie für die Aufrechterhaltung und, gegebenenfalls wie in Russland, die Herstellung der Verbindungen zwischen Front und Hinterland verantwortlich. Dank der Organisation Todt konnten die dt. Armeen aussergewöhnlich schnell vorrücken und brauchten sich, was fast ebenso ins Gewicht fiel, bei ihrem Vormarsch niemals mit Ausbesserungs- und Bauarbeiten zu befassen. Zweifellos waren manche Überraschungen, die Dtd. mit seinen Blitzkriegsmethoden bereitete, auf Todt und seine ausserordentlich sorgfältigen und eingehenden Vorbereitungen schon lange vor Kriegsausbruch zurückzuführen.



## Hamburger Tageblatt

Nr. 39

### Mann und Werk

Hän. — Tief erschüttert steht das deutsche Volk an der Bahre seines Reichsministers Dr. Fritz Todt. Mit ihm geht ein Mann von uns, dessen Name auf alle Zeiten mit dem Riesenwerk der Reichsautobahnen verknüpft sein wird, der als genialer Organisator der deutschen Arbeitskraft die Voraussetzungen schuf für den siegreichen Ausgang des Krieges und der schließlich als Erbauer des Westwalls und als Waffenschmied Deutschlands unvergängliche Werke geschaffen hat, die auf ewig verbunden bleiben werden mit dem Aufstieg des nationalsozialistischen Deutschlands.

Als eine der markantesten Persönlichkeiten des Dritten Reiches hat Dr. Todt einen Platz in den Herzen des deutschen Volkes gefunden. Seine menschlich sympathische Erscheinung, die Ruhe und Entschlossenheit, die er auch in den bewegtesten Augenblicken ausstrahlte, hat zwischen ihm und allen, die mit ihm zusammenkamen, ein Verhältnis geschaffen, das gar nicht anders bezeichnet werden kann, als nationalsozialistisch. In kaum einer anderen Organisation war das Gefühl der Zusammengehörigkeit, das den kleinsten Arbeiter und den höchsten Chef beherrschte, so gegenwärtig wie in der Organisation Todt.

Wenn es als das höchste Glück eines deutschen Mannes angesehen werden kann, Bausteine legen zu dürfen zu dem neuen stolzen Haus des Dritten Reiches, so ist dieses Glück Dr. Fritz Todt überreichlich zuteil geworden. Mit der Kraft einer starken kämpferischen Persönlichkeit und mit tiefer Liebe zu seinem Werk hat er die ihm gestellten Aufgaben gelöst. Was er geschaffen hat, war mehr als ein technischer Auftrag — es war eine politische Tat. Die Formung des toten Materials in eine der Gemeinschaft dienende Gestalt hat Dr. Todt weit über den Techniker hinausgehoben und ihn als das gezeigt, was er wirklich war: eine Persönlichkeit der politischen Tat. In diesem Sinne waren alle seine Werke wahrhaft kulturschöpferisch. Die nationalsozialistische Idee und die nationalsozialistische Lebensauffassung aber waren es, die den unvergänglichen Werken Dr. Todts den politischen Ausdruck verliehen haben. Als einer der ganz alten Mittkämpfer des Führers schöpfte er aus dem Nationalsozialismus jene tief verwurzelte Kraft und jenen wundervollen Idealismus, aus denen allein große schöpferische Werke zu einem wahrhaften Dienst am Volke werden.

Dr. Todt begann seine große, für die Allgemeinheit sichtbare bautechnische Laufbahn im Jahre 1933 mit der Durchführung des Reichsautobahnbaues. Die Tatsache des engen Zusammenhanges des Reichsautobahnbaues mit dem allgemeinen Straßenbau führte dann zu seiner Berufung zum Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen. Erstmals wurde damit der gesamte Straßenbau in Deutschland einer einheitlichen Leitung unterstellt. Das Riesenwerk der „Straßen des Führers“ erforderte technische und organisatorische Leistungen von bisher unbekanntem Ausmaß, es dokumentierte aber auch einen Markstein des gigantischen Aufstiegs, den das junge nationalsozialistische Deutschland bereits im ersten Jahre seines Bestehens beschritt. Überall im Reich begannen die hellen Zementbänder der Reichsautobahnen zu leuchten; sie schlängelten sich

ten sich aus bis in die Wiesen und Wälder der norddeutschen Tiefebene und kletterten im Süden des Reiches hinauf auf die Bergrücken. Zum erstenmal gaben sie der Welt wieder Kunde von dem neuen erstarkten Deutschland, von dem unbändigen Arbeitswillen und der Friedensliebe unseres Volkes. Mit den Reichsautobahnen, in denen sich Technik und Natur auf die glücklichste Weise vereinen, hat Dr. Todt ein unvergleichliches Werk geschaffen, dessen Organisation, Technik und Schönheit gleichermaßen bewundernswert ist.

Im Jahre 1938 schlug die zweite große Stunde für Dr. Todt. Als im Frühjahr infolge der gespannten politischen Lage eine Verstärkung und Beschleunigung der Verteidigungsanlagen im Westen des Reiches zur Sicherung des Reiches erforderlich wurde, erteilte der Führer Dr. Todt den Auftrag, die von der Festungsbauinspektion vorgelegenen Arbeiten bis zum Herbst 1938 fertigzustellen. Für diesen Auftrag, der überraschende und blitzschnelle Ausführung verlangte, war Dr. Todt wiederum der richtige Mann. Er übernahm die Leitung der Baustelle Westwall, stampfte in einer unvorstellbar kurzen Zeit eine Armee von mehr als einer halben Million Arbeitern aus dem Boden. Da die Reichsautobahnen ihre Bauvorhaben in vollem Ausmaß fortsetzen mußten, war der Generalinspekteur gezwungen, aus Industrie und Verwaltung einen neuen Mitarbeiterstab heranzuziehen. Bereits zwei Tage nach Erteilung der Generalvollmacht entstand auf diese Weise die Abteilung für den Westwallbau, der Kern der „Organisation Todt“. Dr. Todt, der fast täglich draußen auf den Baustellen weilte, sorgte persönlich dafür, daß auftretende Hemmungen sofort überwunden wurden. Auf diese Weise schuf er den deutschen Westwall, jene gigantische Festungslinie aus Stahl und Beton, die im Westfeldzug ihre Feuerprobe herrlich bestanden hat.

Immer neue Pflichten erweiterten nach und nach das Arbeitsgebiet von Dr. Todt mehr und mehr. Seine Ernennung zum Generalbevollmächtigten für die deutsche Bauwirtschaft bedeutete praktisch, daß die Verantwortung für die deutsche Technik in seiner Hand vereinigt wurde. Am 17. März 1940 wurde ihm schließlich auch die hohe äußere Anerkennung zuteil, die er sich durch sein Wirken vollaus verdient hatte: durch seine Ernennung zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition wurde er in den engen Kreis der Männer um den Führer berufen, die die schwerste Last der Verantwortung für den gewaltigen Entscheidungskampf unserer Tage tragen. In diesem Amt ist Dr. Todt zum Waffenschmied des Deutschen Reiches geworden. Was das deutsche Volk ihm in dieser Stellung zu verdanken hat, wird vielleicht erst die Zukunft vollaus würdigen können.

Mit Dr. Todt scheidet eine Persönlichkeit aus der Reihe der Lebenden, deren Werke Jahrhunderte überdauern werden und deren Name im deutschen Volke unsterblich werden wird. Ganz Deutschland trauert um diesen herben Verlust, der eine Lücke hinterläßt, die kaum zu schließen ist. So wie das ganze Leben von Dr. Fritz Todt im Zeichen unablässiger Pflichterfüllung stand, so wurde es auch vollendet. Wohl selten kann über einem Leben mit mehr Berechtigung der Satz stehen: Mehr sein als scheinen.

## Mann und Werk

Häu. — Tief erschüttert steht das deutsche Volk an der Bahre seines Reichsministers Dr. Fritz Todt. Mit ihm geht ein Mann von uns, dessen Name auf alle Zeiten mit dem Riesenwerk der Reichsautobahnen verknüpft sein wird, der als genialer Organisator der deutschen Arbeitskraft die Voraussetzungen schuf für den siegreichen Ausgang des Krieges und der schließlich als Erbauer des Westwalls und als Waffenschmied Deutschlands unvergängliche Werke geschaffen hat, die auf ewig verbunden bleiben werden mit dem Aufstieg des nationalsozialistischen Deutschlands.

Als eine der markantesten Persönlichkeiten des Dritten Reiches hat Dr. Todt einen Platz in den Herzen des deutschen Volkes gefunden. Seine menschlich sympathische Erscheinung, die Ruhe und Entschlossenheit, die er auch in den bewegtesten Augenblicken ausstrahlte, hat zwischen ihm und allen, die mit ihm zusammenkamen, ein Verhältnis geschaffen, das gar nicht anders bezeichnet werden kann, als nationalsozialistisch. In kaum einer anderen Organisation war das Gefühl der Zusammengehörigkeit, das den kleinsten Arbeiter und den höchsten Chef beherrschte, so gegenwärtig wie in der Organisation Todt.

Wenn es als das höchste Glück eines deutschen Mannes angesehen werden kann, Bausteine legen zu dürfen zu dem neuen stolzen Haus des Dritten Reiches, so ist dieses Glück Dr. Fritz Todt überreichlich zuteil geworden. Mit der Kraft einer starken kämpferischen Persönlichkeit und mit tiefer Liebe zu seinem Werk hat er die ihm gestellten Aufgaben gelöst. Was er geschaffen hat, war mehr als ein technischer Auftrag — es war eine politische Tat. Die Formung des toten Materials in eine der Gemeinschaft dienende Gestalt hat Dr. Todt weit über den Techniker hinausgehoben und ihn als das gezeigt, was er wirklich war: eine Persönlichkeit der politischen Tat. In diesem Sinne waren alle seine Werke wahrhaft kulturschöpferisch. Die nationalsozialistische Idee und die nationalsozialistische Lebensauffassung aber waren es, die den unvergänglichen Werken Dr. Todts den politischen Ausdruck verliehen haben. Als einer der ganz ersten Mitkämpfer des Führers schöpfte er aus dem Nationalsozialismus jene tief verwurzelte Kraft und jenen wundervollen Idealismus, aus denen allein große schöpferische Werke zu einem wahrhaften Dienst am Volke werden.

Dr. Todt begann seine große, für die Allgemeinheit sichtbare bautechnische Laufbahn im Jahre 1933 mit der Durchführung des Reichsautobahnbaues. Die Tatsache des engen Zusammenhanges des Reichsautobahnbaues mit dem allgemeinen Straßenbau führte dann zu seiner Berufung zum Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen. Erstmals wurde damit der gesamte Straßenbau in Deutschland einer einheitlichen Leitung unterstellt. Das Riesenwerk der „Straßen des Führers“ erforderte technische und organisatorische Leistungen von bisher unbekanntem Ausmaß, es dokumentierte aber auch einen Markstein des gigantischen Aufstiegs, den das junge nationalsozialistische Deutschland bereits im ersten Jahre seines Bestehens beschritt. Überall im Reich begannen die hellen Zementbänder der Reichsautobahnen zu leuchten; sie schlängelten sich durch die waldigen Höhen Mitteldeutschlands, deh-

ten sich aus bis in die Wiesen und Wälder der norddeutschen Tiefebene und kletterten im Süden des Reiches hinauf auf die Bergrücken. Zum erstenmal gaben sie der Welt wieder Kunde von dem neuen erstarkten Deutschland, von dem unbändigen Arbeitswillen und der Friedensliebe unseres Volkes. Mit den Reichsautobahnen, in denen sich Technik und Natur auf die glücklichste Weise vereinen, hat Dr. Todt ein unvergleichliches Werk geschaffen, dessen Organisation, Technik und Schönheit gleichermaßen bewundernswert ist.

Im Jahre 1938 schlug die zweite große Stunde für Dr. Todt. Als im Frühjahr infolge der gespannten politischen Lage eine Verstärkung und Beschleunigung der Verteidigungsanlagen im Westen des Reiches zur Sicherung des Reiches erforderlich wurde, erteilte der Führer Dr. Todt den Auftrag, die von der Festungsbauinspektion vorgeesehenen Arbeiten bis zum Herbst 1938 fertigzustellen. Für diesen Auftrag, der überraschende und blitzschnelle Ausführung verlangte, war Dr. Todt wiederum der richtige Mann. Er übernahm die Leitung der Baustelle Westwall, stampfte in einer unvorstellbar kurzen Zeit eine Armee von mehr als einer halben Million Arbeitern aus dem Boden. Da die Reichsautobahnen ihre Baudorhaben in vollem Ausmaß fortsetzen mußten, war der Generalinspekteur gezwungen, aus Industrie und Verwaltung einen neuen Mitarbeiterstab heranzuziehen. Bereits zwei Tage nach Erteilung der Generalvollmacht entstand auf diese Weise die Abteilungsleitung für den Westwallbau, der Kern der „Organisation Todt“. Dr. Todt, der fast täglich draußen auf den Baustellen weilte, sorgte persönlich dafür, daß auftretende Hemmungen sofort überwunden wurden. Auf diese Weise schuf er den deutschen Westwall, jene gigantische Festungslinie aus Stahl und Beton, die im Westfeldzug ihre Feuerprobe herrlich bestanden hat.

Immer neue Pflichten erweiterten nach und nach das Arbeitsgebiet von Dr. Todt mehr und mehr. Seine Ernennung zum Generalbevollmächtigten für die deutsche Bauwirtschaft bedeutete praktisch, daß die Verantwortung für die deutsche Technik in seiner Hand vereinigt wurde. Am 17. März 1940 wurde ihm schließlich auch die hohe äußere Anerkennung zuteil, die er sich durch sein Wirken voll und ganz verdient hatte: durch seine Ernennung zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition wurde er in den engen Kreis der Männer um den Führer berufen, die die schwerste Last der Verantwortung für den gewaltigen Entscheidungskampf unserer Tage tragen. In diesem Amt ist Dr. Todt zum Waffenschmied des Deutschen Reiches geworden. Was das deutsche Volk ihm in dieser Stellung zu verdanken hat, wird vielleicht erst die Zukunft voll und ganz würdigen können.

Mit Dr. Todt scheidet eine Persönlichkeit aus der Reihe der Lebenden, deren Werke Jahrhunderte überdauern werden und deren Name im deutschen Volke unsterblich werden wird. Ganz Deutschland trauert um diesen herben Verlust, der eine Lücke hinterläßt, die kaum zu schließen ist. So wie das ganze Leben von Dr. Fritz Todt im Zeichen unablässiger Pflichterfüllung stand, so wurde es auch vollendet. Wohl selten kann über einem Leben mit mehr Berechtigung der Satz stehen: Mehr sein als scheinen.



## Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 68

### Groß in Planung und Ausführung

Sx. Mitten aus einem Leben von erstaunlicher Krafftülle hat ein Flugzeugunglück den Reichsminister und General Todt gerissen. Ein solches Uebermaß von Wirkungen auf zahllose Gebiete und zahllose Menschen strahlte dieses Leben aus, angefangen von gewaltigsten Großaufgaben bis zum Schraubstock des Rüstungsarbeiters und zum Spaten des Frontarbeiters, daß die Todesnachricht die Allgemeinheit wie den Einzelnen aufs Tiefste erschüttert. Die Nation ehrt ihn durch das vom Führer angeordnete Staatsbegräbnis, aber auch für solche, die ihn nicht kannten, ist die Trauer eine persönliche. Den Mann haben wir verloren, aber sein Werk, seine Organisation im schönsten Sinne dieses Wortes, steht. Wie die alten Römerstraßen manches Denkmal überdauerten, so liegen die doppelten Riesenbänder, die er als Reichsautobahnen auf Befehl des Führers schuf, kreuz und quer über dem Herzen Europas, und fernste Zeiten noch werden sie zu den Wegweisern rechnen, wenn sie von den Anfängen der neuen europäischen Einheit sprechen. Mit dieser Großtat der letzten Friedensjahre war Dr. Todt in das allgemeine Bewußtsein eingetreten. Von den 7000 Kilometern dieser Straßen, die für das Altreich zunächst geplant waren, lagen als eine Leistung Todts von nur sechs Jahren bei Kriegsbeginn 4000 Kilometer fertig da, weitere 1600 befanden sich im Bau. Wie mancher früher als Städtegründer, so wäre Todt schon als Straßenbauer in die Allgemeine Geschichte eingegangen. Darüber hat ihn der Krieg noch weit hinausgehoben.

Das Gigantische im Wesen dieses Ingenieurs, der erst vor wenigen Monaten fünfzig Jahre alt geworden war, kam in immer neuen Aufgaben zum Tragen, deren Aufzählung an die Liste der Leistungen erinnert, die von der Menschheit dem Prometheus zugeschrieben werden. Als noch die Hoffnung bestand, den Feind von der Unsinnigkeit eines Krieges gegen uns zu überzeugen, gab der Führer den Auftrag zum Bau des Westwalls. Todt stellte ihn in wenigen Monaten so hin, daß der Feind, nachdem der Krieg nun doch gekommen war, ihn nicht zu stürmen wagte. Todt war nicht nur der Mann, der beim Straßenbau 346 Millionen Kubikmeter Erde und ungezählte Mengen von Baumaterial zu bewegen verstand, sondern auch Millionenheere von Arbeitern mit dem Korpsgeist zu erfüllen, der sich bald an seinen Namen knüpfte. Denn mit dem Gigantischen war das Wesen dieses Mannes nicht erschöpft. Das Rätsel seines Erfolges ist auch mit dem Begriff des Organisationstalents nicht zu fassen. Es lag im Grunde darin, daß dieser Ingenieur seine persönliche Wirkung bis in die letzten Adern des Mechanischen und des Menschlichen verzweigte. Das haben die Männer der Organisation Todt, die Wehrwirtschaftsführer, die Generale und die Beamten immer wieder erfahren. Schon 1922 hatte Todt sich Adolf Hitler und der Nationalsozialistischen Bewegung angeschlossen. Der Weltkriegsoffizier und Bauingenieur von Beruf hat die menschliche Grundlage des Technischen gekannt. Es wird berichtet, daß Musik und Mathematik die Lieblingsfächer des Schülers gewesen waren, daß er seinen Baugeschmack an der Antike gebildet und am Mittelalter geschult hatte. Das Erlebnis des Weltkrieges und des Nationalsozialismus formten eine gut vorbereitete Persönlichkeit. Als ein seltener Mensch packte er die ihm übertragenen Aufgaben auf seine Weise an.

Todt war seit 1933 Generalinspektor für das

kung in alle Zweige der Kriegswirtschaft hinein und machte nicht an den deutschen Grenzen halt. Mit den Männern der Organisation Todt rückte er mit der kämpfenden Truppe in Feindesland, und eine Front ohne Todt und seine Leute ist für unsere Soldaten nicht denkbar. In den besetzten Gebieten hat die OT eine Sonderstellung eigener Art. Manches große Werk in diesen Ländern, das aus jahrelangem parlamentarischen Untersuchungsstadium nicht herausgekommen war, stellten die Männer Todts in kurzer Frist in die Landschaft. Straßen, Brücken und Eisenbahnen in allen Gegenden Europas tragen die Armbinde OT, deren Leistungen den Bewohnern dieser Länder eine Botschaft davon übermittelten, was in einem einigen und friedlichen Europa eines Tages möglich sein wird. Neben Werken solcher Art stehen andere Werke, die an Umfang und Bedeutung dem Bau des Westwalls entsprechen. Nach der Besetzung der Küsten vom Nordkap bis zur Biscaya galt es, Tausende von Kilometern durch Festungsbau und Aufstellung von Batterien für die Verteidigung und in der Zusammenarbeit mit Kriegsmarine und Luftwaffe die Stützpunkte für den Krieg gegen die britische Seemacht einzurichten. Welchen Anteil Todt



Weltbild

hieran hatte, bescheinigte ihm der Führer am 9. November 1941: „Wir haben diese Küsten heute in einen anderen Zustand versetzt, als sie es noch vor einem Jahr gewesen waren. Der Chef eines großen Teils dieser Arbeit — um nur einen einzigen Namen zu sagen — war unser Todt.“

Der Technische Minister des Deutschen Reiches gehörte der Wehrmacht als Generalmajor an. Wenn er das Amt eines Waffenschmiedes mit dem unmittelbaren soldatischen Einsatz seiner Kraft und seiner Organisation für die Front verknüpfte, so ist die Genialität dieser Persönlichkeit besonders darin gegeben, daß sie Planung mit Ausführung in sich vereinigte,



Sx. Mitten aus einem Leben von erstaunlicher Krafftülle hat ein Flugzeugunglück den Reichsminister und General Todt gerissen. Ein solches Uebermaß von Wirkungen auf zahllose Gebiete und zahllose Menschen strahlte dieses Leben aus, angefangen von gewaltigsten Großaufgaben bis zum Schraubstock des Rüstungsarbeiters und zum Spaten des Frontarbeiters, daß die Todesnachricht die Allgemeinheit wie den Einzelnen aufs Tiefste erschütterte. Die Nation ehrt ihn durch das vom Führer angeordnete Staatsbegräbnis, aber auch für solche, die ihn nicht kannten, ist die Trauer eine persönliche. Den Mann haben wir verloren, aber sein Werk, seine Organisation im schönsten Sinne dieses Wortes, steht. Wie die alten Römerstraßen manches Denkmal überdauerten, so liegen die doppelten Riesenbänder, die er als Reichsautobahnen auf Befehl des Führers schuf, kreuz und quer über dem Herzen Europas, und fernste Zeiten noch werden sie zu den Wegweisern rechnen, wenn sie von den Anfängen der neuen europäischen Einheit sprechen. Mit dieser Großtat der letzten Friedensjahre war Dr. Todt in das allgemeine Bewußtsein eingetreten. Von den 7000 Kilometern dieser Straßen, die für das Altreich zunächst geplant waren, lagen als eine Leistung Todts von nur sechs Jahren bei Kriegsbeginn 4000 Kilometer fertig da, weitere 1600 befanden sich im Bau. Wie mancher früher als Städtegründer, so wäre Todt schon als Straßenbauer in die Allgemeine Geschichte eingegangen. Darüber hat ihn der Krieg noch weit hinausgehoben.

Das Gigantische im Wesen dieses Ingenieurs, der erst vor wenigen Monaten fünfzig Jahre alt geworden war, kam in immer neuen Aufgaben zum Tragen, deren Aufzählung an die Liste der Leistungen erinnert, die von der Menschheit dem Prometheus zugeschrieben werden. Als noch die Hoffnung bestand, den Feind von der Unsinnigkeit eines Krieges gegen uns zu überzeugen, gab der Führer den Auftrag zum Bau des Westwalls. Todt stellte ihn in wenigen Monaten so hin, daß der Feind, nachdem der Krieg nun doch gekommen war, ihn nicht zu stürmen wagte. Todt war nicht nur der Mann, der beim Straßenbau 346 Millionen Kubikmeter Erde und ungezählte Mengen von Baumaterial zu bewegen verstand, sondern auch Millionenheere von Arbeitern mit dem Korpsgeist zu erfüllen, der sich bald an seinen Namen knüpfte. Denn mit dem Gigantischen war das Wesen dieses Mannes nicht erschöpft. Das Rätsel seines Erfolges ist auch mit dem Begriff des Organisationstalents nicht zu fassen. Es lag im Grunde darin, daß dieser Ingenieur seine persönliche Wirkung bis in die letzten Adern des Mechanischen und des Menschlichen verzweigte. Das haben die Männer der Organisation Todt, die Wehrwirtschaftsführer, die Generale und die Beamten immer wieder erfahren. Schon 1922 hatte Todt sich Adolf Hitler und der Nationalsozialistischen Bewegung angeschlossen. Der Weltkriegsoffizier und Bauingenieur von Beruf hat die menschliche Grundlage des Technischen gekannt. Es wird berichtet, daß Musik und Mathematik die Lieblingsfächer des Schülers gewesen waren, daß er seinen Baugeschmack an der Antike gebildet und am Mittelalter geschult hatte. Das Erlebnis des Weltkrieges und des Nationalsozialismus formten eine gut vorbereitete Persönlichkeit. Als ein seltener Mensch packte er die ihm übertragenen Aufgaben auf seine Weise an.

Todt war seit 1933 Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, seit 1938 Generalbevollmächtigter für die deutsche Bauwirtschaft überhaupt, seit 1938 Leiter des Westwallbaues. Dann wurde er Generalinspekteur für Sonderaufgaben im Vierjahresplan und am 17. März 1940 Reichsminister für Bewaffnung und Munition. Zu diesen Ämtern kam 1941 noch die Leitung der ganzen deutschen Wasser- und Energiewirtschaft hinzu, die er als Generalinspektor des Führers übernahm. Im Rahmen dieser Aufgaben reichte sein Einfluß und seine Len-

kung in alle Zweige der Kriegswirtschaft hinein und machte nicht an den deutschen Grenzen halt. Mit den Männern der Organisation Todt rückte er mit der kämpfenden Truppe in Feindesland, und eine Front ohne Todt und seine Leute ist für unsere Soldaten nicht denkbar. In den besetzten Gebieten hat die OT eine Sonderstellung eigener Art. Manches große Werk in diesen Ländern, das aus jahrelangem parlamentarischen Untersuchungsstadium nicht herausgekommen war, stellten die Männer Todts in kurzer Frist in die Landschaft. Straßen, Brücken und Eisenbahnen in allen Gegenden Europas tragen die Armbinde OT, deren Leistungen den Bewohnern dieser Länder eine Botschaft davon übermittelt, was in einem einigen und friedlichen Europa eines Tages möglich sein wird. Neben Werken solcher Art stehen andere Werke, die an Umfang und Bedeutung dem Bau des Westwalls entsprechen. Nach der Besetzung der Küsten vom Nordkap bis zur Biscaya galt es, Tausende von Kilometern durch Festungsbau und Aufstellung von Batterien für die Verteidigung und in der Zusammenarbeit mit Kriegsmarine und Luftwaffe die Stützpunkte für den Krieg gegen die britische Seemacht einzurichten. Welchen Anteil Todt



Weltbild

hieran hatte, bescheinigte ihm der Führer am 9. November 1941: „Wir haben diese Küsten heute in einen anderen Zustand versetzt, als sie es noch vor einem Jahr gewesen waren. Der Chef eines großen Teils dieser Arbeit — um nur einen einzigen Namen zu sagen — war unser Todt.“

Der Technische Minister des Deutschen Reiches gehörte der Wehrmacht als Generalmajor an. Wenn er das Amt eines Waffenschmiedes mit dem unmittelbaren soldatischen Einsatz seiner Kraft und seiner Organisation für die Front verknüpfte, so ist die Genialität dieser Persönlichkeit besonders darin gegeben, daß sie Planung mit Ausführung in sich vereinigte. Gerade darin ist er einer von den Großen aus der Umgebung des Führers, die unsere Zeit hervorbrachte. Für die Planung brauchte er nur wenige Köpfe. Ein kleiner, ausgesuchter Stab genügte ihm. Die kluge Einschaltung bestehender Einrichtungen der Wehrmacht und der Wirtschaft, des Staates und der Partei zog er dem Aufbau eines eigenen Apparates weitgehend vor. Für die Ausführung allerdings brauchte er Millionen — in seiner OT, in den unmittelbaren und mittelbaren Kriegsbetrieben, in



BEC

33184

Hessische

West-Hessische

8. Feb. 1942

Datum

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 88

Jeder Werkstatt und auch jeder Familie. Mancher von uns mag es kaum bemerkt haben, wie auch seine Tätigkeit mit der von Todt zusammenhing, und für alle steigert sein Verlust das Bewußtsein von dem, was wir ihm danken.

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 73

## Reichsminister Dr. Todt tödlich verunglückt.

### Der Führer ordnet ein Staatsbegräbnis an.

Berlin, 8. Februar. (DNB.) In soldatischer Pflichterfüllung ist heute Reichsminister Dr. Todt bei Durchführung seiner militärischen Aufgaben durch Flugzeugabsturz tödlich verunglückt. Der Führer hat für ihn ein Staatsbegräbnis angeordnet.

Der plötzliche Tod des Reichsministers Dr. Todt bedeutet für Deutschland den Verlust einer der hervorragendsten Erscheinungen des wirtschaftlichen und technischen Lebens. Die Püde, die durch sein frühes Ende gerissen wird, muß in einer Zeit, in der die deutsche Nation einen schweren Schicksalskampf zu bestehen hat, doppelt schmerzlich empfunden werden.

Im Auftrag des Führers hatte Dr. Todt, einer der ältesten politischen Kämpfer Adolf Hitlers, im Sommer 1933 eines der größten Vorhaben übernommen, die sich das neue Deutschland gestellt hatte, den Bau der Reichsautobahnen. Im Jahr 1938 löste er mit dem Bau des Westwalls eine Aufgabe, die in derart kurzer Zeit zu erfüllen vorher als unmöglich gegolten hätte. Zwei Jahre später widmete er sich als Reichsminister für Bewaffnung und Munition mit derselben Energie und Umsicht, die diesem vitalen Mann und ausgesprochenen Arbeitsmenschen zu eigen waren, einer neuen Tätigkeit von entscheidender Bedeutung. Sein Name ist gleichermaßen mit den stolzeften Werken des Friedens und mit der unübertroffenen Rüstungskraft des Reiches verbunden. In der Stille, getreu dem Grundsatz „Mehr sein als scheinen“, hat Dr. Todt Leistungen vollbracht, die weit über seine Zeit hinaus dauern werden.

Eine Organisation eigener Art trägt den Namen des Reichsministers, das Arbeitsheer der „Organisation Todt“. Im Kriege wurden aus den Bauarbeitern vom Westwall die Frontarbeiter. Unter den zahlreichen Leistungen, die sie oft unter Einsatz des eigenen Lebens als Brückenbauer, Straßenbauer und Festungsbauer vollbracht haben, sei nur die Anlage der Befestigungen am Atlantik genannt. Das Verhältnis Todts zu seinen Arbeitern war fürsorglich und herzlich. Man hat von Todt einmal festgestellt, daß er nicht nur ein Organisator großen Stiles sei, sondern auch ein „Unternehmer im Reichsdienst“. In seinem Wirken ist in der Tat eine neue Form sichtbar geworden: Wirtschaft, Technik und Dienst am Staate in glücklicher Weise zu verbinden; sie hat in seiner Person zugleich ihre höchste Erfüllung gefunden.

Dr. Todt beging im vergangenen Jahr seinen fünfzigsten Geburtstag. Er war am 4. September 1891 in Pforzheim geboren und hatte an den Technischen Hochschulen in München und Karlsruhe Ingenieurwissenschaften studiert. Es ist bemerkenswert, daß er mit einer Arbeit über den Straßenbau promovierte. Den Weltkrieg machte er vom ersten Tag an der Westfront mit. Im August 1918 wurde er als Fliegerbeobachter in einem Luftkampf verwundet. 1922 trat er der NSDAP bei. Er war einige Jahre Bauleiter, später Geschäftsführer bei einer Münchener Straßenbauunternehmung. Auf seinen Reisen lernte er die Straßenbauverhältnisse in zahlreichen Ländern Europas kennen. In der NSDAP war er seinerzeit Fachberater für Straßenbau in der Abteilung für Wirtschaftstechnik und Arbeitsbeschaffung. Anfang Juli 1933 wurde er zum Generalinspekteur für das Deutsche Straßenwesen bestellt. In knapp sechs Jahren vollendete er den Bau von viertausend Kilometern der modernsten und schönsten Autostraßen der Erde, die auch im Ausland uneingeschränkte Bewunderung fanden. Das zweite große Werk Todts, die unerhörte rasche Fertigstellung der Verteidigungsanlagen im Westen, wurde zu einem politischen und militärischen Aktuum ersten Ranges; bei dem Parteitag 1938 wurde Todt der erste Deutsche Nationalpreis verliehen.

Dr. Todts Aufgabengebiet wuchs in den folgenden Jahren rasch. Im Dezember 1938 wurde er zum Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft ernannt und mit sehr weiten Vollmachten vor allem für eine Rangordnung der Bauvorhaben ausgestattet. Im Februar 1940 wurde er, nachdem er inzwischen auch Leiter des Hauptamtes für Technik und Vorsitzender im NS-Bund deutscher Technik geworden war, Generalinspektor für Sonderaufgaben im Vierjahresplan. Einen Monat später übernahm er als Reichsminister für Bewaffnung und Munition einen der verantwortungsvollsten Posten. Im Juli des folgenden Jahres kam die Ernennung zum Generalinspektor für Wasser und Energie hinzu, so daß Dr. Todt schließlich fast alle Gebiete der deutschen Technik betreute. Im Oktober 1939 wurde ihm der Charakter eines Generalmajors verliehen. Sein Tod hat eine steil aufwärts führende Laufbahn abgeschlossen, die immer mehr wachsende Verantwortung auf seine Schultern legte. Der Mut zu solcher Verantwortung und die Kraft, ihr auch unter schweren Bedingungen gerecht zu werden, waren das hervorstechendste Merkmal des Mannes.



Feder muß leisten, was  
 Körper und Geist hergibt,  
 so lange es einen Adolf  
 Hitler gibt.

*Dr. Ing. S. Todt*



Reichsminister für  
 Bewaffnung und Munition  
**Dr. Ing.  
 S. Todt**  
 Generalinspektor für den  
 deutschen Straßenbau  
 und Leiter des Haupt-  
 amtes für Technik der  
 Reichsbahn  
 geb.  
 4. September  
 1891

Der geniale Erbauer der Reichsauto-  
 bahn und Reichswalter der deutschen  
 Techniker gehört seit dem 5. 1. 1923  
 der Partei an. Am 5. 7. 1933 wurde  
 er vom Führer zum Generalinspektor  
 für das deutsche Straßenwesen bestellt;  
 im Juni 1938 erhielt er den Sonder-  
 auftrag für den Bau des Westwalls;  
 am 9. 12. 1938 wurde er mit der  
 Regelung der Bauwirtschaft beauftragt;  
 am 23. 2. 1940 wurde er zum General-  
 inspektor für Sonderaufgaben im  
 Vierjahresplan und am 17. 3. 1940 zum  
 Reichsminister für Bewaffnung und  
 Munition ernannt. Reichsminister Dr.  
 Todt ist SA-Obergruppenführer und  
 Hauptdienstleiter der NSDAP. Am  
 Reichsparteitag 1938 wurde ihm der  
 deutsche Nationalpreis verliehen.



## Rundschau Deutscher Technik (Berlin)

Nr. 3 / 4

Berlin, 8. Februar 1942

**In soldatischer Pflichterfüllung ist heute Reichsminister Dr. Todt bei Durchführung seiner militärischen Aufgaben durch Flugzeugabsturz tödlich verunglückt. Der Führer hat für Reichsminister Dr. Todt ein Staatsbegräbnis angeordnet.**

**D**eutschland hat einen seiner besten Söhne verloren. Die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei trauert um einen ihrer ältesten und treuesten Kämpfer. Das deutsche Volk nimmt Abschied von einem Mann, der ihm unvergängliche Werke des Friedens und kriegsentscheidende Erfolge auf dem Gebiet der Wehrhaftmachung und der Rüstung geschenkt hat.

Das Werk Dr. Todts steht und wird ewig bleiben. Selten ist es einem schöpferischen Menschen beschieden, in kurzer Zeit solche großen und einmaligen, Geschichte machenden Werke zu errichten, die noch in ferner Zukunft von seiner Gläubigkeit und von seiner Tatkraft künden werden. Der Führer befahl in Reichsminister Dr.-Ing. Todt einen Mann, dem er die größten und schwierigsten Aufgaben übertragen konnte, der wie wenige instinktiv den Führerwillen bis in letzte Einzelheiten fühlte und aus der Begegnung mit Adolf Hitler die Kraft zog, um solche übermenschlichen Werke Tat werden zu lassen.

Die deutschen Techniker sehen in dieser Stunde der Trauer und der Befinnung von gewaltigem Stolz befeelt auf den Ingenieur, der ihnen Unendliches geschenkt und ihrer Arbeit in Gegenwart und Zukunft die Richtung gewiesen hat. Das menschliche Vorbild eines unermüdbaren Arbeiters, der, obwohl selbst anerkannter Fachmann eines Sondergebietes, in einzigartiger Weise den Blick für das Ganze und Höhere behalten hat, gab den deutschen Technikern immer wieder die Kraft, sich selbst beim Aufbau in den Friedensjahren und erst recht heute in der Kriegswirtschaft bis zum äußersten für Volk und Reich einzusetzen.

Der Bau der Reichsautobahnen wird immer von dem Glauben künden, mit dem das nationalsozialistische Deutschland sogleich nach der Machtübernahme daranging, die Heimat zu gestalten. Der Westwall wird für alle Zeiten Denkmal der abwehrbereiten Friedenshaltung sein und der aufs äußerste konzentrierten Wucht schaffender Arbeit. Die „Organisation Todt“ hat sich überall, wo die deutsche Wehrmacht in Europa steht, mit ihren Befestigungswerken, ihren Verkehrs- und Unterkunftsbauten unsterblich gemacht. Solange die Ferngeschütze über den Kanal donnern, solange deutsche U-Boote ihre Stützpunkte am Atlantik beziehen, solange Soldaten und später Siedler die Brücken und neuen Häuser im Osten benützen werden, wird Deutschland des Mannes gedenken, der Hunderttausende zu einer fanatischen, opferbereiten Truppe der Arbeit geformt hat.

Die deutschen Ingenieure, die Baufachleute und die Chemiker sehen in Dr.-Ing. Fritz Todt den schöpferischen Meister der Technik, der in reinster Form die Synthese vom besten Fachwissen und politischer Verantwortung vorgelebt hat. Sie werden ihm immer danken, daß er sie zu Dienern des Volkes, zu Menschen mit weitem Blick und totaler Schau erzogen hat. Im Hauptamt für Technik hat er als Hauptbefehlsleiter der Partei die zentrale Stelle für die politische Führung der Technik geschaffen. Im Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik hat er die deutschen Techniker zu einer einheitlichen Kampfgemeinschaft vereinigt. Durch die Leitung des Amtes für technische Wissenschaften in der DAF hat er die schöpferischen Kräfte des Volkes geweckt. Als Vorsitzender des Vereins deutscher Ingenieure hat er selbst ein Beispiel für die Arbeit in den technisch-wissenschaftlichen Or-

Berlin, 8. Februar 1942

In soldatischer Pflichterfüllung ist heute Reichsminister Dr. Todt bei Durchführung seiner militärischen Aufgaben durch Flugzeugabsturz tödlich verunglückt. Der Führer hat für Reichsminister Dr. Todt ein Staatsbegräbnis angeordnet.

Deutschland hat einen seiner besten Söhne verloren. Die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei trauert um einen ihrer ältesten und treuesten Kämpfer. Das deutsche Volk nimmt Abschied von einem Mann, der ihm unvergängliche Werke des Friedens und kriegsentscheidende Erfolge auf dem Gebiet der Wehrhaftmachung und der Rüstung geschenkt hat.

Das Werk Dr. Todts steht und wird ewig bleiben. Selten ist es einem schöpferischen Menschen beschieden, in kurzer Zeit solche großen und einmaligen, Geschichte machenden Werke zu errichten, die noch in ferner Zukunft von seiner Gläubigkeit und von seiner Tatkraft künden werden. Der Führer besaß in Reichsminister Dr.-Ing. Todt einen Mann, dem er die größten und schwierigsten Aufgaben übertragen konnte, der wie wenige instinktiv den Führerwillen bis in letzte Einzelheiten fühlte und aus der Begegnung mit Adolf Hitler die Kraft zog, um solche übermenschlichen Werke Tat werden zu lassen.

Die deutschen Techniker sehen in dieser Stunde der Trauer und der Besinnung von gewaltigem Stolz beseelt auf den Ingenieur, der ihnen Unendliches geschenkt und ihrer Arbeit in Gegenwart und Zukunft die Richtung gewiesen hat. Das menschliche Vorbild eines unermüdbaren Arbeiters, der, obwohl selbst anerkannter Fachmann eines Sondergebietes, in einzigartiger Weise den Blick für das Ganze und Höhere behalten hat, gab den deutschen Technikern immer wieder die Kraft, sich selbst beim Aufbau in den Friedensjahren und erst recht heute in der Kriegswirtschaft bis zum äußersten für Volk und Reich einzusetzen.

Der Bau der Reichsautobahnen wird immer von dem Glauben künden, mit dem das nationalsozialistische Deutschland sogleich nach der Machtübernahme daranging, die Heimat zu gestalten. Der Westwall wird für alle Zeiten Denkmal der abwehrbereiten Friedenshaltung sein und der aufs äußerste konzentrierten Wuchtschaffender Arbeit. Die „Organisation Todt“ hat sich überall, wo die deutsche Wehrmacht in Europa steht, mit ihren Befestigungswerken, ihren Verkehrs- und Unterkunftsbauten unsterblich gemacht. Solange die Ferngeschütze über den Kanal donnern, solange deutsche U-Boote ihre Stützpunkte am Atlantik beziehen, solange Soldaten und später Siedler die Brücken und neuen Häuser im Osten benutzen werden, wird Deutschland des Mannes gedenken, der Hunderttausende zu einer fanatischen, opferbereiten Truppe der Arbeit geformt hat.

Die deutschen Ingenieure, die Bauschaffenden und die Chemiker sehen in Dr.-Ing. Fritz Todt den schöpferischen Meister der Technik, der in reinster Form die Synthese vom besten Fachwissen und politischer Verantwortung vorgelebt hat. Sie werden ihm immer danken, daß er sie zu Dienern des Volkes, zu Menschen mit weitem Blick und totaler Schau erzogen hat. Im Hauptamt für Technik hat er als Hauptbefehlsleiter der Partei die zentrale Stelle für die politische Führung der Technik geschaffen. Im Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik hat er die deutschen Techniker zu einer einheitlichen Kampfgemeinschaft vereinigt. Durch die Leitung des Amtes für technische Wissenschaften in der DAF hat er die schöpferischen Kräfte des Volkes geweckt. Als Vorsitzender des Vereins deutscher Ingenieure hat er selbst ein Beispiel für die Arbeit in den technisch-wissenschaftlichen Organisationen gegeben.

Die Gestaltung der deutschen Wirtschaft im Sinne ihrer totalen Einfügung in die völkischen Notwendigkeiten und heute in den Krieg ist ohne den Namen Dr. Todts nicht denkbar. Seine einzigartige Fähigkeit, auch für schwierige Aufträge die richtigen Männer zu finden, selbst für größte Aufgaben nur einen kleinen, äußerst beweglichen Mitarbeiterkreis heranzuziehen, hat ihm immer wieder das Vertrauen des Führers und des Reichsmarschalls eingebracht. Als Generalinspektor für Sonderaufgaben im Vierjahresplan, als Generalbevollmächtigter für die Regelung der

wenden



Bild: Rob. Röhr, Magdeburg

Bauwirtschaft, als Reichsminister für Bewaffnung und Munition und erst im vergangenen Jahre als Generalinspektor für Wasser und Energie hat Dr. Todt die Verantwortung für umfassende und äußerst wichtige Arbeitsgebiete übernommen.

Die Erfolge von Dr. Todt erklären sich aus wenigen Grundzügen seiner Arbeitsweise. Vertrauen und Glauben setzte er an die Stelle von Argwohn, Zweifel und Intrige. Schöpferische Tat überwand bei ihm blutleere Theorien. Lebensnahe Denkweise ließ er über rechnende Hirne und instinktlosen Verstand siegen. Sein ständiges Bemühen um Verbinden und Ergänzen führte selbst widerstrebende Kreise zu fruchtbarer Gemeinschaftsarbeit.

Der Parteigenosse Fritz Todt ist nicht vorstellbar ohne ein warmes Herz für alles Menschliche und einen seltenen, mit strenger Gerechtigkeit gepaarten Sozialismus. Die Betreuung der deutschen Bauschaffenden, ausgehend von seiner Fürsorge um die Autobahnarbeiter, ist Vorbild für das gesamte deutsche Sozialschaffen geworden. Immer wieder hat er die deutschen Techniker an ihre Verpflichtung zur Rücksichtnahme auf die Gemeinschaft erinnert. Die Kameradschaft, die er von seiner unübersehbaren Gefolgschaft verlangte, übte er gegenüber seinen Mitarbeitern selbst.

Deutschland trauert um einen seiner besten Söhne.

Sein Körper ist tot. Sein Geist lebt in uns. Seine Werke sind ewig.



Datum 13. Feb. 1942

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 81

Duplikat Hitler, Adolf

## Abschied von Dr. Todt.

**Gedenkrede des Führers beim Staatsakt in der Reichskanzlei. — Verleihung eines Ordens für höchste Verdienste um das deutsche Volk.**

≠ Berlin, 12. Februar. Die öffentlichen Gebäude in der Reichshauptstadt hatten an diesem Tage, an dem Reichsminister Dr. Todt in feierlichem Staatsbegräbnis zu Grabe getragen wurde, die Fahnen auf Halbmast gesetzt. Schon am frühen Vormittag waren viele Hunderte von Menschen auf dem Wilhelmplatz vor der Reichskanzlei erschienen; sie warteten auf die Ankunft der Trauergäste, die in den Ehrenhof der Neuen Reichskanzlei einfuhren. Als in den Mittagsstunden der Führer eintraf, begrüßten ihn vor der Reichskanzlei bereits Tausende schweigend mit erhobener Rechten. Die sterbliche Hülle Dr. Todts war am Mittwoch nach Berlin gebracht und in einem feierlichen Zuge vom Bahnhof zur Neuen Reichskanzlei übergeführt und dort aufgebahrt worden. Offiziere der Luftwaffe, der Dr. Todt als Generalmajor angehörte, und Führer der nach ihm benannten „Organisation Todt“ hielten zwischen ragenden Pylonen die Totenwache, in der sie sich mit Männern der SA und des NS-Hauptamtes für Technik ablösten. Sie standen zu beiden Seiten des mit der Reichskriegsflagge bedeckten Sarges, hinter dem Männer des NSKK und der SA, der Formationen, denen der Tote angehört oder besonders nahegestanden hatte, Aufstellung genommen hatten. Tulpen und Flieder unterbrachen mit roten und weißen Farben das dunkle Grün des Lorbeers, der in reicher Fülle den Mosaiksaal schmückte, wo sich die Kränze, vielfach mit Schleifen verziert, von Stunde zu Stunde häuften.

An dem Staatsakt zu Ehren des toten Reichsministers, dessen Verdienste um Deutschland in zahlreichen Bauwerken ihren sichtbaren Ausdruck gefunden haben, dessen Werk aber in den Leistungen der nach ihm benannten und von ihm geführten „Organisation Todt“ die höchste Krönung erhielt, nahmen Vertreter der Arbeiterschaft teil, die unter Todt am Westwall, auf den Autostraßen, an den Befestigungen an den nördlichen Küsten und in allen Feldzügen gearbeitet haben.

Kurz vor drei Uhr wird der Kranz des Führers in den Mosaiksaal getragen. Wenig später trifft Reichsmarschall Hermann Göring ein. Er erweist dem toten Kameraden die Ehrenbezeigung und erwartet dann die Witwe, den Sohn und die drei Töchter des Verstorbenen, die Reichsminister Speer in den Saal geleitet. Die Trauergäste grüßen die Angehörigen Dr. Todts mit erhobener Rechten. Frau Todt nimmt zwischen dem Reichsmarschall und Reichsminister Speer Platz.

Zu dem Staatsakt sind die Spitzen des gesamten öffentlichen Lebens, fast das gesamte Diplomatische Korps, Generalfeldmarschälle, Reichsminister, Reichsleiter, Reichsstatthalter, Staatssekretäre, Gauleiter, Führer aller Formationen und Gliederungen der Bewegung und führende Männer aus Technik, Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur erschienen.

Nachdem die Angehörigen ihre Plätze eingenommen haben, betritt der Führer den Mosaiksaal, von den Trauergästen mit stummem Gruß empfangen. Die Trauermusik aus der „Götterdämmerung“ leitet den Staatsakt ein. Dann tritt der Führer neben den Sarg, um seines begnadeten Mitarbeiters zu gedenken:

Verehrte Trauergäste!

Liebe Frau Todt!

Es ist sehr schwer für mich, eines Mannes zu gedenken, von dem die Taten lauter und eindringlicher zeugen, als es je Worte zu tun vermögen. Als wir die schreckliche Nachricht von dem Unglück erhielten, dem unser lieber Parteigenosse Dr. Todt zum Opfer gefallen war, hatten wohl viele Millionen Deutsche die gleiche Empfindung von jener Leere, die immer dann eintritt, wenn ein unersetzbarer Mann seinen Mitmenschen genommen wird. Daß aber der Tod dieses Mannes für uns einen unersetzbaren Verlust bedeutet, weiß das ganze deutsche Volk. Dabei ist es nicht nur die

Amt für Technik und endlich zum NS-Bund deutscher Technik unter seiner Führung. 1936 wird das Amt für Technik wegen der besonderen Leistungen zum Hauptamt Technik erhoben.

Unterdes erfolgt der Eintritt dieses Mannes in jenen Wirkungsbereich, da ihn zum ersten Male nicht nur das deutsche Volk, sondern darüber hinaus ein großer Teil der übrigen Welt kennenlernen sollte. Anschließend an die im Jahre 1933 erfolgte Eröffnung der Automobil-Ausstellung versuchte ich, die damals propagierten Grundsätze auch auf dem Gebiet nicht nur der Verbesserung des schon vorhandenen deutschen Straßennetzes, sondern der Erbauung neuer besonderer Autostraßen zu verwirklichen. Es war dies eine allgemeine Planung, die im wesentlichen nur das Grundfäßliche umfaßte. In Dr. Todt glaubte ich nach langen Prüfungen und Erwägungen den Mann gefunden zu haben, der geeignet war, eine theoretische Absicht in die praktische Wirklichkeit umzusetzen.

Eine von ihm herausgegebene Broschüre über neue Wege des Straßenbaues wurde mir vorgelegt und befestigte mich noch besonders in dieser Hoffnung. Nach langen Aussprachen übertrug ich ihm am 30. Juni 1933 die Aufgabe des Baues der neuen Reichsautobahnen und im Zusammenhang damit überhaupt die Reformierung des gesamten deutschen Straßenbauwesens als Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Damit hatte dieser Mann nun einen Rahmen gefunden, den er in wahrhaft unvergleichlicher und unvergänglicher Weise auszufüllen begann. Die deutschen Reichsautobahnen sind in der Planung der Anlage und Ausführung das Werk dieser ganz einmaligen technischen und auch künstlerischen Vornahme.

Diese Straßen sind aber aus dem Deutschen Reich nicht mehr wegzudenken, sie werden aber in der Zukunft als selbstverständliche große Verbindungslinien im gesamteuropäischen Verkehrsraum ihre Fortsetzung finden.

Was aber nebenbei noch in dieser gleichen Zeit in Deutschland an Straßen verbreitert, verbessert, vergraben, an schlechten Kurven beseitigt und an Brücken erbaut worden ist, ist so umfangreich, daß nur ein eingehendes Studium einen annähernd dieser Leistung gerecht werdenden Gesamteindruck vermitteln kann. Sie alle, meine lieben Parteigenossen, erinnern sich noch der eindrucksvollen Minuten, in denen unser Generalinspektor für das Straßenwesen Dr. Todt auf den Reichsparteitagen in Nürnberg, kurz und prägnant zusammengefaßt, das Bild des Werdens einer Aufgabe zeigte, die weit über den Rahmen aller bisherigen Ingenieur-Bauten der Welt hinauszuwachsen begann. Es war daher nur selbstverständlich, daß dieser Mann endlich zum Generalbevollmächtigten der Regelung der gesamten Bauwirtschaft ernannt wurde und dann auch im Vierjahresplan als Generalinspektor für Sonderaufgaben seine besondere Stellung erhielt.

Unterdes begannen rings um Deutschland die Wolken einer mehr und mehr drohenden Kriegsgefahr aufzusteigen. Als es sich besonders infolge der unentwegten Hegreden Churchills und seines Anhanges in England nicht mehr übersehen ließ, daß sich bei den labilen Verhältnissen der parlamentarischen Demokratien in diesen Ländern eines Tages ein Wechsel des Regimes gegen den Frieden ergeben könnte, sah ich mich veranlaßt, die Verteidigung des Reiches beschleunigt und großzügig sicherzustellen. Ich hatte den Plan gefaßt, gegenüber der Maginot-Linie, aber nach anderen Gesichtspunkten, ein Festungswerk aufzurichten, das unter allen Umständen selbst im Falle der Bindung großer deutscher Streitkräfte im Osten den lebenswichtigen Westen des Reiches vor jedem Angriff schützen konnte.

Es gab nur einen einzigen Mann, der in der Lage war, diese ganz einmalige ingenieurtechnische Aufgabe in der Weltgeschichte zu lösen, und zwar in kürzester Zeit zu lösen. Als ich am 22. Mai 1938 der Armee und Luftwaffe meinen Entschluß be-

Zu dem Staatsakt sind die Spitzen des gesamten öffentlichen Lebens, fast das gesamte diplomatische Korps, Generalfeldmarschälle, Reichsminister, Reichsleiter, Reichsstatthalter, Staatssekretäre, Gauleiter, Führer aller Formationen und Gliederungen der Bewegung und führende Männer aus Technik, Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur erschienen.

Nachdem die Angehörigen ihre Plätze eingenommen haben, betritt der Führer den Mosaiksaal, von den Trauergästen mit stummem Gruß empfangen. Die Trauermusik aus der „Götterdämmerung“ leitet den Staatsakt ein. Dann tritt der Führer neben den Sarg, um seines begnadeten Mitarbeiters zu gedenken:

Verehrte Trauergäste!

Liebe Frau Todt!

Es ist sehr schwer für mich, eines Mannes zu gedenken, von dem die Taten lauter und eindringlicher zeugen, als es je Worte zu tun vermögen. Als wir die schreckliche Nachricht von dem Unglück erhielten, dem unser lieber Parteigenosse Dr. Todt zum Opfer gefallen war, hatten wohl viele Millionen Deutsche die gleiche Empfindung von jener Leere, die immer dann eintritt, wenn ein unersetzbarer Mann seinen Mitmenschen genommen wird. Daß aber der Tod dieses Mannes für uns einen unersetzbaren Verlust bedeutet, weiß das ganze deutsche Volk. Dabei ist es nicht nur die schöpferische Persönlichkeit, die uns genommen wurde, sondern es ist auch der treue Mann und unvergeßliche Kamerad, dessen Weggang uns so schwer trifft.

Dr. Todt war Nationalsozialist, und er war dies nicht nur verstandesmäßig seit dem Augenblick, da er zum ersten Male Kenntnis von der Bewegung erhielt, sondern auch aus seinem ganzen Herzen heraus. Die erste Berührung mit der Partei im Jahre 1922, die erste Begegnung mit mir selbst, haben diesen Mann nicht nur sofort innerlich zu mir geführt, sondern ihn verpflichtet, auch nach außen hin zu dem zu stehen, was er als einzige Möglichkeit einer deutschen Wiedergeburt ansah. Dem Techniker und Ingenieur, der sich vorübergehend selbst durch seiner Hände Arbeit das Brot verdienen mußte, erschien die Verbindung des nationalen mit dem sozialen Gedanken nicht als ein Problem oder gar als eine Frage, sondern als die kategorische Pflicht des Kampfes für eine deutsche Wiederauferstehung, die mehr sein mußte als eine bloße Restauration einer durch den Zusammenbruch sich selbst schon als überlebt erwiesenen äußeren staatlichen Form. Schon im Jahre 1922 war es diesem Manne klar, daß das Ziel der deutschen Erhebung nicht eine Restaurierung zerbrochener alter Formen, sondern eine Revolutionierung des deutschen Geistes, des deutschen Denkens und damit des deutschen Volkes und seiner inneren gesellschaftlichen Ordnung sein mußte.

Als Dr. Todt zur Bewegung stieß, zählte er 31 Jahre. Hinter ihm lag ein Leben, das, von der Volksschule angefangen, das humanistische Gymnasium einschloß. Von 1910 bis 1911 diente der Einjährig-Freiwillige beim Feldartillerie-Regiment 14 in Karlsruhe. Von 1911 bis zum August 1914 studierte er wieder als Bauingenieur an den Technischen Hochschulen in München und Karlsruhe. Schon 1913 bestand er das erste Vorexamen an der Technischen Hochschule zu München. Der Krieausbruch führte ihn im Feldartillerie-Regiment 14 zur Westfront. Im Oktober 1914 wird er als Leutnant der Reserve zum Grenadier-Regiment 110 abkommandiert. In ihm kämpft er bis zum Jahre 1916. Dann tritt er über zur Luftwaffe, wird Fliegerbeobachter und ist endlich Führer einer selbständigen Fliegerformation bis Kriegsende an der Westfront.

Im Luftkampf wird er auch verwundet.

1919 beendet er sein Studium und besteht im Winter 1920 an der Technischen Hochschule zu Karlsruhe sein Diplomexamen. Seiner Doktorpromotion an der Technischen Hochschule in München aber liegt das Thema zugrunde: „Fehlerquellen beim Bau von Landstraßendecken aus Teer und Asphalt“.

Am 5. Januar 1923 tritt dieser Doktor-Ingenieur Fritz Todt aus Pforzheim endgültig der NSDAP bei, und zwar in der Ortsgruppe Etling in Bayern. Sofort nach Aufhebung des Verbots der Partei vom November 1923 bis 1925 wird er wieder Mitglied. In der Zwischenzeit agitiert er unentwegt, und erst 1924 werden die verschiedenen gegen ihn angelaufenen Strafverfolgungen eingestellt. 1931 kommt er zur SA, und zwar, wie ein wahrer Nationalsozialist beginnend, als einfacher SA-Mann. Er wird dann Scharführer. Im selben Jahr erfolgt noch seine Beförderung zum Standartenführer, um in der Zeit bis 1939 zum Oberführer, Brigadeführer, Gruppen- und Obergruppenführer emporzusteigen. Allein seine Tätigkeit in der Partei geht nicht im Dienst der SA allein auf. Er ist anfangs Mitarbeiter des Kampfbundes deutscher Architekten und Ingenieure in München und außerdem Fachberater für Straßenbau im damaligen Amt für Wirtschaftstechnik und Arbeitsbeschaffung der NSDAP. 1932 wird er Leiter der Fachgruppe Bauingenieure und Landesleiter des Kampfbundes deutscher Architekten und Ingenieure. 1934 erfolgt dann der Zusammenschluß der von ihm geleiteten Abteilung mit der des Kampfbundes deutscher Architekten und Ingenieure zum

nant zusammengefaßt, das Bild des Verdens einer Aufgabe zeigte, die weit über den Rahmen aller bisherigen Ingenieur-Bauten der Welt hinauszuwachsen begann. Es war daher nur selbstverständlich, daß dieser Mann endlich zum Generalbevollmächtigten der Regelung der gesamten Bauwirtschaft ernannt wurde und dann auch im Vierjahresplan als Generalinspektor für Sonderaufgaben seine besondere Stellung erhielt.

Unterdes begannen rings um Deutschland die Wolken einer mehr und mehr drohenden Kriegsgefahr aufzusteigen. Als es sich besonders infolge der unentwegten Hekreden Churchills und seines Unhanges in England nicht mehr übersehen ließ, daß sich bei den labilen Verhältnissen der parlamentarischen Demokratien in diesen Ländern eines Tages ein Wechsel des Regimes gegen den Frieden ergeben könnte, sah ich mich veranlaßt, die Verteidigung des Reiches beschleunigt und großzügig sicherzustellen. Ich hatte den Plan gefaßt, gegenüber der Maginot-Linie, aber nach anderen Gesichtspunkten, ein Festungswerk aufzurichten, das unter allen Umständen selbst im Falle der Bindung großer deutscher Streitkräfte im Osten den lebenswichtigen Westen des Reiches vor jedem Angriff schützen konnte.

Es gab nur einen einzigen Mann, der in der Lage war, diese ganz einmalige ingenieurtechnische Aufgabe in der Weltgeschichte zu lösen, und zwar in kürzester Zeit zu lösen. Als ich am 28. Mai 1938 der Armee und Luftwaffe meinen Entschluß bekanntgab, erteilte ich zugleich dem Generalinspektor Dr. Todt den Auftrag, in Zusammenarbeit mit den zuständigen militärischen Stellen die Verantwortung und Bauleitung über den gewaltigsten Teil dieses neuen Riesenwerkes zu übernehmen, unter der Bedingung, daß bereits spätestens im September 1938 mindestens 5000 Beton- und Panzerwerke fertig beziehungsweise verwendbar sein sollten. Das erste Programm wurde mit insgesamt 12 000 Objekten festgelegt, eine Zahl, die sich nur durch dauernde Erweiterungen im gesamten dann einschließlich der Bauten der Luftwaffe sowie der Festungspioniere in knapp eineinhalb Jahren auf rund 23 000 erhöhte. Auch die jetzigen Kriegserfahrungen haben die Ueberzeugung noch nur verstärkt, daß es keiner Macht der Welt gelungen wäre, diese gigantischste Festungszone aller Zeiten zu durchbrechen. Dieses Wunderwerk ist in seiner bautechnischen Planung sowie den rein organisatorischen Maßnahmen des Baues sowie des technischen Ausbaues selbst für alle Zeiten mit dem Namen Dr. Todt verbunden.

Der ausbrechende Krieg aber gab diesem gewaltigsten Organisator der neueren Zeit sofort neue zusätzliche Aufträge. Ein System großer Aufmarschstraßen mußte in kürzester Frist in Gebieten des Reiches erstellt werden, die bisher gerade in ihren Verkehrswegen sehr vernachlässigt worden waren. Tausende und aber Tausende Kilometer von Straßen wurden entweder neu gebaut oder verbreitert, mit harten Decken versehen und staubfrei gemacht. Ja, als endlich der Kampf begann, marschierten die von diesem einmaligen Organisationstalent ins Leben gerufenen Verbände hinter und mit den Truppen vorwärts, beseitigten Hindernisse und zerstörte Brücken, verbesserten Straßen, schufen überall neue Uebergänge über Täler, Schluchten, Flüsse, Kanäle und ergänzten so in einer unersetzbaren Weise die Pioniertruppen, die durch diese Entlastung befähigt wurden, sich enger an die vorwärtsdrängende Front zu hängen, und dadurch noch mehr aktiv in den Kampf eingreifen konnten, bei dem sie sonst oft nicht zur Stelle hätten sein können.

Der Sieg in Norwegen und der Sieg im Westen brachten neue Aufgaben. Nachdem schon vorher Parteigenosse Todt zum Reichsminister für Bewaffnung und Munition ernannt worden war und damit ein neues, wahrhaft ungeheures Gebiet zu ordnen und zu steuern hatte, trat nunmehr hinzu die Aufgabe, die eroberten Küsten gegen feindliche Angriffe durch die Anlage neuer gewaltiger Befestigungen zu schützen. Darüber hinaus sollten Heimat und Front mit Bauwerken des passiven und aktiven Luftschutzes versehen werden, die in ihrer Art ebenfalls in der Geschichte einmalig und bisher unerreicht sind und es wohl noch lange bleiben werden.

So war es seinem Erfindungs- und Organisationsgenie gelungen, in kürzester Frist für zahlreiche U-Boote Betonbauten zu errichten, die auch durch schwerste Bomben gänzlich unzerstörbar sind. Gigantische Batterie-Anlagen aus Beton und Stahl sind unter seiner Leitung entstanden. Für zahllose Hunderttausende von Menschen wurden Luftschutzräume undunker zum Teil in Ausfüh-rungen erstellt, die ebenfalls ihresgleichen in keinem Lande der Welt besitzen.

Der Krieg im Osten hat die „Organisation Todt“ wieder vor neue Aufgaben gestellt. Die Kilometerlängen der ausgebauten Straßen sowohl als die Zahlen der neu gebauten Brücken gehen in das Unendliche. Dieses ganz ungeheure Werk aber einschließlich seiner Tätigkeit als Reichsminister für Bewaffnung und Munition meisterte dieser Mann mit einem Minimum an Hilfskräften. Er war ohne Zweifel auf diesem Gebiet der bisher größte Organisator, den das deutsche Volk sein eigen nannte. Fern jeder



Bürokratisierung verstand er es, mit einem denkbar geringsten Apparat sich all der Stellen und Kräfte zu bedienen, die für die Lösung seiner Aufgaben entweder früher zuständig oder sonst dafür brauchbar zu sein schienen.

Vieles von dem, was dieser Mann geschaffen hat, wird erst nach dem Kriege dem deutschen Volk zur Kenntnis und damit wohl zum bewundernden Staunen gebracht werden können. Es ist so Einmaliges, was dieser Mann geschaffen hat, daß wir ihm alle nicht genug dafür danken können.

Wenn ich nun von dem Techniker und Organisator Fritz Todt sprach, dann muß ich aber auch noch besonders des Menschen gedenken, der uns allen so nahe gestanden hat. Es kann keine bessere Charakterisierung seiner Persönlichkeit geben als die Feststellung, daß dieser gewaltigste Menschenlenker der Arbeit weder in der Bewegung noch unter seinen Mitarbeitern jemals einen Feind besessen hat. Ich selbst muß ihm besonders dafür danken, daß er das nationalsozialistische Gedankengut, die Ziele der Bewegung, im Uebermaß seiner Arbeitsbelastung nicht nur nie verloren oder verlassen hat, sondern im Gegenteil zum Mitschöpfer unserer Ideenwelt geworden war. Und dies gilt besonders für seine Einstellung zu den sozialen Problemen des Lebens. Der Mann, der selbst Millionen von Arbeitern dirigierte, war nicht nur verstandesmäßig, sondern vor allem seinem Herzen nach ein wirklicher Sozialist. Ihn, den größten Straßenbaumeister aller Zeiten, hat das Schicksal einst, genau so wie mich in meinen jungen Jahren, gezwungen, sich als einfacher Arbeiter das tägliche Brot zu verdienen. Er hat sich dessen nicht nur nie geschämt, sondern im Gegenteil: es waren später stets Augenblicke stolzer und beglückender Erinnerungen, wenn er, der gewaltigste Bauleiter, den die Welt bisher hatte, sein eigenes Bild betrachten oder zeigen konnte, auf dem er selbst noch, von Staub und Schmutz bedeckt, mit zerissenem Arbeitskleid an der Straße arbeitete oder vor dem lodernden Teerfessel stand. Er hatte deshalb auch seine deutschen Straßenbauer — wie er sie nannte — besonders in sein Herz eingeschlossen. Es war sein ununterbrochenes Streben, ihre sozialen Bedingungen zu verbessern, an die Stelle der früheren erbärmlichen Zelte moderne Schlaf- und Aufenthaltsräume zu setzen, den Lagern den Charakter lieblicher Massenquartiere zu nehmen und vor allem im Arbeiter selbst das Gefühl zu erwecken, daß der Straßenbau — wie überhaupt das ganze Bauhandwerk — eine Tätigkeit ist, auf die der einzelne jederzeit besonders stolz sein kann, weil sie Dokumente nicht nur von höchster menschlicher Wichtigkeit, sondern auch von längster Dauer schafft. Vor Dr. Todt war die Tätigkeit des Straßenbauarbeiters nur ein gering angesehener Beruf. Heute sind die Zehntausende deutscher Straßenbauer eine stolze Gemeinschaft geworden, die sich ihres Wertes bewußt ist. Er hat damit hier ein Stück nationalsozialistischer Erziehungsarbeit geleistet, für das wir ihm besonders auch heute noch dankbar sein müssen; denn wenn jeder menschliche Fortschritt ein Vorbild besitzt, dann hat die „Organisation Todt“ hier dauernde soziale Vorbilder geschaffen, und sie war im Begriff, diese immer weiter zu entwickeln. Unmählich sollte hier nicht nur ein soziales Unrecht, sondern eine menschliche gedankenlose Dummheit beseitigt werden, und zwar beseitigt für alle Zeiten.

Ob daher dieser Mann mit einem Arbeiter, mit einem Minister oder mit einem General verkehrte, er ist immer der gleiche geblieben: ein ebenso selbstbewußter wie bescheidener Führer und besorgter Freund aller anständig schaffenden Volksgenossen. Es ist daher nicht zu verwundern, wenn dieser Mann, der so sein Volk liebte, in gleicher zärtlicher Liebe an seiner Familie, seiner Frau und seinen Kindern hing. Den Schöpfer der größten Bauwerke der Technik führte jede freie Stunde — wenn irgend möglich — hinein in die großen Schöpfungen der Natur, in das kleine Häuschen am See inmitten seiner geliebten bayerischen Berge.

Als zum Teil schon unter dem Feuer feindlicher Geschütze der Westwall seine Vollendung fand, während sich in Polen die Kolonnen der „Organisation Todt“ zum ersten Male den vormarschierenden Armeen anschlossen und ihnen die Sicherheit des Nachschubs gaben, trug ich mich mit dem Gedanken, ihm als einem der führenden Köpfe des deutschen Widerstandes überhaupt und des deutschen Selbstbehauptungswillens im Kriege das Ritterkreuz zu verleihen. Ich bin davon abgekommen, weil

diese Auszeichnung — so ruhmvoll sie ist — der Bedeutung dieses Einmaligen niemals hätte gerecht werden können.

Ich hatte schon vorher den Entschluß gefaßt, einen deutschen Orden zu stiften, der, auf dem Grundzeichen unserer Bewegung errichtet, in einigen Klassen die höchsten Verdienste ehren soll, die ein Deutscher sich für sein Volk erwerben kann. Ich habe nach dem Abschluß des Feldzuges gegen Frankreich Dr. Todt gesagt, daß ich ihm die Anerkennung für seine einmaligen Verdienste einst dadurch bekunden will, daß er der Erste sein wird, dem ich die höchste Klasse dieses Ordens verleihen werde. Er wollte in seiner Bescheidenheit damals davon nichts wissen. So wie nun der Nationalorden für Kunst und Wissenschaft, den auch Dr. Todt trägt, als Erstem dem verstorbenen Professor Troost verliehen wurde, so überreiche ich heute im Namen des deutschen Volkes und seiner nationalsozialistischen Bewegung den neuen Orden als Erstem unserem lieben und unvergesslichen Parteigenossen Dr. Todt, dem Generalinspektor unserer Straßen, dem Erbauer unseres Westwalls, dem Organisator der Waffen und Munition im größten Kriege unseres Volkes um seine Freiheit und um seine Zukunft.

Ich selbst kann für mich dem nur wenige Worte anschließen:

Ich habe in diesem Mann einen meiner treuesten Mitarbeiter und Freunde verloren. Ich fasse seinen Tod auf als einen Beitrag der nationalsozialistischen Bewegung zum Freiheitskampf unseres Volkes.

Nach seinen Gedenkworten schreitet der Führer zu den Ordenskissenträgern und heftet die in seiner Ansprache erwähnte höchste deutsche Auszeichnung an.

Leise klingt das alte Soldatenlied vom Guten Kameraden auf, um dann in die Lieder der Nation überzugehen. Während sich die Fahnen und Standarten über dem Sarge senken, legt der Führer seinen Kranz an der Bahre nieder. Dann tritt er zu den Angehörigen, um ihnen seine und des ganzen deutschen Volkes Teilnahme auszusprechen.

Die Kranz- und Ordenskissenträger verlassen den Mooskessel. Ihnen folgt durch das Ehrenpalier der Sarg. Als er auf der Freitreppe zum Ehrenhof sichtbar wird, präsentiert der SS-Wachzug der Reichskanzlei unter dumpfem Trommelwirbel.

Der Sarg wird aus dem Ehrenportal der Reichskanzlei getragen und auf die Lafette gehoben. Nach den Klängen des Chopinschen Trauermarsches defiliert die Trauerparade, gestellt vom Wachbataillon des Regiments „Großdeutschland“ an der sterblichen Hülle des toten Ministers. Dahinter bröhnen die Motoren der Ehrenbatterie der Flak. Die Trauerparade hat sich vor die Lafette gesetzt und der Trauerkondukt setzt sich in Bewegung. Unmittelbar hinter dem Sarge schreiten die Generalfeldmarschälle Milch und Keitel sowie Generaladmiral Raeder. Dann folgen Reichsleiter, Reichsminister, Gauleiter, Staatssekretäre, Generäle, Admiräle, zwischen ihnen Angehörige der Dienststellen des Verstorbenen, höhere Formationsführer der Gliederungen der Bewegung. Den Abschluß bildet ein Marschblock der SA, in deren Reihen einst der tote Obergruppenführer seit den ersten Jahren der Bewegung gekämpft hat. Der Trauerkondukt nimmt seinen Weg durch die Wilhelmstraße, in der Formationen der Organisation Spalier bilden.

#### Auf dem Invalidenfriedhof.

Vor den Toren des Friedhofes erweist das Ehrenbataillon unter präsentiertem Gewehr dem Toten die Ehrenbezeugungen. An der offenen Gruft halten Offiziere der Luftwaffe, Männer der Partei und der SA Ehrenwache. Führer der „Organisation Todt“ tragen die Ordenskissen. Unteroffiziere der Wehrmacht tragen den Sarg zur Gruft, und unter dumpfem Trommelwirbel sinkt die sterbliche Hülle ins Grab. Tiefbewegte Worte ruft Ministerialrat Dorsch vom Reichsministerium für Bewaffnung und Munition dem Führer seiner großen Gefolgschaft nach, Worte des Dankes und des Gelöbnisses treuester Pflichterfüllung. Während das Lied vom Guten Kameraden erklingt, die Ehrensalven einer Kompanie der Luftwaffe über das offene Grab hallen und von fern her der Trauersalut einer Flakbatterie herangetragen wird, treten nach den Familienangehörigen die Männer des Trauergefolges zum letzten Abschied an das Grab. Als erster entbietet Reichsminister Speer den letzten Gruß. In stillem Gedenken grüßen auch Generalfeldmarschall Keitel, Generalfeldmarschall Milch und all die Männer des Trauergefolges zum letztenmal den allzu früh Verstorbenen.



Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 488

**Dr.-Fritz-Todt-Preis**

*Von unserem Berichterstatter*

mr. Hannover, 12. 10.

Gauleiter Lauterbacher verkündete am Sonnabend bei einem Betriebsappell in einem großen Rüstungswerk die Schaffung eines Dr.-Fritz-Todt-Preises für den Gau Süd-Hannover-Braunschweig. Dieser Preis, der Dank und Anerkennung für den deutschen Arbeiter darstellt und der Förderung der betrieblichen Erfinder dient, wird alljährlich am Geburtstag Dr. Todts am 4. November an Arbeiter und Arbeiterinnen in Höhe von 10 000 Mark verliehen. Die erste Verleihung dieses Preises erfolgt am 4. November dieses Jahres.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 46

### Das Vorbild Dr. Todts

Berlin, 15. Februar

Dem Gedenken an den vor Jahresfrist tödlich verunglückten Reichsminister Dr. Fritz Todt galt eine Feierstunde, die vom Hauptkulturrat in der Reichspropagandaleitung der NSDAP, dem Reichsministerium für Bewaffnung und Munition und dem Hauptamt für Technik der NSDAP am Sonntagmittag im Ufa-Palast am Zoo veranstaltet wurde.

Reichsminister Speer

würdigte in einer Rede das unvergängliche Wirken und die beispiellosen Leistungen Dr. Todts, der jedem Deutschen als nationalsozialistischer Kämpfer und Arbeiter Vorbild war und bleibt. Bis zuletzt, so führte der Minister u. a. aus, sei Dr. Todt bestrebt gewesen, das deutsche Rüstungspotential mit allen Mitteln auszuweiten, und die Impulse, die er als Reichsminister für Bewaffnung und Munition der deutschen Rüstungsproduktion gegeben habe, seien außerordentlich gewesen. In eindrucksvoller Weise ging Reichsminister Speer dann auf die großartige Schöpfung der Reichsautobahnen ein, die mit Dr. Todts Namen unlösbar verbunden und heute schon zu einem großartigen Denkmal für ihn geworden sei. Der Minister sprach weiter über das ungeheure Werk des Westwalls und die Bauten an der Atlantikküste. Unter Dr. Todts Leitung seien Anlagen aus Beton und Stahl entstanden, die in ihrer gigantischen Größe unbezwingbar seien. Aber nicht nur eine konstruktive und organisatorische Aufgabe von nie gekannter Größe sei zu lösen gewesen, auch das Problem der Menschenführung habe im Vordergrund gestanden. Genau so, wie Dr. Todt es dereinst verstanden hatte, seine deutschen Straßenbauer mit Stolz und Freude an ihrem Werk

zu erfüllen, so begeisterte er auch die Frontarbeiter der OT für die Größe ihres Schaffens.

„Die Erfolge, die Dr. Todt durch die einmalige Kraft seiner Persönlichkeit, seiner alles überschauenden Ruhe, durch die kompromißlose Klarheit seines Charakters und seiner unbändigen Schaffenskraft erzielte, haben sich“, so schloß Reichsminister Speer, „auf alle übertragen, die um ihn sein durften, und wirken heute in uns fort. Der Geist Dr. Todts wirkt weiter in uns und in den Leistungen der deutschen Rüstungsschaffenden.“

Nach dem Lohengrin-Vorspiel wurde dann ein Film „Fritz Todt — Berufung und Werk“ uraufgeführt, der sich aus Aufnahmen von OT-Kriegsberichtern und alten Wochenschauen zusammensetzt. Hier wird noch einmal bildkräftig unter Beweis gestellt, wie gigantisch und vielseitig der Arbeitsumfang Dr. Todts war.

Mit dem Adagio-Satz aus Bruckners Fünften Sinfonie klang die Gedenkfeier würdig aus.

15. Febr. 1943

Datum

## Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 84

### Eine Gedenkfeier für Dr. Todt.

Feierliche Ansprache des Reichsministers Speer.

BERLIN, 14. Februar. (DNB.) Dem Gedenken an den vor Jahresfrist tödlich verunglückten Reichsminister Dr. Fritz Todt galt eine Feierstunde, die vom Hauptkulturamt in der Reichspropagandaleitung der NSDAP, dem Reichsministerium für Bewaffnung und Munition und dem Hauptamt für Technik der NSDAP am Sonntagmittag im Ufa-Palast am Zoo veranstaltet wurde.

Im Vorraum hielten Männer der Organisation Todt die Ehrenwache neben der blumengeschmückten Büste des Verbliebenen. Die Reichsminister Dr. Dörpmüller und Fink sowie weitere hohe Vertreter von Partei, Staat und Wehrmacht und viele Angehörige aus dem Dienststellenbereich des Dahingeshiedenen bekundeten durch ihre Gegenwart ihre Verbundenheit mit Dr. Todt, der als Techniker, Organisator und Künstler ein einmaliges Lebenswerk geschaffen hat.

Als die Witwe des Verstorbenen mit ihren Kindern, von Reichsminister Speer geleitet, den Raum betrat, erhob sich das Haus von den Plätzen. Die Ouvertüre von Anton Bruckner, vom Berliner Philharmonischen Orchester gespielt, leitete die Feierstunde ein.

Dann würdigte Reichsminister Speer in einer Rede das unvergängliche Wirken und die beispiellosen Leistungen Dr. Todts, der jedem Deutschen als nationalsozialistischer Kämpfer und Arbeiter Vorbild war und bleibt. Bis zuletzt, so führte der Minister unter anderem aus, sei Dr. Todt bestrebt gewesen, das deutsche Rüstungspotential mit allen Mitteln auszuweiten, und die Impulse, die er als Reichsminister für Bewaffnung und Munition der deutschen Rüstungsproduktion gegeben habe, seien außerordentliche gewesen. In eindrucksvoller Weise ging Reichsminister Speer dann auf die großartige Schöpfung der Reichsautobahnen ein, die mit Dr. Todts Namen unlösbar verbunden und heute schon zu einem großartigen Denkmal für ihn geworden sei. Der Minister sprach weiter über das ungeheure Werk des Westwalls und die Bauten an der Atlantikküste. Unter Dr. Todts Leitung seien Anlagen aus Beton und Stahl entstanden, die in ihrer gigantischen Größe unbezwingbar seien. Aber nicht nur eine konstruktive und organisatorische Aufgabe von nie gekannter Größe sei zu lösen gewesen, auch das Problem der Menschenführung habe im Vordergrund gestanden. Genau so, wie Dr. Todt es der einst verstanden habe, seine deutschen Straßenbauer mit Stolz und Freude an ihrem Werk zu erfüllen, so begeisterte er auch die Frontarbeiter der „OT“ für die Größe ihres Schaffens.

„Die Erfolge, die Dr. Todt durch die einmalige Kraft seiner Persönlichkeit, seiner alles überschauenden Ruhe, durch die kompromißlose Klarheit seines Charakters und seiner unbändigen Schaffenskraft erzielte, haben sich,“ so schloß Reichsminister Speer, „auf alle übertragen, die um ihn sein durften, und wirken heute in uns fort. Der Geist Dr. Todts wirkt weiter in uns und in den Leistungen der deutschen Rüstungsschaffenden.“

Nach dem Lohengrin-Vorspiel wurde ein Film „Fritz Todt —

Berufung und Werk“ uraufgeführt, der sich aus Aufnahmen von Kriegsberichtern der Organisation Todt und alten Wochenschauen zusammensetzt. Hier wird noch einmal bildkräftig unter Beweis gestellt, wie gigantisch und vielseitig der Arbeitsumfang Dr. Todts war.

Mit dem Adagio-Satz aus Bruckners 5. Symphonie klang die Gedenkfeier würdig aus.



Todt, Dr. Ing. Fritz

Signatur

33194 0080

BEC

Datum 18. Feb. 1943

## Rundschau Deutscher Technik (Berlin)

Nr. 3 / 4

### Sein Erbe

Ein Jahr ist seit dem unseligen Tage vergangen, an dem das Schicksal uns den Ersten Ingenieur des Reiches nahm. Was Parteigenosse Dr.-Ing. Fritz Todt für Deutschland bedeutet, können wir auch heute erst ahnen. Jeder, der sich irgendwie Dr. Todt verpflichtet und verbunden fühlte, suchte wohl in diesem abgelaufenen Jahr auf seine Art und von seinem Blickpunkt aus zu begreifen, welche Lücke der Tod hier gerissen hat und wie wir alle helfen könnten, sie zu schließen. Es zeugte von der einmaligen Persönlichkeit unseres Doktors, wenn man immer wieder erlebte, wie Angehörige aller Berufe von der Größe dieses Mannes ergriffen waren. Da wurden seine Reichsautobahnen das größte und kühnste Bauwerk genannt, die schlagartige Errichtung des Westwalls als erstaunlichste Gemeinschaftsleistung des Friedens und die Befestigungsbauten an den Küsten der Meere als unvergleichliche Taten im Kriege bezeichnet. Sein Wirken als Minister konnte von den Außenstehenden nur nach dem ehrenden Nachruf des Führers erahnt werden. Daß er so vielfältig der deutschen Technik neue Wege gewiesen hatte, im Straßenwesen, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft wie in der Leistungssteigerung des Bauwesens, ist allen in frischer Erinnerung.

Eine Seite seines Wesens wurde weniger oft genannt, aber wir spürten, daß gerade sie sich durch sein ganzes Wirken zog: die Be-seelung der technischen Arbeit. Dr.-Ing. Todt erhöhte sein fachliches Werk durch die bewußte Eingliederung aller Technik in das Lebendige. Selbst in höchstem Maße ein künstlerischer Mensch, kannte er keine Welt des Stoffes, duldete er keine technische Leistung, die außerhalb oder gar im Gegensatz zu den lebensgesetzlichen Beziehungen gestanden hätte. Im Straßenbau begann er, dem Gedanken Geltung zu verschaffen, daß erst mit der harmonischen Einbindung der Bauwerke in die stärkeren, weil ewigen Kräfte der Natur Technik in den Rang der Kultur aufrückt. Später war ihm die Pflege des Lebendigen Selbstverständlichkeit bei jedem Arbeitsgebiet. Das trat vielleicht nach außen nicht immer sofort in Erscheinung, be-

kundete sich aber in zahllosen Briefen, Unterredungen und zuletzt bei einer Ansprache an seine Landschaftsanwälte wenige Tage vor dem Unglück.

Dr.-Ing. Todt ging auch in dieser Hinsicht seinen Weg kompromißlos. In dem häufigen Zusammensein mit dem Führer erlebte er, wie dieser selbst für die Zukunft des Reiches in weitestem Umfang Besinnung auf die irrationalen Werte als Grundlage ansieht. So hat unser Doktor allen Kräften gegenüber, die hier noch am Gestrigen kleben, mit Nachdruck die Sendung der nationalsozialistischen Technik betont.

An uns liegt es, dieses Erbe zu wahren. Die großen Schöpfungen unseres Vorbildes waren nur möglich aus seinem eigenen ausgeglichenen Wesen und der einzigartigen Gesamtschau, zu der er sich durch eiserne Arbeitsdisziplin und ständige Prüfung vor sich selbst emporgehoben hatte.

Wir wissen, daß Dr. Todts Nachfolger sich vom ersten Tage an der großen Verpflichtung bewußt war, die mit den umfassenden Aufträgen und den vielen Ämtern Dr. Todts verbunden ist. Reichsminister Speer hat sich durch die Tat zu dem bekannt, was er vor einem Jahre den alten Mitarbeitern des Doktors versprach. Wenn auch der von Jahr zu Jahr härter werdende Krieg gebieterisch verlangt, daß zunächst alle Kräfte auf die Produktion vereint werden, wissen wir doch, daß Reichsminister Speer auch in den anderen, heute zurücktretenden Fragen genau so entschlossen und großzügig denkt und — zu handeln bereit ist.

Nach diesem Kriege werden die Aufgaben für die Technik noch größer sein als heute. Dann wird sich zeigen, wie entscheidend die geistige Wandlung war, die Dr. Todt so sehr am Herzen gelegen hat. Denn für die Technik alten Stiles, für die ohne Zusammenhang mit dem Leben wirkende mechanistische Technik, ist dann kein Raum mehr. Bannerträger dieser neuen Haltung zu sein, die uns Dr. Todt vorgelebt hat, sei uns Verpflichtung. v. R.

## Rundschau Deutscher Technik (Berlin)

Nr. 5 / 6

Suppl. 110

in Lube

Worte unseres Parteigenossen Dr.-Ing. Fritz Todt

# Die Aufgabe der neuen Technik

NSKK-Oberführer Ministerialdirektor Eduard Schönleben hat aus der engen Verbundenheit mit dem vor einem Jahre verstorbenen Reichsminister Dr. Todt ein Buch geschrieben, in dem er den Lebensgang und die Leistungen dieses großen Vorbildes umreißt: „Fritz Todt — Der Mensch — Der Ingenieur — Der Nationalsozialist“. Parteigenossen Schönleben ist es gelungen, die Wesenszüge unseres Doktors und die Merkmale seiner so erfolgreichen Arbeitsweise festzuhalten. Viele Erinnerungen persönlicher Art und eine Fülle der schönsten Aufnahmen — einige sind von Dr. Todt selbst gemacht — lassen das Bild des mutigen, arbeitsfrohen Kämpfers vor uns entstehen. Es ist dankbar anzuerkennen, daß dieses Werk vom Verlag G. Stalling, Oldenburg (118 Seiten mit über hundert Abbildungen) trotz dem Kriege in würdiger Gestalt herausgebracht worden ist. Wir geben Ausschnitte wieder, in denen Dr.-Ing. Todt selbst mehrmals zu Wort kommt.

Will man die Bedeutung dieses einmaligen Ingenieurs und genialen Künstlers für das deutsche Bauschaffen ermessen, so muß man sich daran erinnern, daß die deutsche Technik 1933 gefangen war in einer rein materiellen kapitalistischen Denkweise, diktiert von einer Politik der kurzfristigen Rente, die über ein halbes Jahrhundert Deutschland beherrscht hatte. Als der Führer in seinen großen Kulturreden das deutsche Volk aufrief zur Besinnung auf seinen Wert, auf seine Geschichte und seine Zukunft, war es Dr. Todt, der diesen Appell in die Technik übersetzte.

Von der monumentalen Aufgabe, die ihm der Führer mit seiner Ernennung zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen übertragen hatte, bekennt er: „Der Auftrag, ein Netz zusammenhängender Autobahnen zu bauen, bot Aufgaben, die sich die Baumeister vieler Jahrhunderte umsonst ersehnten. Ein Verkehrsnetz aus einem einheitlichen Plan und noch dazu in kürzester Frist zu gestalten, Straßenzüge von vielen Hunderten Kilometer Länge durch die bunte Folge wechselnder Landschaftsbilder aus einem Geist zu formen, den Gesamtcharakter der Straße aus Anmut, Härte und Zielstrebigkeit zu prägen, ist eine künstlerische Aufgabe, die Begeisterung bei denen auslösen mußte, denen sie gestellt wurde.“

In der stolzen Entwicklung, die das deutsche Bauschaffen seit 1933 genommen hat, sind wir geneigt, zu vergessen, gegen welche Widerstände Dr. Todt sich mit dieser Auffassung durchzusetzen hatte. Teils war es die unbewußte Befangenheit aller Techniker in ihrer bisherigen Denkweise, teils war es die Verwaltungs- und Rechnungsbürokratie, die mit der Überlegenheit ihrer „Erfahrung“ und mit über-eilter Schadenfreude dem entstehenden Werk ein baldiges Ende voraussagte.

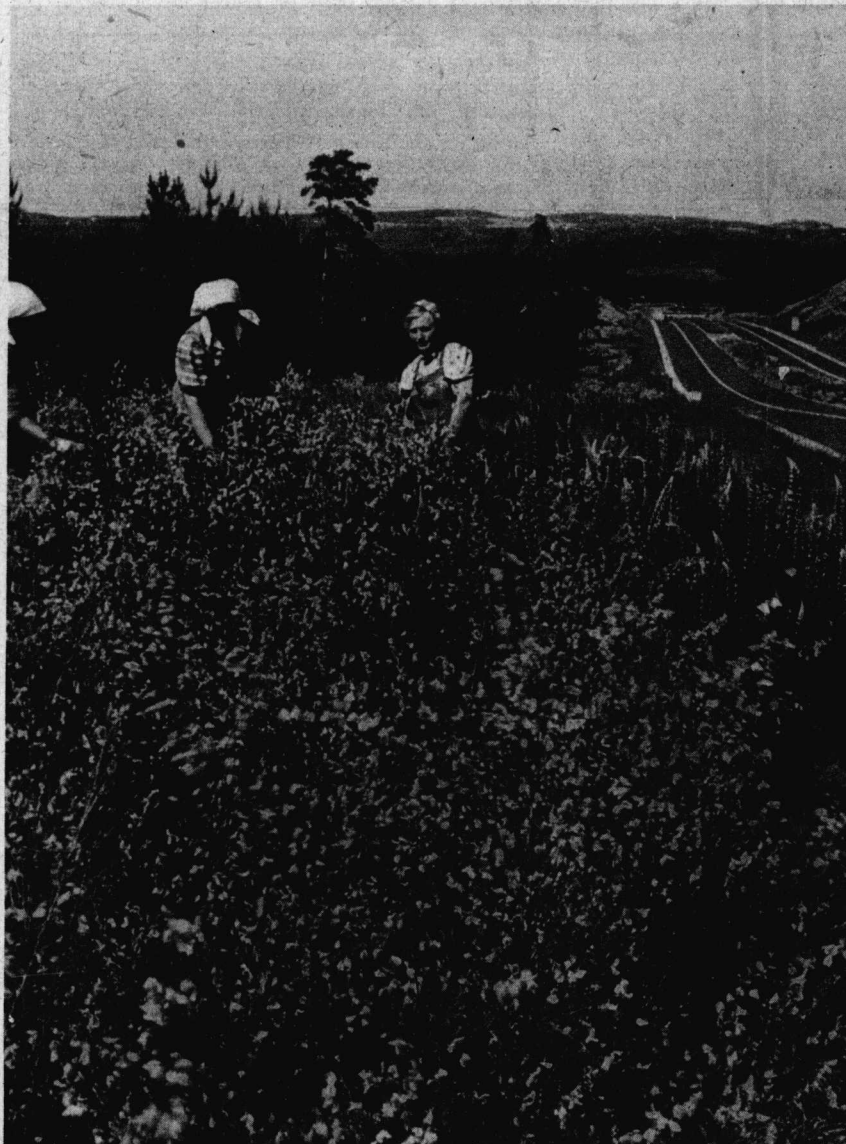
Die erste Forderung, die Dr. Todt neben der Beherrschung des technischen Zweckes an sein Werk stellte, war eine Einfügung in die Landschaft derart, daß „Straße und Landschaft zu einer vollkommenen Harmonie zusammenwachsen“. Er versammelte um sich die besten Landschaftsgestalter und Forstleute, die ihm halfen, diese Forderung zu verwirklichen. Dabei richtete er seine Mitteilungen

ordnung des Ingenieurwerkes in die Natur selbstverständlich anschloß. Schutz des Mutterbodens, der früher achtlos auf Halde geschüttet wurde, bis alles Leben in ihm erstarb, und Schutz des Baum- und Strauchbestandes, der nicht nur für den Charakter, sondern auch für die Gesundheit der Landschaft entscheidend ist, wurden bei den Bauarbeiten mit harten Strafen erzwungen.

Stolz berichtete Dr. Todt auf dem Reichsparteitag der Arbeit 1937, daß an den fertigen Strecken der Reichsautobahnen an Waldrändern, an Rast- und Parkplätzen und im anschließenden Gelände drei Millionen junger Bäume und Sträucher gepflanzt worden sind:

bahnen wurden kritisch aus die „Ästhetik der Landschaft“ zu entwickeln. Maler, die sich munter und unterstützt die Autobahn immer vornehmen, haben mit ihrem diese Arbeit bewußt oder. Noch in den ersten Krieg Entwicklung der „Raumpfe mit deren Hilfe die beabsi in ein Lichtbild der Lands tragen und in ihrer Ge beurteilt werden kann.

Über die Architektur entstehenden Bauwerk schon in den ersten Mon an einen Oberbaudirektor ein zusammenhängendes nicht eine Summe vieler Je einheitlicher die Archi in zusammenhängenden A großzügiger wirkt die F tige Idee des Führers.



„Das Erlebnis der Reichsautobahn“



NSKK-Oberführer Ministerialdirektor Eduard Schönleben hat aus der engen Verbundenheit mit dem vor einem Jahre verstorbenen Reichsminister Dr. Todt ein Buch geschrieben, in dem er den Lebensgang und die Leistungen dieses großen Vorbildes umreißt: „Fritz Todt — Der Mensch — Der Ingenieur — Der Nationalsozialist“. Parteigenossen Schönleben ist es gelungen, die Wesenszüge unseres Doktors und die Merkmale seiner so erfolgreichen Arbeitsweise festzuhalten. Viele Erinnerungen persönlicher Art und eine Fülle der schönsten Aufnahmen — einige sind von Dr. Todt selbst gemacht — lassen das Bild des mutigen, arbeitsfrohen Kämpfers vor uns entstehen. Es ist dankbar anzuerkennen, daß dieses Werk vom Verlag G. Stalling, Oldenburg (118 Seiten mit über hundert Abbildungen) trotz dem Kriege in würdiger Gestalt herausgebracht worden ist. Wir geben Ausschnitte wieder, in denen Dr.-Ing. Todt selbst mehrmals zu Wort kommt.

Will man die Bedeutung dieses einmaligen Ingenieurs und genialen Künstlers für das deutsche Bauschaffen ermessen, so muß man sich daran erinnern, daß die deutsche Technik 1933 gefangen war in einer rein materiellen kapitalistischen Denkweise, diktiert von einer Politik der kurzfristigen Rente, die über ein halbes Jahrhundert Deutschland beherrscht hatte. Als der Führer in seinen großen Kulturreden das deutsche Volk aufrief zur Besinnung auf seinen Wert, auf seine Geschichte und seine Zukunft, war es Dr. Todt, der diesen Appell in die Technik übersetzte.

Von der monumentalen Aufgabe, die ihm der Führer mit seiner Ernennung zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen übertragen hatte, bekennt er: „Der Auftrag, ein Netz zusammenhängender Autobahnen zu bauen, bot Aufgaben, die sich die Baumeister vieler Jahrhunderte umsonst ersehnten. Ein Verkehrsnetz aus einem einheitlichen Plan und noch dazu in kürzester Frist zu gestalten, Straßenzüge von vielen Hunderten Kilometer Länge durch die bunte Folge wechselnder Landschaftsbilder aus einem Geist zu formen, den Gesamtcharakter der Straße aus Anmut, Härte und Zielstrebigkeit zu prägen, ist eine künstlerische Aufgabe, die Begeisterung bei denen auslösen mußte, denen sie gestellt wurde.“

In der stolzen Entwicklung, die das deutsche Bauschaffen seit 1933 genommen hat, sind wir geneigt, zu vergessen, gegen welche Widerstände Dr. Todt sich mit dieser Auffassung durchzusetzen hatte. Teils war es die unbewußte Befangenheit aller Techniker in ihrer bisherigen Denkweise, teils war es die Verwaltungs- und Rechnungsbürokratie, die mit der Überlegenheit ihrer „Erfahrung“ und mit übereilter Schadenfreude dem entstehenden Werk ein baldiges Ende voraussagte.

Die erste Forderung, die Dr. Todt neben der Beherrschung des technischen Zweckes an sein Werk stellte, war eine Einfügung in die Landschaft derart, daß „Straße und Landschaft zu einer vollkommenen Harmonie zusammenwachsen“. Er versammelte um sich die besten Landschaftsgestalter und Forstleute, die ihm halfen, diese Forderung zu verwirklichen. Dabei richtete er seine Mitarbeiter, wenn sie zu sehr im gärtnerischen oder waldbaulichen Gestalten hängenblieben, immer wieder aus auf ein Denken in Landschaftsräumen und das großräumige Erleben der Landschaft, wie es die Autobahn vermittelt. Auch der Erdbau wurde zur Kunst. Er wurde von geometrischen Formen befreit, mit denen eine frühere Zeit das Ingenieurwerk fremd und hart in die Landschaft einschneit. Weiche, dem geologischen Aufbau der Landschaft angepaßte Formen vermittelten — ohne den störenden Straßengraben — den Übergang vom Straßenkörper zum Gelände, und viele Entnahmestellen, aus denen gewaltige Bodenmassen zur Schüttung der Dämme angefahren wurden, sind heute nicht mehr zu erkennen, weil sie mit selbstverständlichen Linien in das bestehende Gelände übergehen und weil der sorgsam angelegte Mutterboden in der Nutzung der Fläche kaum einen Unterschied zwischen den Nachbargrundstücken erkennen läßt.

Schutz alles Lebens, Verantwortung vor den Lebensgütern des Volkes war die zweite Forderung, die sich an die Ein-

ordnung des Ingenieurwerkes in die Natur selbstverständlich anschloß. Schutz des Mutterbodens, der früher achtlos auf Halde geschüttet wurde, bis alles Leben in ihm erstarb, und Schutz des Baum- und Strauchbestandes, der nicht nur für den Charakter, sondern auch für die Gesundheit der Landschaft entscheidend ist, wurden bei den Bauarbeiten mit harten Strafen erzwungen.

Stolz berichtete Dr. Todt auf dem Reichsparteitag der Arbeit 1937, daß an den fertigen Strecken der Reichsautobahnen an Waldrändern, an Rast- und Parkplätzen und im anschließenden Gelände drei Millionen junger Bäume und Sträucher gepflanzt worden sind:



### „Das Erlebnis der Reichsautobahn“

Lichtbildmeister Hermann Harz aus Frankfurt am Main hat an den schönsten Stellen Farbaufnahmen gemacht, zu denen der Dichter Herbert Menzel eine Einleitung schrieb. Dr.-Ing. Todt zu seinem 50. Geburtstage am 4. September 1941 von der Gefolgschaft überreicht. Jetzt hat Reichsminister Speer das Tafelwerk im Verlag D. W. Call bringern lassen. Er nennt die überraschend schönen Blätter „ein Dokument der Dankegeisteter Mitarbeiter“. Unsere Probe von den 24 Tafeln zeigt so recht die Einbettung der in den blühenden Garten Deutschland.

„Daß beim Straßenbau hin und wieder Bäume gefällt werden, ist bekannt. Wenn beim Bau der Straßen Adolf Hitlers mit drei Millionen junger Pflanzen je tausend Kilometer ganze Wälder gepflanzt werden, so zeigen diese Zahlen, daß dem nationalsozialistischen Straßenbauer der kulturelle und landschaftliche Wert seiner neuen Straßen mindestens ebenso wichtig ist wie der rein materielle Verkehrszweck. Der Nationalsozialist liebt seine Heimat nicht nur in Wort und Lied, sondern durch die Tat.“

Harmonie forderte Dr. Todt für die Autobahn nicht nur im Verhältnis zur Landschaft, sondern auch in ihren eigenen Gesetzen. Unzählige Licht- und Flugbilder fertigen Auto-

nahmen, haben mit ihrem diese Arbeit bewußt oder. Noch in den ersten Krieg. Entwicklung der „Raumpe mit deren Hilfe die beabsi in ein Lichtbild der Lands tragen und in ihrer Ge beurteilt werden kann. über die Architektur entstehenden Bauwerk schon in den ersten Mon an einen Oberbaudirektor ein zusammenhängendes nicht eine Summe vieler Je einheitlicher die Archi in zusammenhängenden A großzügiger wirkt die F tige Idee des Führers.

diese Gedanken — die ich nommen habe — sich durc In regelmäßigen Tagungen rungen und Forderungen Künstlers; des Forstwirts gestalters ausgetauscht. I Beendigung des Frank August 1940 auf der Plass Kriegsaufgaben ein kurze Sie ist allen Teilnehmern Erlebnis. Die Gedanken, c aussprach, sind ein Vermä führung seines ganzen W sie allen in die Hand gel rufen sind, einst in seinem Landschaft weiterzubauen.



es Parteigenossen Dr.-Ing. Fritz Todt

# Aufgabe der neuen Technik

Der Ministerialdirektor Eduard Todt hat aus der engen Verbundenheit vor einem Jahre verstorbenen Dr. Todt ein Buch geschrieben: „Der Lebensgang und die Leistungen des großen Vorbildes umreißt: Der Mensch — Der Ingenieur — Der Sozialist“. Parteigenossen Schönborn, die Wesenszüge unseres Merkmal seiner so erfolgreich festzuhalten. Viele Erbsenähnlicher Art und eine Fülle Aufnahmen — einige sind von gemacht — lassen das Bild des tsfrohen Kämpfers vor uns ent dankbar anzuerkennen, daß im Verlag G. Stalling, Oldenburg mit über hundert Abbildungen) in würdiger Gestalt herausgegeben ist. Wir geben Ausschnitte aus dem Buch. Dr.-Ing. Todt selbst mehr kommt.

Deutung dieses einmaligen In-  
alen Künstlers für das deut-  
ermessen, so muß man sich  
daß die deutsche Technik 1933  
siner rein materiellen kapita-  
Rente, die über ein halbes  
chland beherrscht hatte. Als  
nen großen Kulturreden das  
rief zur Besinnung auf seinen  
eschichte und seine Zukunft,  
er diesen Appell in die Tech-

atalen Aufgabe, die ihm der  
Ernennung zum General-  
deutsche Straßenwesen über-  
ennt er: „Der Auftrag, ein  
hängender Autobahnen zu  
ben, die sich die Baumeister  
te umsonst ersehnten. Ein  
einem einheitlichen Plan und  
rzester Frist zu gestalten,  
vielen Hunderten Kilometer  
bunte Folge wechselnder  
aus einem Geist zu formen,  
ter der Straße aus Anmut,  
ebigkeit zu prägen, ist eine  
gabe, die Begeisterung bei  
mußte, denen sie gestellt

twicklung, die das deutsche  
1933 genommen hat, sind wir  
ssen, gegen welche Wider-  
sich mit dieser Auffassung  
ce. Teils war es die unbe-  
it aller Techniker in ihrer  
weise, teils war es die Verwal-  
ungsbürokratie, die mit der  
„Erfahrung“ und mit über-  
de dem entstehenden Werk  
voraussagte.

ng, die Dr. Todt neben der  
technischen Zweckes an sein  
r eine Einfügung in  
t derart, daß „Straße und  
r vollkommenen Harmonie  
t. Er versammelte um sich  
ese Forderung zu verwirk-  
tete er seine Mitarbeiter,  
m gärtnerischen oder wald-  
hängen liebten, immer wie-  
haken in Landschaftsräumen  
ge Erleben der Landschaft,  
n vermittelt. Auch der Erd-  
st. Er wurde von geome-  
befreit, mit denen eine  
ingenieurwerk fremd und hart  
einschnitt. Weiche, die  
u der Landschaft angepaßte  
en — ohne den störenden  
Übergang vom Straßen-  
nde und viele Entzwei-  
gungen.

ordnung des Ingenieurwerkes in die Natur  
selbstverständlich anschloß. Schutz des Mut-  
terbodens, der früher achtlos auf Halde ge-  
schüttet wurde, bis alles Leben in ihm erstarb,  
und Schutz des Baum- und Strauchbestandes,  
der nicht nur für den Charakter, sondern auch  
für die Gesundheit der Landschaft entschei-  
dend ist, wurden bei den Bauarbeiten mit har-  
ten Strafen erzwungen.

Stolz berichtete Dr. Todt auf dem Reichspartei-  
tag der Arbeit 1937, daß an den fertigen  
Strecken der Reichsautobahnen an Wald-  
rändern, an Rast- und Parkplätzen und im an-  
schließenden Gelände drei Millionen junger  
Bäume und Sträucher gepflanzt worden sind:



„Das Erlebnis der Reichsautobahn“

Lichtbildmeister Hermann Harz aus Frankfurt am Main hat an den schönsten Stellen der Reichsautobahn Farbaufnahmen gemacht, zu denen der Dichter Herbert Kenzel eine Einleitung schrieb. Die Mappe wurde Dr.-Ing. Todt zu seinem 50. Geburtstag am 4. September 1941 von der Gefolgschaft der Reichsautobahnen überreicht. Jetzt hat Reichsminister Speer das Tafelwerk im Verlag D. W. Callwey, München, herausbringen lassen. Er nennt die überraschend schönen Blätter „ein Dokument der Dankbarkeit treuer und begeisterter Mitarbeiter“. Unsere Probe von den 24 Tafeln zeigt so recht die Einbettung der Straßen Adolf Hitlers in den blühenden Garten Deutschland.

„Daß beim Straßenbau hin und wieder Bäume gefällt werden, ist bekannt. Wenn beim Bau der Straßen Adolf Hitlers mit drei Millionen junger Pflanzen je tausend Kilometer ganze Wälder angepflanzt werden, dann ist das ein

bahnen wurden kritisch ausgewertet, um daraus die „Ästhetik der Linienführung“ zu entwickeln. Maler, die sich — von Dr. Todt ermuntert und unterstützt — begreiflicherweise die Autobahn immer wieder zum Vorwurf nahmen, haben mit ihrem künstlerischen Sehen diese Arbeit bewußt oder unbewußt gefördert. Noch in den ersten Kriegsjahren wurde an der Entwicklung der „Raumperspektive“ gearbeitet, mit deren Hilfe die beabsichtigte Linienführung in ein Lichtbild der Landschaft fehlerfrei übertragen und in ihrer Gesamtwirkung kritisch beurteilt werden kann.

Über die Architektur der an der Autobahn entstehenden Bauwerke schreibt Dr. Todt schon in den ersten Monaten seiner Tätigkeit an einen Oberbaudirektor: „Die Autobahn ist ein zusammenhängendes Verkehrsband und nicht eine Summe vieler einzelner Bauwerke. Je einheitlicher die Architektur der Autobahnen in zusammenhängenden Abschnitten wird, desto großzügiger wirkt die Form für diese gewaltige Idee des Führers. Helfen Sie mit, daß

Zi

Das deutsche  
geht. Seit St  
lühbe abgele  
wahrzumache  
Die Männer  
tun. Auf sie  
erwartet neu  
will sich der  
Leistung, du  
Munition der  
Die Werkleu  
Äußerste her  
Wieder muß  
noch mehr z  
beit muß sich  
das Schaffen  
Reservieren in  
Offizieren an  
die Augen a  
pflichtet.

Der Ingenieur  
freimachen,  
nimmt, wenn  
harten Geset  
Herr über St  
vor allem un  
sein. Er, der  
ihnen jeden  
selbst Besche  
arbeiter erwa  
geben. Wie d  
gen, muß er  
mit den Ersch  
neue Kraft  
schaut und lä  
ihre Treue st  
Jetzt merken  
es kein leeren  
der Haltung  
Bewährung u  
Die damals  
heute, daß d  
geleitet werd  
sind.

Gewiß brauch  
Hilfsmittel. I  
was man meh  
legen sein. D  
des Willens.  
gemessene st  
Wer jetzt noc  
Sorge, wie er  
süchtige Inte  
punkte streite  
statt des Ga  
Gemeinschaft  
eines Volksgg  
Feinde. Jetzt  
schärfte Gew  
gen, daß kein  
gessen wird.  
Im wahren K  
Durch sie wi  
inneren Aufba  
heißt die Par  
fallen, was in  
eine Gefahr. I  
und in der Ab  
Gewissen bef  
mehr als die  
mehr und bes

für Dr. Todt  
zeichnend sind  
„Der Baumeis  
stadt baut, si  
licher Ausdruc  
Zeitepoche. H  
die Größe un  
werken im V  
Werken frühe  
muß die Einst  
im weiten Rau  
zu schaffen h  
Raum der Na  
Natur noch

diese Gedanken — die ich vom Führer übernommen habe — sich durchsetzen.“

In regelmäßigen Tagungen wurden die Erfahrungen und Forderungen des Ingenieurs und

Signatur.....

Datum .....

18. März 1943

r Technik (Berlin)

6

nap Akkt

110 m Lube

g. Fritz Todt

# neuen Technik

ng des Ingenieurwerkes in die Natur verständlich anschloß. Schutz des Mut- dens, der früher achtlos auf Halde ge- tet wurde, bis alles Leben in ihm erstarb, Schutz des Baum- und Strauchbestandes, icht nur für den Charakter, sondern auch ie Gesundheit der Landschaft entschei- ist, wurden bei den Bauarbeiten mit har- trafen erzwungen.

berichtete Dr. Todt auf dem Reichspartei- der Arbeit 1937, daß an den fertigen en der Reichsautobahnen an Wald- rn, an Rast- und Parkplätzen und im an- ßenden Gelände drei Millionen junger e und Sträucher gepflanzt worden sind:

bahnen wurden kritisch ausgewertet, um dar- aus die „Ästhetik der Linienführung“ zu ent- wickeln. Maler, die sich — von Dr. Todt er- muntert und unterstützt — begreiflicherweise die Autobahn immer wieder zum Vorwurf nahmen, haben mit ihrem künstlerischen Sehen diese Arbeit bewußt oder unbewußt gefördert. Noch in den ersten Kriegsjahren wurde an der Entwicklung der „Raumperspektive“ gearbeitet, mit deren Hilfe die beabsichtigte Linienführung in ein Lichtbild der Landschaft fehlerfrei über- tragen und in ihrer Gesamtwirkung kritisch beurteilt werden kann.

Über die Architektur der an der Autobahn entstehenden Bauwerke schreibt Dr. Todt schon in den ersten Monaten seiner Tätigkeit an einen Oberbaudirektor: „Die Autobahn ist ein zusammenhängendes Verkehrsband und nicht eine Summe vieler einzelner Bauwerke. Je einheitlicher die Architektur der Autobahnen in zusammenhängenden Abschnitten wird, desto großzügiger wirkt die Form für diese gewal- tige Idee des Führers. Helfen Sie mit, daß

## Ziel erkannt!

Das deutsche Volk weiß jetzt, daß es um alles geht. Seit Stalingrad hat die Heimat das Ge- lübde abgelegt, das Wort vom totalen Krieg wahrzumachen.

Die Männer der Technik werden das Ihre dazu tun. Auf sie rechnet das ganze Volk. Die Front erwartet neue und mehr Waffen. Die Heimat will sich der Front würdig erweisen und durch Leistung, durch Produktion von Waffen und Munition den kämpfenden Soldaten helfen.

Die Werkleute an den Maschinen geben das Äußerste her, ebenso die Hauer unter der Erde. Wieder muß der Techniker Wege weisen, wie noch mehr zu erzielen ist. Seine geistige Ar- beit muß sich noch steigern, die Vorarbeit für das Schaffen all der übrigen. Er wird weitere Reserven in den Dienst stellen, er wird wie der Offizier an der Front sich bewußt sein, daß die Augen auf ihm ruhen, daß Vorbild ver- pflichtet.

Der Ingenieur kann aus sich noch viel Kraft freimachen, wenn er sich in eiserne Disziplin nimmt, wenn er seinem eigenen Leben die harten Gesetze des Kampfes auferlegt. Er, der Herr über Stoff und Maschine sein will, muß vor allem und vollständig Herr über sich selbst sein. Er, der Riesenbetriebe befiehlt und in ihnen jeden Winkel kennt, muß genau in sich selbst Bescheid wissen. Was er von jedem Mit- arbeiter erwartet, muß er bereit sein, selbst zu geben. Wie die Leistungen seines Werkes stei- gen, muß er ein Wachsen seiner eigenen Kraft mit den erschwerten Aufgaben fühlen. Diese neue Kraft gibt er täglich frisch der Gemein- schaft und läßt sich durch ihr Mitgehen, durch ihre Treue stärken.

Jetzt merken die Männer in den Betrieben, daß es kein leerer Wahn war, wenn wir so oft von der Haltung sprachen, von der charakterlichen Bewährung und der politischen Durchdringung. Die damals nur vom Fach träumten, sehen heute, daß die Spitzenbetriebe von Männern geleitet werden, die ganze Nationalsozialisten sind.

Gewiß braucht man Werkstoffe, Maschinen und Hilfsmittel. Die hat der Feind auch. In dem, was man mehr braucht, müssen wir ihm über- legen sein. Das ist die Kraft der Herzen und des Willens. Sie wollen wir ständig ins Un- gemessene steigern.

Wer jetzt noch andere Gedanken hat, als die Sorge, wie er der Front hilft, wer noch eigen- süchtige Interessen verfißt und um Stand- punkte streitet, wer noch Grüppchen und Zirkel statt des Ganzen sieht, wer der schaffenden Gemeinschaft auch nur eine Arbeitsstunde eines Volksgenossen vorenthält, hilft dem Feinde. Jetzt hört das Mogeln auf, und das ge- schärfte Gewissen des Volkes wird dafür sor- gen, daß kein Versäumnis, kein Verstoß ver- gessen wird.

Im wahren Kriege herrschen eigene Gesetze. Durch sie wird unser großes Programm des inneren Aufbaues nicht berührt. Zunächst aber heißt die Parole: Siegen! Deshalb muß alles fallen, was im Wege steht. Uns alle bedroht eine Gefahr. Deshalb sind wir eins im Kampf und in der Abwehr. Deshalb tut jeder, was das Gewissen befiehlt: mehr als verlangt wird, mehr als die Pflicht, mehr als die anderen, mehr und besser!

v. R.



„Das Erlebnis der Reichsautobahn“

für Dr. Todts künstlerische Auffassung be-



ng des Ingenieurwerkes in die Natur verständlich anschloß. Schutz des Mutterdachs, der früher achtlos auf Halde getet wurde, bis alles Leben in ihm erstarb, Schutz des Baum- und Strauchbestandes, nicht nur für den Charakter, sondern auch die Gesundheit der Landschaft entscheidend, wurden bei den Bauarbeiten mit hartnäckigen Bemühungen erzielt.

berichtete Dr. Todt auf dem Reichsparteitag der Arbeit 1937, daß an den fertigen Reichsautobahnen an Wald- und Parkplätzen und im anliegenden Gelände drei Millionen junger Bäume und Sträucher gepflanzt worden sind:



### „Das Erlebnis der Reichsautobahn“

Der Baumeister Hermann Harz aus Frankfurt am Main hat an den schönsten Stellen der Reichsautobahn Aufnahmen gemacht, zu denen der Dichter Heribert Krenzler eine Einleitung schrieb. Die Mappe wurde am 4. September 1941 von der Gefolgschaft der Reichsautobahnen zum Geburtstag des Reichsführers Adolf Hitler herausgegeben. Jetzt hat Reichsminister Speer das Tafelwerk im Verlag D. W. Callwey, München, herausgegeben. Er nennt die überraschend schönen Blätter „ein Dokument der Dankbarkeit treuer und fleißiger Mitarbeiter“. Unsere Probe von den 24 Tafeln zeigt so recht die Einbettung der Straßen Adolf Hitlers in den blühenden Garten Deutschland.

Beim Straßenbau hin und wieder Bäume gepflanzt werden, ist bekannt. Wenn beim Bau der Reichsautobahnen drei Millionen Bäume gepflanzt werden, so zeigen diese Zahlen, daß dem nationalsozialistischen Straßenbauer der kulturelle und landschaftliche Wert seiner neuen Straßen mindestens ebenso wichtig ist wie der rein materielle Verkehrszweck. Der Nationalsozialist liebt seine Heimat nicht nur in Wort und Lied, sondern auch in der Tat.

Die Reichsautobahn forderte Dr. Todt für die Autobahn nicht nur im Verhältnis zur Landschaft, sondern auch in ihren eigenen Gesetzen. Unter dem Licht- und Flugbilder fertiger Auto-

nahmen, haben mit ihrem Führer gesehen diese Arbeit bewußt oder unbewußt gefördert. Noch in den ersten Kriegsjahren wurde an der Entwicklung der „Raumperspektive“ gearbeitet, mit deren Hilfe die beabsichtigte Linienführung in ein Lichtbild der Landschaft fehlerfrei übertragen und in ihrer Gesamtwirkung kritisch beurteilt werden kann.

Über die Architektur der an der Autobahn entstehenden Bauwerke schreibt Dr. Todt schon in den ersten Monaten seiner Tätigkeit an einen Oberbaudirektor: „Die Autobahn ist ein zusammenhängendes Verkehrsband und nicht eine Summe vieler einzelner Bauwerke. Je einheitlicher die Architektur der Autobahnen in zusammenhängenden Abschnitten wird, desto größer wirkt die Form für diese gewaltige Idee des Führers. Helfen Sie mit, daß

hübe abgelegt, das Wort vom totalen Krieg wahrzumachen.

Die Männer der Technik werden das Ihre dazu tun. Auf sie rechnet das ganze Volk. Die Front erwartet neue und mehr Waffen. Die Heimat will sich der Front würdig erweisen und durch Leistung, durch Produktion von Waffen und Munition den kämpfenden Soldaten helfen.

Die Werkleute an den Maschinen geben das Äußerste her, ebenso die Hauer unter der Erde. Wieder muß der Techniker Wege weisen, wie noch mehr zu erzielen ist. Seine geistige Arbeit muß sich noch steigern, die Vorarbeit für das Schaffen aller der übrigen. Er wird weitere Reserven in den Dienst stellen, er wird wie der Offizier an der Front sich bewußt sein, daß die Augen auf ihm ruhen, daß Vorbild verpflichtet.

Der Ingenieur kann aus sich noch viel Kraft freimachen, wenn er sich in eiserne Disziplin nimmt, wenn er seinem eigenen Leben die harten Gesetze des Kampfes auferlegt. Er, der Herr über Stoff und Maschine sein will, muß vor allem und vollständig Herr über sich selbst sein. Er, der Riesenbetriebe befehligt und in ihnen jeden Winkel kennt, muß genau in sich selbst Bescheid wissen. Was er von jedem Mitarbeiter erwartet, muß er bereit sein, selbst zu geben. Wie die Leistungen seines Werkes steigen, muß er ein Wachsen seiner eigenen Kraft mit den erschwerten Aufgaben fühlen. Diese neue Kraft gibt er täglich frisch der Gemeinschaft und läßt sich durch ihr Mitgehen, durch ihre Treue stärken.

Jetzt merken die Männer in den Betrieben, daß es kein leerer Wahn war, wenn wir so oft von der Haltung sprachen, von der charakterlichen Bewährung und der politischen Durchdringung. Die damals nur vom Fach träumten, sehen heute, daß die Spitzenbetriebe von Männern geleitet werden, die ganze Nationalsozialisten sind.

Gewiß braucht man Werkstoffe, Maschinen und Hilfsmittel. Die hat der Feind auch. In dem, was man mehr braucht, müssen wir ihm überlegen sein. Das ist die Kraft der Herzen und des Willens. Sie wollen wir ständig ins Ungemessene steigern.

Wer jetzt noch andere Gedanken hat, als die Sorge, wie er der Front hilft, wer noch eigensüchtige Interessen vertritt und um Standpunkte streitet, wer noch Grüppchen und Zirkel statt des Ganzen sieht, wer der schaffenden Gemeinschaft auch nur eine Arbeitsstunde eines Volksgenossen vorenthält, hilft dem Feinde. Jetzt hört das Mogeln auf, und das geschärfte Gewissen des Volkes wird dafür sorgen, daß kein Versäumnis, kein Verstoß vergessen wird.

Im wahren Kriege herrschen eigene Gesetze. Durch sie wird unser großes Programm des inneren Aufbaues nicht berührt. Zunächst aber heißt die Parole: Siegen! Deshalb muß alles fallen, was im Wege steht. Uns alle bedroht eine Gefahr. Deshalb sind wir eins im Kampf und in der Abwehr. Deshalb tut jeder, was das Gewissen befiehlt: mehr als verlangt wird, mehr als die Pflicht, mehr als die anderen, mehr und besser!

v. R.

für Dr. Todts künstlerische Auffassung bezeichnend sind, seien auch hier wiederholt:

„Der Baumeister, der im Steinmeer der Großstadt baut, sieht sein Werk inmitten menschlicher Ausdrucksformen irgendeiner früheren Zeitepoche. Hier tritt das Verlangen auf, daß die Größe unserer Zeit sich mit ihren Bauwerken im Verhältnis zu den menschlichen Werken früherer Zeiten äußert. Ganz anders muß die Einstellung des Baumeisters sein, der im weiten Raum der großdeutschen Landschaft zu schaffen hat. Sein Bauplatz ist der weite Raum der Natur. Ein Versuch, gegenüber der Natur noch monumentaler zu wirken, noch größer zu werden, muß vermessen erscheinen. Im lieblichen Wiesental, durch das eine Straße gezogen werden muß, wäre jeder Versuch, monumental zu wirken, brutal. Im Hochgebirge, das wir zu durchschreiten haben, würde jeder Versuch, gegenüber dem Bergmassiv monumental wirken zu wollen, an der Kette der Bergriesen zerschellen. Es gibt für unsere Arbeit, soweit wir uns in der unberührten Natur befinden, keinen anderen Maßstab als den der Natur, dem wir uns in Harmonie einzuordnen haben. Dabei wollen wir uns nicht von der

diese Gedanken — die ich vom Führer übernommen habe — sich durchsetzen.“

In regelmäßigen Tagungen wurden die Erfahrungen und Forderungen des Ingenieurs und Künstlers, des Forstwirts und Landschaftsgestalters ausgetauscht. Die letzte fand nach Beendigung des Frankreichfeldzuges im August 1940 auf der Plassenburg statt, als die Kriegsaufgaben ein kurzes Besinnen gönnten. Sie ist allen Teilnehmern ein unvergeßliches Erlebnis. Die Gedanken, die Dr. Todt damals aussprach, sind ein Vermächtnis für die Fortführung seines ganzen Werkes. Wir werden sie allen in die Hand geben müssen, die berufen sind, einst in seinem Geist in deutscher Landschaft weiterzubauen. Einige Sätze, die



Natur erdrücken lassen und bekennen uns zu dem Werk der Technik. Die Großzügigkeit und das Monumentale unserer Straßen liegt nicht in der Aufdringlichkeit eines Teilstückes, sondern sie wird in der Tatsache liegen, daß man in einem in sich gleichgestalteten, harmonisch in der Natur liegenden, den einzelnen Landschaftsräumen angepaßten Straßenzug das Großdeutsche Reich von Grenze zu Grenze durchfahren kann, wobei man die Vielgestaltigkeit des großdeutschen Raumes auf dieser Straße erlebt und erkennt.

Die Brücken als die wichtigsten Bauwerke unserer Straßen sind in erster Linie Bestandteil der Straße. Es wird Brücken geben, die durch ihre Lage und die besondere Art ihrer Gestaltung selbständig aufgefaßt werden können, aber es werden dies verhältnismäßig wenige Ausnahmen sein.

Die Hochbauten sollen weniger als Bestandteil der Straße denn als Bestandteil der Landschaft erscheinen. Es entspricht der Einstellung der Baumeister, für ihre Bauwerke einen bevorzugten Platz auszusuchen. Der Baumeister an der Straße aber muß weniger dieses einzelne Bauwerk als den Gesamteindruck seiner Straße im Auge behalten. Er muß sich, wenn nötig, einordnen und darauf verzichten, den schönsten Platz in einer sonst unberührten Landschaft mit seinem Bauwerk zu belegen. Das Kostbarste an der Straße ist und bleibt unsere Landschaft, und wenn in den nächsten Jahrzehnten auch unendlich viel für unsere wirtschaftlichen Belange — Anlagen des Wasserbaues und sonstige Verkehrsanlagen — gebaut werden muß, so werden wir ohne falsche Romantik als höchsten Besitz doch stets den unberührten deutschen Landschaftsraum pflegen.“ Ergänzt sei das Bekenntnis Dr. Todts zur deutschen Landschaft durch ein Zitat aus einem Brief, den er fast zur gleichen Zeit geschrieben hat:

„Es gibt leider immer noch Menschen, die glauben, dieses Streben nach landschaftsverbundener Schaffen sei eine Art Postkartenromantik, die früher oder später doch einer nüchternen Auffassung Platz machen müsse. Es reizt mich seit langem, diesen Ansichten einmal den Einfluß gegenüberzustellen, den die Landschaft auf die größten Deutschen, vor allem auf die produktiv Schaffenden ausgeübt hat.

...Der Einfluß, den eine gesunde Landschaft auf ein ganzes Volk und seine besten Menschen ausübt, wird in der Technik häufig nicht genügend berücksichtigt, weil er sich nicht in

Zahlen ausdrücken läßt. Hier muß in noch stärkerem Maße als bisher das Gewissen aller technisch Schaffenden aufgerüttelt werden. Die Naturschutzbewegung allein ist zu negativ und verurteilt zu leicht das Technische überhaupt, ohne das wir nun einmal nicht auskommen können.“

Die Zeit, in der sich Architekten und Ingenieure aus dem Wege gingen und sich bekämpften, in der zu Ingenieurbauten der Architektur höchstens zugezogen wurde, um sie zum Schluß mit einem Mantel der Form oder mit Zutaten zu behängen, ist noch in unser aller Erinnerung. Daß Ingenieure und Architekten gelernt haben, wahre Gemeinschaftsarbeit zu leisten, ist das Verdienst des großen Toten, der es durch seine geistige Ausrichtung verstanden hat, die Architekten und Bauingenieure aller Spezialgebiete wieder auf die Berufsauffassung und Baugesinnung eines „deutschen Baumeisters“ zu verpflichten.

Was der Handwerker an den Bauten der Reichsautobahnen wieder erlernte, hat er unwillkürlich übertragen auf Bauten seiner privaten Auftraggeber. So wurden die Reichsautobahnen „Vorbild, Schrittmacher und Bestätigung einer wieder gesund werdenden Baugesinnung“, wie es Dr. Todt in seinem Bericht auf dem Parteikongreß 1937 bekennt. Und dies nicht zuletzt dadurch, daß die Künstler, die er zur gestaltenden Mitarbeit und zur Schulung seiner Straßenbauer gewann, den Kampf gegen Formlosigkeit und Hohlheit einer kapitalistischen Technik führen konnten, wo sie den Feind antrafen — immer in der Gewißheit, daß der Leiter des Hauptamtes für Technik, der auf allen Gebieten der Technik ein offenes Wort zu reden hatte, sie unterstützte und deckte, wenn sie Kampf und Erziehung in seinem Geist weitertrugen.

Die letzte große technische Aufgabe, die Dr. Todt mit seiner im Sommer 1941 erfolgten Ernennung zum Generalinspektor für Wasser und Energie zu übernehmen hatte, war die Betreuung der gesamten Wasser- und Energiewirtschaft. Auch auf dieses Arbeitsgebiet, das er als Leiter des Hauptamtes für Technik schon seit Jahren stark beeinflusst hatte, übertrug er mit ganzer Begeisterung seine Forderungen von der naturverbundenen, dem Dienst der Nation verpflichteten Technik: „Wir wollen gerade auf diesem Gebiet“, so schreibt er, als er 1938 die Herausgeberschaft der „Deutschen Wasserwirtschaft“ übernimmt, „unseren Grundsatz, daß Gemeinnutz vor Eigennutz geht, stark betonen.

Wir wollen uns klar sein, daß wir trotz vielen und großen Aufgaben, die uns Wasserwirtschaft aufgibt, niemals das gebearbeitete Sachgebiet, ob Schifffahrt, Nutzung, Kulturbau oder Wasserversorgung für sich allein sehen und behandeln dürfen, sondern uns stets bewußt sein müssen, welcher Stelle unser Werk in den großen Kreislauf eingegliedert ist. Der Techniker dann seinem Volk am besten dienen, er den „Nurtechniker“ in sich überwinden. Wasserbau ist eine Kunst. Es gehört dazu als Regelprofile. Wasserwirtschaft dazu zu wollen, ohne die Kunde vom Leber Biologie, wäre sinnlos. Wasserwirtschaft ist ein Teil des Lebens, ein Teil der Kultur.“

Und 1941 nach Übernahme seines Amtes schreibt er: „Wir stehen jetzt an einem Wendepunkt der Energiewirtschaft. An die Stelle der rein kapitalmäßigen Betrachtung tritt eine auf das Interesse der Volksgemeinschaft ausgerichtete technische Lösung. Die wichtigste Aufgabe ist dabei im Augenblick weniger die Neuordnung des Bestehenden als die Neuschöpfung von Energie. Auch hier ist es vornehmste Aufgabe des Ingenieurs, Planungen und Bauten in Harmonie mit der Natur durchzuführen. Das technische Werk wird dann den größten Wert besitzen, wenn es alle Gegebenheiten der Natur berücksichtigt und nicht gegen die Gesetze der Natur stößt.“

Die Kriegsverhältnisse haben es Dr. Todt gestattet, die großzügige Schulung der Wasserbauer und Energiewirtschaftler weiterzuführen, die er sich seit Jahren vorgenommen hatte. Daß gerade im Wasserbau für die Ingenieure die Gesinnung wichtiger ist als alles, was Verfügungen befohlen werden kann, war der Kern seiner Ausführungen auf dem Wasserwirtschaftstag 1939 in Bad Ischl. Bei den Abscheidungen, die er als Generalinspektor für Wasser und Energie über den Ausbau schauer Ströme und Flüsse zu treffen setzte, er seine Grundsätze gegen alle wirtschaftlichen Interessen in die Tat umzusetzen. Auch im Kriege ließ er keine Ausbauten Angriff nehmen, die gegen die Gesetze Wasserhaushaltes verstoßen hätten. Mit Furcht liest man die Gedanken über die Haltung der deutschen Landschaft, die er in seinen oftmaligen Reisen an die Ostfronten Landschaftsanwälten noch 8 Tage vor seinem Tode auf einer Tagung in München vorgetragen hat. Auch im Kriege war er Hüter des Lebens.

H-Brigadeführer Dr.-Ing. H. Stellrecht:

## Die Auslese

Während des Kriegseinsatzes in Norwegen hat der Befehlsleiter Helmut Stellrecht, Stabsleiter bei Reichsleiter Rosenberg, das Buch „Neue Erziehung“ geschrieben. Er nimmt darin offen zu wohl allen Fragen Stellung, die heute jeden betreffen, der an der Zukunft unseres Volkes Anteil nimmt. Mit Genehmigung von Verfasser und Verlag (W. Limpert, Berlin 1942. 227 S. Preis 4,80 RM) geben wir einen Abschnitt wieder.

Die deutsche Nation besitzt keinen Adel mehr. Er besteht nur noch dem Namen nach, seit er sich selbst aufgegeben hat. Er hatte seinen alten Führungsanspruch an das Akademikertum abgegeben, und in der Wirtschaft erwuchs ihm im Selbstmademan ein Gegner, dem er (in Deutschland) nicht gewachsen war. Er hat sich auf seine Güter zurückgezogen, um dort abseits ein Leben zu führen, das sich von dem eines bürgerlichen Gutsbesitzers nicht unterscheidet.

Ein wahrer Adel aber kann gar keine andere Bedeutung haben, als der Nation unaufhörlich neue Führungskräfte zu stellen. Darin liegt sein wahrer Beruf.

Heute schnellen die Begabungen aus der breiten Volksschicht empor, um sich nach einer kurzen, wenn auch blendenden Bahn in wenigen Generationen zu verzehren. Das heißt aber: die Nation treibt Raubbau in ihrem besten Gut, sie laugt sich aus. Wenn auch heute noch das Reservoir groß erscheint, so sieht man doch deutlich das Wachsen einer minderwertigen Schicht, die nicht einmal mehr zu mittleren

in der breiten Volksschicht Begabungen bilden, die nach einem Gesetz sich in den höheren Berufen schnell und für immer verbrauchen.

Höchstwahrscheinlich ist unser Bauerntum von der Stadt schon begabungsmäßig sehr ausgelaugt, und was ihm als besonders aktive und intelligente Kraft entzogen wurde, verbraucht sich in der Stadt nach demselben Gesetz wie die aus ihm emporgestiegene Intelligenz, vielleicht nur um eine oder zwei Generationen langsamer. Aber, um die Führerkräfte der Nation auf die Dauer sicherzustellen, gibt es nur den einen Weg, durch Begabtenfamilien einen neuen ländlichen Adel zu schaffen. Und der Krieg, den wir heute führen, kann durch nichts mehr vor der Zukunft gerechtfertigt werden als durch den gewonnenen Raum, auf dem die Bildung neuen adeligen Bauerntums geschehen kann.

Dieses auszulesen, müßte das Ziel einer wirklich planenden und vorausdenkenden erzieherischen Führung sein.

Der Landbesitz, der Adel am Leben erhalten kann, müßte geradezu dazu verpflichtet, dem öffentlichen Leben die Führungskräfte zu stellen. Ja, er müßte sogar davon abhängig sein, daß diese Führungskräfte gestellt werden, denn das ist die Erfüllung der ersten völkischen Pflicht.

Städtische Intelligenz zu züchten, ist eine Notmaßnahme. Sie führt immer, auch wenn sie dauern sollte, zur Einseitigkeit. Städtische Intelligenz denkt in der Lebensform der Stadt und

stellen. Der Arbeitsdienstführer weiß es. Die Umstellung ist für ihn einfach eine Voraussetzung, um überhaupt leben zu können.

An den Arbeitsdienstführer wird jede Anforderung an Führerbegabung gestellt. Diese Auslese des Arbeitsdienstführers kann so weitergetrieben werden, daß sie überhaupt zu den höchsten gehört. Die Auslese muß rigoros sein, denn sie steht unter der ständigen Begleitung und wird getragen von einem Führerkorps.

Von hier aus ist der Weg gangbar, nach der Bewährung von soundso viel Jahren den Sporn von der Arbeit an der Erde zum Landbesitz. Der neue Besitz kann so aus der Arbeit der Gemeinschaft entstehen, und er kann eine Zeit von ihr mitgetragen werden, bis der neue Bauer auf sich selbst stehen kann. Es kann dem Besitz eine solche Größe gegeben werden, daß er einen Adelsbauern trägt.

Ich sehe keinen besseren Weg, wenn man Familien aufs Land zurückführen will. Und wird dies in einem gewissen Umfange müssen, weil das Bauerntum schon zu sehr ausgelaugt ist. Daneben steht selbstverständlicher Weg, junge, begabte Bauern so zu selektieren, daß ein adeliges Bewußtsein, das ist ein reifenbewußtsein, entstehen kann.

Jeder Besitz würde seine Rechtfertigung darin finden, daß der Allgemeinheit in bestimmter Zeit Menschen zugeführt werden, die die Begabung nach öffentlich wirken können. Jedenfalls muß ein Weg eröffnet werden, der Begabung zum Boden zurückführt. Wir können nicht all das, was heute unsere Städte in ihnen verderben lassen. Diesen großen Adelslaß kann sich der deutsche Volks-



mentantik als höchstem Besitz doch stets den unberührten deutschen Landschaftsraum pflegen.“ Ergänzt sei das Bekenntnis Dr. Todts zur deutschen Landschaft durch ein Zitat aus einem Brief, den er fast zur gleichen Zeit geschrieben hat:

„Es gibt leider immer noch Menschen, die glauben, dieses Streben nach landschaftsverbundenem Schaffen sei eine Art Postkutschenromantik, die früher oder später doch einer nüchternen Auffassung Platz machen müsse. Es reizt mich seit langem, diesen Ansichten einmal den Einfluß gegenüberzustellen, den die Landschaft auf die größten Deutschen, vor allem auf die produktiv Schaffenden ausgeübt hat.

...Der Einfluß, den eine gesunde Landschaft auf ein ganzes Volk und seine besten Menschen ausübt, wird in der Technik häufig nicht genügend berücksichtigt, weil er sich nicht in

sonstigen, die er sich seit Jahren vorgenommen hat. Daß gerade im Wasserbau für die Ingenieure die Gesinnung wichtiger ist als alles, was Verfügungen befohlen werden kann, war der Kern seiner Ausführungen auf dem Wirtschaftstag 1939 in Bad Ischl. Bei den Abscheidungen, die er als Generalinspektor Wasser und Energie über den Ausbau schner Ströme und Flüsse zu treffen ließ, setzte er seine Grundsätze gegen alle wirtschaftlichen Interessen in die Tat. Auch im Kriege ließ er keine Ausbauten Angriff nehmen, die gegen die Gesetze Wasserhaushaltes verstoßen hätten. Mit Furcht liest man die Gedanken über die Haltung der deutschen Landschaft, die er in seinen oftmaligen Reisen an die Ostfronten Landschaftsanwälten noch 8 Tage vor seinem Tode auf einer Tagung in München vorgetragen hat. Auch im Kriege war er Hüter des Lebens.

Die letzte große technische Aufgabe, die Dr. Todt mit seiner im Sommer 1941 erfolgten Ernennung zum Generalinspektor für Wasser und Energie zu übernehmen hatte, war die Betreuung der gesamten Wasser- und Energiewirtschaft. Auch auf dieses Arbeitsgebiet, das er als Leiter des Hauptamtes für Technik schon seit Jahren stark beeinflusst hatte, übertrug er mit ganzer Begeisterung seine Forderungen von der naturverbundenen, dem Dienst der Nation verpflichteten Technik: „Wir wollen gerade auf diesem Gebiet“, so schreibt er, als er 1938 die Herausgeberschaft der „Deutschen Wasserwirtschaft“ übernimmt, „unseren Grundsatz, daß Gemeinnutz vor Eigennutz geht, stark betonen.

—Brigadeführer Dr.-Ing. H. Stellrecht:

## Die Auslese

Während des Kriegseinsatzes in Norwegen hat der Befehlshaber Helmut Stellrecht, Stabsleiter bei Reichsleiter Rosenberg, das Buch „Neue Erziehung“ geschrieben. Er nimmt darin offen zu wohl allen Fragen Stellung, die heute jeden berühren, der an der Zukunft unseres Volkes Anteil nimmt. Mit Genehmigung von Verfasser und Verlag (W. Limpert, Berlin 1942. 227 S. Preis 4,80 RM) geben wir einen Abschnitt wieder.

Die deutsche Nation besitzt keinen Adel mehr. Er besteht nur noch dem Namen nach, seit er sich selbst aufgegeben hat. Er hatte seinen alten Führungsanspruch an das Akademikertum abgegeben, und in der Wirtschaft erwuchs ihm im Selbstmademan ein Gegner, dem er (in Deutschland) nicht gewachsen war. Er hat sich auf seine Güter zurückgezogen, um dort abseits ein Leben zu führen, das sich von dem eines bürgerlichen Gutsbesitzers nicht unterscheidet.

Ein wahrer Adel aber kann gar keine andere Bedeutung haben, als der Nation unaufhörlich neue Führungskräfte zu stellen. Darin liegt sein wahrer Beruf.

Heute schnellen die Begabungen aus der breiten Volksschicht empor, um sich nach einer kurzen, wenn auch blendenden Bahn in wenigen Generationen zu verzehren. Das heißt aber: die Nation treibt Raubbau in ihrem besten Gut, sie laugt sich aus. Wenn auch heute noch das Reservoir groß erscheint, so sieht man doch deutlich das Wachsen einer minderwertigen Schicht, die nicht einmal mehr zu mittleren Leistungen zu bringen ist. Schon beginnt sie, die Volksschulen zu belasten.

Man kann entgegenhalten, daß, wenn es gelingt, die aufsteigenden Begabungen etwa durch die Frühehe sich stärker fortpflanzen zu lassen, auch die Ausmerzungen der Begabtenlinien beendet wäre. Ich bin aber trotzdem der Ansicht, daß auch, wenn dies gelänge, die Begabung in den kommenden Generationen schnell wieder absinken wird, da sich in der gesteigerten Verstandestätigkeit und Nervenbeanspruchung die Vitalität, die Spannkraft rasch verbraucht und nach wenigen Generationen zu einem Produkt führt, das vielleicht noch Intelligenz, aber keinen Willen und keine Kraft mehr zeigt, diese zu nützen.

Das Ideal ist, hochgezüchtete Landfamilien zu haben, die ihren Kinderüberschuß immer wieder für alle höheren Berufe des öffentlichen Lebens abgeben können, ohne daß eine Schwächung der Erbmasse der bodenständigen Familie entsteht. Nur so wäre das geistige Ausgeruhthein, die lebendige Spannkraft gegeben, die besonders für eine Führungsaufgabe notwendig ist. Dabei müßte es das Gesetz verlangen, daß der Beste auf dem Hofe bleibt, weil er die Blutlinie zu erhalten hat gegenüber den anderen, die in die Lebensunsicherheit der städtischen Berufe gehen.

Der Weg, der hier gezeigt ist, führt wieder zum Adel. Man sieht, daß es nur einen bauerlichen Adel, aber keinen städtischen geben kann. Zur Erhaltung der lebendigen Spannkraft gehört eben die Bindung an die Scholle. Und Adel muß Lebens- und Begabungsträger sein. Er muß der Zufälligkeit entheben, mit der sich

in der breiten Volksschicht Begabungen bilden, die nach einem Gesetz sich in den höheren Berufen schnell und für immer verbrauchen.

Höchstwahrscheinlich ist unser Bauerntum von der Stadt schon begabungsmäßig sehr ausgelaugt, und was ihm als besonders aktive und intelligente Kraft entzogen wurde, verbraucht sich in der Stadt nach demselben Gesetz wie die aus ihm emporgestiegene Intelligenz, vielleicht nur um eine oder zwei Generationen langsamer. Aber, um die Führerkräfte der Nation auf die Dauer sicherzustellen, gibt es nur den einen Weg, durch Begabtenfamilien einen neuen ländlichen Adel zu schaffen. Und der Krieg, den wir heute führen, kann durch nichts mehr vor der Zukunft gerechtfertigt werden als durch den gewonnenen Raum, auf dem die Bildung neuen adligen Bauerntums geschehen kann.

Dieses auszulesen, müßte das Ziel einer wirklich planenden und vorausdenkenden erzieherischen Führung sein.

Der Landbesitz, der Adel am Leben erhalten kann, müßte geradezu dazu verpflichtet, dem öffentlichen Leben die Führungskräfte zu stellen. Ja, er müßte sogar davon abhängig sein, daß diese Führungskräfte gestellt werden, denn das ist die Erfüllung der ersten völkischen Pflicht.

Städtische Intelligenz zu züchten, ist eine Notmaßnahme. Sie führt immer, auch wenn sie dauern sollte, zur Einseitigkeit. Städtische Intelligenz denkt in den Lebensfragen falsch und deshalb auch in den politischen Fragen, die immer mit den großen Lebensgesetzen zusammenhängen. Die Stadt ist eine Einseitigkeit des Lebens. Nur, wer vom Land, vom Boden, aus den Bindungen heraus denken kann, die das Leben schufen, denkt auf lange Sicht richtig. Es ist ein Ausnahmezustand, bedingt durch eine Revolution, daß heute die Stadt dazu zurückgekehrt ist, über Lebensgesetze nachzudenken. Sie wird das nicht auf die Dauer tun. Auch wenn sie den rechten Willen hat, wird ihr das rechte Denken fehlen, weil nur auf dem Lande die großen Lebensgesetze ihre Kraft behalten.

Es mag zuerst seltsam berühren, wenn ich behaupte, daß Deutschland heute schon ein Mittel für die Schaffung einer neuen bauerlichen adligen erzieherischen Auslese besitzt. Ich meine den Arbeitsdienst. In ihm findet zum ersten Male wieder Intelligenz aufs Land zurück. Hier zeigt sich überhaupt mal wieder ein Weg zu einer Lösung dieses so ungeheuer schweren Problems. Man wird sich darüber einig sein, daß es sinnlos ist, Intelligenz ohne jede Vorbereitung aufs Land zurückzuführen. Auch wenn dieses den besten Willen hat, so ist doch der Weg für den auf sich gestellten Einzelnen nicht gangbar. Der richtige Weg ist nur in einer lebendigen, von einer Idee getragenen Gemeinschaft zu finden und zu gehen. Dabei wird die Umstellung für den einzelnen trotz dieser tragenden Gemeinschaft noch bitter schwer. Es ist schwer zu sagen, was es für einen im städtischen Erregungszustand erzogenen Menschen bedeutet, sich auf die vermeintliche Geschnehnlosigkeit des Landes umzu-

stellen. Der Arbeitsdienstführer weiß es. Die Umstellung ist für ihn einfach eine Voraussetzung, um überhaupt leben zu können.

An den Arbeitsdienstführer wird jede Anforderung an Führerbegabung gestellt. Diese Auslese des Arbeitsdienstführers kann so weitergetrieben werden, daß sie überhaupt zu den höchsten gehört. Die Auslese muß aber sein, denn sie steht unter der ständigen Begabung und wird getragen von einem Führerkorps.

Von hier aus ist der Weg gangbar, nach der Bewährung von soundso viel Jahren den Sporn der Arbeit an der Erde zum Landbesitz zu tun. Der neue Besitz kann so aus der Arbeit der Gemeinschaft entstehen, und er kann eine Zeit von ihr mitgetragen werden, bis der neue Bauer auf sich selbst stehen kann. Es kann dem Besitz eine solche Größe gegeben werden, daß er einen Adelsbauern trägt.

Ich sehe keinen besseren Weg, wenn man Familien aufs Land zurückführen will. Und wird dies in einem gewissen Umfange geschehen müssen, weil das Bauerntum schon zu sehr ausgelaugt ist. Daneben steht selbstverständlich der Weg, junge, begabte Bauern so zu selektieren, daß ein adeliges Bewußtsein, das ist ein reines Bewußtsein, entstehen kann.

Jeder Besitz würde seine Rechtfertigung darin finden, daß der Allgemeinheit in bestimmter Zeit Menschen zugeführt werden, die Begabung nach öffentlich wirken können.

Jedenfalls muß ein Weg eröffnet werden, Begabung zum Boden zurückzuführen. Wir können nicht all das, was heute unsere Städte in ihnen verderben lassen. Diesen großen Aderlaß kann sich der deutsche Volkskörper nicht erlauben. Der Weg zum Boden muß gefunden werden, um so mehr, je größer die Begabung ist, sofern nur die Voraussetzung erfüllt ist, daß diese Begabung in einer Reihe von Generationen aufgetreten, also vererblich ist.

Auch für die Auslese für kurze Frist, für nun einmal nicht zu verhindernden Verbrennungen der Begabung in wenigen Generationen, ist die Frage eine Rolle, ob die Begabung in der Familie aufgetreten ist und also die Gewähr dafür gegeben ist, daß sie erblich vorhanden ist. Denn die wirtschaftliche Bestimmung der einen Generation stellt dann die höhere Ausbildung der nächsten zu erwarten, die ähnlich begabten Generation sicher. So im besten Sinne produktiv verwandt.

Es sei nicht verhehlt, wie unerhört schwer ist, gerade in jungen Jahren, in denen gehobene Erziehung beginnen muß, Begabungen auszulesen. Hier hat tatsächlich die Familie mehr zu sagen als der noch reichs unentwickelte Sohn.

Jedenfalls darf eine Begabtenauslese sich nicht und nie mehr darauf richten, Begabungen höherer Berufe zu finden, um sie in ihnen zu verbrauchen. Begabtenauslese muß zugehöriger Auslese sein. Nur wenn die Begabten auf lange Zeit hinaus durch die sie tragende Familie sichergestellt sind, dürfen sie in den Berufen verbraucht werden. Sonst wird eine Generation ihr großes Leben auf Kosten der kommenden.

Darin liegt die erste Sorge. Die zweite ist, Begabten ihren Berufen zuzuführen und sie dafür zu erziehen.



ausdrücken läßt. Hier muß in noch  
rem Maße als bisher das Gewissen aller  
sch Schaffenden aufgerüttelt werden.  
Naturschutzbewegung allein ist zu negativ  
erurteilt zu leicht das Technische über-  
ohne das wir nun einmal nicht aus-  
en können.“

Zeit, in der sich Architekten und In-  
re aus dem Wege gingen und sich be-  
ten, in der zu Ingenieurbauten der Art  
höchstens zugezogen wurde, um sie  
Schluß mit einem Mantel der Form oder  
utaten zu behängen, ist noch in unser  
Erinnerung. Daß Ingenieure und Archi-  
gelernt haben, wahre Gemeinschafts-  
zu leisten, ist das Verdienst des großen  
der es durch seine geistige Ausrichtung  
nden hat, die Architekten und Bau-  
eure aller Spezialgebiete wieder auf die  
auffassung und Baugesinnung eines  
schen Baumeisters“ zu verpflichten.

der Handwerker an den Bauten der  
autobahnen wieder erlernte, hat er un-  
rlich übertragen auf Bauten seiner pri-  
Auftraggeber. So wurden die Reichs-  
hnen „Vorbild, Schrittmacher und Be-  
ung einer wieder gesund werdenden Bau-  
ung“, wie es Dr. Todt in seinem Bericht  
um Parteikongreß 1937 bekennt. Und  
icht zuletzt dadurch, daß die Künstler,  
zur gestaltenden Mitarbeit und zur  
ung seiner Straßenbauer gewann, den  
gegen Formlosigkeit und Hohlheit einer  
listischen Technik führen konnten, wo  
n Feind antrafen — immer in der Gewiß-  
aß der Leiter des Hauptamtes für Tech-  
er auf allen Gebieten der Technik ein  
s Wort zu reden hatte, sie unterstützte  
eckte, wenn sie Kampf und Erziehung in  
a Geist weitertrugen.

etzte große technische Aufgabe, die Dr.  
it seiner im Sommer 1941 erfolgten Er-  
ng zum Generalinspektor für Wasser-  
nergie zu übernehmen hatte, war die Be-  
ung der gesamten Wasser-  
Energiewirtschaft. Auch auf  
Arbeitsgebiet, das er als Leiter des  
amtes für Technik schon seit Jahren  
beeinflusst hatte, übertrug er mit ganzer  
terung seine Forderungen von der natu-  
rdenen, dem Dienst der Nation verpflich-  
Technik: „Wir wollen gerade auf diesem  
“, so schreibt er, als er 1938 die Her-  
berschaft der „Deutschen Wasserwirt-  
“ übernimmt, „unseren Grundsatz, daß  
nnutzt vor Eigennutz geht, stark betonen.

Wir wollen uns klar sein, daß wir trotz der  
vielen und großen Aufgaben, die uns die  
Wasserwirtschaft aufgibt, niemals das gerade  
bearbeitete Sachgebiet, ob Schifffahrt, Kraft-  
nutzung, Kulturbau oder Wasserversorgung,  
für sich allein sehen und behandeln dürfen,  
sondern uns stets bewußt sein müssen, an  
welcher Stelle unser Werk in den großen  
Kreislauf eingegliedert ist. Der Techniker wird  
dann seinem Volk am besten dienen, wenn  
er den „Nurtechniker“ in sich überwindet.  
Wasserbau ist eine Kunst. Es gehört mehr  
dazu als Regelprofile. Wasserwirtschaft treiben  
zu wollen, ohne die Kunde vom Leben, die  
Biologie, wäre sinnlos. Wasserwirt-  
schaft ist ein Teil des Lebens,  
ein Teil der Kultur.“

Und 1941 nach Übernahme seines Amtes  
schreibt er: „Wir stehen jetzt an einem Wende-  
punkt der Energiewirtschaft. An die Stelle  
der rein kapitalmäßigen Betrachtung muß  
eine auf das Interesse der Volksgemeinschaft  
ausgerichtete technische Lösung treten. Die  
wichtigste Aufgabe ist dabei im Augenblick  
weniger die Neuordnung des Bestehenden als  
die Neuschöpfung von Energie. Auch hier ist  
es vornehmste Aufgabe des Ingenieurs, alle  
Planungen und Bauten in Harmonie mit der  
Natur durchzuführen. Das technische Werk  
wird dann den größten Wert besitzen, wenn es  
alle Gegebenheiten der Natur berücksichtigt  
und nicht gegen die Gesetze der Natur ver-  
stößt.“

Die Kriegsverhältnisse haben es Dr. Todt nicht  
gestattet, die großzügige Schulung der Wasser-  
bauer und Energiewirtschaftler weiterzutrei-  
ben, die er sich seit Jahren vorgenommen hatte.  
Daß gerade im Wasserbau für die Ingenieure  
die Gesinnung wichtiger ist als alles, was durch  
Verfügungen befohlen werden kann, war schon  
der Kern seiner Ausführungen auf dem Wasser-  
wirtschaftstag 1939 in Bad Ischl. Bei den Ent-  
scheidungen, die er als Generalinspektor für  
Wasser und Energie über den Ausbau deut-  
scher Ströme und Flüsse zu treffen hatte,  
setzte er seine Grundsätze gegen alle nur  
wirtschaftlichen Interessen in die Tat um.  
Auch im Kriege ließ er keine Ausbauten in  
Angriff nehmen, die gegen die Gesetze des  
Wasserhaushaltes verstoßen hätten. Mit Ehr-  
furcht liest man die Gedanken über die Er-  
haltung der deutschen Landschaft, die er nach  
seinen oftmaligen Reisen an die Ostfront den  
Landschaftsanwälten noch 8 Tage vor seinem  
Tode auf einer Tagung in München vortrug.  
Auch im Kriege war er Hüter des Lebens.

stellen. Der Arbeitsdienstführer weiß es. Diese  
Umstellung ist für ihn einfach eine Voraus-  
setzung, um überhaupt leben zu können.

An den Arbeitsdienstführer wird jede Anfor-  
derung an Führerbegabung gestellt. Diese Aus-  
lese des Arbeitsdienstführers kann so weit ge-  
trieben werden, daß sie überhaupt zu der  
höchsten gehört. Die Auslese muß richtig  
sein, denn sie steht unter der ständigen Bewä-  
hrung und wird getragen von einem Führer-  
korps.

Von hier aus ist der Weg gangbar, nach einer  
Bewährung von soundso viel Jahren den Sprung  
von der Arbeit an der Erde zum Landbesitz zu  
tun. Der neue Besitz kann so aus der Arbeit  
der Gemeinschaft entstehen, und er kann auch  
eine Zeit von ihr mitgetragen werden, bis der  
neue Bauer auf sich selbst stehen kann. Und  
es kann dem Besitz eine solche Größe gegeben  
werden, daß er einen Adelsbauern trägt.

Ich sehe keinen besseren Weg, wenn man Fa-  
milien aufs Land zurückführen will. Und man  
wird dies in einem gewissen Umfange tun  
müssen, weil das Bauerntum schon zu sehr aus-  
gelaugt ist. Daneben steht selbstverständlich  
der Weg, junge, begabte Bauern so zu setzen,  
daß ein adeliches Bewußtsein, das ist ein Her-  
renbewußtsein, entstehen kann.

Jeder Besitz würde seine Rechtfertigung darin  
finden, daß der Allgemeinheit in bestimmter  
Zeit Menschen zugeführt werden, die ihrer  
Begabung nach öffentlich wirken können.

Jedenfalls muß ein Weg eröffnet werden, der  
Begabung zum Boden zurückführt. Wir können  
nicht all das, was heute unsere Städte füllt,  
in ihnen verderben lassen. Diesen größten  
Aderlaß kann sich der deutsche Volkskörper

Dienst an der Leistung

## 25 Jahre AWF

Als der Reichsausschuß für wirtschaftliche Fer-  
tigung (AWF) beim Reichskuratorium für  
Wirtschaftlichkeit (RKW) am 23. Februar 1918  
auf Veranlassung des Reichswirtschaftsamtes  
geschaffen wurde, war mit dieser Gründung ein  
neuartiges Kraftzentrum auf dem Gebiet der  
Leistungssteigerung entstanden. Staat, Technik  
und Wirtschaft hatten sich vereinigt, um die  
Erhöhung des Wirkungsgrades der Fertigung  
in unseren Betrieben in Selbstverwaltung zu  
nehmen. Sehr bald erstreckte der AWF seine  
Arbeiten, die zunächst auf die Fragen der Typi-  
sierung und Spezialisierung gerichtet waren,  
auf die Rationalisierung des gesamten betrieb-  
lichen Fertigungsablaufes. Folgerichtig wurde  
er bereits 1922 in das ein Jahr zuvor errichtete  
Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit ein-  
gegliedert, in dessen Rahmen er seitdem die  
Sparte „Fertigung“ betreut. Auf diesem Felde  
hat er im Laufe der Zeit Hunderte von Inge-  
nieuren aus den Betrieben, Vertreter der tech-  
nischen Wissenschaften sowie der technisch-  
wirtschaftlich interessierten Behörden zu  
fruchtbarer Gemeinschaftsarbeit an einer gro-  
ßen Reihe von Fertigungsaufgaben, wie die be-  
triebliche Praxis sie stellt, zusammengeführt.  
Auf diese Arbeiten ist wohl inzwischen jeder  
Ingenieur — weit über den Kreis der unmittel-  
baren Mitarbeiter hinaus — in seiner Tages-  
arbeit gestoßen. Sie umfassen weite Strecken  
der Vorbereitung und der Durchführung der  
Fertigung sowie eine Reihe wichtiger Hilfs-  
gebiete. Die Pionierleistungen des AWF etwa  
auf dem Gebiete der Arbeitsvorbereitung, der  
fließenden Fertigung, der Arbeits- und Zeit-  
studien, der spanabhebenden Verarbeitung und  
der Stanzertechnik sind bekannt. Diese Arbei-  
ten sind ständig weiter verfolgt worden und  
stehen heute — immer noch und wiederum —  
im Brennpunkte der aus dem betrieblichen Ge-  
schehen unmittelbar herrührenden Bedürfnisse.  
Die Arbeitsergebnisse auf den Gebieten Arbeits-  
vorbereitung und Fließfertigung sind unent-  
behrliches Handwerkszeug des Ingenieurs, der  
vor der Aufgabe steht, „in Massen“ zu fertigen.  
Die Arbeits- und Zeitstudien sind inzwischen  
ein selbstständiges Tätigkeitsfeld der Gemein-  
schaftsarbeit geworden und liegen seit dem  
Jahre 1924 in den Händen des Reichsausschus-  
ses für Arbeitsstudien (Refa). Zweifellos sind  
die AWF-Richtwerte für das Drehen mit  
Schnellstählen und Hartmetallwerkzeugen bah-  
nbrechend geworden. Bei der zwangsläufigen  
Bevorzugung spanloser Verfahren gegenüber  
den spanabhebenden kommt den Ergebnissen  
auf dem Gebiete der Stanzertechnik heute er-  
neut eine besondere Bedeutung zu. Sie können  
als Musterbeispiel dafür gelten, wie durch eine  
Vereinheitlichung und Rationalisierung der  
Werkzeuge (Ersparnisse an hochwertigem  
Stahl, Verlängerung der Standzeiten) und  
durch immer bessere Ausnutzung der verarbei-  
teten Bleche, Streifen und Bänder der Wir-  
kungsgrad ganzer Verfahren in der vollen  
Breite ihrer Anwendung zielbewußt und plan-  
mäßig gehoben werden konnte. Wenn wir hier  
die zur Zeit tätigen Arbeitsausschüsse Arbeits-  
vorbereitung, Maschinenkarten, Handzeitenkar-  
ten, Zerspanung, Feinstbearbeitung, Schleifen,  
Stanzertechnik, Richtzeitwerte für Flugwerks-  
bau, Härtetechnik, Rechentechnik, Holzbearbei-  
tung, Förderwesen, Energieleitung und Ge-  
triebetechnik nur aufzählen, so ist damit für den  
Ingenieur ein bedeutender Teil des Feldes der  
AWF-Arbeit abgesteckt. Die Arbeitsweise des  
AWF hat im Kriege insofern einen gewissen  
Wandel erfahren, als neben das Arbeiten in den  
Ausschüssen in stärkerem Maße die unmittel-  
bare Erledigung fest umrissener Einzelaufträge  
getreten ist, wie sie z. B. vom Oberkommando  
der Wehrmacht, vom Reichsluftfahrtministe-  
rium, vom Reichswirtschaftsministerium usw.  
gestellt werden.

Die Arbeitsergebnisse finden für gewöhnlich  
ihren Niederschlag in werkstattnahen Betriebs-  
blättern oder grundsätzlich zusammenfassenden  
Veröffentlichungen, sei es, daß sie den Mann an  
der Werkbank, sei es, daß sie den planenden  
und gestaltenden Ingenieur ansprechen. Die  
AWF-Vordrucke sind tatsächlich aus den Be-  
trieben nicht mehr wegzudenken. Die rd. 100  
AWF-Stanzereiblätter werden laufend in das

## lese

breiten Volksschicht Begabungen bilden,  
ch einem Gesetz sich in den höheren Be-  
schnell und für immer verbrauchen.

Wahrscheinlich ist unser Bauerntum von  
Stadt schon begabungsmäßig sehr aus-  
t, und was ihm als besonders aktive und  
gente Kraft entzogen wurde, verbraucht  
n der Stadt nach demselben Gesetz wie  
s ihm emporgestiegene Intelligenz, viel-  
nur um eine oder zwei Generationen  
mer. Aber, um die Führerkräfte der  
n auf die Dauer sicherzustellen, gibt es  
en einen Weg, durch Begabtenfamilien  
neuen ländlichen Adel zu schaffen. Und  
rieg, den wir heute führen, kann durch  
mehr vor der Zukunft gerechtfertigt  
n als durch den gewonnenen Raum, auf  
die Bildung neuen adligen Bauerntums  
hen kann.

auszulesen, müßte das Ziel einer wirk-  
lanenden und vorausdenkenden erziehe-  
n Führung sein.

Landbesitz, der Adel am Leben erhalten  
müßte geradezu dazu verpflichten, dem  
lichen Leben die Führungskräfte zu stel-  
a, er müßte sogar davon abhängig sein,  
ese Führungskräfte gestellt werden, denn  
t die Erfüllung der ersten völkischen

ische Intelligenz zu züchten, ist eine Not-  
ahme. Sie führt immer, auch wenn sie  
sollte, zur Einseitigkeit. Städtische In-  
tellect in der Lebensform und folgend



... auf allen Gebieten der Technik ein  
s Wort zu reden hatte, sie unterstützte  
eckte, wenn sie Kampf und Erziehung in  
Geist weitertrugen.

...tzte große technische Aufgabe, die Dr.  
mit seiner im Sommer 1941 erfolgten Er-  
nung zum Generalinspektor für Wasser-  
nergie zu übernehmen hatte, war die Be-  
ung der gesamten Wasser-  
Energiewirtschaft. Auch auf  
Arbeitsgebiet, das er als Leiter des  
amtes für Technik schon seit Jahren  
beeinflusst hatte, übertrug er mit ganzer  
terung seine Forderungen von der natur-  
denen, dem Dienst der Nation verpflich-  
Technik: „Wir wollen gerade auf diesem  
“, so schreibt er, als er 1938 die Her-  
erschaft der „Deutschen Wasserwirt-  
“ übernimmt, „unseren Grundsatz, daß  
nnutz vor Eigennutz geht, stark betonen.

## Auslese

...breiten Volksschicht Begabungen bilden,  
sch einem Gesetz sich in den höheren Be-  
schnell und für immer verbrauchen.

...wahrscheinlich ist unser Bauerntum von  
Stadt schon begabungsmäßig sehr aus-  
t, und was ihm als besonders aktive und  
gente Kraft entzogen wurde, verbraucht  
in der Stadt nach demselben Gesetz wie  
s ihm emporgestiegene Intelligenz, viel-  
nur um eine oder zwei Generationen  
mer. Aber, um die Führerkräfte der  
n auf die Dauer sicherzustellen, gibt es  
en einen Weg, durch Begabtenfamilien  
neuen ländlichen Adel zu schaffen. Und  
rieg, den wir heute führen, kann durch  
mehr vor der Zukunft gerechtfertigt  
n als durch den gewonnenen Raum, auf  
die Bildung neuen adligen Bauerntums  
hen kann.

...auszulesen, müßte das Ziel einer wirk-  
lanenden und vorausdenkenden erziehe-  
n Führung sein.

...andbesitz, der Adel am Leben erhalten  
müßte geradezu dazu verpflichten, dem  
lichen Leben die Führungskräfte zu stel-  
a, er müßte sogar davon abhängig sein,  
ese Führungskräfte gestellt werden, denn  
t die Erfüllung der ersten völkischen

...ische Intelligenz zu züchten, ist eine Not-  
ahme. Sie führt immer, auch wenn sie  
sollte, zur Einseitigkeit. Städtische In-  
zn denkt in den Lebensfragen falsch und  
b auch in den politischen Fragen, die  
mit den großen Lebensgesetzen zusam-  
ngen. Die Stadt ist eine Einseitigkeit  
bens. Nur, wer vom Land, vom Boden,  
en Bindungen heraus denken kann, die  
ben schufen, denkt auf lange Sicht rich-  
s ist ein Ausnahmezustand, bedingt durch  
evolution, daß heute die Stadt dazu zu-  
kehrt ist, über Lebensgesetze nachzu-  
n. Sie wird das nicht auf die Dauer tun.  
wenn sie den rechten Willen hat, wird ihr  
chte Denken fehlen, weil nur auf dem  
die großen Lebensgesetze ihre Kraft  
en.

...mag zuerst seltsam berühren, wenn ich  
te, daß Deutschland heute schon ein  
für die Schaffung einer neuen bäuer-  
ligen erzieherischen Auslese besitzt. Ich  
den Arbeitsdienst. In ihm findet zum  
Male wieder Intelligenz aufs Land zu-  
Hier zeigt sich überhaupt mal wieder  
eg zu einer Lösung dieses so ungeheuer  
en Problems. Man wird sich darüber  
sein, daß es sinnlos ist, Intelligenz ohne  
orbereitung aufs Land zurückzuführen.  
wenn dieses den besten Willen hat, so ist  
er Weg für den auf sich gestellten Ein-  
nicht gangbar. Der richtige Weg ist  
einer lebendigen, von einer Idee ge-  
gen Gemeinschaft zu finden und zu gehen.  
wird die Umstellung für den einzelnen  
ieser tragenden Gemeinschaft noch bitter  
r. Es ist schwer zu sagen, was es für  
m städtischen Erregungszustand erzo-  
gen bedeutet, sich auf die vermeint-  
Geschehnislosigkeit des Landes umzu-

...ben, die er sich seit Jahren vorgenommen hatte.  
Daß gerade im Wasserbau für die Ingenieure  
die Gesinnung wichtiger ist als alles, was durch  
Verfügungen befohlen werden kann, war schon  
der Kern seiner Ausführungen auf dem Wasser-  
wirtschaftstag 1939 in Bad Ischl. Bei den Ent-  
scheidungen, die er als Generalinspektor für  
Wasser und Energie über den Ausbau deut-  
scher Ströme und Flüsse zu treffen hatte,  
setzte er seine Grundsätze gegen alle nur  
wirtschaftlichen Interessen in die Tat um.  
Auch im Kriege ließ er keine Ausbauten in  
Angriff nehmen, die gegen die Gesetze des  
Wasserhaushaltes verstoßen hätten. Mit Ehr-  
furcht liest man die Gedanken über die Er-  
haltung der deutschen Landschaft, die er nach  
seinen oftmaligen Reisen an die Ostfront den  
Landschaftsanwälten noch 8 Tage vor seinem  
Tode auf einer Tagung in München vortrug.  
Auch im Kriege war er Hüter des Lebens.

...stellen. Der Arbeitsdienstführer weiß es. Diese  
Umstellung ist für ihn einfach eine Voraus-  
setzung, um überhaupt leben zu können.

An den Arbeitsdienstführer wird jede Anfor-  
derung an Führerbegabung gestellt. Diese Aus-  
lese des Arbeitsdienstführers kann so weit ge-  
trieben werden, daß sie überhaupt zu der  
höchsten gehört. Die Auslese muß richtig  
sein, denn sie steht unter der ständigen Bewäh-  
rung und wird getragen von einem Führer-  
korps.

Von hier aus ist der Weg gangbar, nach einer  
Bewährung von soundso viel Jahren den Sprung  
von der Arbeit an der Erde zum Landbesitz zu  
tun. Der neue Besitz kann so aus der Arbeit  
der Gemeinschaft entstehen, und er kann auch  
eine Zeit von ihr mitgetragen werden, bis der  
neue Bauer auf sich selbst stehen kann. Und  
es kann dem Besitz eine solche Größe gegeben  
werden, daß er einen Adelsbauern trägt.

Ich sehe keinen besseren Weg, wenn man Fa-  
milien aufs Land zurückführen will. Und man  
wird dies in einem gewissen Umfange tun  
müssen, weil das Bauerntum schon zu sehr aus-  
gelaugt ist. Daneben steht selbstverständlich  
der Weg, junge, begabte Bauern so zu setzen,  
daß ein adeliges Bewußtsein, das ist ein Her-  
renbewußtsein, entstehen kann.

Jeder Besitz würde seine Rechtfertigung darin  
finden, daß der Allgemeinheit in bestimmter  
Zeit Menschen zugeführt werden, die ihrer  
Begabung nach öffentlich wirken können.

Jedenfalls muß ein Weg eröffnet werden, der  
Begabung zum Boden zurückführt. Wir können  
nicht all das, was heute unsere Städte füllt,  
in ihnen verderben lassen. Diesen größten  
Aderlaß kann sich der deutsche Volkskörper  
nicht erlauben. Der Weg zum Boden muß frei  
werden, um so mehr, je größer die Begabung  
ist, sofern nur die Voraussetzung erfüllt ist,  
daß diese Begabung in einer Reihe von Gene-  
rationen aufgetreten, also vererblich ist.

Auch für die Auslese für kurze Frist, für den  
nun einmal nicht zu verhindernden Verbrauch  
der Begabung in wenigen Generationen, spielt  
die Frage eine Rolle, ob die Begabung schon  
in der Familie aufgetreten ist und also eine  
Gewähr dafür gegeben ist, daß sie erbmäßig  
vorhanden ist. Denn die wirtschaftliche Besser-  
stellung der einen Generation stellt dann die  
höhere Ausbildung der nächsten zu erwartenden  
ähnlich begabten Generation sicher. Sie ist  
im besten Sinne produktiv verwandt.

Es sei nicht verhehlt, wie unerhört schwer es  
ist, gerade in jungen Jahren, in denen eine  
gehobene Erziehung beginnen muß, Begabun-  
gen auszulesen. Hier hat tatsächlich die Fa-  
milie mehr zu sagen als der noch reichlich  
unentwickelte Sohn.

Jedenfalls darf eine Begabtenauslese sich nicht  
und nie mehr darauf richten, Begabungen für  
höhere Berufe zu finden, um sie in ihnen zu  
verbrauchen. Begabtenauslese muß zuerst  
hegerische Auslese sein. Nur wenn die Begabun-  
gen auf lange Zeit hinaus durch die sie tra-  
gende Familie sichergestellt sind, dürfen sie  
in den Berufen verbraucht werden. Sonst führt  
eine Generation ihr großes Leben auf Kosten  
der kommenden.

Darin liegt die erste Sorge. Die zweite ist, die  
Begabten ihren Berufen zuzuführen und sie  
dafür zu erziehen.

...gebiete. Die Pionierleistungen des AWF etwa  
auf dem Gebiete der Arbeitsvorbereitung, der  
fließenden Fertigung, der Arbeits- und Zeit-  
studien, der spanabhebenden Verarbeitung und  
der Stanzertechnik sind bekannt. Diese Arbei-  
ten sind ständig weiter verfolgt worden und  
stehen heute — immer noch und wiederum —  
im Brennpunkte der aus dem betrieblichen Ge-  
schehen unmittelbar herrührenden Bedürfnisse.  
Die Arbeitsergebnisse auf den Gebieten Arbeits-  
vorbereitung und Fließfertigung sind unent-  
behrliches Handwerkszeug des Ingenieurs, der  
vor der Aufgabe steht, „in Massen“ zu fertigen.  
Die Arbeits- und Zeitstudien sind inzwischen  
ein selbständiges Tätigkeitsfeld der Gemein-  
schaftsarbeit geworden und liegen seit dem  
Jahre 1924 in den Händen des Reichsausschus-  
ses für Arbeitsstudien (Refa). Zweifellos sind  
die AWF-Richtwerte für das Drehen mit  
Schnellstählen und Hartmetallwerkzeugen bah-  
brechend geworden. Bei der zwangsläufigen  
Bevorzugung spanloser Verfahren gegenüber  
den spanabhebenden kommt den Ergebnissen  
auf dem Gebiete der Stanzertechnik heute er-  
neut eine besondere Bedeutung zu. Sie können  
als Musterbeispiel dafür gelten, wie durch eine  
Vereinheitlichung und Rationalisierung der  
Werkzeuge (Ersparnisse an hochwertigem  
Stahl, Verlängerung der Standzeiten) und  
durch immer bessere Ausnutzung der verarbei-  
teten Bleche, Streifen und Bänder der Wir-  
kungsgrad ganzer Verfahren in der vollen  
Breite ihrer Anwendung zielbewußt und plan-  
mäßig gehoben werden konnte. Wenn wir hier  
die zur Zeit tätigen Arbeitsausschüsse Arbeits-  
vorbereitung, Maschinenkarten, Handzeitenkar-  
ten, Zerspangung, Feinstbearbeitung, Schleifen,  
Stanzertechnik, Richtzeitwerte für Flugwerks-  
bau, Härtetechnik, Rechentechnik, Holzbearbei-  
tung, Förderwesen, Energieleitung und Ge-  
triebetechnik nur aufzählen, so ist damit für den  
Ingenieur ein bedeutender Teil des Feldes der  
AWF-Arbeit abgesteckt. Die Arbeitsweise des  
AWF hat im Kriege insofern einen gewissen  
Wandel erfahren, als neben das Arbeiten in den  
Ausschüssen in stärkerem Maße die unmittel-  
bare Erledigung fest umrissener Einzelaufträge  
getreten ist, wie sie z. B. vom Oberkommando  
der Wehrmacht, vom Reichsluftfahrtministe-  
rium, vom Reichswirtschaftsministerium usw.  
gestellt werden.

Die Arbeitsergebnisse finden für gewöhnlich  
ihren Niederschlag in werkstattnahen Betriebs-  
blättern oder grundsätzlich zusammenfassenden  
Veröffentlichungen, sei es, daß sie den Mann an  
der Werkbank, sei es, daß sie den planenden  
und gestaltenden Ingenieur ansprechen. Die  
AWF-Vordrucke sind tatsächlich aus den Be-  
trieben nicht mehr wegzudenken. Die rd. 100  
AWF-Stanzereiblätter werden laufend in das  
deutsche Normensammelwerk aufgenommen.  
Die Bedeutung der Arbeiten des AWF ist seit  
dem nationalsozialistischen Umbruch besonders  
klar erkannt worden. Als Dipl.-Ing. Georg  
Seebauer im Jahre 1935 die Leitung des  
Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit über-  
nahm — als dessen Leiter ist er heute gleich-  
zeitig Leiter des AWF — hat er den AWF so-  
fort mit größtem Nachdruck als eins der Kern-  
stücke des gesamten RKW für die große tech-  
nopolitische Aufgabe der Leistungs-  
erziehung eingesetzt. Hierbei konnte er an  
eine wertvolle Überlieferung anknüpfen, die  
insbesondere in der Persönlichkeit von Dr. Carl  
Köttgen (Siemens-Schuckert-Werke), der  
fast zwei Jahrzehnte den Vorsitz im AWF  
führte, verkörpert ist. Heute ist Direktor  
O. K o e h n (AEG) Vorsitzender des AWF-Bei-  
rates. Diese Leistungserziehung ist zusammen  
mit dem auftragsweisen Wirken des AWF  
durch Untersuchungen, Gutachten und Organi-  
sationsvorschläge — neuerdings z. B. auch im  
Rahmen der Ring-Untersuchungen in der Luft-  
fahrtindustrie — ureigene Aufgabe des AWF  
geblieben. Ihre Erfolge lassen sich freilich  
nicht in Reichsmark oder Stückzahlen aus-  
drücken. Daß sie in höchstem Maße vorliegen,  
das weiß niemand besser als der deutsche In-  
genieur, der sie Tag für Tag gleichzeitig aus-  
wertet und herbeiführt.

Zo.

**Hauptschriftleiter:** Dr.-Ing. Herwarth von Renesse  
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Peter Valerius VDI.  
Schriftleitung: Berlin NW7, Dorotheenstr. 41. Verlag: Ver-  
lag der Deutschen Technik G.m.b.H., München, Kommissions-  
verlag: VDI-Verlag G.m.b.H., Berlin NW7, Dorotheenstr. 40.  
Verlagsleiter: Erich Weiher VDI, Berlin NW7 — Pl. 6 —  
Druck: Ernst Steiner Druck- und Verlagsanstalt, Berlin  
SW 68, Beuthstraße 6—8. Diese Nummer umfaßt 12 Seiten.

33194 0082 BEC

## Die Welt (Hamburg)

№ 40

- 3. Apr. 1947

### Wurde Dr. Todt beseitigt?

Von unserem Berichterstatter

J. A. München, 2. April

Die Witwe des während des Krieges durch ein angebliches Flugzeugunglück ums Leben gekommenen ehemaligen Reichsministers für Verteidigung und Munition, Dr. Fritz Todt, wird demnächst vor einer Spruchkammer in Berchtesgaden ihrer Entnazifizierung entgegensehen. Sie war seit 1925 Parteigenossin und Trägerin des Goldenen Parteiabzeichens.

Die Witwe Todts macht zu ihrer Verteidigung hauptsächlich geltend, daß ihr Ehemann bereits seit 1940 in immer stärkeren Gegensatz zu Hitlers Eroberungs- und Kriegsplänen geraten und deshalb von ihm beseitigt worden sei.

Sehr frühzeitig hat Dr. Todt auf die amerikanische Luftrüstung hingewiesen. Er kannte die Rüstungskapazität der Alliierten genau so gut wie die eigene und erhob immer wieder seine warnende Stimme. Nach dem Kriegseintritt der USA sah Dr. Todt keine Chance mehr für Deutschland. Diese Meinung hat er mehr oder minder offen Hitler und seinen Mitarbeitern gegenüber zum Ausdruck gebracht.

Die Familienangehörigen Dr. Todts sagen aus, daß der sonst so lebensfrohe Mann in den letzten Monaten vor seinem Tode völlig verwandelt schien. Mehrfach soll er offen davon gesprochen haben, seinen Posten als Reichsminister für Bewaffnung und Munition sobald wie möglich aufgeben zu wollen.

Wie die „Süddeutsche Zeitung“ schreibt, scheint es nicht ausgeschlossen, daß der unbequem gewordene Minister beseitigt werden sollte. Sie meint sogar, daß der Befehl von Hitler, Göring oder Himmler persönlich gegeben worden sein kann. Der Flug, auf dem Dr. Todt und alle Passagiere tödlich verunglückten, erfolgte am 8. Februar 1942 mit einer intakten Maschine bei gutem Wetter.

Die zur Abfahrt klargemachte Maschine wartete über eine halbe Stunde auf einen angeblichen Urlauber. Dieser Urlauber hatte einen auffallenden Koffer bei sich, in dem man hinterher eine Höllenmaschine vermutet hat. Da es im Dritten Reich ganz ungewöhnlich war, daß ein Minister auf einen einfachen Soldaten zu warten hatte, scheint es möglich, so sagt der Bericht der „Süddeutschen Zeitung“, daß die Gestapo mit oder ohne Wissen des Soldaten diesen gefährlichen Koffer mit auf die Reise gab. Als Inhalt kam nach den Umständen des Unfalls eine Zeitzunder-Höllenmaschine in Frage.

Eine interessante Tatsache ist übrigens, daß auf den Tag genau, nur zwei Jahre später, der einzige Sohn Dr. Todts in einem Jagdflugzeug tödlich abstürzte.

Todt, Dr. Fritz

Signatur: *P*

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

*P* *Todt*  
Signatur: .....

3 3 1 9 4 0083 BEC

Die Welt (Hamburg)

Nr. 1 01

28. Aug. 1947

Nr. ....

Berchtesgaden. — Hitler war „eifersüchtig.“ Die 64jährige Witwe des ehemaligen Reichsministers Todt sagte vor einer Spruchkammer aus, daß Hitler auf die wachsende Popularität ihres Mannes „eifersüchtig“ gewesen sei und die Gestapo mit der Anbringung einer Zeitbombe in Todts Flugzeug beauftragt habe.



Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

*Todt*  
*Frau Elisabeth*

33194 0084 BEC

Die Welt (Hamburg)

№ 1

- 4. Sep. 1947

Berchtesgaden. — Zwei Jahre Sonderarbeit für Frau Todt. Die Witwe des ehemaligen Reichsministers Dr. Todt, Frau Elisabeth Todt, wurde von der Spruchkammer Berchtesgaden als Aktivistin und Nutznießerin zu zwei Jahren Sonderarbeit verurteilt. Ihr Vermögen wird bis auf 10 000 RM eingezogen.

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

3 3 1 9 4 0085 BEC

Hamb. Allgemeine Zeitung

No 71 =

- 5. Sep. 1947

#### Zwei Jahre Sonderarbeit für Frau Todt

Berchtesgaden, 4. 9. (dpd-Dena). Als Aktivistin und Nutznießerin wurde die Witwe des ehemaligen Reichsministers für Bewaffnung und Munition Dr. Fritz Todt, Frau Elsbeth Todt, von der Spruchkammer in Berchtesgaden zu zwei Jahren Sonderarbeit verurteilt. Ihr Vermögen wird bis auf einen Restbetrag von 10 000,— RM eingezogen. Begründet wurde das Urteil damit, daß Frau Todt auch nach dem Tode ihres Mannes Beziehungen zu hohen Parteistellen unterhielt und die Partei noch im Jahre 1945 die Absicht hatte, der Betroffenen ein Grundstück zu schenken. Aktivistin sei sie gewesen, weil sie ihren Einfluß zu unbilligen Maßnahmen ausgenutzt habe. Als Nutznießerin wurde sie deshalb bezeichnet, weil sie laufend Lebens- und Genußmittel vom Obersalzberg und vom Rasthaus Chiemsee bezogen und andere Vorrechte genossen hat.

Bei der Festsetzung der Sühne berücksichtigte die Spruchkammer die bescheidene Lebensführung von Frau Todt und die Tatsache, daß ihr keine verbrecherische Handlung nachgewiesen wurde.

33194 0086 BEC

GP *Todt*  
*Dr. Fritz*  
Signatur .....

Datum -4. Dez. 1948

## Hamburger Freie Presse

Nr. 113 -

### Dr. Todt als Aktivist eingestuft

Der im Februar 1942 bei einem Flugzeugunfall in Ostpreußen tödlich verunglückte ehemalige Reichsminister für Verteidigung und Munition, Dr. Fritz Todt, wurde von der Spruchkammer München II in die Gruppe II der Aktivisten eingestuft. Sein Vermögen, das auf 22.000 Mark geschätzt wird, wird zur Hälfte eingezogen. Todt wurde nicht als Hauptschuldiger eingestuft, weil nachgewiesen werden konnte, daß er aktiven Widerstand geleistet und möglicherweise nicht einem Unfall, sondern einem Attentat zum Opfer gefallen ist.



## Interpress (Hamburg)

Beseitigte Hitler seinen Rüstungsminister?

Licht auf einen rätselhaften Fall - Nach einem Bericht der  
Tochter des OT-Chefs Dr. Fritz Todt

Von unserem Dr.G.B.-Korrespondenten

Salzburg (Interpress), Ende September - Am 8. Februar 1942 stürzt das Kurierflugzeug, das den Reichsminister für Bewaffnung und Munition Dr. Fritz Todt von einer Aussprache im Führerhauptquartier zurück nach München bringen soll, explodierend ab. Hitler ordnet für den Erbauer des "Westwalls" ein Staatsbegräbnis an und hält, unter den Augen der schwarzverschleierte Witwe Todts, bei einem Staatsakt in der Reichskanzlei selbst die Trauerrede. Wie ein Gespenst aber erhebt sich hinter ihm der furchtbare Verdacht, dass hier ein Mörder am Sarg des Ermordeten seinen pathetischen Nachruf spricht.

Schon zu Anfang des Krieges war zwischen Dr. Todt, der 1938 die Baubataillone der nach ihm benannten Organisation auf die Beine gestellt hatte, und Hitler ein Spannungsverhältnis eingetreten. Der "alte Kämpfer" von 1923 und Parteifachmann für Strassenbau lehnte mit gesundem Menschenverstand viele von Hitler entwickelten Gedankengänge und politischen Pläne ab. Als Dr. Todt nach seiner Bestallung zum Reichsminister wiederholt auf die Schwierigkeiten der Materialbeschaffung und Kriegsproduktion hinwies, verschärfte sich dieses Verhältnis.

Die ersten Rückschläge zeigen sich an den Fronten. Eines Tages erscheint der Minister im Führerhauptquartier. Er will mit Hitler sprechen, ihm klarmachen, dass es auch in der Rüstung eine Grenze des Möglichen gibt. Martin Bormann empfängt ihn. Er nimmt seinen Bericht entgegen und sagt zu, ihn an Hitler weiterleiten zu wollen. Ob dies je geschehen ist, hat Dr. Todt nie erfahren.

Inzwischen wird die Lage von Tag zu Tag kritischer, ohne dass es der Öffentlichkeit im ganzen Umfang zu Bewusstsein gelangt. Wichtige Industriewerke sinken in Trümmer. Die Rüstungsproduktion muss in unterirdische Bunker verlagert werden. Die Umstellung bedeutet verhängnisvollen Zeitverlust. Todt setzt sich mit einigen Fachleuten aus der Industrie zusammen, erörtert die Situation in aller Offenheit und man beschliesst, um eine gemeinsame Audienz bei Hitler nachzusuchen.

Abermals dringt der Minister nur bis zu Hitlers Schatten Bormann vor. Seine Nerven sind zum Zerreißen gespannt. Er ist verantwortlich für eines der wichtigsten Kriegsressorts, er will Mängel aufzeigen, raten, beraten. Und hier, an diesem undurchdringlichen Parteimann, muss sein ganzer guter Wille scheitern. Es kommt zu einer erregten Aussprache zwischen den beiden Männern. Sie endet mit dem energischen Verbot Bormanns, in Zukunft "solche Begleitfiguren" mitzubringen.

Doch Todt gibt nicht nach. Er sammelt Beweismaterial über die Kriegsproduktion der Feindmächte, stellt die eigene Produktion in Vergleichsziffern daneben. Endlich erreicht er auch eine Unterredung mit Hitler. Bormann selbst überbringt ihm den Bescheid. Er ist auch bei der Besprechung, die am 8. Februar 1942 im ostpreussischen Hauptquartier stattfindet, anwesend. Was dabei gesprochen wurde, ist nie bekannt geworden. Es handelt sich aber um eine grosse Auseinandersetzung bedeutender Lautstärke, da sie sogar im Vorzimmer Hitlers hörbar ist.

wenden!

Aufgeregt verlässt Todt das Führerhauptquartier und begibt sich zu seiner Maschine, die ihn nach München bringen soll. Die Propeller sind angeworfen. Da kommt ein Offizier mit einem Paket unterm Arm über das Feld gelaufen und ersucht den Reichsminister, er möchte ihn doch nach München mitnehmen. Todt ist dazu gerne bereit, und verspricht auch, zu warten, bis sich der Offizier sein restliches Gepäck aus der Flughalle geholt habe.

Der Pilot verstaute einstweilen das Paket. Nervös steht der Minister vor der Maschine. Da kommt eine Ordonnanz und meldet, der Offizier lasse sich entschuldigen, er werde erst später fliegen können. "Hauptsache, wenn sie das Paket mitnehmen würden, das soll gleich nach München mitfliegen." Die Ordonnanz salutiert, der Minister steigt ein, und brummend erhebt sich der stählerne Vogel in die Luft, macht einen Bogen und dreht Richtung München. Kaum fünf Minuten sind seit dem Start vergangen, als eine starke Explosion hörbar wird. Am nächsten Tag aber berichten alle Zeitungen Deutschlands von dem "tragischen Unfall" des Reichsministers Fritz Todt, der mit seiner Maschine tödlich abgestürzt sei.

Der Familie Todts jedoch lässt das Rätsel, das den plötzlichen Absturz der Maschine umgibt, keine Ruhe. Auf der Hand liegende Vermutungen werden erwogen, verworfen, wieder erwogen. Bis ein Besuch Hitlers bei der Witwe Todts in Berchtesgaden, lange schon nach dem verhängnisvollen Unglückstag, plötzlich Licht in das Dunkel wirft. Dass Hitler diese Einladung zum Tee, anlässlich seines Verweilens in Berchtesgaden, überhaupt annimmt, erreicht eine der beiden Töchter Todts durch einen ihr bekannten SS-Führer.

Hitler erscheint zu dem ganz privat gedachtem Besuch mit seinem Adjutanten und einigen SS-Stabsoffizieren. Berührt schon diese starke Eskorte peinlich, so noch mehr der Umstand, dass sich Hitler durch seinen Leibkoch seinen eigenen Tee bereiten lässt und auch das angebotene Gebäck nicht berührt. Er hat sich selbst etwas mitgebracht.

Es fügt sich, dass bei diesem Besuch auch der Sohn des Reichsministers - der übrigens ebenfalls aus dem Kriege nicht heimkehrte - weilt. Im Laufe des Gespräches fragt der junge Mann den Führer, welches Ergebnis die Nachforschungen über seines Vater Tod gebracht hätten. Hitler teilt kurz mit, dass man zu einem positiven Ergebnis nicht gekommen wäre. Mit Sicherheit müsse man aber annehmen, da die Maschine bereits in der Luft so zertrümmert worden sei, dass der Pilot, durch irgend einen Defekt nervös geworden, die Zerstörungsanlage ausgelöst hätte. Todts Sohn aber ist selbst Kriegsflyer und erwidert, er kenne den Typ, den sein Vater geflogen hätte, sehr genau. Darin befände sich keine Zerstörungsanlage. Diese Möglichkeit sei dadurch also ausgeschlossen. Hitler aber wiederholt mit erhobener Stimme, in diesem Flugzeug hätte sich eben doch eine befunden.

Hitler möchte dieses Gespräch offensichtlich nicht weiter führen. Doch er hat die Rechnung ohne die jüngere Tochter Todts gemacht. Diese fragte nun offen heraus, warum man die Mitarbeiter ihres Vaters ihrer Stellungen enthoben, ja sie teilweise sogar eingesperrt habe. Hitlers Antwort ist kurz: Der Schwächere müsse eben dem Stärkeren weichen, ausserdem sei das Sache des Reichsministers Speer. Damit ist für ihn der Fall erledigt.

Aber als er gegangen ist, bleibt bei den Anwesenden das beklemmende Gefühl zurück, dass sich ein furchtbarer Verdacht fast bis zur Gewissenheit verdichtet hat. Heute weilen die Kronzeugen des Geschehens vom 8. Februar 1942 nicht mehr unter den Lebenden. So wird die volle Wahrheit über die Hintergründe des rätselhaften Todes Dr. Todts wohl ewig hinter einem Fragezeichen verborgen bleiben.

29.9.1950

..



# Frankfurter Allgemeine

## № 172

### „Wenn er heute noch lebte . . .“

Zum dritten Male wird gegen Todt verhandelt

Drahtbericht unseres Korrespondenten

We. München, 27. Juli. Am Donnerstag ist vor der Berufungskammer München erneut gegen den im Jahre 1942 tödlich mit dem Flugzeug verunglückten Reichsminister Dr. Friedrich Todt verhandelt worden. Der 1948 ergangene erste Spruch, der Todt als Belasteter einstufte und eine fünfzigprozentige Vermögenseinziehung verfügt hatte, war 1949 in zweiter Instanz aufgehoben worden.

Die Kammer hatte in der Begründung erklärt, Todt habe zwar seinem Land die Niederlage nicht gewünscht und also auch nicht versucht, sie herbeizuführen. Daraus könne man ihm kaum einen Vorwurf machen. Eine persönliche Schuld Todts sei nicht erwiesen. Seine hervorragenden Leistungen als Erbauer der Reichsautobahnen hätten ihm die Anerkennung der gesamten in- und ausländischen Fachwelt eingebracht, die er auch heute noch genieße. Ein britischer Sachverständiger habe an Eidesstatt ausgesagt, Todt habe seiner Kenntnis nach Deutschland nur vor dem Kommunismus bewahren wollen. Die Kammer hatte den Standpunkt vertreten, es sei sehr wohl ein Unterschied zu machen zwischen „Nationalsozialismus“ und „nationalsozialistischer Gewaltherrschaft“.

Nach Aufhebung dieses Spruches durch den Kassationshof im März dieses Jahres kam es zu der jetzigen erneuten Verhandlung, in der die Verteidigung die außer Zweifel stehende anständige persönliche Haltung Todts geltend machte. Wenn er sich auch heute nicht mehr vor der Spruchkammer verantworten könne, wo es nur noch darum gehe, seinen Ruf zu diffamieren und seiner Familie die Existenzgrundlage zu schmälern, so werde doch ein ihn verurteilender Spruch sehr bald dem Spott und der Verachtung anheimfallen. Habe man denn trotz des besseren Wissens und Könnens etwas Minderwertiges in seinem Beruf leisten sollen, nur weil der Nationalsozialismus an der Macht gewesen sei? Kürzlich habe ein Betroffener vor der Spruchkammer zum Beweis seiner einwandfreien Gesinnung angeführt, er habe während des Krieges fehlerhafte Motoren erzeugt. Eine derartige Einstellung sei ungeheuerlich.

Todt habe jedoch bereits 1941 Hitler von der Sinnlosigkeit des Krieges zu überzeugen versucht und sei deshalb auf dem Wege über das Flugzeugunglück gewaltsam beseitigt worden. Wenn er heute noch lebte, so hätte er es nicht nötig, vor dieser Spruchkammer zu stehen, sondern würde bei den Amerikanern in führender Position seine Fähigkeiten in den Dienst an der gemeinsamen Sache stellen.

Die Verteidigung beantragte Einstellung des Verfahrens.

Die Berufskammer folgte dagegen dem Antrag des Oeffentlichen Klägers und bestätigte den Spruch der ersten Instanz jedoch mit der Maßgabe, daß statt fünfzig Prozent nur 10 Prozent des 22 000 Mark betragenden Vermögens eingezogen werden.