

## Miszelle

FRANZ W. SEIDLER

### DAS NATIONALSOZIALISTISCHE KRAFTFAHRKORPS UND DIE ORGANISATION TODT IM ZWEITEN WELTKRIEG

#### Die Entwicklung des NSKK bis 1939

Die ersten Ansätze der Organisation führte die Legende des NSKK in das Jahr 1922 zurück, als mit Hilfe Dietrich Eckarts, des Herausgebers des Völkischen Beobachters, in München einige Lastkraftwagen angeschafft wurden, um schnelle Einsätze der SA zu ermöglichen und um Propagandamaterial zu transportieren. Die Fahrer und Kfz-Mechaniker fühlten sich als eine besondere Gruppe in der Partei. Offiziell verfügte Hitler erst am 1. April 1930 die Aufstellung eines „Nationalsozialistischen Automobilm-Korps“. Früher als andere Parteiführer erkannte er den Wert mobiler Einsätze für die Verbreitung des nationalsozialistischen Gedankenguts und für die Wahlpropaganda. Die Mitglieder des NSAK verpflichteten sich, ihre privaten Kraftwagen für die Zwecke der NSDAP zur Verfügung zu stellen, führende Persönlichkeiten der Partei- und SA-Abteilungen zu befördern, Kurierdienste zu leisten, Kfz-Unterricht zu geben und Übungs- und Propagandafahrten durchzuführen. Diejenigen Mitglieder, die über Kfz-Reparaturwerkstätten verfügten, sollten diese zur Instandsetzung der NSAK-Automobile bereithalten. Da die Untergruppen der SA über keine verbandseigenen Fahrzeuge verfügten, waren die Standartenführer und Sturmbannführer auch noch später auf die Hilfe der Motorstürme angewiesen<sup>1</sup>. Die Leitung des NSAK übernahm in Personalunion der damals Oberste SA-Führer Franz von Pfeffer<sup>2</sup>. Da nur wenige Parteigenossen eigene Kraftfahrzeuge besaßen, blieb die Basis des NSAK zunächst schmal. Die Zahl der aktiven Mitglieder betrug damals nicht einmal 300. Erst als eine Reihe von Sympathisanten sich bereit erklärte, dem Korps Kraftfahrzeuge zur Verfügung zu stellen, wurde die Bewegung effizient. Der Erfolg der Partei bei der Reichstagswahl 1930 war u. a. darauf zurückzuführen<sup>3</sup>. Im Dezember 1930 ernannte Hitler einen alten Mitstreiter und Haftgenossen der Landsberger Zeit, den Major a. D. Adolf Hühnlein, zum Chef des Kraftfahrwesens der SA und zum Stellvertretenden Korpsführer des NSAK. Mit ihm begann der eigentliche Aufstieg der Organisation, die am 20. 4. 1931 in „Nationalsozialistisches Kraftfahrkorps“ umbe-

<sup>1</sup> Heinrich Bennecke, Hitler und die SA, München und Wien 1962, S. 161.

<sup>2</sup> Vgl. Andreas Werner, SA und NSDAP, Studien zur Geschichte der SA und der NSDAP 1920–1923, Erlanger Dissertation 1964, S. 405 ff.

<sup>3</sup> Heinrich Bennecke, S. 146.

nannt wurde. Das NSKK erhielt einen eigenen Dienstweg in der SA neben den weiter bestehenden Motorstaffeln der SA<sup>4</sup>. Beide umfaßten im Reich 680 Motorstürme.

Beim Braunschweiger SA-Tag am 18. 10. 1931 standen bereits 5000 Kraftfahrzeuge zum Antransport der SA-Männer aus allen deutschen Gebieten zur Verfügung. Das NSKK zählte damals fast 10 000 Mann<sup>5</sup>.

Nach der Regierungübernahme Hitlers im Januar 1933 wurde die Kraftfahrzeugindustrie des Reiches als eine Schlüsselindustrie zur Ankurbelung des Wirtschaftslebens eingesetzt. Das Organisationsbuch der NSDAP stellte die Behauptung auf, daß die „Abwehrkraft der Nation“ vom Stande der Motorisierung abhängt<sup>6</sup>. Das NSKK profitierte davon. Die Automobilclubs der Weimarer Republik wurden, soweit ihre Mitglieder den rassistischen Kriterien entsprachen, im Deutschen Automobil-Club zusammengefaßt. Das war neben der Motor-SA<sup>7</sup> und dem NSKK die dritte Organisation, die sich dem Kfz-Wesen verschrieben hatte. Die Mitgliedschaft in der Motor-SA und im NSKK hing im Unterschied zum DAC nicht vom Besitz eines eigenen Kraftfahrzeugs ab. Voraussetzung für den Eintritt war die „innere Bereitschaft zu kämpferischem Einsatz“<sup>8</sup>. Nach dem 30. 6. 1934 wurde das NSKK von der SA abgekoppelt und erhielt den Status einer selbständigen Gliederung der NSDAP. Die Motorstürme der SA traten zum NSKK über<sup>9</sup>. Dadurch erhielt die Organisation Auftrieb. In der folgenden Zeit war die Ausbildung von Fahrern und Mechanikern vorrangig. Es entstanden die Reichsschule Zeesen für die Führerausbildung, die Reichsschule Elsgrund zur Schulung technischer Ausbilder und Lehrkräfte und die Technische Führerschule des Inspektors des NSKK für technische Ausbildung und Geräte in München. Dazu kamen insgesamt 21 Motorsportschulen. Die Lehrgänge dauerten 5 Wochen. Fahrbare Lehrwerkstätten und korpseigene Schulfahrzeuge förderten die Fortbildung der NSKK-Männer in abgelegenen Standorten. Durch die Schulorganisation des NSKK liefen bis zum Beginn des Krieges 200 000 junge Männer, die nach ihrem Eintritt in die Wehrmacht in den motorisierten Truppenteilen, besonders bei der Panzertruppe, dienten. 1934 übertrug Reichsjugendführer Baldur von Schirach dem NSKK die „motorische Ertüchtigung“ der Motor-HJ, deren Stärke damals etwa 100 000 Jugendliche im Alter von 16 bis 18 Jahren betrug<sup>10</sup>. Der Arbeit der Motor-HJ waren jedoch enge Grenzen gesetzt. Die Organisation verfügte lediglich

<sup>4</sup> In der SA wurde das NSKK jahrelang als „Hilfsorganisation der SA“ angesehen. Vgl. Ernst Bayer, *Die SA. Geschichte, Arbeit, Zweck und Organisation der Sturmabteilungen des Führers und der Obersten SA-Führung*, Berlin 1938, S. 13; Andreas Werner, S. 552.

<sup>5</sup> Vgl. Heinrich Bennecke, S. 166 f.; Alfred Vagts, *Hitler's Second Army*, Washington 1943, S. 96.

<sup>6</sup> Organisationsbuch der NSDAP, München 1936, S. 394.

<sup>7</sup> Vgl. Wolfgang Horn, *Der Marsch zur Machtergreifung. Die NSDAP bis 1933*, Athenäum/Droste Tb 7234 (1980), S. 278 ff.

<sup>8</sup> Hans-Helmuth Krenzlin, *Das NSKK. Wesen, Aufgaben und Aufbau des Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps*, dargestellt an einem Abriß seiner geschichtlichen Entwicklung, Schriften der Hochschule für Politik, Heft 34, Berlin 1939, S. 14.

<sup>9</sup> Vgl. Gutachten des Instituts für Zeitgeschichte, München 1958, S. 326; Alfred Vagts, S. 98.

<sup>10</sup> Vgl. Hans-Christian Brandenburg, *Die Geschichte der HJ. Wege und Irrwege einer Generation*, Köln 1968, S. 173.

über 350 eigene Kraftfahrzeuge zu Ausbildungszwecken. Trotzdem erwarben jährlich bis zu 10 000 Mitglieder den Führerschein und übten sich im Werkstattdienst<sup>11</sup>. Am 23. 8. 1934 verfügte Hitler die Verschmelzung der Motor-SA, die doppelt soviel Mitglieder hatte wie das NSKK, mit diesem, dessen Umfang damals etwa 100 000 Mann betrug<sup>12</sup>. Von den Mitgliedern des NSKK waren 34% Arbeiter, 23% Angestellte, 11,3% Handwerker, 6,3% Beamte, 15,5% Freiberufliche und 9,9% Angehörige landwirtschaftlicher und sonstiger Berufe<sup>13</sup>.

Am 19. 10. 1935, beim „Tag von Coburg“, sprach Hitler dem Führerkorps des NSKK öffentlich seine Hochachtung aus: „Es ist das große Verdienst des NSKK und seines Korpsführers Hühnlein, daß es als Banner- und Willensträger mit der ihm eigenen Zähigkeit den Motorisierungsgedanken im Volke lebendig werden ließ, ihn geistig vorbereitet und zum Durchbruch gebracht hat.“<sup>14</sup>

Unter Anleitung der Polizei nahmen zahlreiche NSKK-Männer mit schwarzem Käppi, Ringkragen und Anhaltestab an Verkehrsknotenpunkten Aufgaben der Verkehrsregelung wahr. Das kam der Popularität der Organisation ebenso zugute wie die zahlreichen Kraftfahrzeugwettbewerbe, die auf regionaler und überregionaler Basis durchgeführt wurden. Der NSKK-Verkehrserziehungsdienst widmete sich in sogenannten Verkehrserziehungsgärten der Unterweisung von Verkehrssündern. Bei der Berliner Olympiade 1936 übernahm das NSKK Transportaufgaben vielfältiger Art. Politisch wirkungsvoll waren Rundfahrten für ausländische Besucher zur Propagierung der Aufbauleistungen des Nationalsozialismus. Auch die Umstellung des Linksverkehrs auf Rechtsverkehr nach der Eingliederung Österreichs als Ostmark ins Reich wurde 1938 vom NSKK organisiert. Im gleichen Jahr entstand im Einvernehmen mit dem Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei der „NSKK-Verkehrshilfsdienst“. Zu seinen Aufgaben gehörten Unfall- und Pannenhilfe. Die Telefone des Straßen-Rufstellennetzes waren von ehrenamtlichen NSKK-Männern besetzt. Die Hinweisschilder auf die Rufsäulen im Abstand von 6 bis 10 km zeigten eine rote Wählerscheibe mit blauem Rand und das Hoheitsabzeichen des NSKK neben dem Zeichen des Deutschen Roten Kreuzes.

Für die Verdienste um das NSKK und angesichts der Erfolge des NSKK wurde Korpsführer Hühnlein auf dem Reichsparteitag 1938 zum Reichsleiter der NSDAP ernannt. Er war jetzt der Bevollmächtigte Hitlers für Fragen des Straßenverkehrs und der Verkehrserziehung. Alle Gesetze und Verordnungen auf dem Gebiet des Straßenverkehrs bedurften seiner Zustimmung. Gleichzeitig entwickelte sich das NSKK auch zum alleinigen Träger des Kraftfahrsports im Dritten Reich. Die Oberste Nationale Sportbehörde für die Deutsche Kraftfahrt (ONS) wurde vom Korpsführer des NSKK übernommen. Alle nationalen Kfz-Sportveranstaltungen und die Teilnahme

<sup>11</sup> Vgl. auch Günter Kaufmann, *Das kommende Deutschland. Die Erziehung der Jugend im Reich Adolf Hitlers*, Berlin 1940, S. 94 f.; Arno Klönne, *Hitlerjugend. Die Jugend und ihre Organisation im Dritten Reich*, Hannover und Frankfurt 1957, S. 36 ff.

<sup>12</sup> Vgl. Karl-Heinz Ludwig, *Technik und Ingenieure im Dritten Reich*, Düsseldorf 1974, S. 315.

<sup>13</sup> Hans-Helmuth Krenzlin, S. 18.

<sup>14</sup> Ebenda, S. 21.

an ausländischen Wettbewerben mußten von ihm gebilligt werden. Am 27. 1. 1939 machte Hitler das NSKK schließlich zum alleinigen Träger der gesamten motortechnischen Wehertüchtigung. Die Ausbildung des Kraftfahrersersatzes für das Heer fiel jetzt in die ausschließliche Zuständigkeit des Korps. Sie umfaßte die kraftfahrzeugtechnische Ausbildung von 16-jährigen HJ-Buben ebenso wie die Führerscheinausbildung für Soldaten des Beurlaubtenstandes.

In dieser Zeit gliederte sich das NSKK in 5 Motor-Obergruppen und 23 Motorgruppen. Jede Motorgruppe bestand aus 7 Motorstandarten, jede Motorstandarte aus 5–6 Motorstaffeln und jede Motorstaffel aus 6 Motorstürmen. Die Kopfstärke des NSKK betrug fast eine halbe Million Männer<sup>15</sup>. Die Dienststellen der Korpsführung waren in München und Berlin. Wichtigster Mann war der Chefstabsführer. Er arbeitete alle Richtlinien, Befehle, Verfügungen und Anordnungen nach Weisung des Korpsführers aus. Für die weltanschauliche Schulung der Mitglieder bediente sich das NSKK der politischen Leitung der NSDAP. Von dort wurden weltanschauliche Schulungsreferenten an die 24 Schulen und in die Gliederungen entsandt. Die amtlichen Organe der Korpsführung waren die im Zentralparteiorgan der NSDAP erscheinende Kampfschrift „Der NSKK-Mann“ und die Monatsschrift „Deutsche Kraftfahrt“.

Während zu Beginn der dreißiger Jahre die Fahrzeuge des NSKK fast ausschließlich im Privatbesitz seiner Mitglieder waren, besaß das NSKK 1939 einen eigenen Motorpark. Er umfaßte einige hundert PKW und LKW<sup>16</sup>. Alle Motorfahrzeuge des NSKK trugen die Korpsplakette in Silber vorne am Wagen und während des Dienstes den Dienstwimpel<sup>17</sup>.

### Die Vorstufen der OT

Das „Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens Reichsautobahnen“<sup>18</sup> vom 27. 3. 1933 ermächtigte die Deutsche Reichsbahnverwaltung, zum Bau und zum Betrieb von „Kraftfahrbahnen“ ein Zweigunternehmen einzurichten. Am 23. 11. 1934 wurde die neue Direktion in Berlin gegründet. Sie übernahm die Leitung der „Gesellschaft Reichsautobahnen“. Vorsitzender des Vorstandes war der Generaldirektor der

<sup>15</sup> Alfred Vagts, S. 98; Hans-Helmuth Krenzlin, S. 18.

<sup>16</sup> Vgl. Alfred Vagts, S. 100.

<sup>17</sup> Oppermann, Unter den Sturmstandern des NSKK, München 1936, S. 10.

<sup>18</sup> Zur Frage des Reichsautobahnbaus vgl. vor allem Karl Krämer, Autobahnbau in Deutschland 1933–1945. Zu den Hintergründen, Ostberlin 1975; Karl-Heinz Ludwig, S. 303 ff.; Hansjoachim Henning, Kraftfahrzeugindustrie und Autobahnbau in der Wirtschaftspolitik des Nationalsozialismus 1933 bis 1936, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 1978, S. 217 ff.; Jürgen Stelzner, Arbeitsbeschaffung und Wiederaufrüstung 1933–1936. Nationalsozialistische Beschäftigungspolitik und der Aufbau einer Wehr- und Rüstungsindustrie, Tübinger Dissertation 1976; James D. Shand, The Reichsautobahn: Symbol for the Third Reich, in: Journal of Contemporary History, 2/1984, S. 189 ff.

Deutschen Reichsbahngesellschaft. Zu den Aufgaben der Direktion gehörten Baufinanz- und Personalangelegenheiten, Konstruktions- und Beschaffungsfragen, die Herausgabe von Dienstvorschriften und die Vertretung der Gesellschaft nach außen. In Entsprechung zu den Reichsbahndirektionen wurden für den Autobahnbau Oberste Bauleitungen eingerichtet. Die Bauausführung oblag den Bauabteilungen. Die örtliche Leitung und Baubeaufsichtigung war in den Händen von Streckenbaumeistern, denen von Fall zu Fall Bauwarte zugeteilt wurden. Bis 1935 entstanden nach und nach 15 Oberste Bauleitungen und 74 Bauabteilungen.

Mit Erlaß vom 23. 1. 1935 wurden die Aufsichtsrechte der Reichsregierung für das Unternehmen Reichsautobahnen dem „Generalinspektor für das Straßenwesen“ übertragen. Amtsinhaber war Fritz Todt. Er fungierte seit 30. 11. 1933 als Oberste Reichsbehörde und verfügte über einen Haushaltstitel von 1 Mrd. RM im Jahr. Seine Aufgabe war ursprünglich die Zentralisierung des deutschen Landstraßenwesens. Bei seiner Amtsübernahme teilten sich über 600 Körperschaften (Länder, Provinzen, Kreise, Bezirke, Gemeinden) mit rund 700 Staats-, Provinzial- und Kreisbauverwaltungen die Aufsicht über das deutsche Straßennetz. Zur Bewältigung der ihm übertragenen Aufgaben gründete der Generalinspektor im Herbst 1933 eine Dienststelle in Berlin. Entsprechend seinem Führungsprinzip, Entscheidungen vor Ort zu delegieren, versuchte Todt mit einem möglichst kleinen Mitarbeiterstab auszukommen. Sein Amt gliederte sich auch nach der Übernahme des Reichsautobahnbaus in nur drei Abteilungen mit je 5 Referenten. Dazu traten die fachtechnischen Zentralreferate Bodenmechanik, Vermessung, Deckenbau, Brückenbau, Transport und Geräte, Fernmeldewesen.

Am 1. 6. 1938 erhielten die Reichsautobahnen schließlich eine ähnliche Stellung wie die Deutsche Reichsbahn, deren uneingeschränkte Zuständigkeit das Reich durch die Erklärung des Reichskanzlers vom 30. 1. 1935 an sich gezogen hatte. Die Dienststellen der Reichsautobahnen waren von da an unmittelbare Reichsbehörden. Vorsitzender des Vorstandes wurde nun anstelle des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahngesellschaft der Generalinspektor für das Straßenwesen. Die Deutsche Reichsbahn war nur noch durch ein Mitglied im Vorstand vertreten. Zum Vorstand trat ein Beirat, dessen Vorsitz der Reichsverkehrsminister übernahm. Zum Zeitpunkt dieser Umorganisation unterstanden der Direktion insgesamt 17 Oberste Bauleitungen und 10 Bauabteilungen<sup>19</sup>.

Der Reichsautobahnbau und der Landstraßenbau brachten der Bauwirtschaft nach den Jahren der Stagnation ein erhebliches Auftragsvolumen ein. Ab 1936 sollten jährlich etwa 1000 km Autobahnen fertiggestellt werden. Diese Leistung erreichte Todt 1936 und 1937 u. a. dadurch, daß er die Unternehmer von bürokratischen Hemmnissen befreite, ihnen gute Profitspannen in Aussicht stellte, eine Typisierung der Bauarbeiten erreichte und eine Normierung des Baugeräteparks durchsetzte. Der Reichsautobahnbau erfolgte ausschließlich durch zivile Bauunternehmungen im Auftrags-

<sup>19</sup> Rudolf Dittrich, Vom Werben, Wesen und Wirken der Organisation Todt, Manuskript Berlin 1946, Bundesarchiv, Kleine Erwerbungen Nr. 529/1, S. 8; Karl-Heinz Ludwig, S. 331.

verfahren. Sie stellten neben dem Maschinenpark die sogenannten Stammarbeiter. Die Masse der Bauarbeiter, bis zu 90%, wurde durch Vermittlung der Arbeitsverwaltungen an die Baustellen geschafft<sup>20</sup>. Ab 1935 traten Einheiten des Reichsarbeitsdienstes dazu<sup>21</sup>.

Die Unterbringung und Verpflegung der Arbeitskräfte war Angelegenheit des Generalinspektors. Da die Neubauten der Reichsautobahnen über große Strecken weit ab von größeren Wohngebieten lagen, wurde die Einrichtung von Wohnlagern mit Baracken, Küchen und Betreuungsräumen erforderlich. Die Organisation dieser Arbeitermassen und ihre Betreuung wurde zu einem besonderen Charakteristikum der Arbeitsweise Todts. Im „Gesetz über die Unterkunft bei Bauten“ vom 13. 12. 34 wurden seine Richtlinien<sup>22</sup> für die Unterbringung und Verpflegung der Autobahnarbeiter verbindlich für die Durchführung von öffentlichen Bauten überhaupt<sup>23</sup>.

Wegen seiner Erfahrungen beim Autobahnbau, wegen seines Kontaktes zu allen größeren Tiefbauunternehmen des Reiches und aufgrund der Arbeitsleistungen seiner Organisation beim Erstellen der Autobahnen, Reichsstraßen und Landstraßen erhielt Todt am 28. 5. 1938 von Hitler den Auftrag, in Zusammenarbeit mit den militärischen Dienststellen einen Westwall nach dem Vorbild der Maginotlinie zu bauen<sup>24</sup>. Todt behielt das System des Reichsautobahnbaus prinzipiell bei. Zur Effizienzsteigerung setzte er jedoch sogenannte Hauptunternehmer ein, die für größere Bauabschnitte verantwortlich waren und die von sich aus kleinere Bauunternehmen als Nachunternehmer heranziehen konnten. Die Zentralisierung der Bauindustrie, die in der „Wirtschaftsgruppe Bauindustrie“ zusammengeschlossen war, und die Zusammenfassung aller Bauhandwerksbetriebe im „Reichsinnungsverband des Bauhandwerks“ waren der schnellen Bauausführung förderlich. Um ausreichend Arbeiter zu bekommen, initiierte Todt die „Verordnung zur Sicherstellung des Kräftebedarfs für Aufgaben von besonderer staatspolitischer Bedeutung“, die am 26. 6. 1938 erlassen wurde. Sie ermächtigte den Präsidenten der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, deutsche Staatsangehörige „für eine begrenzte Zeit“ zur Arbeit zu verpflichten und ihnen einen Arbeitsplatz bzw. einen Ausbildungsplatz zuzuweisen. Mitte Februar 1939 legte Göring in seiner Funktion als Beauftragter für den Vierjahresplan noch einmal fest, daß die „Durchführung unaufschiebbarer Aufgaben von be-

<sup>20</sup> Vgl. Hansjoachim Henning, S. 236.

<sup>21</sup> Vgl. Wolfram Mallebrein, Konstantin Hierl. Schöpfer und Gestalter des Reichsarbeitsdienstes, Hannover 1971, S. 69 ff.; Wiebke Stelling/Wolfgang Mallebrein, Männer und Maiden. Leben und Wirken im Reichsarbeitsdienst in Wort und Bild, Preußisch Oldendorf 1979, S. 31 ff. Obwohl beide Bücher in die Kategorie der Memoiren- und Rechtfertigungsliteratur gehören, geben sie angesichts des Fehlens wissenschaftlicher Literatur zum RAD nach 1935 brauchbare Hinweise zu einigen Projekten der Organisation.

<sup>22</sup> RGBI I, 1934, S. 1234.

<sup>23</sup> Zur Einschätzung des Autobahnbaus durch Todt selbst vgl. Eduard Schönleben, Fritz Todt. Der Mensch, der Ingenieur, der Nationalsozialist, Oldenburg 1943, S. 56 f.

<sup>24</sup> Vgl. besonders Walter F. Renn, Hitler's Westwall. Strategy in Concrete and Steel, Michigan 1970; Franz W. Seidler, L'Organisation Todt, in: revue d'histoire de la deuxième guerre mondiale et des conflits contemporains, 134/1984, S. 33 ff.

sonderer staatspolitischer Bedeutung“ nicht durch einen Mangel an Arbeitskräften gefährdet werden dürfe. Für Aufgaben, die der Beauftragte für den Vierjahresplan als „besonders bedeutsam und unaufschiebbar“ bezeichnete, sollten die Arbeitsämter Dienstleistungspflichtige auch aus privaten und öffentlichen Betrieben bzw. Verwaltungen herausziehen können. „Zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben“ wurde am 15. 10. 1938 die Norddienstverordnung erlassen. Damit sollten die Bedürfnisse der öffentlich-rechtlichen Körperschaften befriedigt werden. Das Recht, zu Notdienstleistungen einzuberufen, erhielten die Behörden der Arbeitseinsatzverwaltung, d. h. alle Polizeibehörden sowie die Bürgermeister und Landräte<sup>25</sup>.

Zur Unterbringung der 600 000 Arbeiter am Westwall wurden Baracken aus allen Teilen des Reiches herangeschafft. Die Verpflegung übernahm die Deutsche Arbeitsfront. Da die Baufachleute zur Führung großer Arbeitermassen ungeeignet waren, entschloß sich Todt, zur Erreichung einer strafferen Führung nach militärischen Gesichtspunkten ein eigenes Führerkorps aufzustellen. Das war die Keimzelle des Stammpersonals der OT<sup>26</sup>.

Die großen Staatsaufträge für die Bauindustrie beim Bau der Reichsautobahnen und des Westwalls blieben nicht ohne Auswirkung auf das Preisgefüge im Baugewerbe. 20% Profit war die Grundlage der Verträge, die Todt abschloß<sup>27</sup>. Der Abzug von Arbeitskräften, Maschinen und Baustoffen für diese Projekte brachte den Hoch- und Tiefbau im Reich fast zum Erliegen. Etwa 1,5 Millionen Wohnungen fehlten. Private Aufträge wurden zu überhöhten Preisen ausgeführt. In mehreren Fällen schritt die Gestapo zu Verhaftungen<sup>28</sup>. Todt, der bisher nur für den Westwall und den Straßenbau zuständig war, wurde deshalb am 9. 12. 1938 von Göring zum „Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft“ ernannt. Er sollte die Mißstände im Bauwesen des Reiches abschaffen. Dazu gehörten neben den Preissteigerungen das Abwerben von Arbeitskräften durch die Gewährung von Locklöhnen und Abweichungen von der vom Beauftragten für den Vierjahresplan festgelegten Prioritätenliste, wonach Bauten der Reichsverteidigung Vorrang hatten vor rüstungswirtschaftlichen Produktionsstätten, diese vor Führerbauten und diese vor Verkehrswegen. Der Wohnungsbau rangierte an letzter Stelle. Todt erhielt das Recht, Baustoffkontingentierungen festzulegen, die über Eisen, Zement und Holz hinausgingen<sup>29</sup>.

Schwierigkeiten hatte Todt in seiner neuen Funktion mit den für Hochbauten zuständigen Stellen, während die Tiefbauämter und -firmen zur Kooperation bereit waren. Zur besseren Kontrolle der Hochbauunternehmen und ihrer Auftraggeber setzte Todt am 30. 12. 1939 Gebietsbeauftragte bei den Bezirkswirtschaftsämtern ein. Sie erhiel-

<sup>25</sup> Vgl. Walter F. Renn, S. 229; Franz W. Seidler, *Frauen zu den Waffen?*, Bonn 1978, S. 45 f.; Dörte Winkler, *Frauenarbeit im Dritten Reich*, Hamburg 1977, S. 82 ff.

<sup>26</sup> Vgl. Walther Kumpf, *Die Organisation Todt im Kriege*, in: *Bilanz des Zweiten Weltkriegs*, Oldenburg 1953, S. 289 ff.

<sup>27</sup> Vgl. Walter F. Renn, S. 219.

<sup>28</sup> Ebenda.

<sup>29</sup> Vgl. *Der Beauftragte für den Vierjahresplan*, Az. 8746, Dezember 1938, in: *Bundesarchiv, Kleine Erwerbungen Nr. 529-1, Anl. 11.*

ten die Befugnis, von allen Behörden und Stellen des Staates und der Partei Auskünfte über Bautätigkeiten zu verlangen<sup>30</sup>. Die Gebietsbeauftragten wählte Todt zumeist aus den Reihen seiner bisherigen Mitarbeiter aus, z. B. Leiter Oberster Bauleitungen oder Leiter von Straßenbauverwaltungen. Mit dem Erlaß von Neubauverboten, mit Erlassen für die Preisbildung, mit Verordnungen zur Kontingentierung von wichtigen Baustoffen wie Ziegel, Zement, Holz, Stahl und Dachpappe und mit der Einrichtung von Baustoffleitstellen reglementierte Todt in den folgenden Monaten die Bauwirtschaft immer strenger. Die größten Probleme hatte Todt mit den Gauleitern, die nur ungern ihre repräsentativen Bauvorhaben aufgaben. Nicht nur zur Erklärung der zivilen Produktionseinschränkungen, sondern auch zur Erläuterung der Restriktionen auf dem Bausektor gründete Todt ein monatliches Bulletin an die Gauleiter, dessen erste Nummer allerdings erst unter Speers Namen herauskam, obwohl sie von Todt redigiert worden war<sup>31</sup>. Die SS entzog ihre Bauten bis zu einem gewissen Grade der Aufsicht und Kontrolle Todts, indem die 1938 gegründete Deutsche Erd- und Steinwerke GmbH (DEST) als SS-Betrieb mit KZ-Häftlingen geführt wurde<sup>32</sup>.

### Das Transportwesen der OT

Die OT besaß zu Beginn weder einen eigenen Fuhrpark noch ein eigenes Fahrerkorps. Beim Bau der Reichsautobahnen reichten die Kraftfahrzeuge und das Baugerät der einzelnen Bauunternehmungen aus. Im Notfall wurden Speditionen herangezogen. Der von Hitler kurz terminierte Bau des Westwalls erforderte eine größere Mobilität als der bisherige Straßenbau. Baumaterial, Baugeräte und Bauarbeiter mußten nach einem genauen Netzplan befördert werden, wollte man in der Zeit bleiben. Fahrzeuge wurden aus allen Gegenden des Reiches herangezogen, aber es fehlte an qualifizierten Chauffeuren und Mechanikern. Deshalb trat Todt an den NSKK-Führer Hühnlein mit der Bitte heran, ihn beim Bau dieses nationalen Monuments zu unterstützen. Hühnlein sagte zu.

Im August 1938 begann der Einsatz des NSKK am Westwall mit der Aufstellung eines Kurierdienstes für die OT. Das Personal bestand zu dieser Zeit ausschließlich aus Angehörigen der Gruppe Westmark. Sie beförderten geheime Schriftstücke, wichtige Meldungen, Baupläne und ähnliche Dokumente, die der Post nicht übergeben werden konnten, von der Zentrale der OT zu den einzelnen Oberbauleitungen und zurück. Ihre guten Dienste veranlaßten Todt zu der Bitte an den Korpsführer des NSKK, Reichsleiter Hühnlein, die Überwachung des LKW-Einsatzes im Rahmen der Aufgaben, die dem Reichskraftwagenbetriebsverband beim Bauvorhaben West gestellt waren, zu übernehmen. Hühnlein sah in dem Vorhaben eine Chance, die Po-

<sup>30</sup> Ebenda, Anl. 14.

<sup>31</sup> Vgl. dazu Alan S. Milward, Fritz Todt als Minister für Bewaffung und Munition, in: VfZ 14 (1966), S. 58.

<sup>32</sup> Vgl. Enno Georg, Die wirtschaftlichen Unternehmungen der SS, Stuttgart 1963, S. 42 ff.



pularität des NSKK zu festigen und seinen Beitrag zur Reichsverteidigung zu leisten. Im April 1939 begann der eigentliche Einsatz des NSKK innerhalb der OT. Zuerst wurden Verkehrskompanien und Straßensicherungsdienste im Rahmen des Verkehrshilfsdienstes des NSKK aufgestellt. Schließlich legte Todt auch die Gesamtorganisation des Fuhrwesens beim Westwall in die Hände des NSKK. Insgesamt waren 15 000 LKW in Betrieb, um das Baumaterial an die 22 000 Baustellen des Westwalls zu bringen. Täglich wurden 200 000 Arbeiter mit 5000 Bussen aus den Lagern zur Baustelle und zurück transportiert. Die Fahrzeuge stammten von öffentlichen und privaten Busunternehmen und Speditionen. Um die Fahrpläne zu straffen, teilte die „Kraftwagenleitung West“, kurz Kra-West genannt, die Fahrzeuge und Fahrer in LKW-Staffeln ein. Auch der Reparatur- und Instandsetzungsdienst für die Fahrzeuge wurde vom NSKK organisiert. Zu Beginn des Frankreichfeldzuges wurden die Staffeln in Sonderkommandos zusammengefaßt und den einzelnen Oberbauleitungen, die der kämpfenden Truppe auf dem Fuß folgten, unterstellt<sup>33</sup>.

Zur gleichen Zeit, als Todt am Westwall baute, bediente sich auch Albert Speer, der die staatlichen Bauaufträge zur Neugestaltung des Reiches plante und durchführte, des NSKK. Für ihn wurde die „NSKK-Transport-Brigade Speer“ gegründet. Sie hatte für den Baustab Speer die gleiche Aufgabe wie die Kraftwagenleitung West für den Westwallbau. Im Unterschied zur elastischen Organisation Todt wurde die Transport-Brigade Speer nach militärischen Gesichtspunkten organisiert. Die Einheiten waren in Regimenter, Abteilungen, Kompanien und Züge gegliedert. Zu Beginn des Krieges, als die Bautätigkeit zur Verschönerung des Reiches reduziert wurde, leistete die NSKK-Transport-Brigade Speer in erster Linie Dienste für die Luftwaffe im Reichsgebiet, z. B. beim Bau von Flugplätzen und Bunkern. Nach dem Beginn des Rußlandfeldzuges folgte sie der Heeresgruppe Süd zur infrastrukturellen Sicherung des Nachschubs. Die Mitglieder der Transport-Brigade Speer behielten die graublau Uniform der deutschen Luftwaffe oder die braune Uniform des Baustabes Speer<sup>34</sup>. Die für die OT arbeitenden NSKK-Männer wurden nach dem Westfeldzug unter dem Namen „NSKK-Transport-Brigade Todt“ zusammengefaßt. Jeder Einsatzgruppe der OT im Besatzungsgebiet wurde eine Abschnittsführung der „Motorgruppe Todt“ zugeteilt, wie sie auch genannt wurde. Von den Oberbauleitungen wurde der Kraftfahrzeugbedarf angefordert und von den Abschnittsführungen gedeckt<sup>35</sup>. Sie stellten den Transport der Baustoffe und des Baugeräts aus den Nachschublägern der Einsatzgruppe zu den Baustellen sicher. Im Gegensatz zur Wehrmacht hatte die OT kein Interesse an Pferdefahrzeugen, so daß nur in Ausnahmefällen, z. B. in Rußland und auf dem Balkan in unbefahrtem Gelände, auf dieses Transportmittel zurückgegriffen wurde. Als der verfügbare LKW-Bestand der Abschnittsführungen für die Aufgaben der OT nicht ausreichte, wurde dem NSKK genehmigt, Fahrzeuge im

<sup>33</sup> Carl-Otto Windecker, Das NSKK in der OT, Bundesarchiv R 50/I/336, S. 40 f.

<sup>34</sup> Confidential Report, Bundesarchiv R 50/I/1c, S. 78.

<sup>35</sup> Richtlinien für die Frontführer in den OT-Baueinheiten v. 24. 12. 1943, Bundesarchiv R 50/I/226, S. 139.

den besetzten Gebieten zu kaufen, anzumieten oder zu requirieren. 1944 waren dementsprechend in Frankreich 95% aller LKW und Busse französische Typen. Der Zustand der Fahrzeuge litt während des Krieges erheblich. Im Mai 1943 waren z. B. von den 535 LKW der Oberbauleitung Cherbourg nur 318 in Betrieb, während 217 in der Reparatur oder in der Umrüstung auf Holzgas waren<sup>36</sup>. Am 24. 3. 1944 erging die Weisung, daß im Falle der Invasion unverzüglich alle Fahrzeuge der OT den Streitkräften zur Verfügung gestellt werden mußten.

Fast zwei Jahre lang wurden die Fahrzeuge bei der OT mit einem auf die Spitze gestellten Dreieck zwischen den Buchstaben O und T gekennzeichnet. Erst als Tod darauf aufmerksam gemacht wurde, daß dieses Dreieck ein Freimaurerzeichen war, gab er am 12. 11. 1941 eine neue Vorschrift über die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge im Dienst der OT heraus. Die Buchstaben O und T wurden wie auf den Rangabzeichen ineinander verschmolzen<sup>37</sup>.

Da das NSKK als eine Gliederung der NSDAP nur Deutsche beschäftigen konnte, wurde im September 1942 für das ausländische Transportpersonal die „Legion Speer“ gegründet. Die Führung übernahm der NSKK-Gruppenführer Jost mit dem Rang eines Generalkapitäns und dem Titel „Kommandeur der Legion Speer“. Grundsätzlich rekrutierte sich die Legion Speer aus Freiwilligen aller Völker Europas. Den größten Anteil stellten russische Kriegsgefangene und Hilfswillige. Schließlich blieben nur noch die Führungsstellen in der Hand der Deutschen. Deutsche LKW-Fahrer waren die Ausnahme. Der Eid der Legionäre enthielt eine persönliche Bindung an Hitler: „Ich schwöre bei Gott dem Allmächtigen diesen Eid, daß ich unbedingten Gehorsam gegenüber dem Führer des Deutschen Reiches, Adolf Hitler, üben werde, und daß ich bereit bin, jederzeit mein Leben für diesen Eid hinzugeben.“<sup>38</sup> Die Uniform der Legionäre war ursprünglich aus schwarzem Stoff. Im April 1943 trat an ihre Stelle eine olivgrüne Uniform. Da die Lieferungen unzureichend waren, gab es 1944 ein Sammelsurium an Uniformen. Einheitlich war nur die Armbinde „Legion Speer“.

Der Einstellungsvertrag mit den Legionären, die in den Ersatzabteilungen in Berlin-Nikolassee, in Paris, in Oslo und Belgrad und beim Ersatzregiment in Kiew ausgebildet wurden, sah für Fahrer und Kfz-Schlosser eine wöchentliche Bezahlung von 45 RM vor, mit der alle Überstunden und Sonntagsarbeiten abgegolten waren. Alle 6 Monate stand ihnen ein Urlaub von 14 Tagen zu<sup>39</sup>.

Im Oktober 1942 wurden sämtliche Lastwagen-Transport-Organisationen der OT zusammengefaßt und dem NSKK-Gruppenführer Willi Nagel unterstellt. Unter dem

<sup>36</sup> Confidential Report, S. 84.

<sup>37</sup> Vgl. Rudolf Dittrich, Vom Werden, Wesen und Wirken der Organisation Todt, Maschinenmanuskript, Bundesarchiv, Kleine Erwerbungen Nr. 529-1, S. 30.

<sup>38</sup> Franz W. Seidler, Die Organisation Todt im Zweiten Weltkrieg, Teil 1, in: Damals 8/1980, S. 657. Die Eidesformel der Ostlegionäre der Wehrmacht lautete ähnlich: „Ich schwöre bei Gott diesen heiligen Eid, daß ich im Kampf gegen den Bolschewismus dem Obersten Befehlshaber der Deutschen Wehrmacht, Adolf Hitler, unbedingten Gehorsam leisten und als tapferer Soldat bereit sein will, jederzeit für diesen Eid mein Leben einzusetzen.“ Vgl. u. a. IfZ MA 302.

<sup>39</sup> Vgl. Confidential Report, S. 79.

Namen NSKK-Gruppe Todt umfaßte sie die NSKK-Transport-Gruppe Todt, die NSKK-Transport-Brigade Speer und die Legion Speer. 1944 erhielt sie den Namen „Transportkommando Speer“ oder „Transportkorps Speer“. Dieses verfügte über fast 50 000 Fahrzeuge und umfaßte etwa 70 000 Mann. Die Bindungen zum NSKK wurden gelockert, obwohl die Grußpflicht zwischen den Angehörigen der OT und des NSKK beibehalten wurde<sup>40</sup>. Auch war die OT zu diesem Zeitpunkt nicht mehr der einzige Nutznießer des Transportkorps Speer, weil dieses für zahlreiche Aufgaben des Reichsministers für Rüstung und Kriegsproduktion benutzt wurde. Auch das Heer und die Luftwaffe bedienten sich jeweils einer NSKK-Transportbrigade, weil der Nachfolger des 1942 verunglückten Hühnlein, Korpsführer Kraus, die Folgen einer einseitigen Bindung des NSKK an die OT voraussah<sup>41</sup>. Die bei den Einsatzgruppen tätigen Kraftwagenstaffeln blieben diesen zwar nominell unterstellt, wurden jedoch den Oberbauleitungen zugeordnet. Zu einer Staffel mit rund 600 Fahrzeugen gehörten etwa 800 Mann Personal. Es waren überwiegend Ausländer. Die Kraftwagenstaffel 67 in St. Nazaire setzte sich z. B. zusammen aus 108 Deutschen, 380 Franzosen und 265 Russen<sup>42</sup>. Die Abschnittsführungen bei den Einsatzgruppen West, Wikking, Rußland-Nord, Rußland-Mitte, Süd-Ost, Italien und Reich beschränkten sich auf den Ausgleich der Fahrzeuge zwischen den einzelnen Oberbauleitungen je nach Bedarf. Im Januar 1943 übernahm das NSKK-Transportkorps auch die im Winterdienst eingesetzten Lastkraftwagen der OT im Reichsgebiet. Es wurde zuständig für die Reparatur der Fahrzeuge und bekam die Disziplinalgewalt über alle eingesetzten Kraftfahrer. In dieser Zeit gingen die meisten OT-Werkstätten im Reich in den Besitz des Transportkorps über. Eine Ausnahme bildeten lediglich die Autobahn-Werkstätten Stettin und Kirchheim/Teck<sup>43</sup>.

Als im Herbst 1944 die Front-OT zum Einsatz im Reichsgebiet, insbesondere zur Beseitigung von Bombenschäden, aufgestellt wurde, spielte die Mobilität der einzelnen Kompanien eine erhebliche Rolle. Die für die Kraftfahrzeuge der ersten Welle erforderlichen 40 000 Fahrer wurden vom Transportkommando Speer gestellt und zur OT abkommandiert. Für die Teilmotorisierung der zweiten Welle konnten die Fahrzeuge nicht mehr aufgebracht werden. Die personellen Vorbereitungen liefen jedoch weiter: Die Abteilungsstäbe erhielten einen Instandsetzungstrupp zur Ausbesserung von Kraftfahrzeugen und Baugeräten und die Regimentsstäbe einen Werkstattzug und einen Gerätezug<sup>44</sup>.

Seit Mitte 1942 besaß die Organisation Todt auch eine eigene Flotte. Sie erhielt den Namen „Transportflotte Speer“ und hatte ursprünglich die Aufgabe, als Binnenflotte die Versorgung Berlins mit Kohle und anderen Rohstoffen über das Flüsse- und Kanalnetz zu bewerkstelligen. Als ihr auch die Versorgung der OT-Einsatzgruppe Wi-

<sup>40</sup> Vgl. Bundesarchiv R 50/222.

<sup>41</sup> Confidential Report, S. 82.

<sup>42</sup> Erlaß Leiter OT vom 8. 1. 1943, Bundesarchiv R 50/I/108.

<sup>43</sup> Der Reichsminister für Rüstung und Kriegsproduktion an Bau-OT vom 8. 11. 1944, Bundesarchiv R 50/I/17, S. 48 f.

<sup>44</sup> Confidential Report, S. 83.

king in Norwegen übertragen wurde, übersiedelte der Stab nach Groningen, weil in den Niederlanden Schiffsmaterial und ausgebildetes Binnenschifferpersonal zur Verfügung stand. Einsatzleiter war Großkapitän Seyd. Der Umfang der Transportflotte Speer wuchs bis auf etwa 10 000 Mann. Ihr oblagen die Materialzufuhr und der Gerätetransport für alle Baustellen in Dänemark und Norwegen. Ein Großteil des Personals rekrutierte sich auch aus norwegischen Seeleuten, die in der Speer-Schule in Sandefjord ausgebildet und geschult wurden<sup>45</sup>.

Bei Kriegsende waren nur wenige Fahrzeuge der OT in den nicht besetzten Gebieten des Reiches einsatzbereit. Die meisten der Fahrzeuge, die nicht von der Wehrmacht übernommen worden waren, lagen brach, weil kein Treibstoff verfügbar war. Die Rolle des NSKK im Rahmen der Organisation Todt, die beim Westwallbau als erfolgsversprechende Hauptrolle begonnen hatte, war schon Monate vor dem Ende der Kampfhandlungen zur Statistenrolle abgesunken. Die Organisation konnte der OT die Mobilität, um derentwillen sie zur Kooperation aufgefordert worden war, nicht länger gewährleisten. Als eine Organisation der NSDAP entging sie nach dem Krieg im Unterschied zur OT nicht dem Verdikt der Richter des Nürnberger Kriegsverichtshofs.

---

<sup>45</sup> Vgl. Alfred Vagts, S. 102; Nachlaß Wolters, Bundesarchiv NL 312/1, S. 43 f., 99 f.