



FRANK SEBERECHTS

Organisation Todt

BELGISCHE COLLABORATEURS
EN DWANGARBEIDERS
IN DIENST VAN DE NAZI'S

Lannoo

INHOUD

Inleiding 9

Deel 1
DE OPRICHTER, DE OPVOLGER
EN DE PLAATSVERVANGER

Fritz Todt 14
Albert Speer 23
Franz Xaver Dorsch 29

Deel 2
AAN DE SLAG?

Arbeid in België in de jaren 1930 34
Arbeid in het Derde Rijk 38

Deel 3
DE ORGANISATION TODT IN BELGIË IN 1940

Mei 1940: België in oorlog 42
De Organisation Todt aan het werk 45
De Organisation Todt en de werkloosheid in België in 1940 en 1941 48

Deel 4
STRUCTUUR EN EVOLUTIE VAN
DE ORGANISATION TODT

De structuur van de Organisation Todt 52
Het personeel van de Organisation Todt 54
Het Firmeneigenes Personal 55
Het o.t.-eigenes Personal 56
Gevangenen, krijgsgevangenen en concentratiekampgevangenen in
o.t.-dienst 58
Schutzkommando 59
Vrouwen in de Organisation Todt 63

Deel 5

AANWERVING, SOCIALE EN FINANCIËLE ASPECTEN, KAMPLEVEN

De aanwerving van arbeiders voor de Organisation Todt.....	66
Loon naar werken?.....	74
De opleiding en de loopbaan	78
De praktijk.....	79
Leven in een o.t.-kamp.....	83
Het tijdschrift De Arbeidskameraad.....	85
Verloop naar andere organisaties en diensten.....	88

Deel 6

DE BELGISCHE ORGANISATION TODT IN BELGIË, NEDERLAND EN FRANKRIJK

De Atlantikwall	90
De bouw van de VI- en V2-installaties in Noord-Frankrijk.....	96
De Belgische o.t.'ers aan het werk in België.....	98
De Belgische o.t.'ers aan het werk in Nederland	102
De Belgische o.t.'ers aan het werk in Frankrijk	103
Belgische Joden werken voor de o.t. in Noord-Frankrijk.....	107

Deel 7

DE BELGISCHE ORGANISATION TODT IN SCANDINAVIË, DE BALKAN, GRIEKENLAND EN ITALIË

De Belgische o.t.'ers aan het werk in Scandinavië	114
De Belgische o.t.'ers aan het werk in de Balkan, Griekenland en Italië.....	120

Deel 8

DE BELGISCHE ORGANISATION TODT IN OOST-EUROPA EN DE SOVJET-UNIE

Met de Organisation Todt naar het Oosten	126
De werkzaamheden van de Organisation Todt in Oekraïne en Rusland	133
Stalingrad en Kalach	136
Oorlogsmisdaden	143

Deel 9

WIE ZIJN DE BELGISCHE O.T.'ERS?

Profiel van de Belgische o.t.'ers	152
De Organisation Todt en het verzet	156

Deel 10

DE ORGANISATION TODT EN HET EINDE VAN DE TWEEDE WERELDOORLOG

Het einde van de Organisation Todt	160
Het drama van Palmnicken	165
De naoorlogse zuivering en repressie	173
De naoorlogse plannen van de Organisation Todt	177

Besluit	179
Afkortingen	183
Bibliografie	184
Eindnoten	194
Beeldverantwoording	210
Register	212

INLEIDING

In het najaar van 2019 publiceerde ik *Drang naar het Oosten. Vlaamse soldaten en kolonisten aan het oostfront*, met de resultaten van mijn onderzoek over de oorlogsmisdaden van Vlaamse oostfrontstrijders tijdens de Tweede Wereldoorlog. Daarin kwamen ook de oorlogsmisdaden aan bod van leden van de Organisation Todt. Toen ik in de loop van mijn research naar meer informatie zocht over deze organisatie, moest ik vaststellen dat daar in Vlaanderen of België bitter weinig onderzoek naar was gebeurd. Dat is merkwaardig, want het gaat, bij nader inzien, over een van de belangrijkste initiatieven van het nationaalsocialistische Duitsland, zowel binnen het Duitse Rijk als in de bezette gebieden – en dus ook in België. De Duitse historicus Martin Broszat noemde in zijn baanbrekende werk *Der Staat Hitlers* de o.t. terecht ‘eine der bedeutendsten Sonderorganisationen des Hitler-Staates’, een van de belangrijkste speciale organisaties van de Hitler-Staat.¹

Het is niet gemakkelijk om de Organisation Todt onder één noemer te vatten. De organisatie ontstond in Duitsland na de nationaalsocialistische machtsovername. Aanvankelijk ging het om een eerder los verband van arbeiders en bouwbedrijven die werkten aan de eerste autosnelwegen in Hitlers rijk, onder leiding van ingenieur Fritz Todt. Toen de oorlogsdreiging toenam en er een aanval te duchten viel vanuit erfvijand Frankrijk, namen zijn manschappen en zijn prille dienst de constructie van de Westwall over van het leger. Stilaan werd de o.t. meer gestructureerd en sijpelde *das Militär*, nooit ver weg in de nationaalsocialistische maatschappij, ook dit milieu binnen. Er werden uniformen ontworpen, rangen en graden ingevoerd, en primitieve verblijven groeiden uit tot heuse arbeidskampen. Al van in het begin was er sprake van vrijwillige arbeiders naast dienstplichtigen en tewerkgestelde gedetineerden, officiële leden van de o.t. naast arbeiders die aan de slag waren bij bedrijven die voor de o.t. werkten. Tijdens de oorlog kwamen daar buitenlandse werkkrachten bij, eveneens vrijwillig of verplicht tewerkgesteld, en opgeëiste Joden. De uitbreiding van de oorlog over het grootste gedeelte van Europa bracht een verdere uitbouw van de o.t. met zich mee. Toen Fritz Todt overleed en Albert Speer hem opvolgde, werd de o.t. geherstructureerd.

De evolutie van de oorlog, met enerzijds de Duitse terugtocht uit de veroverde gebieden en anderzijds de verwoestende bombardementen in Duitsland en de overschakeling naar de 'totale oorlog', zorgde voor opeenvolgende aanpassingen aan de logge structuur van de o.t.

In het eerste hoofdstuk stellen we de drie hoofdfiguren voor die, naast de Führer Adolf Hitler, het wezen en de rol van de Organisation Todt hebben bepaald: de oprichter Fritz Todt, diens opvolger Albert Speer en hun plaatsvervanger Franz Xaver Dorsch. Vervolgens bespreken we kort de arbeidssituatie in België en in Duitsland aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog, toen de o.t. ontstond. In het derde hoofdstuk bekijken we de rol van de o.t. bij de Duitse invasie in West-Europa in mei 1940 en in de zomer en herfst van dat jaar, toen de organisatie nog niet of nauwelijks een eigen structuur had in België. Daarna beschrijven we de structuur en de evolutie van de o.t. en onderzoeken we in hoeverre theorie en praktijk overeenkwamen. Drie hoofdstukken zijn gewijd aan de inzet van Belgische o.t.'ers in West-Europa, in Noord-Europa en de Balkan, en ten slotte in Oost-Europa en de Sovjet-Unie. Daarbij hebben we speciale aandacht voor de deelname van Joodse dwangarbeiders aan de werkzaamheden in Noord-Frankrijk, de moeizame werving van arbeiders voor Noorwegen, de ondergang van een grote groep Vlaamse o.t.-arbeiders bij Stalingrad en de oorlogsmisdaden die Belgische o.t.'ers hebben begaan. We trachten voorts een profiel te schetsen van de Belgische o.t.'ers. We sluiten ons onderzoek af met het einde van de o.t. bij de ondergang van het Derde Rijk en met de vervolging en bestraffing van de o.t.'ers tijdens de naoorlogse zuivering en repressie.

De voortdurende evolutie van de organisatie, in tijd en ruimte, zowel qua structuur als wat betreft de opdracht van de beweging, komt tot uiting in het verhaal dat we brengen. Het is geen rechtlijnig betoog, maar eerder een patchwork waarin zeer diverse zaken en gebeurtenissen aan bod komen. Belgische o.t.'ers uit het zuiden en het noorden van het land hebben aan alle aspecten van de organisatie deelgenomen. Uiteraard hebben we niet de honderden werven kunnen bespreken waar de Belgische o.t. en de arbeiders actief waren. We hebben wel aandacht kunnen schenken aan de ideeën die aan de o.t. ten grondslag lagen, de structuren en de feitelijke uitwerking zoals de o.t.'ers die elke dag meemaakten.

In de Organisation Todt werkten Duitsers en niet-Duitsers, onder wie een massa Joden, vrijwilligers en dwangarbeiders, krijgsgevangenen en gedetineerden, meestal mannen en weinig vrouwen samen in één organisatie, vaak aan dezelfde projecten en in dezelfde omstandigheden. Dat maakte de o.t. tot een bijzondere organisatie in de nationaalsocialistische maatschappij. Al bleven er ook belangrijke verschillen. Duitsers en leden van andere Germaanse volkeren stonden aan de top, terwijl Joden en Slavische krijgsgevangenen en dwangarbeiders onderaan in de pikorde probeerden te overleven. In het kader van de activiteiten van de o.t. vielen tienduizenden doden. Hopelijk draagt dit onderzoek bij tot een betere kennis van België in de Tweede Wereldoorlog.

Dit onderzoek was niet mogelijk zonder de hulp van een aantal personen en instellingen. Ik dank in de eerste plaats Ingrid Vander Veken, die dadelijk gewonnen was voor mijn project en mij in contact bracht met Journalismfund Europe – Fonds Pascal Decroos. Ook daar ondervond ik veel belangstelling en steun. De medewerking van en de opbouwende gesprekken met collega's van CegeSoma – Studiecentrum Oorlog en Maatschappij, van Stadsarchief Antwerpen/Felixarchief, van Kazerne Dossin en van de Dienst Archief Oorlogsslachtoffers was cruciaal voor dit onderzoek. RTBF-journalist Gérald Vandenberghe bezorgde me belangrijke informatie over de oorlogsmisdaden van de o.t. en over de collaboratie in Wallonië. Voorts hebben Uitgeverij Lannoo en in het bijzonder uitgever algemene non-fictie Pieter De Messemaeker de realisatie van dit boek steeds gesteund. Ten slotte dank ik ook mijn liefste Carine, zonder wie dit boek er nooit was gekomen.

Deel 1

DE OPRICHTER, DE OPVOLGER EN DE PLAATSVERVANGER

De Organisation Todt werd opgericht in Duitsland, dat sinds 30 januari 1933 werd geregeerd door de Nationaalsocialistische Duitse Arbeiderspartij (NSDAP) onder leiding van de Führer Adolf Hitler. De organisatie droeg de naam van haar oprichter, ingenieur Fritz Todt. Dat bleef zo na het overlijden van Todt in 1942. Toen kwam de organisatie in handen van Albert Speer. Die leidde haar tot de ineenstorting van het Duitse Rijk in mei 1945. Franz Xaver Dorsch was onder leiding van Todt en Speer de ijverige tweede in bevel. Wie waren deze drie topnazi's?

FRITZ TODT

Kort na halftien 's ochtends op 8 februari 1942 verlaat op het vliegveld van Rastenburg-Wilhelmsdorf in Oost-Pruisen, het huidige Kętrzyn in Polen, een Heinkel He-III de startbaan. Aan boord van de tweemotorige bommenwerper bevinden zich Reichsminister en generaal-majoor van de Duitse luchtmacht Fritz Todt, zijn secretaris Gerhard Heilfort, de piloot luitenant Albert Hotz, Unteroffizier Rolf Hauptmann en Oberfeldwebel Karl Bäuerle.² Todt reist niet met zijn privévliegtuig, een Junkers Ju-52, die voor onderhoud even uit dienst is, maar met dat van veldmaarschalk Hugo Sperrle.³ Het is bar koud. Heel Centraal-Europa kreunt onder een extreem strenge winter en op deze ochtend is het niet anders: sneeuw, vriestemperaturen en nu en dan wat zon.⁴ De Reichsminister heeft een eigen onderkomen in de Wolfsschanze, het hoofdkwartier vanwaaruit Adolf Hitler de verovering van Rusland leidt. In het najaar van 1940 heeft Todt overigens van de Führer zelf de opdracht gekregen om dit complex van bungalows en bunkers te bouwen.⁵ Maar vanmorgen wil Todt ondanks het winterweer terug naar Berlijn om zich daar aan zijn werkzaamheden als rijksminister voor Bewapening en Munitie te wijden. Zover komt het echter niet. Nog in het zicht van de bewakers van de Wolfsschanze tracht de piloot rechtsomkeer te maken en opnieuw het vliegveld te bereiken. Zijn er problemen met de machine? 'Op dat moment verscheen er een verticale, omhoog schietende vlam in het voorste deel van het vliegtuig, blijkbaar veroorzaakt door een explosie. Het vliegtuig stortte onmiddellijk neer vanaf een hoogte van ongeveer 20 meter, over de hele vleugel, en raakte de grond bijna verticaal in tegengestelde richting van de vliegrichting', zo beschrijft een ooggetuige het ongeluk.⁶ Niemand van de inzitten-

den overleeft de crash. Todts ontzielde lichaam wordt aangetroffen tussen de wrakstukken.⁷

Fritz Todt werd op 4 september 1891 geboren in Pforzheim, als zoon van de ringenfabrikant Emil Todt (1861-1909) en diens echtgenote Elise Unter-Ecker (1869-1935).⁸ Het stadje groeide in de loop van de negentiende eeuw uit tot het industriële centrum van het groothertogdom Baden, dat deel uitmaakte van het Duitse Keizerrijk, met verscheidene textiel-, metaal- en sieraadfabrieken. De familie behoorde dus tot de beter gesitueerde kringen van de stad. Fritz deed in 1910 zijn eindexamen aan het eerbiedwaardige Reuchlin-Gymnasium in zijn geboortestad. Voor hij verder zou studeren, diende hij als vrijwilliger voor een jaar bij het Feldartillerie-Regiment Großherzog (I. Badisches), een onderdeel van de 28. Feldartillerie-Brigade in Karlsruhe. Daarna volgde hij de opleiding voor bouwkundig ingenieur aan de Technische Hochschule in München, toen de hoofdstad van het koninkrijk Beieren.

Todts studieloopbaan werd in 1914 onderbroken door de Eerste Wereldoorlog. Hij werd opgeroepen en bevorderd tot luitenant van de reserve. Als bataljonsadjutant kwam hij bij het 2. Badisches Grenadier-Regiment Kaiser Wilhelm I terecht. Deze eenheid werd gedurende de hele oorlog aan het westfront ingezet, onder meer bij gevechten in Frans-Vlaanderen en de Champagne-

streek. Todt nam deel aan de strijd bij Mulhouse en Romagny, en van 20 tot 22 augustus in de veldslag in Lotharingen. Daarna werd zijn eenheid overgebracht naar Noord-Frankrijk, waar zij deelnam aan de gevechten bij La Bassée-Lens en Rijsel. De Pforzheimer Anzeiger meldde op 11 augustus 1915 trots dat luitenant en adjudant Fritz Todt, die toen al met het IJzeren Kruis Tweede Klasse was vereerd, nu ook de Zähringer Löwenorde had verworven.⁹



AFB. 1 Fritz Todt, *De Arbeidskameraad*, 14 februari 1942.

In januari 1916 stapte Todt over naar de jonge keizerlijke luchtmacht, waar hij vliegtuigwaarnemer werd bij een Feldfliegerabteilung. In juni 1917 promoveerde hij tot hoofd van een zelfstandige vliegtuigformatie aan het westfront. Tijdens een luchtgevecht werd hij in augustus 1918 zwaar gewond, maar hij genas.

Na de wapenstilstand beëindigde hij zijn studies in Karlsruhe. Aanvankelijk vond hij werk in de constructie van elektriciteitscentrales. Van 1921 tot 1933 werkte hij als ingenieur voor de belangrijke bouwfirmas Sager & Woerner, die actief was in de aanleg van wegen. In 1928 werd hij er tot plaatsvervangend zaakvoerder benoemd, en drie jaar later tot zaakvoerder.¹⁰ Intussen deed hij onderzoek over de problemen die konden opduiken bij het gebruik van teer en asfalt bij de wegenbouw, een onderwerp waarop hij in 1931 tot doctor-ingenieur promoveerde aan de Technische Hochschule in München.

Todt huwde in 1922 met de zeven jaar oudere weduwe Elsbeth Müller uit Coburg. In 1924 werd hun zoon Fritz geboren. Die zou in 1944 sneuvelen.

In de Weimarrepubliek, het Duitsland van de veertien jaren na de wapenstilstand, doken vele partijen en partijtjes op die elkaar een plaats onder de zon, en in parlement en regering betwistten. Een van deze bewegingen was de National-Sozialistische Deutsche Arbeiter Partei (NSDAP), die geleid werd door een schrielse en morsige agitator, die er wel in slaagde luisteraars en volgelingen aan te trekken. Hij heette Adolf Hitler, en zijn discours tegen de heersende Duitse politieke kringen en tegen het Verdrag van Versailles sprak de jonge, ambitieuze ingenieur en gewezen, oorlogsgewonde officier Fritz Todt wel aan. Op 5 januari 1923 trad hij toe tot de NSDAP en hij ontving een partijkaart met lidnummer 2465. Voorlopig werd hij niet erg actief in de partij, maar dat zou in de loop der jaren veranderen.

In 1931, het jaar van zijn promotie tot doctor-ingenieur, nam Todt dienst bij de Sturm Abteilung (SA), de beruchte privé-militie van de NSDAP. Hij werd in dat jaar ook specialist-adviseur bij het Amt für Wirtschaftstechnik und Arbeitsbeschaffung van de NSDAP, een departement in de partij dat zich toelegde op economische technologie en het creëren van jobs. Het werd geleid door Gottfried Feder, een van de partijideologen.¹¹ Rond dezelfde tijd sloot Todt zich aan bij de Kampfbund deutscher Architekten und Ingenieure, die drie jaar later vervelde tot de NS (Nationalsozialismus)-Bund Deutscher Techniker (NSBDT) en in 1936 tot de NS-Bund Deutsche Technik. Aanvankelijk leidde hij er de vakgroep voor de bouwingenieurs, maar in november 1934 volgde hij Feder op

als voorzitter van de hele organisatie. Het NSDAP-Amt werd omgevormd tot het Hauptamt für Technik binnen de NSDAP-Reichsorganisationsleitung. Dat moest steeds betrokken worden bij de voorbereiding van wetten en verordeningen die over technische kwesties handelden. Voorts leidde Todt de Reichsgemeinschaft für technisch-wissenschaftliche Arbeit, een coördinatieorgaan dat in 1937 in de NSBDT werd geïntegreerd. Daarbij kwam nog dat hij sinds 10 augustus 1936 het Amt für technische Wissenschaften van het Deutsches Arbeitsfront (DAF) leidde en einde mei 1938 nam hij het voorzitterschap van de Vereniging van Duitse Ingenieurs op zich.

Heel dit kluwen van organisaties en titels viel echter in het niet naast de benoeming van Todt door de Führer als verantwoordelijke voor de aanleg van nieuwe autosnelwegen. Deze verbindingswegen waren niet nieuw in Duitsland. Al in de Weimarrepubliek verschenen de eerste stukken autosnelweg. Maar Duitsland keek met bewondering naar Italië, waar onder impuls van de fascistische Duce Benito Mussolini kilometerslange autosnelwegen werden aangelegd. Op 27 juni 1933, minder dan vijf maanden nadat Hitler aan de macht kwam, nam de regering van het Reich in zijn opdracht een wet aan over de oprichting van de Reichsautobahnen.¹² Fritz Todt werd een dag later benoemd tot Generalinspektor für das Straßenwesen, Algemeen Inspecteur voor de Duitse Wegen.¹³ Hij werd verantwoordelijk voor het bepalen van de routes en de gedetailleerde planning. Zijn tot dan toe bescheiden staf medewerkers kreeg een promotie tot een van de belangrijkste autoriteiten in het Rijk.

Op de tweede Reichsparteitag van de NSDAP, die van 5 tot 10 september 1934 in Neurenberg werd gehouden, bracht Todt verslag uit 'van den stand der werkzaamheden inzake den aanleg van rijksautowegen'. Zijn uiteenzetting bereikte zelfs de buitenlandse landelijke en regionale pers, wat precies het doel was van deze nationaalsocialistische propagandabijeenkomst, die de geschiedenis inging als die van de 'Triumph des Willens', de naam van de film die de Duitse cineaste Leni Riefenstahl er opnam.¹⁴

'Op 51 plaatsen is met den aanleg dezer verkeersaders begonnen. Bij den arbeid zijn 52.000 man onmiddellijk betrokken, terwijl nog 100.000 man werk vinden in de nijverheden die materiaal, bruggen enz. leveren. Vóór het jaar teneinde loopt, zal dit totaal arbeiders gestegen zijn tot 250.000. Voor de uitvoering van het geheele werk zullen zeven jaar lang 250.000 menschen arbeid kunnen vinden.'¹⁵

Todt legde inderdaad van in het begin de nadruk op het belang van de grootse werkzaamheden voor het oplossen van de werkloosheid. Hij bevestigde in het najaar van 1934 in een bijdrage in de pers over de sociale verantwoordelijkheid van de ondernemer bij de aanleg van snelwegen in het Reich, dat er tot 1 oktober 1934 ongeveer 70.000 arbeiders aan de slag waren op de verschillende bouwplaatsen en ruim 100.000 in de aanleveringsbedrijven. Het grootste deel van deze arbeiders was volgens hem jarenlang werkloos geweest. Hij ging er prat op dat de bouwindustrie in de voorbije maanden een reusachtige verantwoordelijkheid op zich had genomen om die werklozen opnieuw in het arbeidsproces op te nemen. In het persartikel verwees hij lovend naar de krachtige maatregelen die Hitler had genomen om dit mogelijk te maken.¹⁶

Todt beloofde dat in 1935 nog 300 kilometer autowegen in gebruik zouden komen. Voor 1937 mikte hij op een totale lengte van 2700 kilometer. Hij overdreef het politieke belang van de gestage snelweguitbreiding en stelde toen: 'Daarom moeten deze bouwwerken niet bedoeld zijn voor het jaar 1940, noch voor het jaar 2000, maar ze moeten net als de kathedralen van ons verleden reiken tot in de millennia van de toekomst.' Hitler deed hetzelfde: hij zag in 'zijn straten' een 'monument voor het duizendjarige Rijk', een getuigenis van de 'onsterfelijkheid' van zijn werk, vergelijkbaar met de piramides van de farao's.

'In de door de nationaalsocialisten gecontroleerde pers verschijnen al snel lyrische beschrijvingen over het werk van Fritz Todt. De Harburger Anzeigen und Nachrichten publiceert in de zomer van 1935 een rijkelijk geïllustreerde, propagandistische bijdrage over het bezoek van de nieuwe Generalinspektor aan de bouwplaatsen van de nieuwe autowegen: 'Dr Todt is daarom de juiste man op de juiste plaats. Zijn grote enthousiasme en het gebruik van al zijn creatieve energie stellen hem in staat om de door de Führer gestelde taken te vervullen. Dr. Todt werkt van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat in zijn kantoor, woont vergaderingen bij en toert langs de bouwsecties van de snelwegen van het Reich. Deelnemen aan zo'n inspectieronde is de beste gelegenheid om de inspecteur-generaal aan het werk te zien en te ervaren hoe grondig en gewetensvol hij zijn taken aanpakt en voltooit. Tijdens de bezoeken aan de bouwsecties in alle regio's van Duitsland behandelt hij niet alleen de grote installaties en in het algemeen alleen de grote problemen. Hij let op elk detail, praat met de arbeiders, vraagt hen naar hun ervaring met het bewerken van het land, klimt zelfs naar de meest afgelegen hoeken van de bouwplaats, controleert de

machines en de organisatie van het werk, en heeft ook tijd om het eten in de keukens van de arbeiders te keuren en zieke arbeiders te bezoeken. Hij observeert de landmeter aan het werk, geeft iedereen praktisch advies op basis van zijn eigen grondige ervaring en maakt tijdens elke reis zelfs een hele reeks foto's met zijn camera.

Zijn inspectiereizen brengen hem naar het oosten en westen, zuiden en noorden. Hij weet precies hoe ver het werk gevorderd is op elk bouwonderdeel, wat hier uitstekend werkt en wat daar nog niet soepel loopt. Als hij ergens 's avonds met zijn gevolg voor een kom soep in een kantine zit of in een herberg in een klein Duits stadje stopt, worden er al plannen gemaakt voor de volgende dag en instructies gegeven die onmiddellijk worden doorgegeven aan de bouwplaatsleiders.¹⁷

Hoe zag de praktijk eruit? Op 23 september 1933 stak Hitler de symbolische eerste spade in de grond in de buurt van Frankfurt am Main, voor het eerste nieuwe traject van de Reichsautobahnen. Het leidde via Darmstadt en Mannheim naar Heidelberg en werd aangelegd volgens plannen die uit 1932 stamden. In oktober

1934 was er al 1500 kilometer in aanbouw (onder meer de trajecten Frankfurt-Heidelberg en Duisburg-Recklinghausen-Dortmund). Tegelijkertijd was nog eens 1200 kilometer goedgekeurd voor aanleg. Op 19 mei 1935 werd het traject van Frankfurt am Main naar Darmstadt opengesteld voor het verkeer. Volgens de oorspronkelijke plannen moest het snelwegennet met 1000 kilometer



AFB. 2 Fritz Todt huldigt een Autobahn in, 1938.

per jaar groeien, maar dit werd alleen in de jaren 1936 tot 1938 bereikt. Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog was 3300 kilometer snelweg voltooid. Vanaf 1940 werden ook krijgsgevangenen, gevangenen uit concentratiekampen en andere dwangarbeiders ingezet bij de aanleg. Maar de oorlog stak stokken in de wielen voor een verdere uitbouw van het autosnelwegnet: tussen 1941 en 1942 werden de bouwwerkzaamheden bijna volledig stilgelegd.

In 1938 richtte Todt de Organisation Todt (o.t.) op, die de tewerkstelling van arbeiders voor de bouw van de snelwegen moest coördineren. Korte tijd later werd de o.t. ook ingezet voor de bouw van de Westwall, een reeks versterkingen aan de westelijke grenzen van Duitsland, vooral aan de grens met Frankrijk. Met de aanleg hiervan was het Duitse leger in de loop van 1936 begonnen. Hitler was echter niet tevreden met de voortgang van de werken die Legercommando 2 onder leiding van generaal Wilhelm Adam hier ondernam.¹⁸ Hij beschuldigde de generale staf van sabotage van zijn plannen, onthief de militairen van hun taak en benoemde Todt in hun plaats tot coördinator van de werkzaamheden.¹⁹ De Westwall kreeg voorrang boven alle andere grote bouwprojecten. In de zomer van 1938 werkten 148.000 arbeiders en 50.000 geniesoldaten aan het project.²⁰ Hitler zelf had het uitgebreid over de versterkingswerken in een redevoering in Neurenberg op de Tag der Wehrmacht, die volgde op de Reichsparteitag in november 1938.²¹ Hij had het over niet minder dan 278.000 arbeiders in de Organisation Todt, met bovendien nog eens 84.000 arbeiders, 100.000 manschappen van de Reichsarbeitsdienst (RAD) en nog eens 'talrijke geniebataljons en infanteriedivisies'. Om alle materiaal te transporteren waren er volgens de Führer, naast andere vervoermiddelen, om en bij 8000 spoorwegwagons per dag nodig. Dagelijks werd er meer dan 100.000 ton grind gebruikt. Wanneer de Westwall volledig klaar zou zijn, zou die bestaan uit ruim 17.000 gepantserde en betonnen versterkingen, over drie of vier linies gespreid, met een diepte van 50 kilometer.

Voor al deze bouwactiviteiten ontwikkelde Todt een flexibel systeem dat de samenwerking bevorderde tussen bedrijven uit de privésector, overheidsinstanties en de RAD. Bij het begin van de oorlog werden daar nog de bouwafdelingen van de Wehrmacht bijgevoegd. Op die manier groeide de o.t. uit tot een militair georganiseerde infrastructuureenheid, die vanaf 1939 werd ingezet in de hele Duitse invloedssfeer.²²