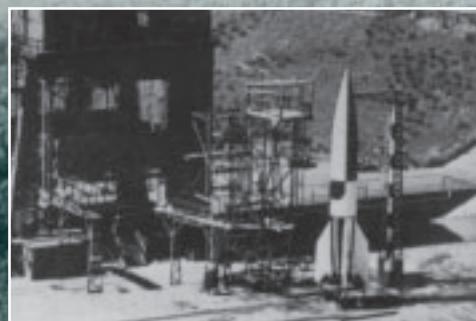


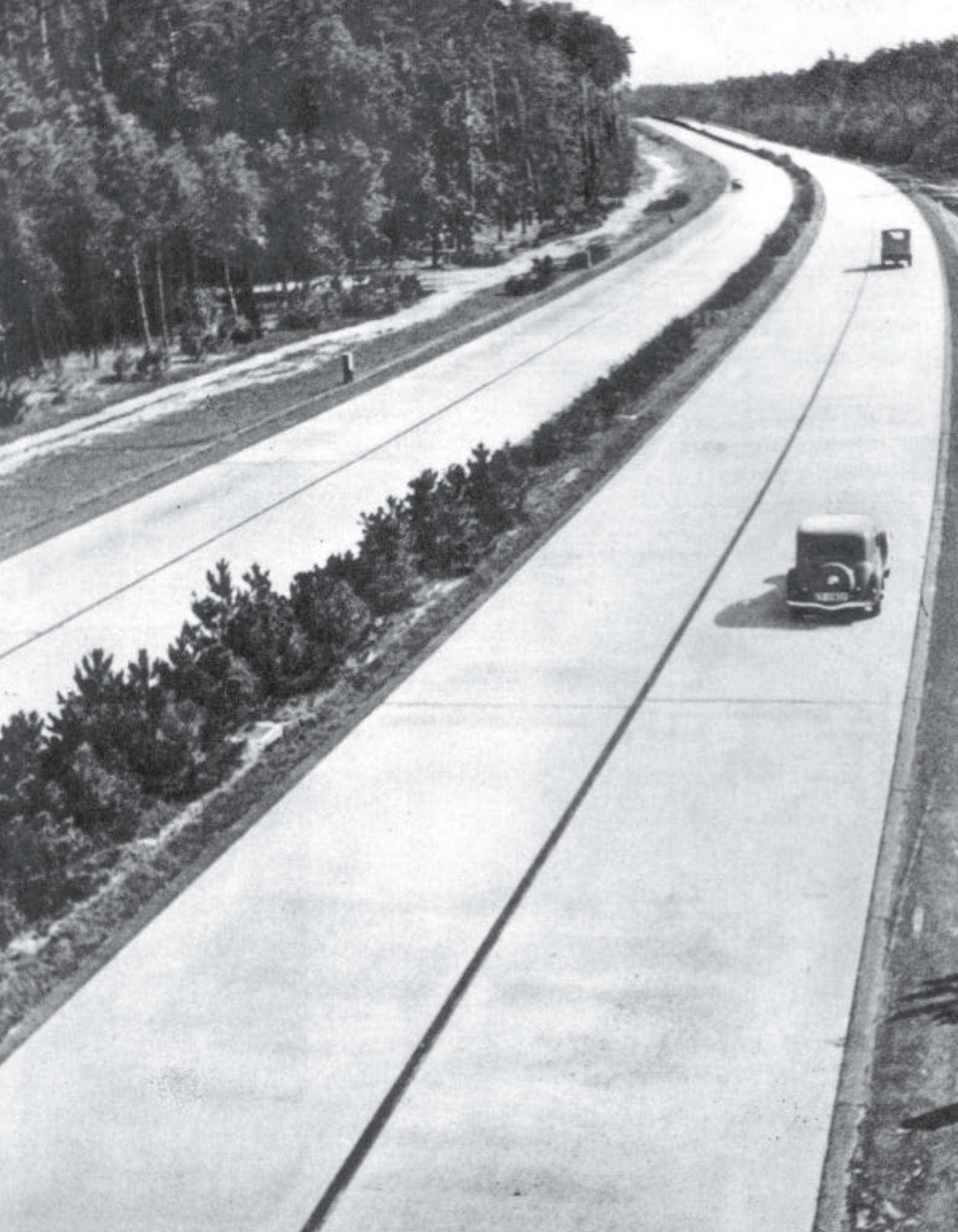
HITLEROVI INŽENÝŘI



*Fritz Todt a Albert Speer
Hlavní stavitelé
Třetí říše*

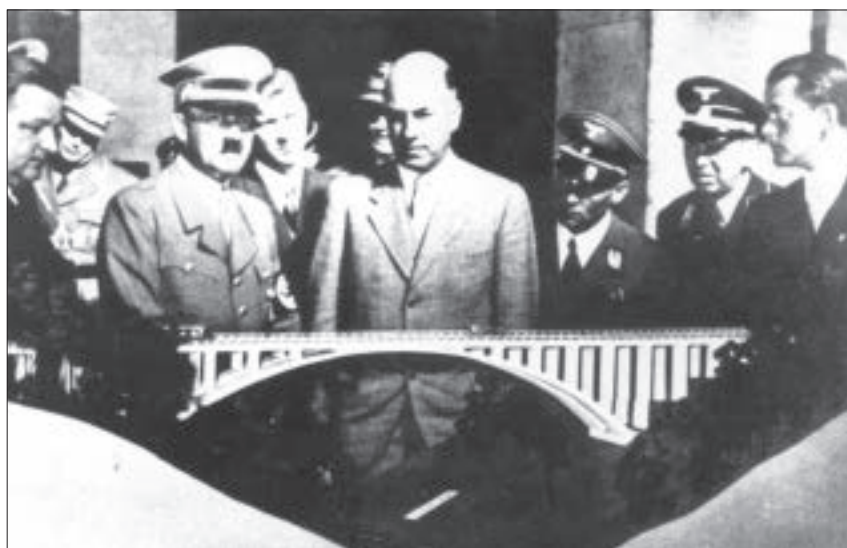
Blaine Taylor





HITLEROVI INŽENÝŘI

*Fritz Todt a Albert Speer
Hlavní stavitelé Třetí říše*



Blaine Taylor

GRADA PUBLISHING

Str. 2: Do dálek se táhnoucí Todtovy dálnice byly možná méně působivé než činy, které dokázal vykonat Speer, ale zato se dochovaly dodnes. Zatímco Speer bude posuzován podle svého působení v ministerské funkci během války a podle svých poválečných knih, Fritz Todt se navždy zapsal do historie jako nejproslulejší budovatel silnic na světě. (HHA)

Str. 3: Říšský kancléř Adolf Hitler si v roce 1936 v Düsseldorfu v doprovodu dvou budoucích ministrů zbrojního průmyslu, Fritze Todta (uprostřed v civilním obleku) a Alberta Speera (zcela vpravo, z profilu), prohlíží model dálničního mostu. V té době byl mnohem známější Fritz Todt hlavním inženýrem Třetí říše, zatímco mladší Albert Speer byl generálním stavebním inspektorem pro Berlín. (HHA)

Vpravo: Část Speerem organizovaného, až nadpozemsky působícího průvodu „světla a stínů“ na sjezdu NSDAP v Norimberku v roce 1938, který britský velvyslanec v Berlíně Sir Neville Henderson nazval ve svých válečných pamětech „ledovou katedrálou“.

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.

Blaine Taylor

Hitlerovi inženýři

Fritz Todt a Albert Speer. Hlavní stavitelé Třetí říše

Vydala Grada Publishing, a.s.,
U Průhonu 22, Praha 7,
obchod@grada.cz, www.grada.cz,
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 6066. publikaci

Odpovědná redaktorka Danuše Martinová
Přeložil Jan Syka

Sazba Q point, Praha
Počet stran 272
První vydání, Praha 2015
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a.s.

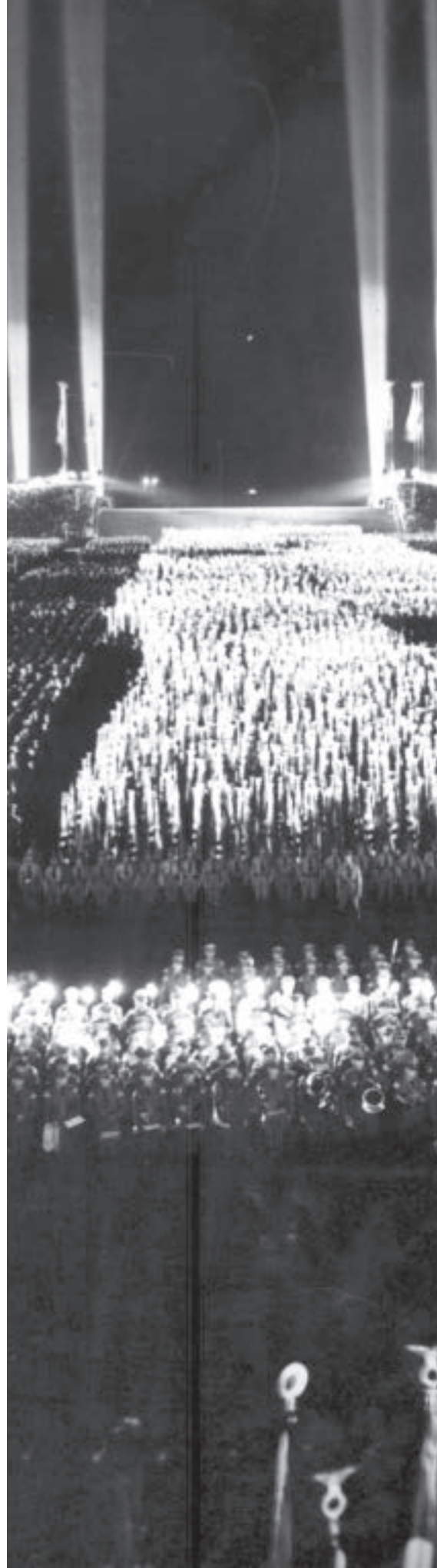
Kniha byla přeložena z originálu **Hitler's Engineers**. Fritz Todt and Albert Speer,
Master Builders of the Third Reich
vydaného nakladatelstvím CASEMATE PUBLISHERS v roce 2010

Copyright 2010 © Blaine Taylor

Czech language translation © Grada Publishing, a.s., 2015

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-5899-2 (pdf)
ISBN 978-80-247-5513-7 (print)





OBSAH

Věnování.....	6
Poděkování	6
Předmluva.....	7
Fritz Todt, architekt a hlavní stavitel nacismu.....	11
„Vůdcovy silnice“: nacistické betonové stuhý dálnic, 1933–45	25
Západní val: sušení prádla na Siegfriedově linii	63
Ministrem zbrojního průmyslu 1940–1942	81
Pohřeb v Berlíně, rok 1942	103
Nástup Alberta Speera.....	125
Nacistický raketový program 1933–1945.....	141
Speer a německá atomová bomba, 1942–1945	165
Říšským ministrem zbrojního průmyslu, 1942–1945.....	175
Od zajetí do Norimberského procesu, 1945–1947.....	225
Vězeň č. 5: Od „Spandauera“ k autorovi bestsellerů, 1947–1981.....	247
Bibliografie.....	258
Poznámky	260

VĚNOVÁNÍ

Všem, díky nimž mohla tato kniha vzniknout. Mému odbornému poradci panu Jamesi Kurapkovi z Gate City, překladatelce Erice Burkeové z Pearlandu a fotografovi Johnu Durandovi z Towsonu, vše USA. Tato podrobná práce je vskutku zásluhou jich všech.

PODĚKOVÁNÍ

Tato studie je výsledkem téměř pět desítek let badatelské práce, přesto by nikdy nemohla vzniknout bez cenné pomoci mnoha lidí, které bych zde chtěl všechny jmenovitě uvést.

Předně je to můj nakladatel David Farnsworth a můj editor Steven Smith, kteří mi umožnili celý projekt realizovat a měli se mnou trpělivost až do chvíle, kdy jsem knihu dokončil. Stejně jako by bez inženýrů a stavitelů neexistovaly silnice a budovy, bez těchto lidí by nemohli existovat autoři ani jejich knihy. Dále jsou to pracovníci knihovny Kongresu Spojených států ve Washingtonu a Národního archivu v College Parku a další pracovníci muzeí i soukromé osoby, jimž vděčím za fotografie a umělecká díla, které jsou v knize publikovány.

Fotografie by v knize nemohly být otištěny bez konzultací o jejich výtvarné stránce se Stanem Pietem z Bel Air a s uměleckým fotografem Johnem Durandem z Towsonu. Dalším, kdo mi s projektem pomáhal, byla kurátorka sbírek *US Army Combat Art Collection* ve Fort Lesley Renée Klishová. Můj přítel, architekt Paul Gorman z Towsonu, mi vysvětlil řadu technických a architektonických pojmů. Lisa Juliusová, rovněž z Towsonu, prohlédla řadu válečných dokumentárních filmů a vybrala z nich zajímavé okamžiky a komentáře.

Překladatelkou z němčiny byla, tak jako u mých předchozích knih, Erica Burkeová. James Kurapka z Gate City a manželé Ray a Josephine Cowderryovi ze Severní Dakoty mi poskytli mnoho nových, dosud nepublikovaných kolekcí fotografií Todtových dálnic.

Za úpravy textu vděčím Ruth Sheppardové z Velké Británie a Franku Whiteovi z Towsonu a Taře Lichtermannové z Casemate zase za úpravu a počítačovou grafiku.

Mé velké uznání náleží rovněž badatelským týmům baltimorské veřejné knihovny Enocha Pratta a okresní knihovny v Towsonu.

Děkuji jim všem!

PŘEDMLUVA

S knihami o nacistickém Německu jsem se poprvé začal seznamovat během roku 1960, kdy vyšla publikace Williama S. Shirera *The Rise and Fall of Third Reich* (Vzestup a pád Třetí říše), o níž jsem poté napsal recenzi do literárního časopisu Calvertovy střední školy (*Calvert Hall High School*), kterou jsem navštěvoval. To přivedlo můj zájem k poválečným filmům a televizním dokumentům, které se válkou a nacisty zabývaly. Ve všech knihách, které jsem přečetl, však zůstávalo mnoho otázek nezodpovězených – ať už je sepsali přímí účastníci událostí, nebo autoři mající informace z druhé ruky. Když jsem nastoupil v roce 1968 na státní vysokou školu v Towsonu (*Towson State College*), začal jsem proto dělat to, co nám zdůrazňoval náš profesor historie: „Jděte zpět k původním pramenům,“ to jest k pamětem přímých účastníků.

Nejzajímavější z nich byly paměti Alberta Speera, *Erinnerungen*^{*}, o nichž jsem pro své kolegy ze školy napsal recenzi v časopisu *Towerlight*. Tam jsem našel řadu odpovědí, ale ne všechny. O šest let později jsem pro deník *Baltimore News* recenzoval druhou Speerovu knihu, *Spandauer Tagebücher*^{**}, a v roce 1981 třetí a poslední poválečnou Speerovu knihu *Der Sklavenstaat. Meine Auseinandersetzungen mit der SS*^{***}.

Při prvním čtení jsem byl náchylný věřit Speerovi bez pochybností, že se vše událo tak, jak napsal. Dokonce jsem jej písemně požádal o zaslání jeho podepsané fotografie – a dostal jsem ji. Po roce 1990 jsem se ke knihám znovu vrátil a všechny tři znovu přečetl, stejně jako jsem přečetl práce, které řadu Speerových tvrzení vyvracely. Během příprav k této knize jsem vše prostudoval ještě potřetí.

Během tohoto několikanásobného čtení jsem došel k určitým závěrům. Nic nebylo vzdálenější pravdě než Speerova tvrzení, která opakoval až do své smrti, že byl pouze „umělecky založeným technokratem“. Ve skutečnosti náležel mezi nejvyšší praktické tvůrce nacistické politiky a nacistických manipulací. Byl také vynikajícím hercem a lhářem. O holokaustu věděl od samého počátku, tak jako všichni vrcholní nacističtí představitelé. Proto byl během Norimberského procesu i později ve Špan-

* Do češtiny byly přeloženy jako: Albert Speer: V srdci Třetí říše, Brno 1996, Albert Speer, řídil jsem Třetí říši, Grada 2010. Do angl. jako: Inside the Third Reich: Memoirs.

** Do češtiny přeloženy jako: Albert Speer, Špandavské deníky, Grada 2015. Do angl. jako: Spandau: the Secret Diaries.

*** Do češtiny přeložena nebyla. Do angl. jako: Infiltration: How Heinrich Himmler Schemed to Build an SS Industrial Empire.

davské věznicí pokládán svými bývalými kolegy, odsouzenými válečnými zločinci, za jakéhosi vydědence. Věděli, jakým je pokrytcem, neboť ho v Hitlerově blízkosti mohli sledovat téměř 15 let.

Ze stejného důvodu jsem při psaní této knihy neustále lomil rukama a ptal se: „Co skutečně věděl a kdy se to dozvěděl?“ Stejná otázka zaznívala i z několika jiných Speerových biografií od poválečných autorů. Na základě všech prostudovaných pramenů a na základě svých třiašedesátiletých zkušeností vojenských, obchodních i politických, získaných v moderní, průmyslové a technokratické západní zemi, jsem došel k jedinému nevyhnutelnému závěru: *On věděl.*

Jak již bylo řečeno, tato kniha se od mých předešlých prací zásadně liší v jedné věci. V nich jsem prostě stroze shrnul veškerá fakta a ponechal na čtenáři, aby se rozhodl. I zde jsem tak učinil, ovšem s jednou podstatnou změnou: každá událost je probrána ze všech možných stran, ale vždy přidávám svůj vlastní pohled na věc. Možnost vytvořit si svůj názor nicméně čtenáři stále zůstává.

Rozporuji také Speerovo tvrzení, že byl do funkce ministra zbrojního průmyslu vybrán a že o ni sám příliš nestál. Jsem přesvědčen o tom, že o tento ministerský post naopak aktivně usiloval, neboť po velkých německých vítězstvích v létě 1940 pochopil, že jen tak si může v nacistické hierarchii udržet významnou pozici a případně postoupit ještě výše. Když pak začal Speer i další nacističtí pohlaváři tušit, že válka nedopadne pro Německo dobře, začal si postupně budovat postavení, které z něj mělo učinit jednoho z vůdčích mužů poválečného postnacistického státu. Tyto všechny skutečnosti mu samozřejmě nedovolovaly provždy zůstat jen pouhým Hitlerovým architektem, ačkoliv Speer ve všech svých poválečných knihách tvrdí, že po ničem jiném netoužil.

Pokusil jsem se také proniknout do vnitřního světa Hitlerovy vlády, tak jak ho viděli tehdejší hlavní hráči. Znovu jsem se pokusil oživit tento svět pomocí mnoha dosud nepublikovaných fotografií ze sbírek a fotoalb někdejších „dvorních“ fotografů.

Knihy je nejen dvojitém životopisem dvou významných mužů, ale zachycuje také osudy jejich nejbližších spolupracovníků, kteří byli v některých případech zároveň i jejich soupeři, ba přímo nepřáteli. Je ironií, že druhý z obou mužů – Albert Speer – se stal známějším jen díky smrti prvního z nich, inženýra a stavitele Fritze Todta, který byl po všech stránkách nekompetentnějším Vůdcovým ministrem.

Během posledních padesáti let byl Todt zastíněn svým nástupcem z několika důvodů: nedožil se konce války, jeho smrt se stala nikdy neobjasněnou záhadou, nestal se tak jako Speer před norimberským tribunálem a nikdy neseřadil své paměti.

Ve své době byl Todt mnohem známější osobností než tehdy mladší a začínající architekt Speer. V Německu, na okupovaných územích i v ce-

lém světě totiž proslul jako geniální stavitel první sítě dálnic i budovatel fortifikací.

Zlom ve vnímání nastal v roce 1947 po vydání publikace anglického spisovatele Hughha Trevora-Ropera *The Last Days of Hitler* (*Poslední Hitlerovy dny*) a tento trend trvá dodnes. Záměrem této studie je tedy mimo jiné tento trend usměrnit, či lépe uvést věci na pravou míru a podívat se jak na Fritze Todta, tak i na Alberta Speera očima jejich současníků i očima dnešní doby. Věřím, že tím snad bude dosaženo historické objektivity.

Kdekoliv je to možné, nechal jsem aktéry tohoto velkého dramatu promlouvat jejich vlastními hlasy a slovy, ať již jde o jejich veřejné projevy, publikované písemnosti nebo knihy. Tak je nacistické Německo představováno z pohledu jeho tehdejších vůdců, nikoli z pohledu těch, kdo ho porazili.

A závěrem: tato kniha představuje nacistický politický systém jednak tak, jak se viděl on sám prostřednictvím svých oblíbených uměleckých a vědeckých oborů, tj. architektury a stavitelství, v nichž Todt i Speer představovali jeho tehdejší vrchol. Zároveň ale ukazuje Třetí říši i z jiného pohledu: jako obrovskou zbrojovku, která připravovala výzbroj pro rozpoutání útočných a dobovačných válek, které měly být do roku 1950 završeny novým nacistickým světovým řádem, jenž ale zůstal – slovy profesora Allana Bullocka – pouze „nedosaženou říší“.

Blaine Taylor
Berkshires at Town Center
Towson, Maryland
USA

1. února 2010



Dosud nepublikovaná válečná fotografie Fritze Todta v uniformě Luftwaffe pilotujícího vlastní letadlo. Pilotoval i letoun, v němž zahynul? To nebudeme nikdy vědět jistě.



KAPITOLA PRVNÍ

FRITZ TODT, ARCHITEKT A HLAVNÍ STAVITEL NACISMU

„Stavitel, jenž buduje v kamenném oceánu velkoměsta, musí být schopen představit si svůj výtvar mezi výtvary a lidským cítěním minulých časů. Musí cítit velikost současnosti ve vazbě k tomu, co bylo dosaženo dříve. Avšak stavitel, jenž je povolán tvořit v rozlehlé krajině Německa, musí mít přístup zcela jiný. Jeho stavební počínání musí být v souladu s přírodou.

Pokud by chtěl být ještě monumentálnější, ještě větší než příroda,
byl by příliš domýšlivý a příliš troufalý.“

Fritz Todt v knize Eduarda Schönlebens, *Fritz Todt: Člověk, inženýr a nacionální socialista*, 1943



Nahoře. Dr. Todt čtoucí dokument na dosud nepublikované fotografii (HHA)

Naproti: Dosud nepublikovaný portrét (olejomalba) Fritze Todta od Wilhelma Otto Pitthana. Na levé náprsní kapse má připnutý Zlatý stranický odznak NSDAP a vyznamenání z 1. světové války: Čestný odznak leteckého pozorovatele, Odznak za zranění utrpěné v boji a Železný kříž. (US ARMY Combat Art Collection)

Krátko poté, co byl Adolf Hitler 30. ledna 1933 jmenován německým říšským kancléřem, oznámil svůj záměr vybudovat nejlepší systém dálnic – *Autobahnen* – na světě a zároveň začít vyrábět první evropské levné lidové vozidlo, které bude po dálnicích jezdit.

Hitlerův systém silnic byl v podstatě dokončen již v roce 1939, a když v září vpadly německé mechanizované armády do Polska, ukázal se jako vojensky velmi účinný, neboť se díky němu mohly nacistické jednotky přepravovat východním i západním směrem v rekordním čase. Jádru přepravy nicméně stále ještě spočívalo v tradičním způsobu – po železnici. V roce 1945 pak tentýž systém dálnic pomohl Spojencům Německo porazit.

„Hitlerovy dálnice“, jak byly nazývány, umožnily nacistické straně podle soudobých ekonomů na téměř 6 let eliminovat nezaměstnanost, ačkoliv z dlouhodobého pohledu byly v knize z roku 2007 s názvem *The Wages of Destruction (Tažení ke zkáze)* hodnoceny kriticky. Faktem přesto zůstává, že Hitler a jeho nacistický režim se na šest let nezaměstnanosti opravdu zbavili, což byla věc do té doby neslýchaná a nesrovnatelná s jakýmkoli moderním průmyslovým státem na světě, ať už mu vládla jakákoliv ideologie.

Ještě dnes, o více než 70 let později, zůstává těmto dálnicím punc inženýrské dokonalosti moderního světa a nacisty inspirovaný Volkswagen Brouk se stal nejprodávanějším automobilem na světě, tak jak Hitler předvídal. Dodnes cestujeme do střední Evropy po Vůdcově nejtrvalejším odkazu, po betonových dálničních pásech křižujících současné demokratické Německo.

Nejen v západním, ale v celém světě jsou dodnes dobře známá jména jak Adolfa Hitlera, tak i geniálního, v Čechách narozeného automobilového konstruktéra Ferdinanda Porscheho staršího – otce prototypu VW Brouk. Avšak jinak je tomu se jménem otce nacistických dálnic, s Hitlerovým prvním inženýrem dr. Fritzem Todtem, jenž rovněž postavil německý Západní val (Spojenci nazývaný Siegfriedova linie) a jenž zahájil výstavbu Atlantického valu. Kdo byl tento muž a proč byla jeho smrt při letecké havárii 8. února 1942 jeho nacistickými soudruhy tolik oplakávána?

Fritz Todt se narodil 4. září 1891 v bádenském městě Pforzheim jako jediné dítě Emila a Elisy Todtových. Jeho otec vlastnil šperkařskou dílnu. Albert Speer napsal později o podobnostech mezi ním a Todtem: „Měli jsme mnoho společného... Oba jsme pocházeli ze zámožného středostavovského prostředí. Oba jsme byli Bádenci a měli technické vzdělání. Milovali jsme přírodu, život mezi alpskými vrcholy a lyžařské túry...“¹ Todt vychodil základní a střední školu ve Pforzheimu a odmaturoval s prospěchem „velmi dobrým“. Následovala roční vojenská služba u bádenského 4. pluku polního dělostřelectva v Karlsruhe a poté v letech 1911 až 1914 studium na *Technische Hochschule* v Mnichově a v Karlsruhe.² Studia přerušila 1. světová válka. Na jeho pohřbu v roce 1942 shrnul Hitler Todtovu službu ve Velké válce těmito slovy:

Ihned po vypuknutí války nastoupil k 4. pluku polního dělostřelectva a dostal se do bojů na západní frontě. V říjnu 1914 byl povýšen na poručíka a přidělen k 110. pluku. V jeho řadách bojoval do roku 1916. Poté vstoupil do letectva, kde sloužil jako letecký pozorovatel, a pak až do ukončení bojů na západní frontě jako velitel samostatné pozorovací letky. Ve vzdušném boji utrpěl zranění.³

Od srpna do října 1914 sloužil na západní frontě v bádenském polním dělostřelectvu. Poté byl povýšen na poručíka a přeřazen k bádenskému 110. pěšímu pluku. V lednu 1916 vstoupil do řad letectva a dosáhl funkce velitele pozorovací a fotografické letky (*Reihenbild-Trupp*) při skupině armád C působící ve Francii v oblasti mezi Mars-la-Tour a Briey. V srpnu 1918 utrpěl ve vzdušném boji zranění.⁴ Todt byl zraněn celkem dvakrát a obdržel Železný kříž 1. a 2. třídy, Hohenzollernský řád, bavorský Vojenský řád a bádenský Řád lva.

Po válce se vrátil ke studiu, které ukončil v roce 1920. Nejprve pracoval jako dělník. V roce 1921 se přestěhoval do Mnichova, kde nastoupil do stavební firmy Sager a Woerner. Brzy se stal vedoucím projektantem navrhované vodní elektrárny u města Ulm na středním toku Isaru. Během stavby, zahájené v roce 1925, Todt studoval a seznamoval se s nejmodernějšími projekčními a stavebními metodami. To vedlo k jeho dalšímu povýšení: stal se technickým ředitelem a manažerem firmy Sager a Woerner. Specializoval se na stavbu moderních pozemních komunikací a pů-



Dr. Todt (vlevo) nahlíží přes rameno *Korpsführerovi* Nacionálně socialistického motoristického sboru (NSKK) Adolfu Hühnleinovi při společné inspekční cestě po dálničních stavebních v roce 1935. Tito dva vrcholní nacističtí představitelé spolu úzce spolupracovali, tak jako později spolupracoval dr. Speer s generálním inspektorem automobilového průmyslu Jakobem Werlinem. (HHA)



Generální inspektor, doktor technických věd Fritz Todt, stavitel říšských dálnic, na oficiální portrétní fotografii, která byla otištěna na frontispisu jeho životopisu z roku 1943. (HHA)



Dne 12. ledna 1941 předal Fritz Todt (vlevo) říšskému maršálovi Hermannu Göringovi k jeho 48. narozeninám plány a nákresy pevnostních staveb v knižní vazbě, čímž Göringa zjevně potěšil. Göring byl formálně dvojnásobným Todtovým nadřízeným, jednak hodnostně jako generálmajorovi Luftwaffe, jednak z titulu funkce pověřence pro čtyřletý plán hospodářské soběstačnosti. To dodávalo vztahu těchto dvou soupeřů značné neobvyklosti. (HGA)

sobil na celém území Výmarské republiky od Bavorska po Pomořany, od Východního Pruska k Hannoveru, od Saska po Württembersko, od Sárska až po Horní Falc. Jak později v r. 1943 uvedl nacistický film s názvem *Dr. Todt – Berufung und Werk*: „Časy byly zlé. Vyhlídky inženýrů bídny.“⁵

5. ledna 1922 vstoupil Todt do NSDAP. V roce 1931 byl povýšen do hodnosti *Standardtenführer* SS a přidělen ke štábu Heinricha Himmlera. Hitlerova pohřební řeč shrnula jeho působení v NSDAP takto:

V roce 1931 vstoupil jako řadový příslušník do SA. Brzy se stal Truppführerem, poté Sturmführerem, dále postupoval v hodnostech a v roce 1938 byl již povýšen na Oberführera, Brigadeführera a konečně na Gruppenführera. Počínal si činorodě, stejně jako to činil ve straně. ... stál v čele pokrokového sdružení německých architektů a inženýrů... Byl technickým poradcem pro stavbu dálnic při úřadu NSDAP pro hospodářské a pracovní řízení.

V roce 1931 získal Todt doktorát technických věd. Jeho disertační práce se zakládala na osobních zkušenostech získaných na nejrůznějších stavenišťích a zaměřovala se na moderní povrchy pozemních komunikací. Nesla název *Příčiny vad asfaltových povrchů silnic*. Hitlerova řeč pokračovala:

DR. ROBERT LEY A NĚMECKÁ PRACOVNÍ FRONTA (DAF)

Dr. Robert Ley podporoval Adolfa Hitlera od počátku a vytrvale, čímž si vybudoval silné mocenské postavení navzdory tomu, že se k němu většina ostatních nacistických špiček stavěla odmítavě. Za 1. světové války byl nad Francií sestřelen a zbytek války strávil jako válečný zajatec. Téměř přišel o nohu a utrpěl poranění mozku, v důsledku čehož zadrhával v řeči a stával se ve vzrůstající míře závislým na alkoholu. (Tyto potíže se ještě vystupňovaly po automobilové nehodě v roce 1930.) Po propuštění ze zajetí začal opět studovat a během půl roku získal doktorát v oboru chemie.

Aby se mohl plně věnovat stranické práci, opustil Ley v polovině 20. let své civilní zaměstnání, což bylo velmi hazardní rozhodnutí ukazující na plnou oddanost NSDAP, kterou mu Hitler nikdy nezapomněl. Postupoval ve stranických funkcích a stal se ředitelem pro organizační záležitosti strany. V květnu 1933 pomohl Hitlerovi vyřešit jeden z nejožehavějších problémů, kterému musel nový nacistický režim čelit: jak se vypořádat se sílícím odborovým hnutím Výmarské republiky? Bylo přijato velmi jednoduché rozhodnutí – toto hnutí bylo postaveno mimo zákon a veškeré jeho kanceláře i majetek zabaveny.

Jen několik dnů poté byla na ustavujícím sjezdu založena Německá pracovní fronta – *Deutsche Arbeitsfront* (DAF), která měla od té chvíle nahradit veškeré odbory a reprezentovat všechny německé pracující. Členství v DAF bylo sice dobrovolné, ale „žádoucí“, takže v roce 1942 měla 25 milionů členů, což z ní činilo nejpočetnější odborovou organizaci na světě. Členové platili povinné příspěvky odvislé od výše jejich mzdy. Po vstupu Německa do války se DAF stala jednou ze základních sil, které pomohly přeměnit německé hospodářství na válečné. V rámci čtyřletého plánu hospodářské soběstačnosti se dr. Ley stal Göringovým podřízeným a korpušovní maršál se k němu podle svědectví choval „jako k číšníkovi“.

Postavení v čele DAF činilo z Leye jednoho z nejmocnějších mužů uvnitř nacistického Německa. Nejznámějším se ale stalo jeho vedení programu *Kraft durch Freude* (Radostí k síle), zastřešovaném stejnojmennou



Nahoře: Dosud nepublikovaný oficiální portrét doktora Roberta Leye jako vůdce DAF a *Gauleitera* od malíře Pitthana. Na levé náprsní kapse má pod řádkem stužek následující vyznamenání (shora dolů): Zlatý čestný odznak Hitlerjugend, Zlatý stranický odznak NSDAP (vpravo), Čestný odznak leteckého pozorovatele (z 1. světové války) a Odznak za zranění utrpěné v boji. Na levém nadloktí nosí rukávovou pásku s hákovým křížem, určenou vysokým funkcionářům NSDAP. (poskytnuto Mary Lou Gremerovou, bývalou kurátorkou US Army Combat Art Collection, Fort Leslie, J. McNair, Washington DC)



Vlevo: Předválečná fotografie zachycující polního maršála Wernera von Blomberg, tři neidentifikované osoby, dr. Roberta Leye, generála Wilhelma Keitela, tehdy Blombergova zástupce, další neznámé osoby a vrchního velitele pozemních sil generálplukovníka Wernera von Fritsch. (poskytnuto Johnem F. Blocherem ml., Gdaňsk, LC)

1. května 1933 – v den, jenž byl v socialistických a komunistických zemích oslavován jako „Svátek práce“ – začali nacisté realizovat svůj dlouhodobě připravovaný plán na odstranění všech nezávislých odborů a zničení německé sociální demokracie (SPD). Na fotografii je zachycen dr. Ley (třetí zprava) se svým štábem v dubnu 1933 při konečných přípravách této akce. Zleva doprava: Brinckmann, Biallas, Pepler, Schmeer, Müller, Ley, Schumann a Muchow. (HHA)



organizací, která v rámci DAF poskytovala německým pracujícím doto-
vané rekreace a dovolené a starala se o trávení jejich volného času. Ley
podporoval zavedení minimální mzdy a staral se o zlepšení životních pod-
mínek a bydlení pro dělníky. Za jeho éry disponovala organizace *Kraft
durch Freude* dvěma luxusními dopravními loděmi určenými pro zájezdy
pracujících. Dalšími organizacemi podřízenými DAF byly *Schönheit der
Arbeit* (Krása práce), která měla za úkol činit pracoviště pro dělníky při-
tažlivějšími, a Říšská pracovní služba – *Reichsarbeitsdienst* (RAD).

Ley býval občas spojencem a jindy protivníkem jak Fritze Todta, tak
Alberta Speera, avšak válka jej s oběma s konečnou platností znepřátelila.
V roce 1945 byl zajat vojáky americké 101. výsadkové divize a ve své va-
zební cele v Norimberku spáchal sebevraždu. Göring ji komentoval slovy:
„To je dobře, že už je po něm... Jsem si jist, že by nám při procesu před-
vedl pěkné divadýlko.“



Dr. Ley (druhý zprava v civilním obleku)
zdraví poněkud nepodařeným nacistickým
pozdravem (nemává) na palubě dopravní
lodi patřící organizaci *Kraft durch Freude*,
jež nesla jeho jméno. Šťastní rekreanti se
k němu přidávají. Lod' pokřtil Hitler v roce
1939, když se k Leyovi přidal „na jedinou
dovolenou, kterou si kdy v životě dopřál“.
(HHA)



Velký sál budovy ministerstva letectví. Dr.Todt (vlevo) rozmlouvá 1. března 1939 na „dni Luftwaffe“ s generálem Wilhelmem Keitelem, náčelníkem vrchního velení branné moci (OKW). Todt pomohl Hitlerovi v letech 1933 až 1939 nejen téměř odstranit nezaměstnanost, ale také se účastnil válečných příprav, když navrhl a dohlížel na výstavbu Západního valu (Siegfriedovy linie) proti Francii. 17. března 1940 byl jmenován ministrem zbrojního průmyslu a 6. srpna 1941 generálním inspektorem vodních a energetických staveb. K Todtovým válečným stavebním projektům patří vybudování betonových ponorkových základů na severním pobřeží Francie a započetí výstavby Atlantického valu. Na fotografii uprostřed stojí ministr pro vědu a vzdělávání Bernhard Rust a zcela vpravo je zachycen další Todtův soupeř *Reichsführer SS* Heinrich Himmler.

V roce 1932 se ujal vedení Nacionálně socialistického německého technického svazu... V souvislosti se zahájením Autosalonu v roce 1933 jsem chtěl, aby byl zlepšen stav již existující německé silniční sítě, ale také aby se začaly stavět nové speciální autostrády.

To byl základní plán, jenž načrtl obecné směry. Věřil jsem, že v dr. Todtovi jsem našel muže, jenž je schopen uvést teoretické záměry ve skutky. Krátký prospekt o nových možnostech výstavby silnic, který publikoval a jenž mi byl předložen, mě v tomto přesvědčení jen utvrdil.

Po dlouhých debatách jsem mu 30. června 1933 svěřil realizaci svého záměru vystavět nové říšské dálnice a... od základu změnit systém výstavby těchto německých dálnic s tím, že byl jmenován generálním ředitelem pro výstavbu nové sítě německých dálnic...



Dosud nepublikovaná fotografie Hitlerovy obvyklé denní procházky z Berghofu do čajovny Mooslahnerkopf. Po čaji a sušenkách byli chodci odvezeni čekajícími automobily zpět na Berghof. Na čestném místě po Hitlerově pravici kráčí tentokrát jako jeho host dr. Fritz Todt. Hitler má na hlavě měkký plstěný klobouk a je oblečen do pláště, který nosili vyšší funkcionáři SA. (EBHA)

ČÁSTEČNÝ VÝČET NACISTICKÝCH STAVEB V LETECH 1933–1945

Anhalter Bahnhof, nádraží
 Atlantský val, opevnění
 Autobahnen, dálnice
 Berghof, horské sídlo, Obersalzberg, Bavorsko
 Braunes Haus, Hnědý dům, Mnichov
 Budova ministerstva letectví, Berlín
 Flaktürme, věže protiletectvé obrany, Německo
 Frankischer Hof
 Führerbau, Vůdcův palác, Mnichov
 Führerbunker, Vůdcův podzemní kryt, Berlín
 Gaubunker, kryty pro župní vedoucí NSDAP
 Gauhaus, župní sídla NSDAP
 Haus der Deutschen Kunst, Dům německého umění, Mnichov
 Hitlerjugendheim, domovy Hitlerovy mládeže
 Jugendherberge, ubytovny pro mládež
 Kehlsteinhaus, horské sídlo, bavorské Alpy
 koncentrační tábory, Německo a okupovaná území
 Königsplatz, náměstí v Mnichově
 most přes údolí Sály u Jeny, jeden z nejdelších mostů německých dálnic
 nacistické památníky hrdinům 1. světové války, Berlín, Mnichov, Norimberk
 Německý stadion, Norimberk
 Nové říšské kancléřství, Berlín
 Olympijský stadion, Berlín
 Prora, gigantický rekreační komplex na ostrově Rujana
 Reichsparteitagsgelände, shromaždiště pro sjezdy NSDAP, Mnichov
 Sjezdový palác, Norimberk
 Soldatenhalle, projektovaný obrovský armádní palác
 Tempelhof, letiště, Berlín
 Thingplätze, přírodní amfiteátry
 Vítězný oblouk, Berlín
 Volkshalle, Lidový sál, projektovaná obří budova v Berlíně
 Vůdcovy hlavní stany, Německo, Rakousko, Francie, Belgie, Ukrajina
 Winkeltürme, věže protiletectvé obrany navržené Leo Winklelem
 Zeppelinfeld, Zeppelinovo pole, Norimberk

Pro následujících deset let pak tento skromný, neokázalý technokrat soustředil ve svých rukou zodpovědnost za celý německý stavební průmysl... a rovněž byl pověřen výstavbou navigačních vodních cest i elektráren.⁶

Jak uvedl Speer ve svých pamětech: „Hitler projevoval k jeho schopnostem respekt hraničící se zbožnou úctou. Todt si naopak zachoval v rozhodování jistou nezávislost na Hitlerovi, byť byl samozřejmě po všechny roky vždy zcela loajálním členem strany.“⁷ O Todtovi dále napsal:

Dr. Todt byl jedním z velmi mála skromných neasertivních členů vlády, mužem, na nějž jste se mohli spolehnout a který se držel stranou všech intrik. S jeho kombinací vnímavosti a schopnosti posuzovat vše bez emocí, což je časté u lidí technicky nadaných, to ve vládnoucích vrstvách nacionálně socialistického státu neměl snadné. Žil klidným uzavřeným životem a se stranickými kruhy se osobně příliš nestýkal. Dokonce i na obědech a večerech pořádaných Hitlerem se objevoval jen vzácně, ačkoliv by byl býval vítán. Tato jistá odtaziťost jen zvyšovala jeho významnost – kdekoli se objevil, tam se stal středem pozornosti.⁸

Jako pozadí fotografie posloužil tomuto předválečnému motoristovi a jeho mercedesu betonový sloup říšské dálnice vedoucí z německého Mnichova do rakouského Salzburgu. Portrétovaným mužem je německý automobilový závodník Rudolf Caracciola. (dosud nepublikovaná

fotografie z fotoalb Heinricha Hoffmana, US National Archives, College Park, MD)



Dosud nepublikovaná předválečná fotografie zachycující Hitlera a Todta při otevření dálničního úseku. (HHA)



Editor Goebbelsových deníků, jež zčásti vyšly po válce, americký novinář Louis P. Lochner napsal, že: „Todt... byl jediným z nejvyšších nacistů, kterého měli v zahraničí rádi. Nebylo v něm nic z nadutého arogantního chování, jímž se vyznačovali typičtí vysocí partajní funkcionáři. Svou skromností a neokázalostí překvapil mnohé zahraniční hosty, kteří se divili, jak se právě on mohl zaplést s nacisty.“⁹ Todtova pověst, na rozdíl od jeho nástupce Speera, neutrpěla ani po odhalení nacistických válečných zločinů a to navzdory tomu, že byl generálem SS, SA a Luftwaffe. Matthias Schmidt zaznamenal:

Todt byl plně oddán projektu budování dálnic, v němž spatřoval možnost, jak se zcela zbavit nezaměstnanosti. Byl rovněž přitahován technickou stránkou úkolu. Řekl: „Plán vybudovat dálniční síť je takovou výzvou pro stavitele a architekty, jaká zde nebyla po několik století... Dálnice nesmějí být pro krajinu nepřátelskými vetřelci, nýbrž musejí být její nedílnou a přirozenou součástí.“

Todt se díky svým funkcím stal ústřední postavou ve vedení Říše, ačkoli se nikdy nezapletl do všudypřítomných sítí intrik uvnitř NSDAP. Jeho osobní skromnost zcela postrádající chvástavost a velikášství, tolik typické pro jiné partajní funkcionáře, mu získala respekt národa, neboť nikdy nezaprodal svou čest.

Jeho technické znalosti, odpor ke bytčné byrokracii a nezájem o vnitřní partajní hrátky mu přinesly, jak poznamenává Speer, Hitlerův „obdiv hraničící se zbožnou úctou“. Vše ještě utvrzovaly úspěchy, jichž dosáhl.¹⁰

Nyní nadešel čas přiblížit si tyto vynikající úspěchy, díky nimž si Todt získal oblibu jak Hitlera, tak i celé nacistické strany a které započaly se stavbou dálniční sítě.

„S LOPATOU A PUŠKOU“: ŘÍŠSKÁ PRACOVNÍ SLUŽBA (RAD)

V roce 1931 založil německý kancléř Heinrich Brüning Dobrovolnou pracovní službu – *Freiwilliger Arbeitsdienst* (FAD) – jako pracovní program pro mladé nezaměstnané muže. Když se moci chopili nacisté, chtěli se od tohoto programu distancovat, proto založili vlastní organizaci *Reichsarbeitsdienst* (RAD), v jejímž čele stanul v roce 1933 bývalý armádní plukovník Konstantin Hierl.¹¹ RAD byla hlavní podpůrnou organizací v Todtových i Speerových projektech před válkou i během ní.

V roce 1937 byla vydána brožura s názvem *Deutscher Arbeitsdienst* (Německá pracovní služba) autora Fritze Edela, která objasňovala vznik a cíle RAD:

Synové horníků, úředníků, profesorů i sedláků zde pracují spolu bok po boku a tak se v praxi učí poznávat význam slov Národ a Socialismus. A bez ohledu na to, jaké postavení budou pak v životě zastávat, odnesou si jasné vědomí pravdy, že práce není jen prostředkem k získání peněz, ale že je morálním základem národního života.

Práci v RAD si mládí našeho národa v praxi ověří, že práce je vznešená věc bez ohledu na to, v jaké formě se vykonává.

Druhým úkolem stojícím před RAD je osvobodit Německo od nutnosti dovážet potraviny. Pokud se program RAD stanovený jí na následujících dvacet let zcela naplní, Německo získá další novou půdu a to na územích, která mu budou opět navracena.

Na dosud nepublikované fotografii stojí plukovník Hierl (vlevo) a Hitler (vpravo) ve čtvrtek 6. září 1934 na řečništi na Zeppelinově poli před řadami příslušníků RAD, od toho dne všem známým díky filmu Leni Riefenstahlové. Zajímavým detailem je telefon se spojovacími kabely v pravém dolním rohu. Sjezdový areál dosud stojí, ale zábradlí, koberce i telefon už dávno odvál čas. Podle nacistické brožury z roku 1937 Německá pracovní služba, sepsané Fritzem Edelem: „Bariéry oddělující od sebe vzájemně společenské třídy i náboženská vyznání padly díky kamarádství v Říšské pracovní službě.“ (HHA)





Plukovník Konstantin Hierl, stojící v čele RAD, na dosud nepublikovaném oficiálním předválečném portrétu od známého malíře Wilhelma Otto Pitthana. Hierlův stejnokroj doplňuje po boku slavnostní dyka, kterou si tvůrci nacistických uniforem velmi oblíbili. (US Army Combat Art Collection, Fort Leslie, J. McNair, Washington DC)

Tohoto všeho bude dosaženo mírovým úsilím. Takto bude mít Německo jistotu, že z dostatečné domácí produkce nasytí veškeré obyvatelstvo...

Plukovník Hierl napsal: „RAD znamená cosi odlišného, cosi významnějšího než jen dočasné opatření vyrostlé z tlaku doby s cílem bojovat s nezaměstnaností. Myšlenka povinné pracovní služby je logickým vývojem a dalším naplněním myšlenky ztělesněné v povinném vzdělávání a povinné vojenské službě.“

„Každý Němec musí pracovat pro svou zemi a bojovat za ni. Povinná pracovní služba se musí stát pro německou mládež čestnou povinností v rámci její služby národu. Jejím cílem nesmí být dodávání levné pracovní síly soukromým podnikům a nesmí sloužit ani k tomu, aby zde vzrůstal tlak státu na snižování mezd.“

„Prostřednictvím RAD bude mít národní vláda k dispozici armádu pracujících, která se postará o velké veřejné zakázky, jež mají sloužit národním hospodářským zájmům, ale také národním zájmům kulturním i jiným.“

Klíčovým mužem RAD se stal Konstantin Hierl. Narodil se v roce 1875 a po ukončení střední školy vstoupil jako dobrovolník do Královské bavorské armády. Od roku 1903 sloužil v hodnosti poručíka v bavorském generálním štábu, odkud byl o čtyři roky později převelen do císařského velkého generálního štábu. Od roku 1911 učil po tři roky historii na bavorské štábní škole. Za 1. světové války sloužil jako důstojník ve štábu 1. záložního bavorského královského sboru a později jako velitel praporu. V roce 1918, když Mnichov ovládli komunističtí Spartakisté, založil pro boj s nimi svůj vlastní dobrovolnický sbor a v dubnu 1919 s ním od Spartakistů vyčistil Augsburg. Získal hodnost v Reichswehru, v němž působil jako styčný důstojník s berlínskou vládou. V roce 1922 byl povýšen na plukovníka a přidělen na ministerstvo obrany.

V roce 1923 sepsal pro svého nadřízeného, náčelníka vrchního velitelství Reichswehru generálporučíka Hanse von Seeckt, memorandum, v němž nastínil svou myšlenku na vytvoření pracovní služby. V této zprávě popsal podmínky, jimž jsou mladí vystaveni, tak, jak je sám poznal, a vše shrnul do doporučení, které později převzala nacistická RAD: „Je třeba překonat třídní systém, marxismus a demokracii.“ Generál von Seeckt ale jeho memorandum zcela ignoroval, v důsledku čehož se Hierl rozhodl po 30 letech služby armádu opustit. Stalo se tak 30. září 1924.

Již předtím se však 24. února 1920 zúčastnil ustavujícího sjezdu NSDAP, kde se setkal se třemi pozdějšími ikonami německého pravicového nacionalismu: s bývalým generálním ubytovatelem císařské armády Erichem Ludendorffem, nacistickým politikem Georgem Strasserem a se samotným Adolfem Hitlerem. Později tvrdil, že do strany nevstoupil hned jen z toho důvodu, že jako tehdejší důstojník v činné službě nesměl. Plukovník ve výslužbě byl znám také jako autor prací s vojenskou tematikou, v nichž se již rodily rysy budoucí doktríny totální války, která bude poz-

ději v Třetí říši s nadšením přijímána Hitlerem, Goebbelsem – a od roku 1943 také Speerem.

Čtyřiapadesátiletý plukovník Hierl vstoupil do NSDAP v den Hitlerových čtyřicátin 20. dubna 1929, tedy pouhých 6 měsíců před vypuknutím světové hospodářské krize, která nakonec vynesla nacisty do vlády a pro Hierla připravila podmínky pro masové členství v jeho RAD.

V roce 1930 byl Hierl zvolen poslancem říšského sněmu a v témže roce poslal Hitlerovi text svého starého memoranda.

V roce 1932 jmenoval Hitler svého plukovníka ve výslužbě Vůdcovým stranickým komisařem pro oblast pracovní služby, aby se NSDAP mohla vypořádat s konkurenční organizací Výmarské republiky FAD. Profesor Patel napsal v knize *Vojáci práce (Soldiers of Labor)*: „Jeho plánovací mánie sahala tak daleko, že rozpočítával potravinové dávky na gramy a předepisoval na kusy i počty pracovních zástěr a hrnků na pití... Nacisté založili svou koncepci pracovní služby na vojenské organizaci.“¹²

Ve stejném roce se Hierl při plánování svého projektu RAD pracovní úzce spojil s podobně organizovaným spolkem veteránů Velké války *Stahlhelm* (Ocelová přilba), v jehož čele stál Franz Seldte, jenž se 2. února 1933 stal v Hitlerově první vládě (v „kabinetu baronů“ 1933–1937) říšským ministrem práce. Plukovník Hierl se stal jeho náměstkem a ihned začal pro členy své RAD zavádět polovojenský výcvik.

Bývalé dohodové mocnosti však nárůst počtu nových oddílů brzy zastavily, neboť se jim zdály příliš podobné civilní domobraně – či ještě spíše srovnatelné s pravidelnou armádou –, a s odvoláním na podmínky Versailleské smlouvy z roku 1919 je zakázaly.

Říšská pracovní služba nebyla v letech 1933–1934 německé veřejnosti příliš známá a dokonce jí hrozilo, že bude přidělena do pravomoci vůdce SA, bývalého setníka Ernsta Röhma, jemuž v té době podléhaly také rodící se oddíly SS a Nacionálně socialistický motoristický sbor (*Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps* – NSKK). Nestalo se to však a díky tomu unikl Hierl i RAD razii v rámci „Noci dlouhých nožů“, kdy byl v noci z 29. na 30. června 1934 zlikvidován velitelský sbor SA včetně Röhma.

3. července 1934 byla RAD vyňata z pravomoci říšského ministerstva práce a převedena pod ministerstvo vnitra vedené nacistickým právníkem Wilhelmem Frickem. O dva měsíce později – ve čtvrtek 6. září 1934 – se příslušníci RAD, spolu s Himmlerovými muži v černých uniformách SS, stali hrdiny s velkou pompou promítaného propagandistického filmu německé režisérky Leni Riefenstahlové *Triumf Vůle (Triumph des Willens)*, což Říšskou pracovní službu okamžitě proslavilo nejen ve Třetí říši a v Evropě, ale po celém světě.

Ve scénách tohoto filmu před hrdinsky vyhlížejícími nacistickými „vojáky práce“ – s lesknoucími se vyleštěnými rýči, v čapkách se štítkem a elegantních uniformách a ve skvělé fyzické kondici – omdlávaly dívky vzrušením a němečtí muži se ihned hlásili do pracovních řad. RAD tak deset



Vlevo: Příslušníci RAD pochodují Norimberkem v září 1934. Dosud nepublikovaná fotografie. (HHA)

Dole: Příslušník RAD pracující již v době války na okupovaném území SSSR. Mezi povinnosti příslušníků RAD na východní frontě patřilo střežení zajatců, stavění ghatt, boj s partyzány i účast na rasových čistkách namířených proti Židům, cikánům i dalším národnostem. Přesto nebyl plukovník Hierl po válce obviněn Mezinárodním vojenským tribunálem v Norimberku z válečných zločinů. (CER)



let poté, co neznámý plukovník z Mnichova vytvořil její první koncepci, získala s konečnou platností své místo ve společnosti.

Do právního systému Třetí říše byla RAD zakotvena zákonem z 26. března 1935 jako státem zřízená nacistická organizace. V květnu 1936 byl Hierl povýšen na generálmajora a v září jmenován *Reichsleiterem*.

V březnu 1938 se Hierlovo působení rozšířilo na Rakousko a v říjnu téhož roku na Sudety. Od léta 1941 patřily do Hierlovy pracovní říše také Norsko, Nizozemsko, Belgie, Chorvatsko a fašistický Slovenský štát. Zde všude byly zřízeny pobočky RAD.

V roce 1945, kdy bylo Hierlovi 70 let, nahradil dr. Fricka ve funkci ministra vnitra Himmler a konečně se hodlal RAD jako vrcholové státní organizace zmocnit. Samotný Hitler mu na jaře 1945 musel zabránit v tom, aby ji nezařadil do svého stále rostoucího průmyslového impéria SS.

Sídlo vedení RAD se původně nacházelo v budovách ministerstva práce, ale později, v roce 1936, bylo přesunuto do vlastních prostor do berlínské části Grunewald, poblíž stejnojmenného známého lesa. Počet příslušníků RAD se vyšplhal na 340 000. K 1. dubnu 1936 byla do RAD včleněna původně nezávislá Ženská pracovní služba. Každý německý mladý muž měl povinnost odsloužit mezi svým 18. až 25. rokem v RAD alespoň jeden rok. Dělo se tak obvykle před tím, než mladíci nastoupili na univerzitu nebo vstoupili do armády.

Příslušníci RAD se podíleli na mnoha civilních, vojenských i zemědělských stavebních projektech. Zpočátku prováděli drenážní práce, stavěli hráze, kopali odvodňovací kanály a kultivovali terén, vše s cílem získat pro Říši novou zemědělskou půdu. Mýtili lesy, zpevňovali říční břehy a rekultivovali zpustlá území. Na stavbě Todtových dálnic se sice RAD nepodílela, ale zato hrála významnou roli při budování Západního valu v letech 1938–1939. Za války spočívala její činnost zejména ve výstavbě koncentračních táborů, v obsluze protiletadlových děl a později obraně Atlantického valu.

V roce 1937 prohlásili zástupci RAD, že tato organizace během tří let své existence zrekultivovala více než 123 000 hektarů bažin a mokřadů, odvodnila kanály a drenážemi přes 300 000 hektarů půdy a připravila na 25 000 hektarů půdy k orbě. Edel dospěl k závěru, že „...nárůst zemědělské produkce umožněné těmito pracemi znamenal roční přínos 50 milionů říšských marek, což se rovnalo celkovému objemu výroby regionu, jako bylo například Sársko (hraniční oblast mezi nacistickým Německem a Francií).“

V den Hitlerových šestapadesátých narozenin – 20. dubna 1945 – Spojenci RAD formálně rozpustili. Hierl později stanul před západoněmeckým denacifikačním soudem a byl odsouzen k pěti letům vězení, které strávil v pracovním táboře. Zemřel v roce 1955.



KAPITOLA DRUHÁ

„VŮDCOVY SILNICE“: NACISTICKÉ BETONOVÉ STUHY DÁLNIC, 1933–45

„Němečtí dělníci, vzhůru do práce!“

Adolf Hitler, Frankfurt nad Mohanem, 23. 9. 1933

Krásný pohled na most alpského dálničního úseku (*Alpenstrasse*) z roku 1937. Další podobnou stavbou byl například most přes údolí řeky Werra, poblíž města Hannoversch Münden na dálničním úseku Göttingen–Kassel, budovaný od října 1935 do dubna 1937. Samotná ocelová konstrukce se stavěla mezi červencem 1936 až lednem 1937. (LC)

Dne 28. března 1938 vyšla ve známém americkém obrázkovém časopisu *Life* fotoreportáž s následujícím popisem:

Činy a slova jsou dva nosné pilíře fašismu. Na Německo se snáší nekonečný příval slov z Goebbelsových úst. Ale s tím, jak se blíží čas činů, může německá armáda křičet Německo po té nejlepší síti silnic na světě, po Reichsautobahnen... které tvoří vždy dva pruhy široké 25 stop (8,4 m) oddělené od sebe 16 stop (5,4 m) širokým trávníkem.

V každém pruhu mohou jet vedle sebe až čtyři automobily. Rychlost tu není omezena. Takových vozovek postavili němečtí nezaměstnaní již na 600 mil (téměř 1000 km). Míří k hranicím Rakouska, Československa, Polska, Francie, Belgie, křižují německý Vaterland a vedou i k Baltu.

V případě další světové války by Německo opět mohlo otevřít dvě fronty, neboť jeho vnitřní linie mu dovolí rychle přesunovat armády z jedné fronty na druhou.¹

Doba před dálnicemi

Myšlenka vystavět vozovky určené speciálně pro automobily vznikla v New Yorku při plánování čtyřproudového systému městských komunikací (*New York City Parkway System*), jehož výstavba započala v letech 1907–1908. Dne 23. ledna 1909 byla v Berlíně, hlavním městě německého císařství tehdy v čele s císařem Vilémem II., založena společnost *Automobil-Verkehrs-und-Unbungstrasse GmbH* (AVUS). Tato soukromá společnost byla financována kruhy se zájmem o automobilové závodění, ale rovněž se zájmy ryze obchodními. AVUS měla stavět jak závodní



Říšský kancléř Hitler a jeho „boj s šestimilionovou nezaměstnaností“, jak byl znázorněn na propagandistické výstavě NSDAP v roce 1934. (dosud nepublikovaná fotografie z fotoalb Heinricha Hoffmana, US National Archives, College Park, MD)

dráhy, tak také testovací okruhy pro nové vozy složené ze dvou pruhů po 8 m šíře, oddělených 9 m širokým středovým pruhem. Následoval „bez-křižovatkový“ úsek vozovky 9,8 km dlouhý, který společnost AVUS začala stavět v roce 1912 rovněž v Berlíně, mezi bývalou železnicí Halensee-Nikolaiese a Teltowským kanálem v Charlottenburgu. Práce v roce 1914 přerušila válka a celé dílo bylo dokončeno až v roce 1921, kdy se však stalo jen dalším závodním a testovacím úsekem.

V témže roce koupil tuto soukromou autostrádu průmyslový magnát Hugo Stinnes a prodloužil ji o jedenapůlkilometrový úsek se čtyřmi pruhy. Později se tato komunikace stala součástí berlínského systému veřejných silnic a dnes tvoří část městského dálničního okruhu A115.

V roce 1924 zaujal Hitlera Benito Mussolini, když jako první na světě otevřel v zemi, v níž se zrodil fašismus, rychlostní silnici určenou výhradně pro motorová vozidla. Jednalo se o 130 km dlouhou severoitalskou *Autostrada dei Laghi* (jezerní dálnice) vedoucí z Milána k jezeru Como. Podobně jako německé *Autobahnen* i italská autostráda fašismus předešla, neboť se začala stavět již 21. září 1921, avšak Mussolini si ji zcela přisvojil, podobně jako to učinil jeho německý napodobitel v roce 1933. Na rozdíl od pozdějších německých dálnic však byla *Autostrada dei Laghi* zatížena výběrem mýta a dále už na ní ani tehdy ani později žádné komunikace nenavazovaly. Úsek Milán – Varese navrhoval Duceho přítel inženýr Piero Puricelli, jenž navrhl zčásti pokrýt vysoké náklady na výstavbu dálnice výběrem mýta od řidičů, kteří budou novou komunikaci využívat.

Po úspěchu italské autostrády se teoretickým plánováním možné sítě domácích dálnic začala zabývat i německá Výmarská republika a to přes svou společnost *Studiengesellschaft für den Automobilstraßenbau* (StuFa – výzkumná společnost pro výstavbu silnic pro motorová vozidla). Jak

Dr. Todt (vpravo) nahlíží na staveništi do plánů. Před válkou dával Todt, stejně jako Speer, před stranickou uniformou přednost civilnímu oděvu. Zde má ovšem v levé klopě saka alespoň připnutý zlatý stranický odznak NSDAP. (Archiv, GI/OT/LC)



napisal Arend Vosselmann ve své studii *Reichsautobahn: Schönheit–Natur–Technik* (Říšská dálnice: Krása–Příroda–Technologie): „V roce 1924 se silniční systém v Německu nacházel ve stavu neorganizovaného chaosu, kdy každá zemská vláda byla zodpovědná pouze za silnice na svém území. Centrální úřad neměl žádný vliv, a byl tudíž zcela zbytečný. Narůstající automobilová doprava a její vysoká rychlost si nezbytně vyžadovaly výstavbu nových komunikací a jejich jednotné plánování.“²

V roce 1926 StuFa publikovala svůj ambiciózní plán vystavět v Německu síť dálnic v celkové délce 22 500 km (dnes je celková délka německých dálnic asi na polovičním počtu kilometrů). Mělo se jednat o první národní dálniční síť. V roce 1924 byl na berlínském Postdamském náměstí, jednom z dopravně nejzatíženějších míst ve městě, uveden do provozu první systém světelné signalizace pro řízení dopravy.

6. listopadu 1926 – pod vedením předsedy Německé obchodní komory Willyho Hofa – bylo založeno sdružení *Verein zur Vorbereitung der Autostrasse Hansesiedte–Frankfurt–Basel* (Sdružení pro plánování dálnice mezi hanzovními městy, Frankfurtem a Basilejí), známé pod zkratkou HaFraBa. Zabývalo se plánováním a výzkumem budoucí první německé moderní dálniční sítě.

I když sdružení HaFraBa plánovalo nejprve financovat silnice určené pouze pro motorová vozidla z výběru mýta, z příjmů z občerstvení na odpočívadlech a z čerpacích stanic, zákon následně jakémukoli zpoplatnění nových dálnic zamezil. Dnešní dálnice jsou financovány především

„Zásahy do krajiny jsou mimořádně rozsáhlé! Kmeny stromů jsou odstraňovány dynamitem, ale drahocenná půda je s pečlivostí ukládána na zemních skládkách, aby mohla být později použita k zasazení rostlin do středových pásů dálnic a pruhů kolem nich, nebo aby sloužila další krajinotvorbě.“ Za povšimnutí stojí provizorně položené koleje a tři lokomotivy. (OT/LC)

