
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 25/3 (1998)

DOI: 10.11588/fr.1998.3.61498

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

quer la chaotique machinerie étatique nazie, à tous ses niveaux, de montrer le vrai visage de ces technocrates qui finirent par devenir sans le moindre remords les bourreaux du régime hitlérien. De fait, c'est aussi le rappel de ce qui était connu, dans ses grandes lignes, il y a plus d'un demi-siècle mais que l'histoire »politiquement correcte« a refoulé: est-ce à tort?

En tout cas, ce livre témoigne d'une orientation importante de l'historiographie allemande depuis quelque 15 ans, qui, rompant avec la république d'Adenauer, explore sans réserve tous les aspects de la vie allemande sous le III^e Reich, et en particulier le monde économique et industriel: le cas de Ferdinand Porsche et de ses cadres n'est pas unique. Une question cependant se pose, obsédante, répétitive et dérangeante: qui lira cette étude, et dans quel but?

Marcel SPIVAK, Les Lilas

Erhard SCHÜTZ, Eckhard GRUBER, Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der »Straßen des Führers« 1933–1941, Berlin (Christoph Links) 1996, 179 S.

Wir fahren nicht auf der Autobahn, sondern »... es ist die Bahn, die aktiv ist: Sie bewegt sich auf uns zu und saugt den Wagen unwiderstehlich in sich hinein.« (S. 155ff.). Die Bewegung auf den »Straßen des Führers« war also eine passive, die Selbstaufgabe implizierte und darin dem Wesen der nationalsozialistischen »Bewegung« verwandt. Diese Erkenntnis gehört zum Fazit des im Ch. Links-Verlag erschienenen Buches »Mythos Reichsautobahn« von Erhard Schütz und Eckhard Gruber. Über die Inszenierung der Reichsautobahnen als Mythos wurden diese zum Sinnbild für den Nationalsozialismus. Die Autoren entschleiern die Propagandamaschinerie der Nazis und tragen mit diesem hervorragend geschriebenen und gut illustrierten Buch dazu bei, eine Forschungslücke zu schließen, da die Geschichte der Reichsautobahnen bislang nur ungenügend aufgearbeitet ist.

Die Reichsautobahnen, als »Gesamtkunstwerk« konzipiert, wurden in sogenannten »schwingenden Bahnen« durch die Landschaft geführt. Wie Schütz und Gruber herausstellen, weist diese Trassenführung interessante Parallelen zu den Gestaltungsprinzipien des Englischen Parks auf. Die Architektur der Reichsautobahnen mit ihren Brücken und Autobahnraststätten vereinigt in einer für den Nationalsozialismus typischen Weise moderne Technik mit einem konservativ-»völkischen« Gedankengut. Deutlich wird dieses an den Brückenbauten, deren Betonkerne meist mit Natursteinen verkleidet waren. Am Bau der Autobahnen beteiligte »Landschaftsanwälte« achteten darauf, daß im vermeintlich »landestypischen« Stil gebaut wurde. So wollte man die Zukunft als Wunschvergangenheit gestalten (S. 135). Die Autofahrer sollten während der Fahrt die inszenierte »deutsche« Heimat kennenlernen, weshalb man auch vom »Autowandern« sprach. Mit einem Zitat aus den Tagebüchern von Viktor Klemperer widerlegen die Autoren jedoch den mutmaßlichen Landschaftsgenuß. »Von der Landschaft sehe ich im Fahren nichts ...« (S. 151).

Film, Poesie und Malerei stellten den Bau des »Gesamtkunstwerks« Reichsautobahn verschönernd und heroisierend dar, die Kunst wurde in den Dienst der Propaganda gestellt. Diesem Themenkomplex ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Die Nazis haben jedoch nicht nur neue Mythen geschaffen, sondern sich die Symbolik von Straßen als Sinnbild für die Vereinigung des »Reiches« zunutze gemacht und nach der Besetzung benachbarter Staaten sofort mit dem Bau von Autobahnen begonnen. Österreich wurde nach dem sogenannten »Anschluß« auch an das Reichsautobahnnetz angeschlossen. Anhand eindrücklicher Fotografien belegen die Autoren, daß die Autobahnen jedoch kaum befahren waren, da sich die Mehrzahl der Bevölkerung keinen eigenen Wagen leisten konnte. Der versprochene billige Volkswagen, der »KdF-Wagen« wurde vor Kriegsbeginn nicht mehr fertiggestellt.

Entgegen der verbreiteten Meinung, die Reichsautobahnen seien zum Zweck der Kriegsführung gebaut worden, zeigt das Buch, daß sie nicht für militärische Transporte ausgelegt

waren. Ein weiterer leicht zu entschleiender Mythos ist die Behauptung, der Bau der Reichsautobahn sei nach 1933 ein entscheidender Wirtschaftsfaktor gewesen. Zur Senkung der Arbeitslosenzahl von 6 Millionen im Jahre 1933 auf etwa 2,4 Millionen Ende 1934 hat der Autobahnbau gerade mal 2,3% beigetragen. Ebenso wird die Legende von der Erfindung der Autobahnen durch Adolf Hitler widerlegt.

Doch geht es in dem vorliegenden Buch nicht nur um die Gegenüberstellung von Mythen und Fakten, sondern darum aufzuzeigen, wie der »Mythos Reichsautobahn«, der von Anfang an mitgeplant war, entstand. Dazu haben die Autoren bekanntes und bisher nicht publiziertes Quellenmaterial verarbeitet. Die einzelnen Kapitel des gut verständlich geschriebenen Buches sind unabhängig voneinander lesbar. Schütz und Gruber ist es gelungen, bislang wenig beachtete Aspekte um die Inszenierung des »Mythos Reichsautobahn« aufzuzeigen und eine kritische Geschichte der Autobahn zu schreiben.

Ingrid HECKMANN-STROHKARK, Kassel

Roland PETER, Rüstungspolitik in Baden. Kriegswirtschaft und Arbeitseinsatz in einer Grenzregion im Zweiten Weltkrieg, München (R. Oldenbourg) 1995, 405 p. (Beiträge zur Militärgeschichte, 44).

Histoire sociale, histoire économique, histoire locale ou polémologie? L'ouvrage de Peter, thèse présentée à l'Université de Freiburg-Breisgau en 1992, par une approche pluridisciplinaire souple mais rigoureuse, met en perspective la vie complexe d'une région entraînée dans une guerre totale.

L'État de Bade, mis sur le pied de guerre par les nazis, le passage de ses activités industrielles et commerciales traditionnelles à la production d'armement et d'équipements destinés à la Wehrmacht peuvent-ils être pris comme exemple de ce qui se passa dans d'autres régions de 1933 à 1945? Non, sans doute, car on est loin du bassin de la Ruhr ou de la Saxe et les industries badoises traditionnelles – textile, horlogerie – n'ont guère connu de transformations militaires en 1914–1918. Cependant, ces industries s'adaptèrent vite à leur nouvelle destination: le réarmement du Reich. La Gleichschaltung se fit apparemment sans grandes douleurs, une fois éliminés les »éléments indésirables« et sous la direction de deux hommes totalement dévoués au régime national-socialiste: Robert Wagner et Walther Köhler. Chambres professionnelles, syndicats patronaux, représentations des intérêts industriels et commerciaux montrèrent une bonne volonté et une disponibilité presque sans failles face aux règles imposées par une administration militaire, notamment, axée sur une production de guerre maximale. Si peu de ces entrepreneurs appartenaient au NSDAP avant 1933, nombreux seront ceux qui s'y engageront vers 1937–38, même si cette appartenance n'était pas déterminante. Ce zèle se maintiendra pendant toute la guerre, mais aura comme limite »l'ordre Nero« du 19 mars 1945, qui selon Hitler, devait faire de l'Allemagne un désert de ruines. On ne peut qu'être choqué d'apprendre comment ces chefs d'entreprise se comportèrent vis-à-vis des SS pour obtenir une main-d'œuvre extraite des camps de concentration et les sordides agissements des travailleurs allemands vis-à-vis d'hommes et de femmes – russes en majorité – destinés à la mort. Qui pouvait ignorer leur sort alors qu'un ouvrier sur cinq était un »travailleur étranger«.

Qu'il y ait eu des pertes de rendement dues aux aléas du fonctionnement de la machine administrative, militaire et civile, que le parti nazi ait encore compliqué les choses, sont des faits mis ici en évidence mais c'est en jouant habilement de cette situation que le Gauleiter Wagner (qui a participé au putsch de Munich en 1923) a su pousser et maintenir à un niveau élevé la production des entreprises badoises. L'auteur montre d'ailleurs que les attaques aériennes n'ont pu arrêter totalement le fonctionnement de ces entreprises et, pour ne citer qu'un exemple, l'industrie de l'aluminium implantée le long du Rhin, ne fut gênée que par le