

Tavla 89 | Modernitet

Tron på att det Tredje riket på många sätt var en modern stat och en världsledare inom tekniska och ingenjörsmässiga upptäckter, består även 60 år efter andra världskriget. Socialt och gemensamt ansågs detta också vara fallet. Exempel som rikets Autobahn eller upphävandet av klasskillnader nämns ofta. Utan tvekan började modernitetens potential, vars frön redan såddes under Weimarrepubliken, att utvecklas under det Tredje riket, särskilt inom området för industriell rationalisering. Det var karakteristiskt för det Tredje riket att Hitler personligen föredrog att investera inom bil- och autobahnsektorn: försummelsen av järnvägstrafiken skulle dock visa sig ha en negativ effekt under andra världskriget. NS-propaganda och självframställning antydde huvudsakligen att alla sociala och tekniska förbättringar hade sitt ursprung i nationalsocialismen. I kontrast till detta moderna tillvägagångssätt fanns röster inom NSDAP som var kritiska till moderniseringen av den agrara sektorn, redan före maktövertagandet. De argumenterade för en "Återgång till jorden" för bönderna och hävdade att teknisk rationalisering och ökad användning av maskiner bidrog till en ökning av massarbetslösheten. Tysk storindustri skulle också omformas till en "Hantverksklass" för att sänka arbetslöshetssiffrorna. Dessa planer skulle förlora i betydelse när krigsförberedelserna blev mer intensiva: sådana idéer skulle ses som bakåtsträvande och teknikfientliga, dess förespråkare sågs som ovilliga att förändras med tiden. NS-rasideologin bidrog starkt till att bromsa tekniska och sociala processer – särskilt borttagandet av ingenjörer och vetenskapsmän av icke-aryiskt ursprung. Ytterligare utveckling av teorier av judiska vetenskapsmän kunde få starka konsekvenser.



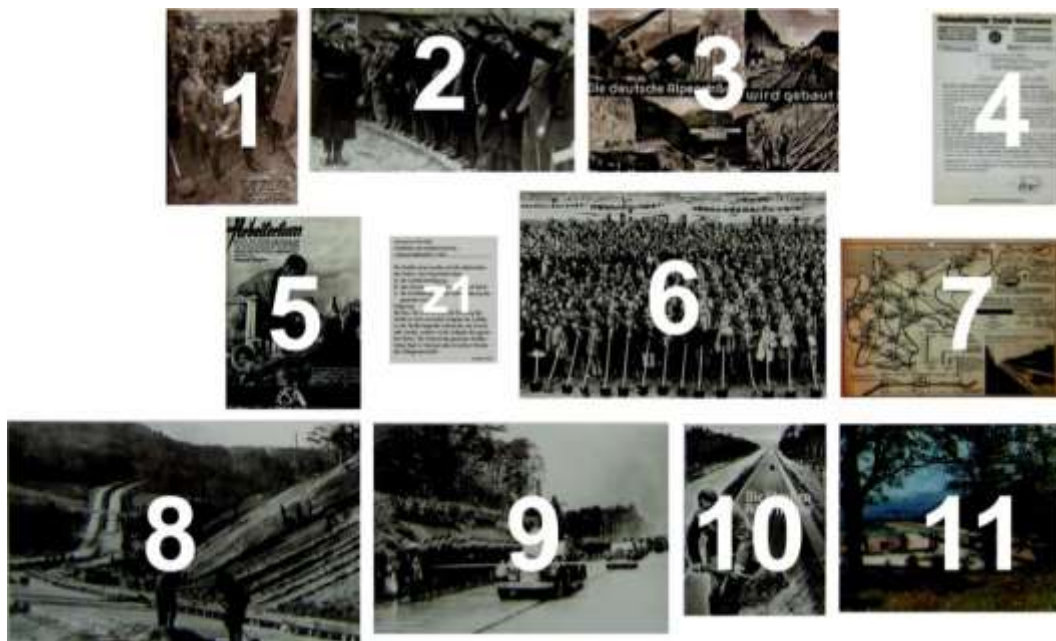
1. Mercedes tävlingsmodell i den tyska paviljongen på världsutställningen i Paris, 1937.

Tavla 90 | Mythen Reichsautobahn

Autobahn har än idag inte förlorat något av sin mytiska karaktär och de legender som är förknippade med den. De anses fortfarande vara en bedrift av Hitler, som en representation av framsteg i det Tredje riket och ett framgångsrikt program för att minska massarbetslösheten. Dessa åsikter var dock påhitt skapade av NS-staternas propaganda.

Planerna på att bygga en autobahn sträcker sig tillbaka till det tyska kejsardömet. Den första autobahnen var AVUS (Automobilverkehr und Übungsstraße), som stod klar 1921 i Berlin. Planer på att utöka förbindelserna mellan Hamburg och Frankfurt (Main), Basel och München, Leipzig och Berlin fortsatte. Strax efter att ha utnämnts till Tysklands kansler gjorde Hitler dessa idéer till sina egna. Redan i juni 1933 skulle arbetet med att bygga autobahn återupptas. Hitler tilldelade ingenjören Fritz Todt rollen som "Generalinspektör för vägbyggnad". Fram till krigets början 1939 hade ungefär 3300 kilometer av de 6900 planerade kilometrarna färdigställts. I slutet av 1941 förklarade Todt att olika byggarbetsplatser skulle stängas på grund av utbrottet av "totalt krig".

Byggandet av autobahn hade aldrig någon stor inverkan på arbetslöshetsnivån. Det högsta antalet arbetare som arbetade på autobahn var omkring 125 000 i slutet av juli 1936. Problemen på byggarbetsplatserna skulle bestå med införandet av "Icke lokala arbetare". De skulle komma från regioner som led av hög arbetslöshet och skulle tvångssändas till byggarbetsplatser som låg långt borta. Separationen från deras familjer, de dåliga boendeförhållandena och den långa vandringen från bostadsanläggningarna till byggarbetsplatsen skulle leda till spänningar och "inre resignation". Detta skulle gå så långt som att inkludera öppet motstånd och strejker.



1. Hitler vid det första spadtaget för Reichsautobahnens första delsträcka vid Frankfurt am Main, den 23 september 1933. Arbeitertum, 1933
2. "Arbetsbegäran" från autobahnarbetare vid en byggarbetsplats mellan Berlin-Stettin, 1935 Deutsches Historisches Museum Berlin
3. Autobahnpropaganda – Den tyska alpvägen byggs, 1935.
4. Nyhetsbrev från NSDAP – Riksadministrationen den 23.06.1938, speglar maktdispyter mellan olika NS- och partiförvaltningar. Här är frågan vem som ska stå för kostnaderna för klädseln till de österrikiska autobahnbyggarna. Bundesarchiv Berlin
5. Omslaget till tidskriften "Arbeitertum", juni 1935. Hitler vid invigningen av den första delen av autobahnen Frankfurt-Darmstadt Arbeitertum, 1935
6. Uppmaning från byggarna av autobahnkonstruktionen vid Mainstranden i Frankfurt, september 1933 Staatsarchiv Frankfurt am Main
7. Förbindelserna av Reichsautobahn, 1934/35 Bundesarchiv Berlin, Diesterwegs Merk- und Arbeitsblätter, Reihe: Deutschvolkkunde
8. Byggandet av Reichsautobahn i södra Tyskland. Deutsches Historisches Museum Berlin
9. Invigning av en delsträcka av Reichsautobahn nära Frankfurt av Adolf Hitler, den 19:e maj 1935. Staatsarchiv Frankfurt am Main
10. Titelsidan till NS-broschyren "Adolf Hitlers vägar" av generalinspektören för tysk vägingenjörskonst, Fritz Todt. Fritz Todt skapade myten att Hitler var upphovsman och designer av Reichsautobahn, 1938. Deutsches Historisches Museum Berlin
11. Nybyggd bensinstation nära Reichsautobahn vid Rosenheim, omkring 1942. Deutsches Historisches Museum

Z1 Utdrag taget från Fritz Todt, Vägbyggnad och administration "Brun memoar", 1932 Ett lands vägar är en nations livsnerv. Det övergripande nätverket tjänar: a) landets försvar b) den civila transporten och fraktrafiken c) utvecklingen och kulturellt stöd till hela landet Slutsats: Byggandet, underhållet och bevarandet av vägarna är inte en uppgift för samhället, distriktet eller länet, utan hela nationens plikt. Tillståndet för hela vägnätverket ligger i varje gemenskaps intresse inom "Folkets gemenskap". Bundesarchiv Berlin

Tavla 91 | Teknikens Fascination

Nationalsocialismen skulle utnyttja de mer fascinerande sidorna av tekniken för att främja sina propagandainriktade mål. Det var ett medel för nationell sammanhållning och för att höja det tyska kollektivets självkänsla. Hitler skulle definiera sig själv som en "tekniknörd", och nämnde Fritz Langs film från 1927 "Metropolis" som en av sina favoriter. Regimens teknikentusiasm delades av en stor del av civilbefolkningen. Teknikkulten orienterade sig mot tekniska toppprodukter, i den civila sektorn skulle detta inkludera bilar, flygplan, zeppelinare och radioutrustning. Det måste sägas att mindre avancerade alternativ som KdF-Wagen eller "Volksempfänger" (Folkets mottagare) skulle användas inom masskonsumtionens område. Generellt sett skulle dock antalet tekniska produkter som telefoner, kylskåp, elektriska spisar och den elektriska hårtorken öka. Av dessa skulle modeller produceras som skulle vara överkomliga för de flesta människor. Utsikten att nästan alla kunde vara en del av denna teknikkultur, med dess standardiserade billiga produkter, tillhörde ett av de mest effektiva propagandaverktygen i NS-regimen. I detta andligt politiska klimat kom det inte som en överraskning att racerförare som Rudolph Caracciola och Bernd Rosemeyer eller piloter som Ernst Udet skulle bli idrottsidoler. De legendariska "Silverpilarna" från Mercedes skulle orsaka ganska spektakel och demonstrera den tekniska 'överlägsenheten' hos tyskarna. Som Hitler en gång citerade: "Världens bästa bilvägar finns i Tyskland, de snabbaste bilarna byggdes av oss. Resultaten från de stora internationella tävlingarna är bevis på detta." Slutligen skulle nationalsocialismens teknikentusiasm så småningom spilla över till området för militärteknik. Regimen skulle även inom detta område hitta en känsla av uppfyllelse i kriget. De tyska vapnen testades redan i spanska inbördeskriget. Detta populariserades i filmer som "Stuka" eller "Dopet i eld". Senare skulle stridsvagnar som "Pantern" eller "Tigern" stiliseras som mästerverk av tyskt ingenjörskonst. Ett rykte som hade stor inverkan var att ett "underbaffenvapen" användes, vilket skulle leda till en vändpunkt i kriget. Allmänheten skulle inte få se jetjaktplan som ME 262 eller V1- och V2-raketerna, men tron på deras effektivitet skulle fortfarande vara utbredd. Sammantaget skulle de tekniska militära framstegen i Tyskland visa sig vara ett fiasko: Den pågående rivaliteten mellan ekonomi och politik samt den fragmenterade finansiella och militära staben skulle avsevärt hindra utvecklingen. Den allmänna bristen på grundforskning och utveckling resulterade i en brist inom

flygplanskonstruktion, atomforskning och inom områdena för högfrekvensteknologi och radarteknologi.



1. Bernd Rosemeyer i sin Auto Union tävlingsbil vid Tyska Grand Prix i Nürnberg, den 26 juli 1936. Stiftung Preußischer Kulturbesitz
2. Tidningsannonser från Mercedes-Benz med Wehrmachts fordon och flygplan, 1943. Stiftung Preußischer Kulturbesitz
3. Uppskjutning av en "A4"-raket (kallad "V2") vid arméns testområde nära Peenemünde, 1943. Stiftung Preußischer Kulturbesitz
4. Propagandautställningen "Ge mig fyra år" i utställningshallen i Berlin. Utställningen var avsedd att förhärliga innovationerna hos armén, flygvapnet och marinen, 1937. Stiftung Preußischer Kulturbesitz
5. Omslaget till ett nummer från serien "Det lilla krigshäftet" med bilder på olika flygplanstyper, 1940. Deutsches Historisches Museum Berlin
6. En uppfinning av Walter Bodenstein. Fyra båthjul monterades istället för vagnshjulen, vilket kombinerar flottören med vattenframdrivning. Framhjulen fungerar som roder och bakre hjulen som paddelhjul för framdrivning. Detta är också något av en kuriositet. Deutsches Historisches Museum
7. Propagandaartikel från tidningen "Arbeitertum", augusti 1938. Angående de tekniska prestationerna av luftskeppet Zeppelin LZ 129. Arbeitertum, 1938
8. Fascinerad av vapenteknologi. Utdrag från målningen av Ferdinand Staeger, 1941. Arbeitertum 1941