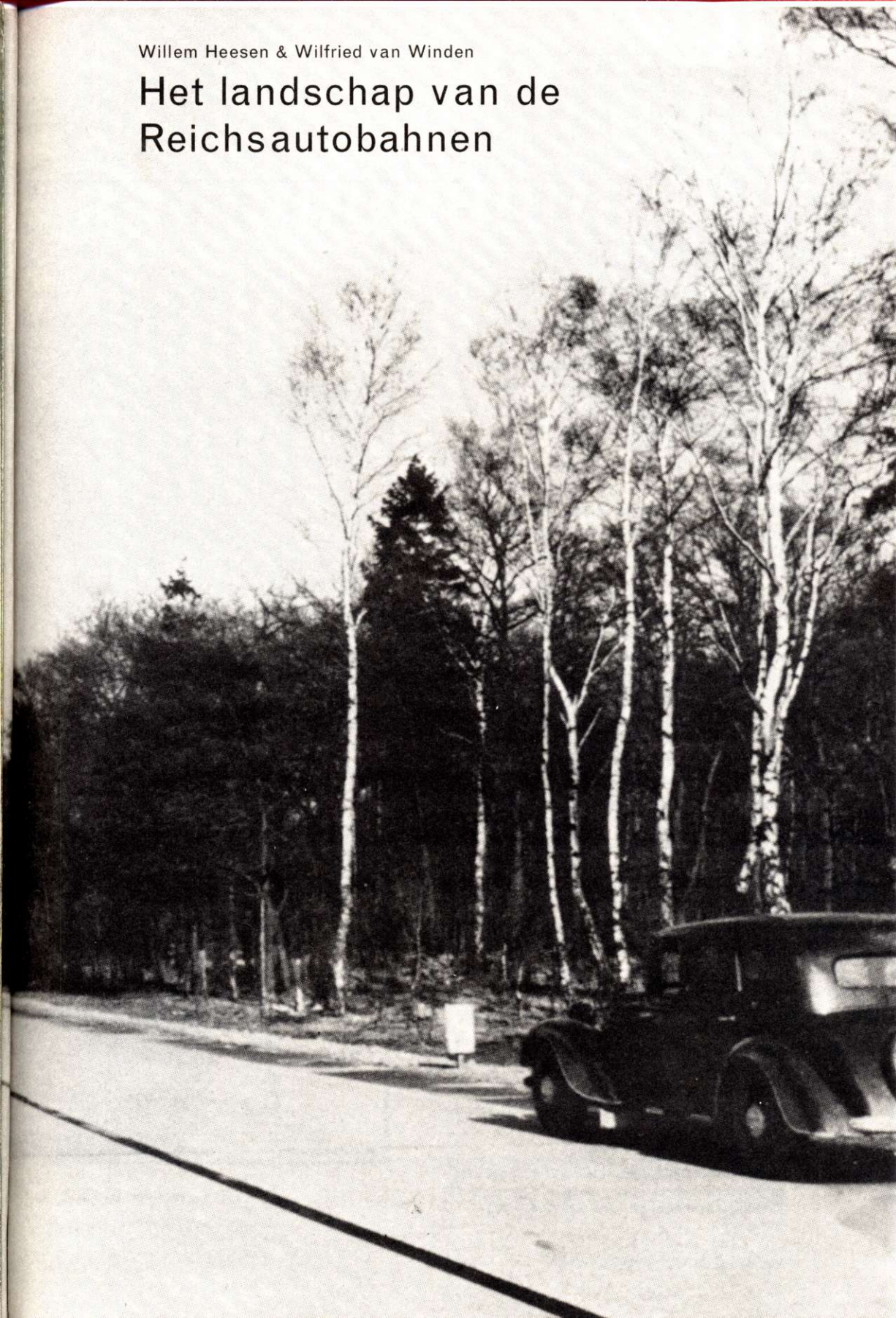




Willem Heesen & Wilfried van Winden

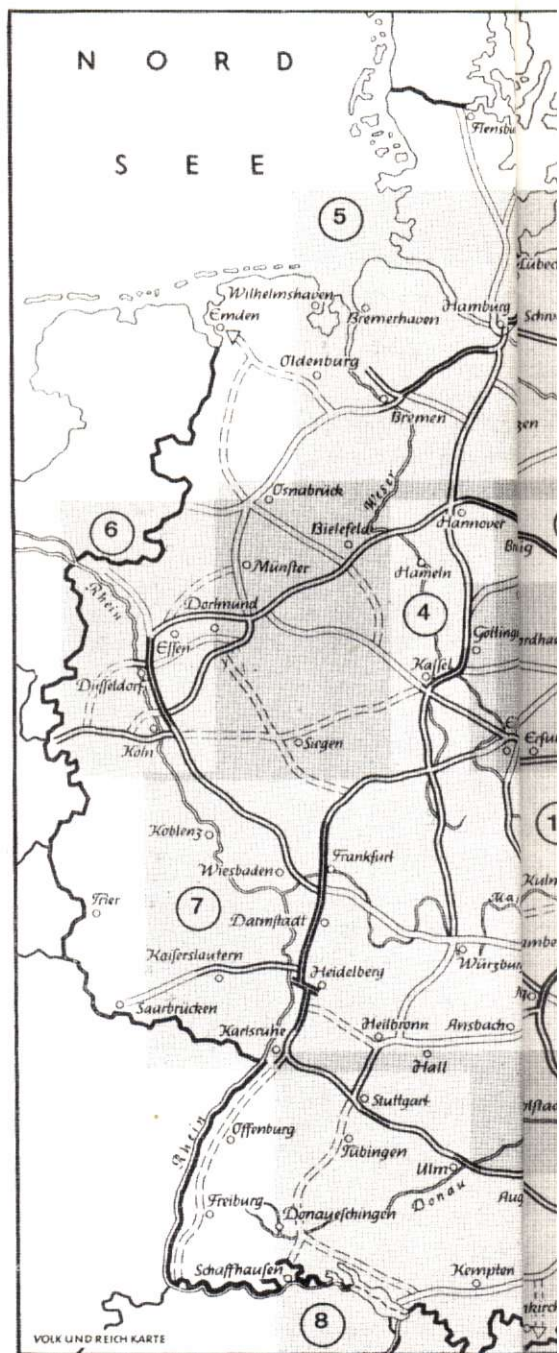
Het landschap van de Reichsautobahnen



‘Het nieuwe Duitse net van Reichsautobahnen is niet alleen het meest indrukwekkende in zijn soort op aarde, maar het is tegelijkertijd het meest voorbeeldige. Meer dan al het andere zal het ertoe bijdragen, de Duitse gouwen en landen met elkaar te verbinden en tot een eenheid te smeden. Deze wegen zullen nooit vergeten worden! Het is iets groots en wonderbaarlijks, in zo een tijd te mogen leven en aan zulk een opgave te kunnen meewerken. Eens zal dit werk iedere Duitser tot voordeel strekken, zoals dit ook het geval was bij de spoorwegen. Over deze wegen zal binnen enkele jaren een geweldige massa verkeer stromen waaraan het ganse volk zal deelnemen’.¹

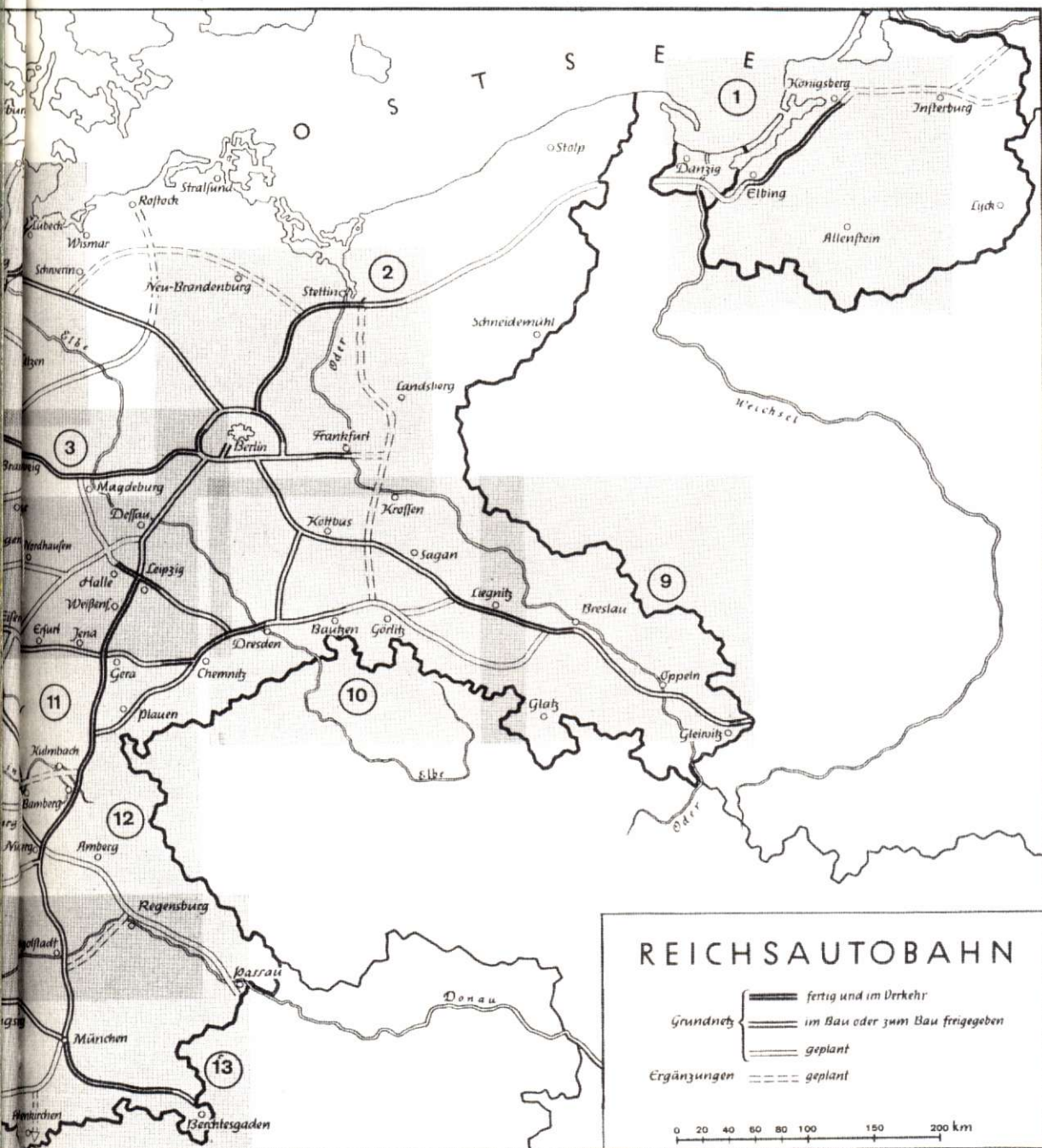
Kort na de machtsovername kondigt Adolf Hitler op de Internationale Automobielen- en Motorententoonstelling in Berlijn op 11 februari 1933 twee programma's aan: De Volkswagen en de Reichsautobahnen. ‘Het is een bitter gevoel te moeten vaststellen dat miljoenen flinke, vlijtige en nette medemensen tot nog toe een verkeersinstrument moesten ontberen, dat juist voor deze, in hun overige levensmogelijkheden zo beperkte lagen van het volk, niet alleen tot nut had kunnen zijn, maar dat, zeker op de zonen feestdagen, een bron van een ons onbekend blij geluk zal zijn...’² aldus de rijkskanselier.

Het autobanenproject vormt een van de economische peilers van het Derde Rijk. Naar Amerikaans voorbeeld wordt de nieuwe economie onder meer gegrondvest op de ontwikkeling van een gerationaliseerde automobieliindustrie. In 1925 worden er in de V.S. ongeveer 3,8 miljoen automobielen aan de lopende band geproduceerd door Ford, Chrysler en General Motors, terwijl er op dat moment in Duitsland nog 86 automobiefabrikanten bestaan, die samen 40.000 automobielen in 146 verschillende modellen vervaardigen. De autobanen zijn behalve een peiler van de economie tevens de ruggengraat van een nieuwe ruimtelijke ordening: die van de totale ‘Mobilmachung’. Tegelijk met de aanleg van de wegen wordt door het Deutsche Arbeiter Front aan de arbeider de mogelijkheid geboden te sparen voor een volkswagen, die op dat moment nog in productie moet worden genomen. Dit voertuig garandeert de ultieme individuele vrijheid. Waar de postkoets het reisschema nog dwingend voorschreef kan men nu vrijelijk door het Duizendjarig Rijk zwerven en ergens onderweg

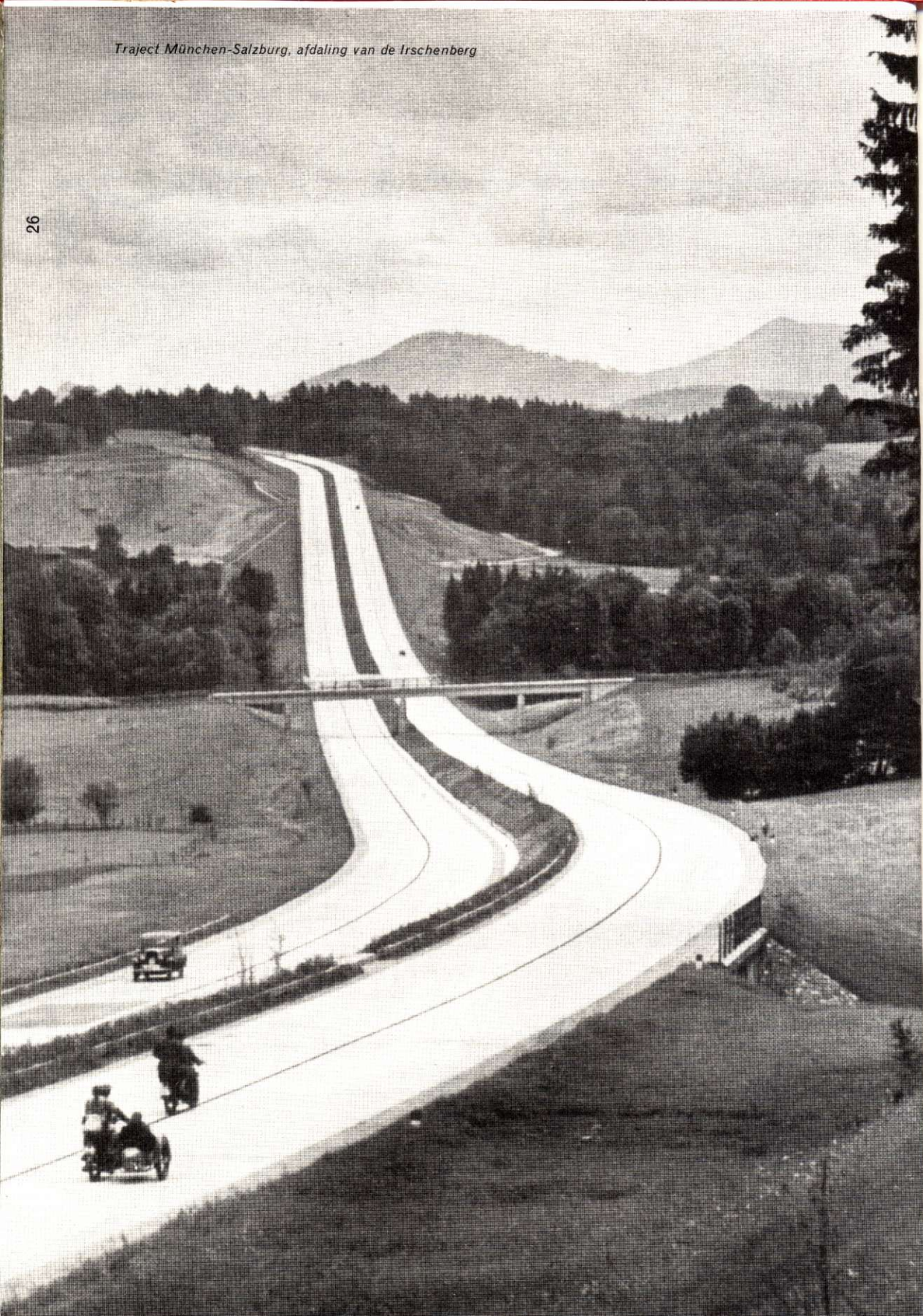


¹ A. Hitler, uit zijn redevoering op 25 juni 1937 ter gelegenheid van de openstelling van het traject Dresden-Chemnitz-Meerane, *Die Straße* 1937 nr. 7, p. 6.

² *Völkischer Beobachter* 1933, 12/13.2.



Reichsautobahnenproject



halt houden of wat langer verblijven. Vanzelfsprekend betekent het nieuwe wegennet ook een vooruitgang voor het goederenverkeer door grote besparingen in de reistijd.

Op hetzelfde moment zijn verschillende particuliere organisaties al doende om ieder voor zich een 'Nurautostrasse' te verwezenlijken. In de jaren twintig werd door de economische ontwikkeling de noodzaak onderkend om betere (vracht)autoverbindingen aan te leggen tussen de belangrijke handels- en industrie-centra. Hiertoe werden er particuliere verenigingen opgericht, die met privé-kapitaal dit doel trachtten te verwezenlijken. Deze verenigen waren meestal vernoemd naar het aan te leggen traject, met klinkende namen als 'Haf-raba' (Hanzestädte-Frankfurt-Basel), of 'Leha' (Leipzig-Halle). Het concept van de Nurautostrassen werd naar Amerikaans voorbeeld ontwikkeld. Kaarsrechte vierbaans-autowegen met gescheiden rijstroken zouden slechts steden van belang verbinden, zodat het economische transport niet zou worden gehinderd door het plaatselijke langzaam verkeer. Deze uiterst rationeel geplande wegen werden als langs een lineaal door het landschap getrokken, zonder rekening te houden met de topografie of anderszins landschappelijke omstandigheden. Het waren volstrekt functionele verbindingen tussen twee punten van economisch belang.

Op 30 mei 1933 wordt dr. Fritz Todt benoemd tot 'Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen'. Hiermee wordt hij aan het hoofd geplaatst van het 'Unternehmen Reichsautobahnen'. De Nurautostrassen-plannen worden moeiteloos ingelijfd bij het alomvattende Reichsautobahnenproject door de verdeelde particuliere wegenbouwverenigingen te institutionaliseren en onder te brengen in de GEZUVOR (Gesellschaft Zur Vorbereitung der Reichsautobahnen).

De nieuwe, nationaal-socialistische Reichsautobahnen hebben vanzelfsprekend een fundamenteel ander karakter dan de vroegere Nurautostrassen, die even volksvreemd worden bevonden als hoogspanningsmasten: '...deze wegen lijken nog het meest op de stenen goten, waarin ze onze rivieren hebben veranderd, ze zijn een belediging voor alles wat leeft! Ze zouden Amerikaans, of Russisch kunnen zijn. Deze wegen mogen misschien in de steppe thuis-

horen, maar ze zijn vreemd aan het Duitse landschap en vervreemd van de Duitse Ziel'.³ Deze eerste snelwegen zijn nog te veel een product van een voortschrijdende rationalisatie en specialisatie. Er dient weer te worden gestreefd naar een esthetische eenheid en volledigheid, naar een ingenieurskunst die zich met het landschap verstaat. De autobanen moeten op een vanzelfsprekende wijze de glooiën en plooiën in het landschap volgen, gelijk de natuurlijke loop van de rivieren, en niet het landschap op een verwoestende manier doorsnijden. De weg moet als met het landschap vergroeid zijn, zoals de oude wegen een onlosmakelijke band met het landschap bezitten. Hetgeen tot het landschap behoort, behoort tot het volk. De oude landwegen behoren tot de Duitse cultuur. Zij worden afgebeeld in de kunst en bezongen in het volkslied. Het is typerend voor de nationaal-socialistische politiek dat moderniteit en vooruitstrevendheid verbonden worden met traditionele en nationalistische waarden. Todt merkt hierover op: 'De weg is nu eenmaal meer dan louter de drager van enig verkeer. Zij is een deel van de grond en de bodem, een deel van de geboortegrond van het volk, zij voert de mensen van streek naar streek. Zij draagt de cultuur, en is daarmee ook verantwoordelijk voor de levensstandaard van een volk. De wegenbouw van het Derde Rijk draagt er aan bij, de krachten van de ziel, de geestelijke en materiële krachten van het volk, opnieuw te kluisteren en te richten'.⁴

Op 25 augustus 1933 wordt het Unternehmen Reichsautobahnen in het leven geroepen. De nationaal-socialistische regering ziet in het autobanenproject een middel tot propaganda voor de nieuwe staat en maakt het tot pronkstuk van het Derde Rijk. Het politieke streven blijkt in dit project op doeltreffende wijze te kunnen worden verwezenlijkt. De autobanen zijn het toonbeeld van moderniteit en vooruitgang. Tot in de verste uithoeken van het rijk wordt tegelijkertijd gewerkt aan de afzonderlijke trajecten. Deze vormen tezamen een netwerk dat het groot-Duitse rijk opnieuw tot eenheid brengt. De deelstaten worden door het nieuwe wegennet verenigd in één magistraal panorama. Om dit te bereiken is het volgens de architect Albert Speer noodzakelijk om het werk aan de autobanen als één ondeelbaar geheel te beschouwen, als één bouwwerk met

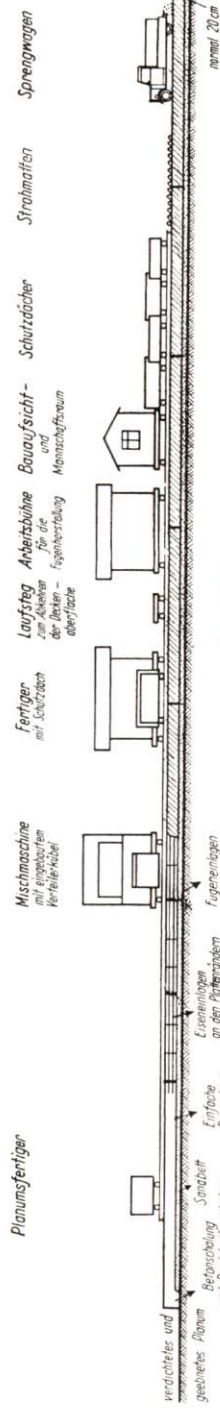
3

Die Straße 1936 nr. 6.

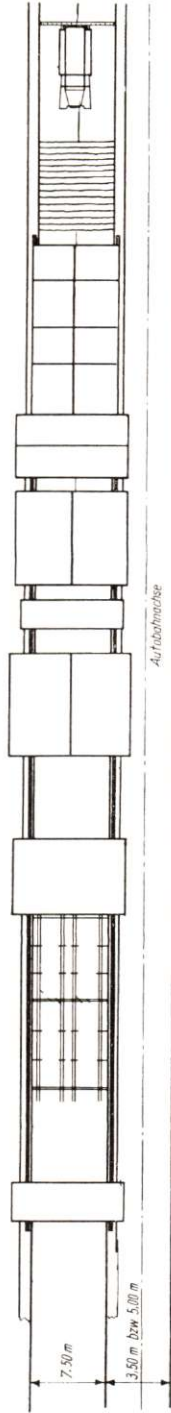
4

Franz W. Seidler, *Fritz Todt, Baumeister des dritten Reiches*, p. 101.

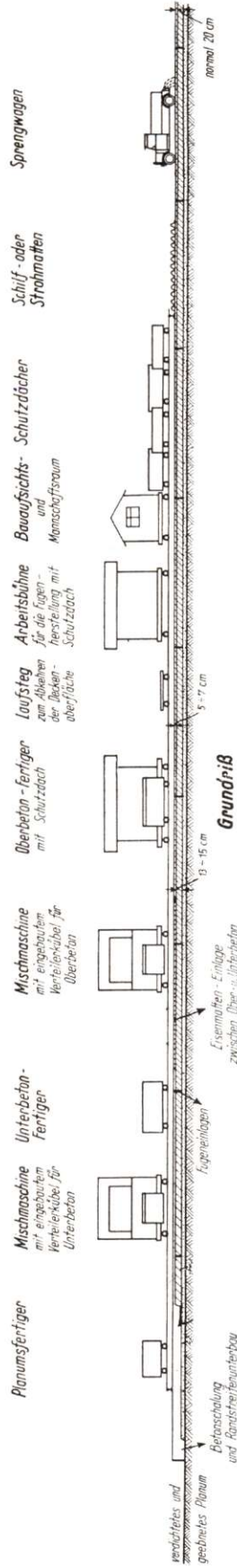
Längsschnitt



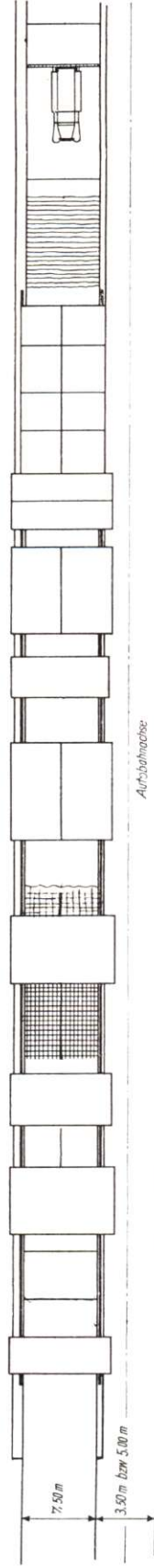
Grundriß



Längsschnitt



Grundriß



een eenheid in vormgeving en een duurzaamheid die aansluit bij de monumentale architectuur die nu ontworpen wordt voor het Duizendjarige Rijk: 'Al deze kunstwerken verenigen zich tot één bouwwerk, dat zich over het gehele Duitse rijk uitstrekt, het rijkssnelwegennet. Haar kunstwerken, en met name de viaducten, moeten volgens vaste regels worden ontworpen, opdat in hen de Reichsgedachte overtuigend tot uitdrukking komt! Waar mogelijk worden deze kunstwerken niet in ijzer of gewapend beton maar in natuursteen uitgevoerd, het materiaal dat uitsluitend bestemd is voor de representatieve gebouwen van het tegenwoordige rijk'.⁵ De viaducten zullen een levensduur van vijfhonderd jaar hebben om de roem van dit Duizendjarig Rijk op ongeëvenaarde wijze te vestigen. So-Shu, bedwinger van de chaos, was wegenbouwer, de Romeinen hadden hun Via Appia, en met ontzag wordt er gesproken over de eeuwenoude Incawegen in het Andesgebergte. Op vergelijkbare wijze zullen de Reichsautobahnen de eenheid van het Duizendjarige Rijk constitueren.

De autobanen worden niet alleen gepropageerd als werkverschaffing (hoewel in het beste geval slechts 1% van de werklozen tewerkgesteld werd), maar bovenal ter lering van de handwerkslieden, die zo kunnen worden opgevoed in technische vooruitgang én traditie. De viaducten zijn bekleed met natuursteen die op het werk wordt gehouwen. Op die

wijze worden de handwerkslieden geschoold en een traditoneel ambacht in ere hersteld. In films en op bouwfoto's wordt het arbeiden aan het project verheerlijkt en altijd breed uitgemeten. Van belang daarbij is dat samen iets groots tot stand gebracht wordt: het bouwen als een sociale activiteit staat voorop.⁶ 'De natuurstenen van het rijkswegenplan kosten wellicht driehonderd miljoen marken meer dan wanneer deze worden uitgevoerd in staal; dit betekent echter niets anders dan dat het Duitse volk een half jaar langer aan de rijkssnelweg kan werken'.⁷ Men laat geen gelegenheid voorbijgaan om steeds weer honderd kilometer gereede autobaan, omkranst door feestelijkheden, aan het volk over te dragen. Het is duidelijk: hier bouwt een Volk aan zijn Toekomst!

5

A. Speer, *Neue deutsche Baukunst*, Berlijn 1941, p. 14 e.v.

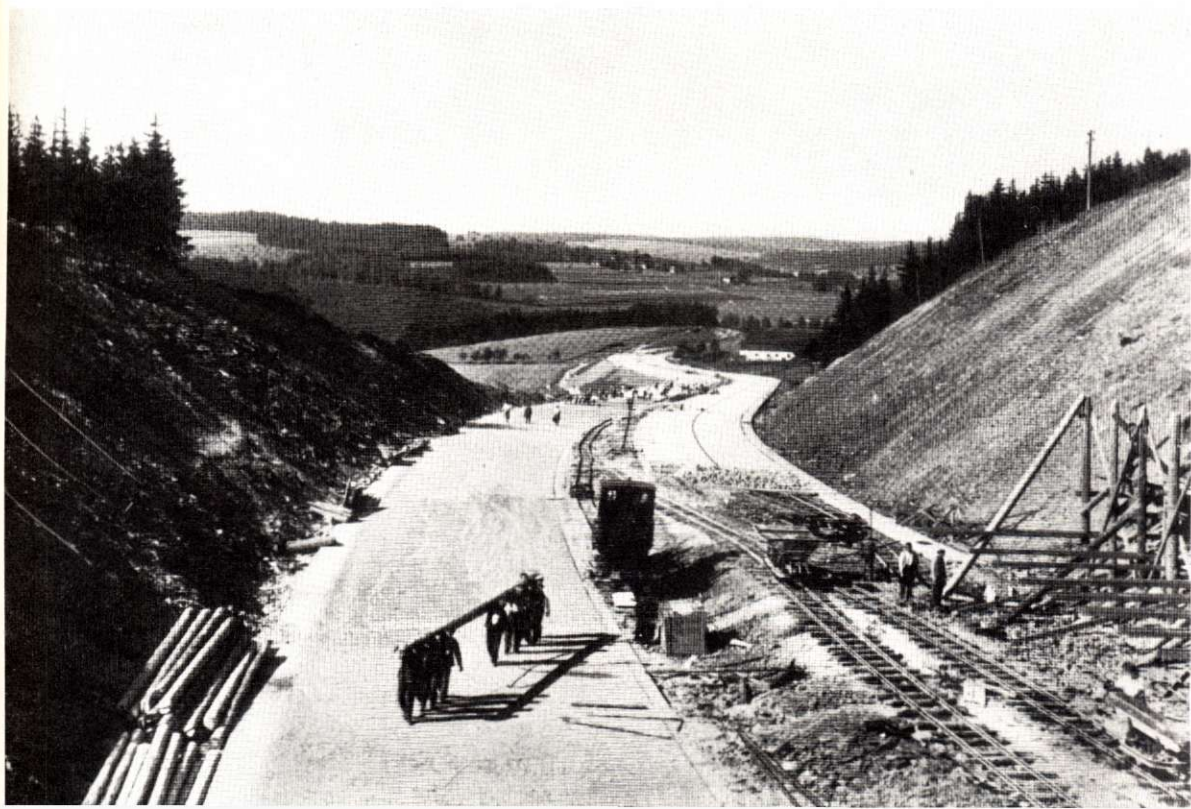
6

Taut komt met zijn Stadtkrone tot een vergelijkbare gedachte door deze te beschrijven als bouwwerken die uittoornen boven de stad, waaraan de gehele gemeenschap bijdraagt en meewerkt en die nooit afkomen. Ook de tot in onze tijd voortdurende bouw van de Keulse dom is hiervan een treffend voorbeeld.

7

Die Straße 1938 nr. 4, p. 258.

Traject Bayreuth-Nürnberg in aanbouw





Leo von Klenze, Walhalla

Hermann Fürst von Pückler-Muskau, park Branitz (Ook de afbeelding op pag 31)



Waldeslust

Duitsland kent een lange traditie om belangrijke gebeurtenissen te vieren met reusachtige bouwwerken, waarvan de onmiskenbare hoogtepunten het Walhalla en de Befreiungshalle zijn. In 1838 wordt het Walhalla opengesteld, een iets vergrootte copie van het Parthenon. Het is een monument van de hand van de architect Leo von Klenze ter ere van de Duitse cultuur, waar een ieder die een belangrijke bijdrage leverde aan het Duitse denken wordt geëerd met een borstbeeld. In hetzelfde jaar gaf koning Ludwig I van Beieren aan Von Klenze de opdracht om een ontwerp te maken voor de Befreiungshalle, een monument voor de zwaar bevochten Beierse onafhankelijkheid. Het werd een kolossaal gebouw dat, gelegen op de Michelsberg bij Kelheim waar Altmühl en Donau samenstromen, hoog uittorent boven het uitgestrekte woud. In het reuzengebouw worden de achttien veldslagen herdacht die voorafgingen aan de eenwording van Beieren. Op de Michelsberg waren de restanten aangetroffen van een prehistorische cultuur, zodat de nieuwe Beierse vrijstaat moeiteloos kon worden ingepast in een eeuwenoude geschiedenis. Vanaf de hoogste galerij biedt de Befreiungshalle een indrukwekkend vergezicht over de vier windstreken; het uitzicht over de door de wouden meanderende Altmühl en Donau geeft de toeschouwer het idee met de eeuwigheid verbonden te zijn. Met dit magi-

strale panorama wordt de nieuwe Beierse vrijstaat gevierd. Juist op deze plaats is het monument een symbool voor de eenheid van Volk en Landschap; een ideologie die regelmatig in de Duitse geschiedenis opduikt, en een eeuw na de bouw van de Befreiungshalle een belangrijk motief is bij de aanleg van de Reichsautobahnen.

Zowel bij de bouw van de Befreiungshalle als die van het Walhalla, is het woud waarin deze gebouwen gelegen zijn van groot belang. Het woud heeft een louterende werking, het is de oorsprong van de Duitse cultuur en geest. Met het woud wordt dan ook zeer omzichtig en behoedzaam omgesprongen. Ook in de bosbouw poogden de nationaal-socialisten niet slechts zuiver economische overwegingen te laten gelden: 'Dankzij persoonlijk ingrijpen van de rijkswoudmeester zag men na de machtovername af van de eenzijdige, louter op winst gerichte bosbouw. Het woud zou weer in verbinding met het volk moeten treden, het zou zelf weer een organische levensgemeenschap moeten vormen, en de grote nationale behoeften moeten bevredigen. De opvatting van voorheen heeft ook de bosbouw eenzijdig beïnvloed. De nieuwe richting die de rijkswoudmeester heeft aangegeven zal daarmee ook een keerpunt in de Duitse bosbouw zijn'.⁸

8

Runderlaß des Reichsforstmeisters und Preußischen Landforstmeister vom 1. Dezember 1937.



De morele kracht van het Duitse woud, geroemd door Klopstock, Hölderlin en vele anderen, vindt zijn voortzetting via Ludwigs bevrijdingspanorama en Wagners Ring in de theorie van de autobanen: 'Door krachtige, oude bomen uit het woud, zoals eiken, beuken, en ook sommige typische naaldbomen naar voren te halen, wordt de weggebruiker de innerlijke kracht van het Duitse woud voor ogen gehouden, en wordt hem de eerbied voor de oude boom opnieuw tot bewustzijn gewekt. De geheel in het landschap opgenomen wegen zullen het nu in alle lagen van ons volk ontluikende gevoel voor de schoonheid van het landschap ondersteunen en bevorderen. Reeds onze jeugd die nu opgroeit zal geleerd hebben het verschil te zien tussen wegen die op organische wijze in het landschap gevoegd zijn, die met de automobilist 'swingen', en wegen die dat niet doen, en ze dienovereenkomstig loven of afkeuren. Er zullen trajecten zijn, waarvan de voortreffelijke berijdbaarheid zelfs de voorkeur zal verdienen boven de hiermee gepaard gaande omweg'.⁹

Het idee van het netwerk der Reichsautobahnen appelleert aan een diep in het Duitse volk geworteld sentiment: het eindeloze Wandern. Voortaan zou Wodan, der Wanderer, zich vergezeld zien door het Duitse volk, met hem tevreden tuffend over de comfortabele betonplaten, immer op weg naar de horizon, zich hartstochtelijk overgevend aan Sehnsucht und Waldeslust.

Fernweh

De aanleg van de autobahnen maakt de vraag naar het Duitse landschap actueel. Het Duitse landschap is het negentiende-eeuwse landschap van Schelling, Caspar David Friedrich en Freiherr von Eichendorff. Hier vereenzelvigd zich de rusteloze dichter met de onvergankelijke woudreus, en weet zich deel van de eeuwigheid. Het is een landschap van wouden en bergen, een avondland waar het goed treuren is om een verloren liefde. Het is tevens een landschap dat bestaat uit een eindeloze opeenvolging van wisselende vergezichten, waardoor de zwerver zich steeds weer tot de horizon verlost weet.

Zo niet het onmetelijk saaie Nedersaksische landschap, dat bij de eerste oogopslag het geheim van haar verte prijsgeeft, en de Wanderer geen enkele verleiding biedt. De Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen onderkent de leegheid van dit landschap, en vaardigt enkele 'Richtlinien' uit, DIN normen voor een Duits landschap: 'De uitvoering van de door de Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen uitgevaardigde landschapsarchitectonische richtlijnen is met name van belang wanneer de door de autobaan ontsloten landstreek geen waardevol eigen karakter heeft. Landstreken dus, die pas dankzij de komst van de Reichsautobahn, en de daarmee gepaard gaande ingrijpende landschappelijke vormgeving kunnen worden veranderd in hetgeen wij onder



een waar Duits cultuurlandschap verstaan! De indruk die deze armelijke landstrekken maken wordt versterkt doordat er geen rivieren, beekjes, vennetjes of meren te bekennen zijn'.¹⁰

Bovendien voorzien de Richtlijnen in nauwkeurige ecologische voorschriften, voor het geval de autobaan door een bestaand bos voert; er moet nauwkeurig op worden toegezien dat de bosranden door de wegenbouw niet vernield worden. Tegelijk met de bouw worden de bosranden opnieuw aangeplant, zodat de indruk gewekt wordt dat de weg er al lange tijd ligt. De autobaan is een manier om het landschap te ontsluiten en wordt niet gezien als een een verstoring van het landschap. Het is juist een middel om het landschap te bepalen en vorm te geven en de juiste omgeving te verschaffen aan de voorgestane Duitse geest: 'Het Duitse landschap is iets unieks. Wij hebben niet het recht dit te vernielen of te vernietigen. Hoe geringer onze leefruimte wordt door de toenemende bevolkingsdichtheid, des te groter wordt de behoefte aan ongerepte natuur. De niet aflatende toename van de psychische druk door het grootstedelijke leven zorgt ervoor dat dit verlangen welhaast niet te bevredigen is. Als het al niet uitsluitend de eerbied voor de schoonheid van ons geboorteland is, dan moet tenminste het besef van de onontbeerlijke en onvervangbare recreatieve waarden van ons landschap ons tot richtsnoer dienen bij iedere gebouwde ingreep in de natuur. Wanneer

wij bouwen in het landschap van onze geboorte, dan moet het ons duidelijk zijn hoe wij haar schoonheid kunnen behouden en, daar waar die reeds is aangetast, hoe wij haar in een nieuwe vorm kunnen herstellen'.¹¹

9

'Mit dem Herausstellen starker alter Bäume de Waldes, zum Beispiel von Eichen, Buchen oder auch typischen Nadelhölzern, soll zugleich dem Bahnbenutzer die dem deutschen Walde innenwohnende Kraft vor Augen geführt und die Ehrfurcht vor dem alten Baum erneut zum Bewußtsein erweckt werden. Gut eingegliederte Straßen werden den jetzt in allen Schichten unseres Volkes heraufdämmernden Begriff der Schönheit der Landschaft unterstützen und fördern. Schon unser heranwachsendes Geschlecht wird unterscheiden gelernt haben, ob Straßen organisch mit der Landschaft verbunden sind und mit dem Fahrer schwingen oder nicht, uns dieselben loben oder tadeln. Es wird Linien geben, welche ihrer überragenden Befahrbarkeit wegen den Vorzug erhalten, auch wenn ihre Benutzung mit einem Umweg verbunden ist.', *Die Straße* 1937 nr. 11.

10

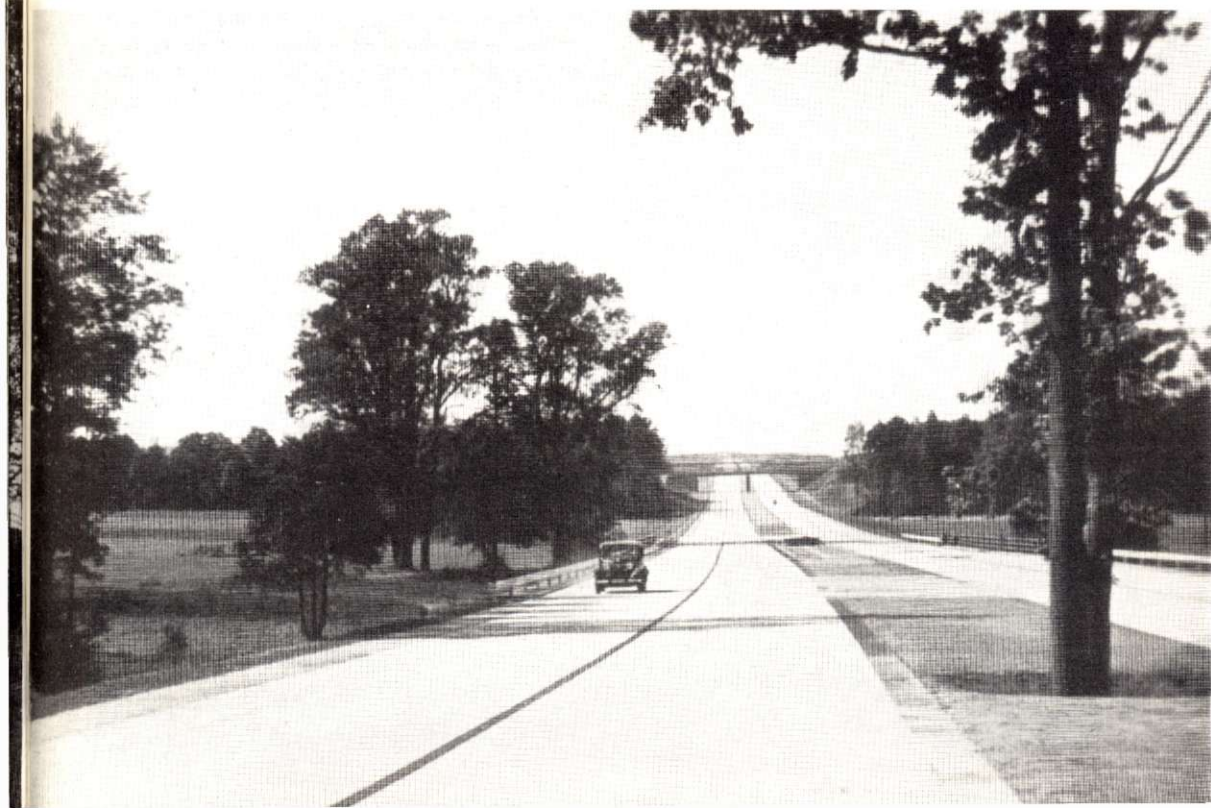
Die Straße.

11

Brief van Todt aan een wegenbouwer, 1935, citaat in Franz W. Seidler, *Fritz Todt, Baumeister des dritten Reiches*.

Traject Lübeck-Hamburg. Het aanwezige bomenbestand is zorgvuldig gehandhaafd

Traject Breslau-Liegnitz: het park Duitsland



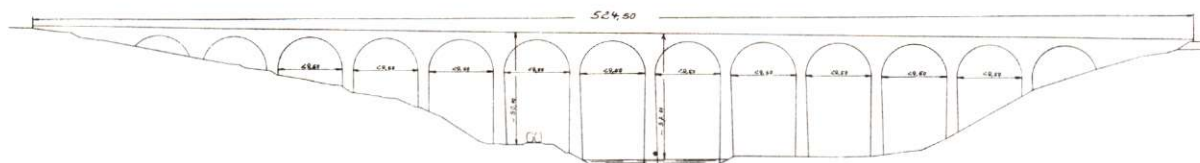
Pücklerstreifen

Het is van belang dat de autobaan op zodanige wijze wordt aangelegd, dat de illusie wordt gewekt dat de weg er al sinds menscheugenis ligt. De weg mag zeker geen inbreuk op het aanliggende landschap lijken. In *Merkblatt 8* (aangaande de aanplant der wegbermen) wordt hierover opgemerkt: 'De weg moet een schoonheid bezitten die overeenstemt met het omliggende landschap. Op dit beginsel zijn de eisen gebaseerd waaraan de technische vormgeving als ook de beplanting van de rijksnelwegen moeten voldoen. Dijklichamen en afgravingen moeten met een geleidelijk talud in het landschap overgaan. Ontgravingen ten behoeve van de weg moeten zo mogelijk worden voorkomen. Voor de beplanting komen slechts vaste plantensoorten in aanmerking, dat wil zeggen plantensoorten die zonder ingrijpen van de mens uit zichzelf groeien en bloeien. De verschillende struikgewassen, grassen en planten moeten in overeenstemming met de grondbeginselen van hun planten-sociologische samenhang worden uitgekozen. Bestaande grotere bomen en struiken moeten zo mogelijk behouden worden'.¹² De bermen van de weg zijn vergroeid met het

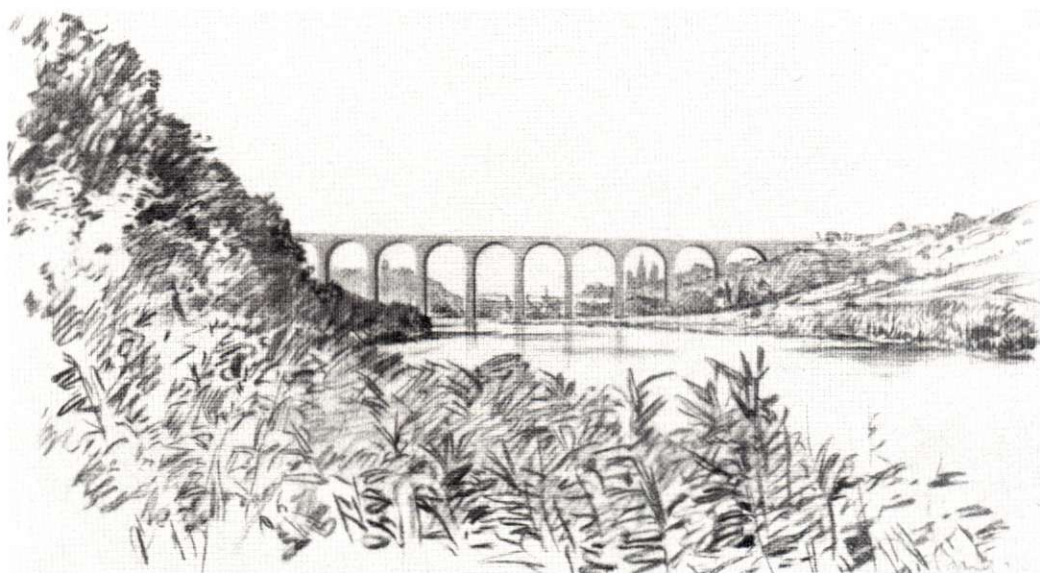
landschap, vanaf de autobaan gezien maakt het landschap een onaangeroerde indruk. De weg voert dan ook bij voorkeur langs indrukwekkende bomen en bossen.

De autobaan is een 'Innenraum' die het Duitse landschap representeert. Teneinde overal en altijd de illusie van dit landschap te waarborgen (ook op de volstrekt kale noord-Duitse laagvlakte) wordt bij wet bepaald, dat aan weerszijden van de autobaan een strook land van minimaal veertig meter breed ter beschikking staat van het Strassenbauwesen, waarbinnen het vereiste landschap kan worden aangelegd, dan wel in stand gehouden. Deze bermen, waarmee de landschappelijke ensce-nering van de autobanen tot stand gebracht wordt, heten 'Pücklerstreifen'.

Hermann Fürst von Pückler-Muskau was de grondlegger van wat men de Duitse landschapsarchitectuur zou kunnen noemen. De vorst ontwierp twee landschapsparken; in Branitz en in Bad Muskau, beide gelegen in het zuidoosten van de DDR. Fürst Pückler bediende zich van ontwerptechnieken die al langer bekend waren van de zogenaamde Engelse landschapsstijl. Als groot bewonde-



Paul Bonatz, ontwerp voor een viaduct bij Limburg aan de Lahn (inmiddels afgebroken)



raar van de Engelse ontwerper Repton gebruikte hij diens montage-technieken. Op tekening werden nieuwe vergezichten in bestaande landschappen gemonteerd, en aan de hand van deze panorama's kon het ontwerp van het park worden bepaald. Maar in tegenstelling tot Repton stoffeerde Fürst Pückler zijn landschappen niet met anecdotische gebouwtjes of opvallende blikvangers. De idylle van het arcadische tempellandschap moest plaatsmaken voor de Duitse oer-eik en het Pruisische berkenbosje. Pücklers parken zijn ontwerpen van panoramische wijdsheid. Afstand en afmetingen zijn illusie. Door tien bomen bijeen te planten wordt het landschap voorzien van reuze-eiken. Telkens schittert er een grasveldje in de verte; de repoussoirs zijn tot in de finesses uitgewerkt. Voortdurend wordt de argeloze wandelaar gelokt door de verte.

Belangrijk is Fürst Pücklers ontdekking dat natuur 'goedkoop' is; vergeefs zoekt men naar exotische beplantingen of opvallende bouw-
werkjes. Zelfs een geschoren gazon ontbreekt. De landschappen zijn aangelegd met inheemse boomsoorten en weilanden, die door enig kleinvee worden begraasd. Fürst Pückler werd gezien als de grondlegger van het 'heimattümliche' landschap,¹³ dat model zal staan voor het Duitse landschap dat aan weerszijden van de autobanen wordt aangelegd. Dankzij de landschapsarchitectonische verworvenheden van Fürst Pückler is het mogelijk het Duizendjarige Rijk te transformeren tot één enorm landschapspark dat pas genoten kan worden wanneer men zich over de Reichsautobahn voortbeweegt.

Linienführung

Daarnaast is er nog een tweede, zeer letterlijke overeenkomst tussen de autobanen en de Pücklerparken; die van de 'Linienführung', de wijze waarop de bochten van de weg in het landschap worden gelegd. De bochten in de weg formeren de encenering van het vergezicht. Zij maken dat de horizon zich immer van de toeschouwer verwijderd. In iedere bocht ligt opnieuw de belofte van een verrassend panorama. Soms wordt dit versterkt door een dichte beplanting, die een fraai uitzicht op een wijds landschap zo lang mogelijk voor de toeschouwer verbergt, om het op het laatste ogenblik te onthullen. Hoe belangrijk het landschap ook was, het kan pas dankzij een geëigende Linienführung door de reiziger genoten worden.

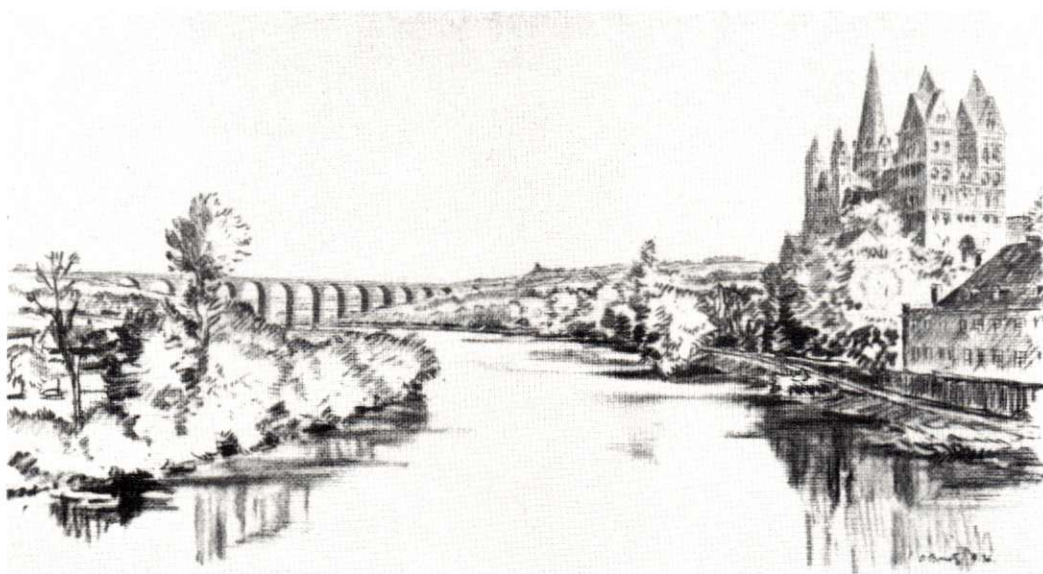
De juiste Linienführung diende nog een ander doel. Zij was van belang ter voorkoming van de zo gevreesde 'kinetose', een ziekte die eerst in de jaren twintig ontdekt was. Wanneer een automobilist zich met grote snelheid

12

Merkblatt 8 (Berasung der Grünstreifen)
dd. 10.11.1934, *Die Straße* 1934 nr. 11.

13

'Die Schönheit der Landschaft ist im allgemeinen nicht in einer wahllosen Übertragung heimattfremder Pflanzenarten (§ 2 Abs. 1 der Naturschutzverordnung vom 18. März 1936) zu suchen, auch nicht in einem parkartigen oder gärtnerischen Betrieb. Vielmehr soll angestrebt werden, längs der Reichsautobahnen den Wald als die ursprünglichste und verbreitetste Landschaftsform Deutschlands nach möglichkeit in einen Zustand zu bringen, welcher der natürlichen, durch die Klima- und Bodenverhältnisse bedingten Waldform am nächsten kommt.'





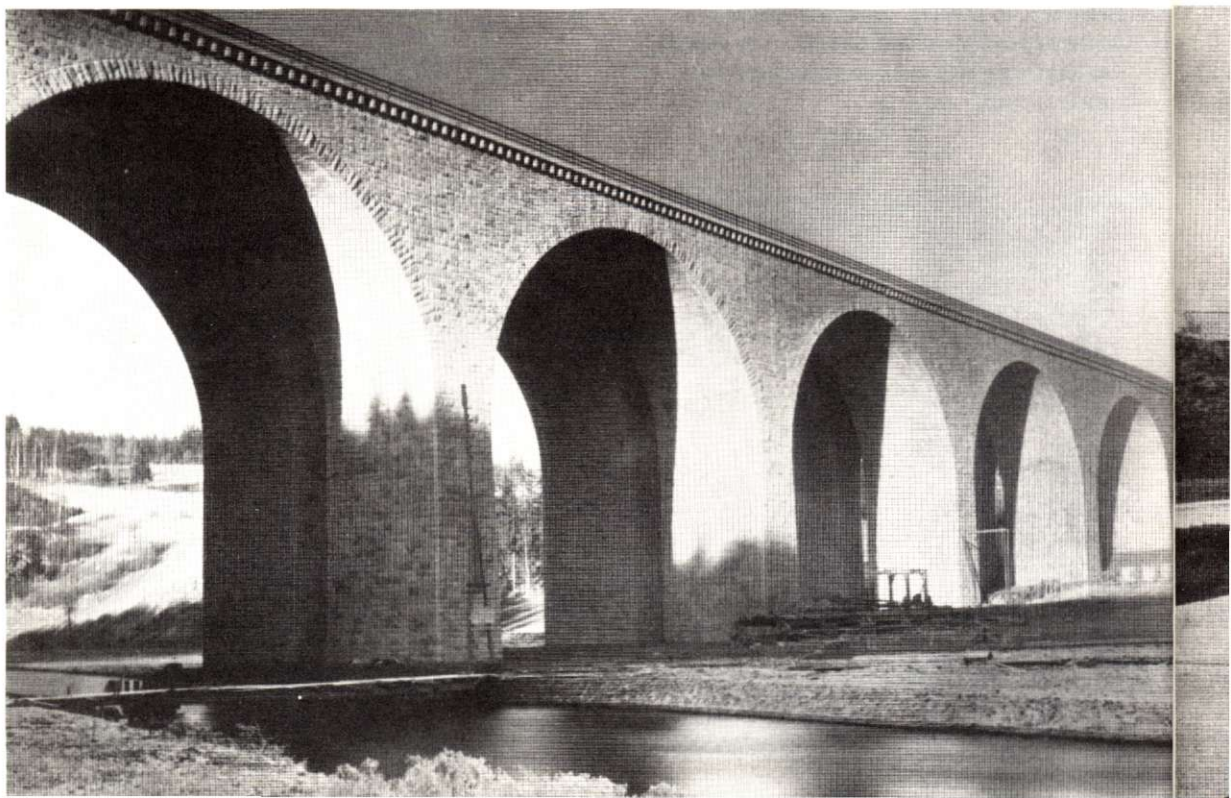
Fritz Tamms, kroonlijst van een viaduct

Natuurstenen brug over de Saale

Verkeersplein Brandenburg. Overgang van de Reichsautobahn Hannover-Braunschweig-Magdeburg in de Berlijnse Ring

over een rechte weg voortbeweegt brengt de kinetose hem in een paranoïde geestestoe-stand, waardoor hij een dwangmatige aan- drang krijgt op een vast punt af te rijden, een boom of een granieten kilometerpaaltje. Ter voorkoming van deze neurotische aandoening is het van belang de wegen, waarop met grote snelheid gereden wordt, in zodanige curves aan te leggen, dat de automobilist zich niet op enig vast punt aan de horizon kan fixeren.¹⁴

Een belangrijk deel van het opzichterswerk verricht de Generalinspektor zelf vanuit het vliegtuig, niet zozeer om een panoramische blik op de weg te kunnen werpen, maar meer om de weg als het ware vooraf te kunnen berijden. Nog voordat ze zijn aangelegd, kun- nen zo de ontworpen curves worden getest. 'Bij de lijnvoering en het ontwerp van de snel- weg dient er op gelet te worden, dat de land- schappelijke ruimten hun 'werking' krijgen en dat de opeenvolging van deze indrukken harmo- nisch en ritmisch is'. Aldus het al eerder aan- gehaalde *Merkblatt 8*. Paul Bonatz, ontwerper van vele autobaan-viaducten, merkte hierover op: 'De Reichsautobahn gaat niet langs de oude nederzettingen in de dalen, die al veel te leiden hebben onder het verkeer. Bij de verbinding van de grote steden zoekt zij de vrije ruimte, gaat zij over hoogvlaktes en bergruggen, springt zij over dalen. Zij heeft een nieuwe rythmische wet der beweging blootgelegd, een 'schwingende' bewe- ging, die nog het meest op vliegen lijkt'.¹⁵



Bauten

Er zijn twee soorten viaducten; viaducten die de autobaan zelf over rivieren, dalen en spoorlijnen voeren, en viaducten die de autobaan kruisen. De eerste soort is onbeperkt in vorm en afmeting, bij de tweede soort viaducten is de overbrugging altijd dezelfde. Gezien vanaf de autobaan zijn deze betrekkelijk bescheiden bouwwerken verreweg het belangrijkste. De vormgeving van beide soorten verschilt fundamenteel. De kruisende viaducten behoren tot de Innenraum van de autobaan. Ze verstoren de blik van de reiziger zo min mogelijk. Zij mogen geen belemmering zijn voor de voortbewegingssnelheid. Waar deze viaducten de weg onder een andere dan rechte hoek kruisen, overspannen ze de autobaan in één keer, omdat in dit geval de middenpeiler te massief zou lijken.

De viaducten die de snelweg zelf over dalen en rivieren voeren, zijn van een geheel andere aard. Deze behoren tot het architectonisch exterieur van de autobaan. Zij moeten harmoniëren met het landschap, en benadrukken in hun vormgeving de eenheid van het netwerk van de Reichsautobahnen. De bouwstijl van deze viaducten is van dezelfde orde als die van de representatieve overheidsgebouwen, statisch en zwaarwichtig. Het motief zal duidelijk zijn: 'De leider heeft ons een nieuw levensgevoel geschonken, dat bepaald wordt door het ritme van de Duitse bodem en het Duitse

bloed. Dit ritme doorstroomt ook de gebouwen van het derde rijk, die door mensen van Duits bloed gemaakt zijn volgens de eisen die er door de landschappelijke geaardheden van Duitse bodem aan gesteld worden. Als wij moeite gedaan hebben om de rijksnelweg en haar kunstwerken in te passen in het landschap en op die manier wegen, die het landschap dreigen aan te tasten, juist tot middel maakten om het landschap te vormen, dan is ook dat een bindende opdracht die gesteld wordt door dit nieuwe levensgevoel, ontsproten aan onze nationaal-socialistische wereldbeschouwing'.¹⁶

Bijzondere aandacht, aldus het eerder aangehaalde *Merkblatt 8*, vergt de aanleg van wegresterants en parkeerplaatsen langs de rijkswegen. 'Het restaurant, met fraai uitzicht, en de parkeerplaatsen voor de auto dienen zoveel mogelijk gescheiden te worden aangelegd'.¹⁷ Aanvankelijk wordt echter in het geheel niet in rustplaatsen voorzien, aangezien deze bouwsels, net als de kruisende viaducten, de

14

Hier te lande doet hetzelfde verschijnsel zich voor onder de naam 'Polderblindheid'.

15

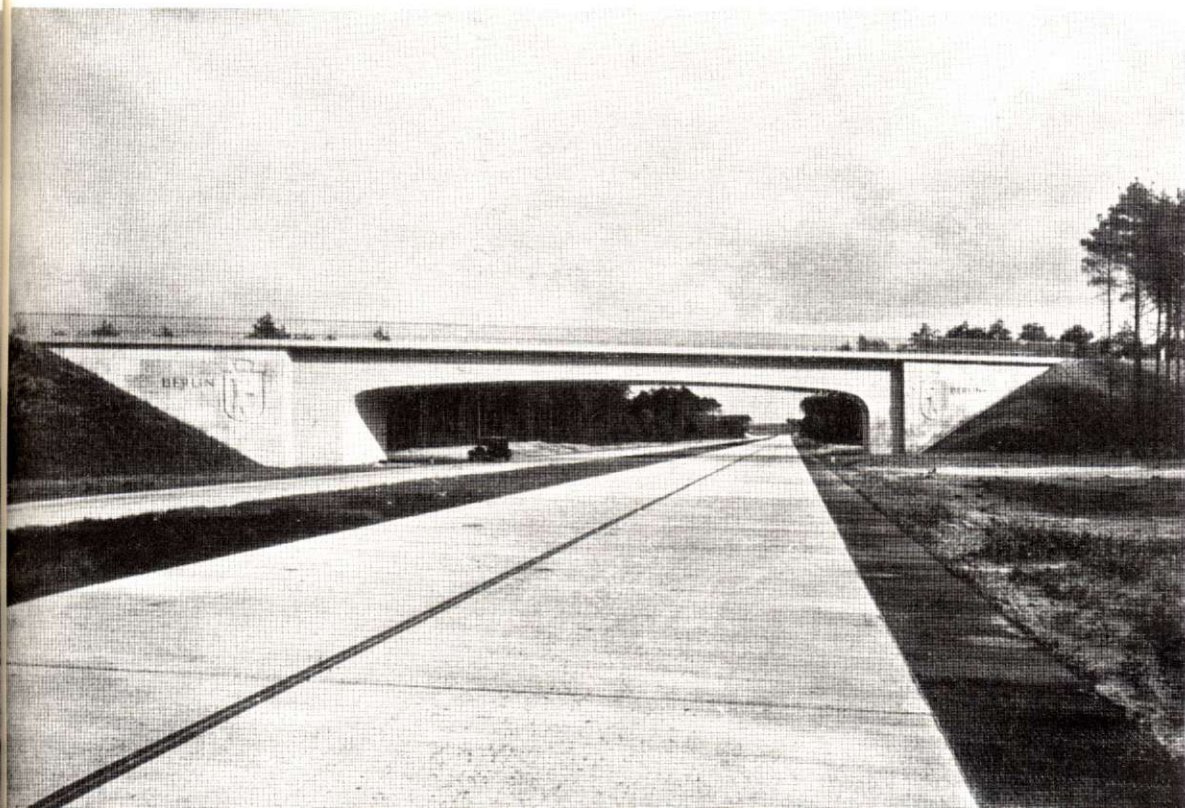
Die Straße.

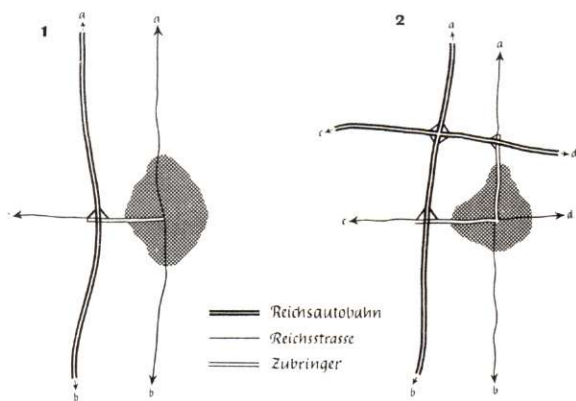
16

Fritz Todt, *Die Straßen Adolf Hitlers*, *Die Straße* 1939 nr. 4, p. 241.

17

Merkblatt 8 (Berasung der Grünstreifen) dd. 10.11.1934.



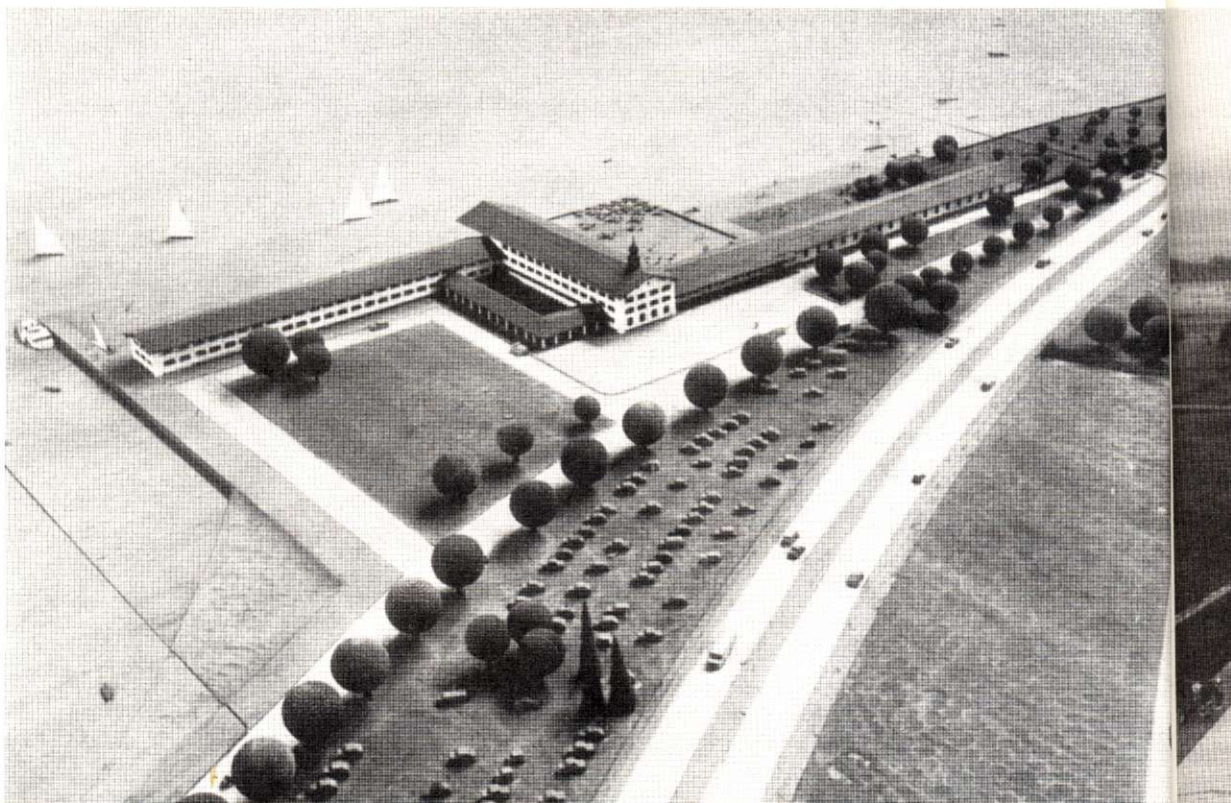


Aansluiting van de stad op de Reichsautobahn

Model van een 'Raststätte' aan de oever van de Chiemsee met een parkeerplaats voor 1200 auto's

schoonheid van het landschap aantasten, de illusie van de natuurlijke omgeving verstoren. Brandstof is immers altijd in langs de autobaan gelegen steden verkrijgbaar. Er is echter een andere, dwingende reden voor de aanleg van rustplaatsen. De overgang tussen de het jachtige bestaan in de grote stad en de oceanische rust van de weg is zo schokkend, dat dit het volle genot van het rijden over de autobaan verhindert. Het berijden van de autobaan kan niet zonder mentale voorbereiding geschieden. Daarom wordt in de nabijheid van de stad immer een 'Raststätte' gesitueerd. Niet, zoals men zou verwachten, om de automobilist op doorreis de mogelijkheid van enige verpozing te verschaffen, maar om de reiziger, wanneer deze zich vanuit de grote stad via een 'Zubringer' naar de autobaan begeeft, de kans te geven te bekomen van het drukke bestaan in de stad. Pas dan, innerlijk tot rust gekomen, kan de automobilist zich met een gelouterde geest overgeven aan het genot van de rythmische beweging van de autobaan.

Het hoogtepunt uit de romantisch-rationalistische episode van het autobaanproject is Todts' ontwerp voor het traject München-Salzburg. De economische noodzaak van deze weg is twijfelachtig, maar hier kunnen dankzij de snelweg, de schitterendste Duitse landschappen worden ontsloten en genoten. De Chiemsee en de Beierse Alpen worden verenigd tot één magistraal panorama. Aanvan-



kelijk wilde Todt alleen de Chiemsee vanuit München bereikbaar maken. Het project werd echter direct na de eerste voorstellen door Hitler zelf uitgebreid tot aan Salzburg, de Mozartstad. Deze autobaan werd aangelegd om een mooi landschap te ontsluiten, en werd geheel op grond van esthetische motieven bepaald. Todt over zijn weg: 'De grootste verrassing in het landschap van dit traject is het onverwachte uitzicht over de Chiemsee, ver beneden. De plotselinge verandering van het uitzicht, naast de bergen aan de rechterhand ligt de grote witte vlakte van de Chiemsee in de verte, heeft tot nog toe een ieder, die hierlangs kwam, volkomen verrast. Wie dit landschap als automobilist echt wil ervaren, moet zijn motor afzetten, en de drie kilometer geruisloos naar beneden suizen langs de zuidoever van het meer, waar het strand, de parkeerplaatsen en de vissteigers hem uitnodigen enige tijd te verpozen'.

Ontelbaar zijn de lyrische ontboezemingen over het genot van het autorijden, die in die tijd in het periodiek *Die Straße* verschijnen: 'We rijden sneller als ik kan schrijven. Het hele traject, vanaf het begin tot aan de rand van het woud, is in luttele minuten afgelegd. Een heerlijke, meer dan twintig kilometer lange bosrand vergezelt de automobilist op zijn tocht. Dit is kenmerkend voor het eerste gedeelte van de reis. In deze omgeving zijn de muren van de stad al na tien minuten vergeten! Licht schitteren de beide rijstroken in het landschap; in de verte zijn

het nog slechts dunne, scherp afgetekende strepen, die het landschap een nieuw en ordelijk voorkomen geven, dat uitdrukking geeft aan de Kunst, en de Wil van de mens. Zij verveelt niet, de autobaan! Nog slechts tot aan Weyarn geeft zij elke seconde een nieuw vergezicht. Wouden, bruggen, een doorkijkje naar een ver verwijderd dorp, een kerkje »mit lustigem Zwiebelturm«; en wanneer men bij het Hofoldingen Forst is aangekomen, ziet men hoe straks de beide rijstroken van de autobaan op de berghellingen zullen toesnellen. En dan, het ware genot begint pas ná Weyarn. De weg swingt, »sanft wie ein Tangoserenade«, de helling op; rechts een uitzicht op de Seehammer See, stil en lieflijk, waar men zijn zorgen van zich afwerpt. Binnenkort zal men zich hier oefenen in het schoonspringen van de hoge duikplank; en links een magistraal panorama van de Beierse Alpen!'.

Traject München-Salzburg, afdaling naar de Chiemsee

