

AUTOBAHNEN

Rainer Stommer (Hg.): Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reiches. Marburg: Jonas Verlag für Kunst und Literatur, 1982. 201 S. m. Abb.

Rechtzeitig zum 50. Jahrestag der nationalsozialistischen Machtergreifung legte der Marburger Jonas-Verlag, der sich auf die ästhetischen Alltagsphänomene wie Imbißstuben und Jahrmärkte zu spezialisieren scheint, eine Aufsatzsammlung mit dem Titel „Reichsautobahn – Pyramiden des Dritten Reiches“ vor. Die Beiträge verdienen schon deshalb Beachtung, weil der Autobahnbau zwar oft als bleibendes ‚Verdienst‘ des deutschen Faschismus gehandelt wird, ein entsprechendes Schrifttum sich aber ob der unrühmlichen Entstehungsgeschichte nicht so recht einzustellen scheint. Begrüßenswert ist vor allem, daß sich hier Kunsthistoriker um einen Gegenstand der Architektur bemühen, der wie kein zweiter zum Mythos des Faschismus beigetragen hat, von der Kunstgeschichte aber bislang nicht ernstgenommen worden ist. Laut Auskunft der Autoren war eine ästhetische Analyse der Autobahn zum ersten und bislang einzigen Mal von Ch. Uslular-Thiele 1974 im Frankfurter Katalog „Kunst im Dritten Reich. Dokumente der Unterwerfung“ versucht worden.

Der reich bebilderte Band enthält – der Reihe nach – eine kurze Entstehungsgeschichte der Reichsautobahn (Kunze/Stommer), eine Analyse des Brückenbaus (Stommer) sowie der zugehörigen Anlagen wie Straßenmeistereien, Tank- und Raststellen (Schumacher). Es folgen eine „Fallstudie zur nationalsozialistischen Bildgattung ‚Autobahnmalerei‘“ (Lang/Stommer) und eine solche zur „Konstituierung des Mythos von der Autobahn durch die mediale Verbreitung und Ästhetik der Fotografie“ (Philipp). Der Fotobeitrag über „Autobahnruinen“ (Mayer-Gürr) dokumentiert zerstörte, stillgelegte etc. Bauteile. Ein Aufsatz mit dem Doppeltitel „Denkmäler an der Autobahn – die Autobahn als Denkmal“ (Lurz) legt vorzugsweise Gewicht auf ersteres, nämlich die ästhetischen und informellen Motive entlang der Strecke. Den Abschluß bildet die kleine, schon 1971 erschienene Studie „Architektur und Macht“ von Jochen Kunst, die hiermit erfreulicherweise wieder allgemein zugänglich ist. Zwar beschäftigt sie sich nicht direkt mit dem Komplex ‚Autobahn‘, doch kommen hier in immer noch vorbildlicher Weise einige Grundelemente ‚faschistischer‘ Kunst und Architektur in historischer Dimension zur Sprache. Seinerzeit begann ein anhaltender Disput über dieses Thema, dessen Probleme auch die Beiträge des vorliegenden Bandes nicht unberührt lassen.

Daß die Autoren durchaus kritische Absichten verfolgen, ist dem Band äußerlich nicht anzusehen: Gestaltung, nicht ausgewiesene Faksimiles sowie unkommentierte Bildunterschriften (vermutlich aus dem offiziellen Bau-Organ „Die Straße“) könnten ihn zur Zierde jedes Büchertisches von Rechtsradikalen

werden lassen. Der Ärger hierüber legt sich aber bei der Lektüre, die für den unbefangenen Autobahnbenutzer und kunsthistorischen Laien in mehrfacher Hinsicht überraschend sein dürfte. Zwar sind die Bilder vom „Ersten Spatenstich durch den Führer“ oder der rollenden Flakgeschütze allgemein bekannt; ebenso die enge Durchdringung von faschistischen und großindustriellen Interessen, aber es überwiegt wohl doch die Meinung, daß die ‚Genese‘ der Autobahnen nicht identisch sei mit ihrer ‚Geltung‘, und aufgrund dieser Mehrschichtigkeit seien sie bruchlos in ihre heutige Funktion überführbar gewesen – im Sinne einer möglichst effektiven Verbindung von Start und Ziel.

Es dürfte weitgehend unbekannt sein, wie geringfügig der unmittelbare ökonomische Nutzeffekt der Reichsautobahn zu Buche schlägt. Natürlich: die „Straßen Hitlers“ sind langfristig nur vor dem Hintergrund des industriellen Aufschwungs, nicht zuletzt der Automobilindustrie (Entwicklung des „KdF-“, des späteren Volkswagens), verständlich, doch entsprach die enorme Bautätigkeit in keiner Weise dem Motorisierungsgrad der ‚Volksgemeinschaft‘. So überschritt die Zahl der Pkw’s erst zwischen 1936 und 1938 die Millionengrenze. Der auf dem Einband abgelichtete Autobahnabschnitt – 1936 auf einem Fotowettbewerb prämiert – gibt sich denn auch recht idyllisch: im Vordergrund sind lediglich ein Auto und drei Krafträder, eines mit Seitenwagen, zu sehen. Auch ist „die Kriegsgewichtigkeit der Autobahnen nur eingeschränkt zu sehen“ (Kunze/Stommer S. 31), und selbst die Resultate der arbeitspolitischen Maßnahmen, der sog. „Arbeitsschlacht“, standen in keinem Verhältnis zum propagandistischen Aufwand (S. 28). Die wahre Funktion der Reichsautobahnen war demnach, so entnehmen wir dem Buch, noch eine andere: neben einem potentiellen Instrument zum ökonomischen und strategischen Zusammenschluß des ‚Reiches‘ ein weitgehend ideologisches Vehikel totalitären Zugriffs. Sie wurden zum Denkmal stilisiert – zu „Pyramiden“, wie es damals hieß –, ja zur „Kulturleistung des deutschen Volkes“ schlechthin.

Die Autoren gehen einhellig davon aus, daß die totale Technisierung des Dritten Reiches nur im Zeichen einer vorgeblichen Versöhnung von Technik und Natur durchgesetzt werden konnte. Die beträchtliche, im Ausland vorbehaltlos bewunderte technische Innovationsleistung gerade beim Straßenbau wurde mit Hilfe von Naturkategorien wieder vertuscht. Stand doch die faschistische Blut-und-Boden-Ideologie angesichts der verheerenden ökonomischen Zustände in der Weimarer Republik mit der Technik grundsätzlich auf Kriegsfuß. Das zeigt sich beispielsweise darin, daß sich die NSDAP gemeinsam mit der KPD anfänglich gegen ein solches Bauvorhaben, das ursprünglich privatwirtschaftlich betrieben und genutzt werden sollte, ausgesprochen hatte (Kunze/Stommer S. 25). Das zeitigte stilistische Konsequenzen, denn die Propagierung der Technik konnte wohl kaum blank futuristisch oder etwa nach Art der Neuen Sachlichkeit vor sich gehen: sie mußte ‚Naturverbundenheit‘ beschwören. Deutschtum also versus Amerikanismus. Es entspräche, so schrieb der

„Generalbauinspektor für das deutsche Straßenwesen“ Fritz Todt, späterer Reichsminister und neben seinem Nachfolger Speer einer der schillerndsten Ingenieure des Dritten Reiches, „nur dem innersten Wesen der Technik, wenn die Werke der Technik *auch äußerlich* die Harmonie mit der Natur zum Ausdruck bringen“¹, und dies sei gerade auf dem Gebiet des Straßenbaus gelungen.

Die Nationalsozialisten haben ihre Absichten nur ansatzweise verwirklicht. Die anfängliche ‚Sachlichkeit‘ der Brücken wurde durch Naturstein-Verkleidung kaschiert und später durch massive Steinbauweise ersetzt, eine Maßnahme, die im Zuge zunehmender Rohstoffknappheit in der Stahlindustrie einen (äußerst arbeitsintensiven) Rückgriff auf die nationalen Ressourcen suggerierte (Stommer S. 49 f). Bodenständiges sollte sich auch in der steinmetzmäßigen Bearbeitung der Betonoberflächen einiger Brücken ausdrücken; da sich derartige Details dem Autobahnbenutzer größtenteils entziehen mußten, sollten jenseits der Strecke gelegene Aussichtspunkte den intendierten Monumentalcharakter erschließen. Erst die Spätphase des Brückenbaus, vor allem in F. Tamm's Entwürfen, zeigen jene erschlagende Monumentalität, die wir von anderer Stelle gewohnt sind. So ist die ‚Faschisierung‘ der Reichsautobahn keine durchgängige gewesen. Stommer, der offenkundig eine Vorliebe für die Arbeiten von P. Bonatz hegt, hält einige Bauten für „ästhetisch akzeptabler“ als die „unansichtigen, stereotypen Betonbrücken der heutigen Autobahn“ (S. 72).

Bleibt die massenmediale Aufbereitung des Projekts. Auch in den an die „Front des Straßenbaus“ beorderten bildenden Künsten setzen sich faschistische Stilvorstellungen nur tendenzweise durch. In der Fotografie, die weitgehend von Vertretern der Neuen Sachlichkeit bestimmt war, entdeckt Philipp die Bevorzugung der „künstlerisch durchgestalteten Fotografie“: nur sie vermittele „den Totalitätsanspruch nationalsozialistischer Ideologie . . . ; aus diesem Grund eignet sich die künstlerische Fotografie – unterstützt durch die im Medium angelegten Möglichkeiten zur Vervielfältigung – in hervorragender Weise zur Präsentation der neuen deutschen Kulturwerte“ (S. 119, vgl. S. 125). Nun ist gewiß der massive Medieneinsatz eine wesentliche Voraussetzung der nationalsozialistischen Propaganda gewesen, doch hat Philipp die Funktion des Mediums an dieser Stelle nicht zuende gedacht. Sie wäre sonst auf den Widerspruch gestoßen, daß eine andere bildnerische Gattung die Fotografie in ihre Schranken verweist: die sog. ‚Autobahnmalerei‘. „Die Kamera“, so schrieb ein F. Hornschuch 1936, „wird als augenblicksgebunden niemals das empfindende Empfinden eines kunstverständigen und kunstschaftenden Menschen ersetzen können“ (Lange/Stommer S. 109). Erst das Tafelbild verleiht den „Pyramiden des Dritten Reiches“ also ihren monumentalen Ewigkeitwert. Es mag sein, daß die Massenwirksamkeit dieses Mediums gering zu veranschlagen ist, doch verdient gerade eine solche Nuance mehr Beachtung, illustriert sie doch in überraschender Weise eine Bemerkung Benjamins: daß nämlich die ‚revolu-

tionäre' Potenz des technischen Mediums (Film) durch den Aufbau der Aura (außerhalb des Ateliers) zunichtegemacht würde. Die Rolle der „Aura des Gemäldes“ wurde allerdings schon durch Uslular-Thiele im Frankfurter Katalog herausgearbeitet, und die Autoren haben an dieser Stelle auch „nichts hinzuzufügen“ (S. 108). Überhaupt liest sich der Band wie eine bloß quantitative Ausweitung der genannten Arbeit.

Die Autoren fördern eine Reihe weiterer Widersprüche zwischen Technisierung und faschistischer Ideologie zutage. Wir erfahren die Devise, Autobahnen bauen hieße, „nicht die kürzeste, sondern die edelste Verbindung“ zu schaffen (Stommer S. 54): tatsächlich wurden zwecks Erschließung der Landschaft Abweichungen von der direkten Verbindungslinie zweier Punkte vorgenommen (Lurz S. 181). Dem widersprechen aber Zitate besonders seitens der beteiligten Techniker. Die Autobahn habe, so P. Bonatz, „ein neues rhythmisches Gesetz der Bewegung gefunden, einer schwingenden Bewegung, die dem Fliegen am nächsten kommt“ (Lurz S. 188). Es mag sein, daß diese Begeisterung „vom futuristischen Rausch der Geschwindigkeit und Raumbeherrschung“ zeugt, doch ist es problematisch, hierin lediglich ein Korrektiv für diejenigen zu sehen, denen die Thingplatz-Ideologie nichts bedeutete (S. 157). Der Troost-Kritiker Bonatz, der nur nach Intervention von Speer bei Troosts Witwe dem Hitlerschen Zorn entging², ein zweiter Marinetti?

Philipp gibt ein vergleichbares Zitat von Bonatz wieder: „Freier und freier macht uns das Glücksgefühl über diese Leichtigkeit und Eleganz im Vorwärtskommen, über solche Herrschaft des Menschen über alle Materie und alle Hindernisse der Natur. Wir schweben, werden fast vogelgleich, finde ich. Weit soll es uns hineinragen über das deutsche Land“ (S. 115). Dieser Ausspruch läßt jeden Anklang an die propagierte Harmonie von Natur und Technik vermissen: „Über“ das Land! Es ist den Rezensenten unerklärlich, wie dieser Ausspruch der Annahme vorangestellt werden kann, es entstände für den „Erfahrenden der Reichsautobahn eher der Eindruck, sich *in* der Landschaft zu befinden, als dies heute der Fall ist“. Überhaupt entsteht der Eindruck, daß einige Autoren die faschistische Ideologie nicht weit genug hinterfragen bzw. es bei einer dünnen ideologiekritischen Analyse bewenden lassen. So bleiben Äußerungen wie die oben zitierte „futuristische“ Entgleisungen, die sich bruchlos der faschistischen Propaganda eingliedern, oder sie werden mißverstanden.

Der getrübe Sinn für Nuancen verweist auf eine zentrale Schwäche der Beiträge: der Bezug zu heute wird vornehmlich äußerlich-deskriptiv geleistet. Nur so ist zu erklären, daß bei Lurz, der sich den Dingen rund um die Autobahn mit einer wahrhaft enzyklopädischen Kategorisierungswut – wir vermissen die Toiletten! – widmet, ‚nationalsozialistische‘ und ‚bundesrepublikanische‘ Elemente oft heillos durcheinandergeraten. So erfahren wir unter Punkt III,D,2(!): „Werbung an und mit der Autobahn“ (S. 186), daß es im Dritten Reich (wie in der Bundesrepublik) keine solche an der Autobahn gegeben hat – im Gegen-

satz zur DDR. So wichtig auch die Katalogisierung der jüngeren Entwicklung sein mag, so vermag doch erst ein übergreifendes Konzept der Sammlung Struktur zu verleihen. Auch auf die naheliegende Frage, ob die Autobahn auch heute noch ‚Denkmal‘ sei, gibt Lurz keine zufriedenstellende Antwort.

Fraglich, ob das phänomenologische Vorgehen einen Anspruch wie den folgenden einlöst: Ziel sei es, „die Autobahn – begriffen als Kunstwerk im Sinne des Dritten Reiches – im Vermittlungszusammenhang von privatwirtschaftlichen Interessen, technischem Fortschritt und zentralistischer Machtpolitik anzusiedeln und den manipulativen Charakter der künstlerischen Mittel zu durchschauen, der in der Steuerung des nur scheinbar geförderten Individualismus bestand“ (Lurz S. 155). Nun ist aber das Individuum kein toter Block, der nach Gusto der Manipulatoren hin und hergeschoben werden kann. Der Verweis auf die volkswirtschaftliche Notwendigkeit des Autobahnbaus oder auf die manipulative Absicht erklärt uns nicht, wieso gerade dieser Mythos greifen konnte. Das Problem liegt weitaus tiefer, als die Autoren erkennen lassen, und sie wären gut beraten gewesen, sich das Eisenbahnbuch von Schivelbusch einmal vorzunehmen. Schließlich heißt es doch ‚Autobahn‘ und nicht ‚straße‘. Warum gilt wohl Cezannes ‚Bahndurchstich‘ als Inkunabel der Moderne?

Nicht erst die Autobahn hat den Naturbegriff einem grundsätzlichen Wandel unterzogen: sie potenziert nur eine Entwicklung, die mit der Anlage von Eisenbahnnetzen im 19. Jh. begann. Die maschinell vermittelte Bewegung eskamotiert die natürlichen Besonderheiten von Raum und Zeit. Die Lokomotive, später das Automobil werden zum Mittel der Kalkulierbarkeit und technischen Beherrschung von Bewegung. Naturverhältnisse sind nicht länger Gegenstand unmittelbarer Wahrnehmung. Der Reisende erfährt dies am augenfälligsten in der Modifikation seiner Sehgewohnheiten. Das geruhsame Tempo der Kutsche gestattete den Blick auf das Detail, Veränderungen in der Landschaft wurden sukzessiv wahrgenommen, die Distanz von Wegrand und Ferne war dem Betrachter gewiß. Anders in der Eisenbahn: das Tempo des Zuges erlaubt es nicht mehr, sich einer Begebenheit neben der Schiene zu vergewissern, der Vordergrund schien – impressionistisch – vorbeizustreifen. Einzig fixierbar war die Ferne, die Landschaft wurde zum ‚Panorama‘. Die durch menschliches Maß proportionierte Anschauung von Landschaft war zerstört und ersetzt durch die Maßeinheit der Maschine.

Da erweist sich die Streckenführung durch landschaftlich reizvolle Gegenden, an historischen Blickpunkten vorbei als hohle Illusion. – als Kompensationsstrategie. Die Autobahn forciert den Betrug am Individuum, welches das ‚Einssein‘ mit der Natur erstrebt. Seine Reise ins Urlaubsparadies: einmal soll es so gehen wie es Wunsch ist, gradlinig und hindernisfrei, als Führer des Automobils sein eigener Herr. Diese Inszenierung führt zu einer ‚unendlichen Verlust‘ bei gleichzeitiger Zerstörung von Lust. Die endlosen Schlangen wäh-

rend der Urlaubsreise sind der Schrecken des rasenden Familienvaters; in den Medien mutiert der Stillstand zur ‚Staukatastrophe‘. Godards Film ‚Weekend‘ hat das augenfällig demonstriert. Die Struktur der Autobahn produziert eine unendliche, geordnete, sich ständig wiederholende Bewegung, welche unmittelbare Anschauung und Phantasie vernichtet. Strukturell ist sie eine Maschine zur Erzeugung und Kompensation von Wunschbildern auf der Folie der instrumentalisierten Sinnlichkeit, und das nicht erst seit gestern.

Lurz meint, „die Frage nach den Ursachen der Betroffenheit (des Einzelnen) führt auf die Diskrepanz der benutzten Technik zu ihrer Erfahrung. Eben an diesem Konflikt setzen im Nationalsozialismus gezielt propagandistische Motive an, die eine Brücke von erstens den Produzenten von Straße und Auto, zweitens dem technischen Produkt und drittens den Absichten der Propagandisten schlugen“ (S. 155). Nur: die ikonologische Betrachtung der nationalsozialistischen Denkmäler erklärt nicht die fragwürdige Faszination, die die Autobahn bei ihrem Benutzer hervorruft. Sie mag als „Kunstwerk der Technik“ und Träger von Ideologien, wie es etwa in der Autobahnarchitektur der Fall ist, Öffentlichkeitswert erlangt haben wie selten Bauwerke vor ihr. Gewiß hat die nationalsozialistische Propaganda das Bewußtsein des Einzelnen nachhaltig deformiert; wir ergründen aber über ihre Darstellungsform in unserem Falle nur einen geringen Teil der Motive, die die Autobahn zum Mythos werden ließ. Den durch das technische System ‚Autobahn‘ inhärenten Kompensationsstrategien bleiben propagandistische Mittel wie die Auratisierung zum ‚Denkmal‘ äußerlich. Sie tangieren ihre Strukturen allenfalls als Verkleidung.

Die eigentlich symbolische Bedeutung des technischen Systems ‚Autobahn‘ liegt in dem Freiraum, den es seinem Benutzer verspricht. Sein Ideal signalisiert Freisetzung von der alltäglichen Enge und Eingeschränktheit, so daß selbst der ödeste Verkehrsfluß noch stimulierend wirkt. Daß im Reisen der Kern einer exquisit sexuellen Symbolik steckt, haben schon Freud („Lustcharakter der Bewegungsempfindungen“) und Abraham beschrieben. Der Fahrende erlebt die fließende zielgerichtete Strömung durch die Natur als deren Überwindung. Daher Bonatz’ Metapher des Fliegens. Solch ein ‚Schwebezustand‘ generiert die Vorstellung von Omnipotenz. Wie in Hitchcocks Filmen die Lokomotiven pfeifend in den Tunnel rasen, so ist zweifellos auch die Autobahnfahrt sexuell besetzt. Die ‚phallische‘ Dimension teilt sich dem Betrachter ebenfalls mit: wer kennt nicht die regungslosen Schaulustigen, die auf Überführungen oft stundenlang den Verkehrsfluß unter sich hindurchrasen lassen. Derartige Überlegungen verdienen mehr Aufmerksamkeit als ihnen in den vorliegenden Beiträgen zuteil wird. Wäre doch Kulturtechnik, deren sich die Propaganda bedienen muß, ohne Triebesetzung ihrer Objekte nicht denkbar.

Angesichts dieser Dimension können wir der weitgehenden Abkoppelung der bundesrepublikanischen Verhältnisse von den nationalsozialistischen nicht folgen. Nicht daß die Fragen nach den Gemeinsamkeiten systematisch ausge-

spart wären – sie werden nur nicht bewußt definiert. So führt Philipp ihre Behauptung, nun sei „das Erbe der Reichsautobahn mit allen negativen Seiten auf uns gekommen“ (S. 115) nicht weiter aus. Die Vorstellung, die heutige Nutzung sei „rein funktional“, so daß man die Autobahn schon verlassen müsse, um ‚Natur‘ noch wahrnehmen zu können (S. 114), greift in vieler Hinsicht zu kurz. Gewiß repräsentiert die Strecke Ulm – Stuttgart ein anderes Konzept als die Sauerlandlinie. Konnten die nationalsozialistischen Anlagen noch den Schein von Landschaftserfahrung aufrechterhalten, schon weil sie am Beginn der Entwicklung standen, so reduzieren heute Sichtblenden, Hinweistafeln und Leitplanken die Landschaft bisweilen auf ein Schildchen mit der Aufschrift ‚LAHN‘ oder – wie in Frankreich – zu Piktogrammen. Da verblaßt die symbolische Wirkung des Denkmals. Heute gilt es hoch besetzte Codierungen aufzunehmen und selbstregulierend zu befolgen. Die Fetischisierung der Mobilität ist technisch optimiert und läßt die Ausbeutung der Sehnsucht nach Harmonie mit der Natur obsolet erscheinen. Aber auch wenn die Kanalisierung von Aggressivität subtiler erscheint, so ist der Unterschied der Autobahnanlagen doch nur oberflächlich. Die Optik, daß sich „die bloße Benutzung der Bundesautobahn als Verkehrsträger“ von der Reichsautobahn „grundlegend unterscheidet“ (Philipp S. 111 f), ist falsch, da sie die Kontinuität der Entwicklung unterschlägt. Die Autobahn fordert damals wie heute Triebleistungen ein, die die Systeme ausbeuten. Die Mittel mögen ihre Erscheinungsform ändern, doch ist dies kein Unterschied ums Ganze. Die modernen Autobahnen sind keineswegs bloß funktionalisierte Zweckbauten, so wenig wie die Reichsautobahnen reine Propagandawaffe oder ‚Denkmäler‘ waren. Schon für das faschistische System liegt eine wesentliche Bedeutung der Autobahnanlagen – neben dem propagandistischen, langfristig auch dem ökonomischen und strategischen Nutzen – in der Internalisierung von Ordnungsvorstellungen, die den Einzelnen zur Kompensation zwingt und ihn seiner Faszination erliegen läßt. Das erst läßt die Autobahnen zum geeigneten Vehikel faschistischer Ideologie werden, nicht schon, wie die Autoren es darstellen, das manipulative Versprechen eines „Kulturerlebnisses“.

Die Ausblendung der subjektiven Konstitution des Autobahnbenutzers und seines Fahrzeugs – sie bilden doch mit der Strecke eine nicht nur technische, sondern auch ästhetische Einheit – sowie der historischen Dimension des Reisens rächt sich: über allem Lamento ob der Monotonie der heutigen Trassen sitzen die Autoren dem Schein auf, daß es früher „ganz anders“ gewesen sei. Wenn der Reisende tatsächlich „in“ der Landschaft fuhr, wie Philipp meint, dann verklärt sie die von den Nationalsozialisten propagierte „Kulturleistung“ zum Positivum der Geschichte. Ähnlich konstatiert Lurz, „der Blick auf die Umgebung (werde) jetzt im Gegensatz zum Dritten Reich als Ablenkung vom Verkehr empfunden“ (S. 188). Wirklich? Dann war die „Versöhnung von Natur und Technik“ im Todtschen Sinne nicht propagandistisches Talmi sondern

hat tatsächlich stattgefunden.

Anmerkungen

- 1 Brief an H. Busse vom 22.1.1940, zit. n. H. Sachsse (Hg.), Technik und Gesellschaft 3. München 1976, S. 84
- 2 „Warum soll er nicht Brücken bauen“, meinte sie, „in technischen Bauten ist er ja ganz gut“. Ihr Wort war gewichtig genug, und Bonatz baute Autobahnbrücken“: Albert Speer, Erinnerungen. Frankfurt/M/Berlin 1969, S. 94.