

Wolfgang Brassat (Hg.)

Die Stunde der Heimatmaler

FRITZ BAYERLEIN,
die ‚Gottbegnadeten‘
und die NS-Kulturpolitik

MICHAEL IMHOF VERLAG

INHALT

Grußwort	7
Vorwort	9
<i>Wolfgang Brassat</i> Einleitung. Zu Anlass und Konzept der vorliegenden Publikation	11
ZUR NS-KULTURPOLITIK	
<i>Olaf Peters</i> „Politische Führung“ und das „Wirken der Kunst“. Zu einigen Prämissen und Konsequenzen der Kunstpolitik des Dritten Reichs	31
<i>Christoph Zuschlag</i> Die Verfemung der künstlerischen Avantgarde im NS-Staat	43
<i>Birgit Schwarz</i> „Grützner ist bei weitem unterschätzt!“ Die Münchner Malerschule als Leitbild Hitlers und der NS-Kulturpolitik	49
TAFELN	64
„GOTTBEGNADETE‘ LANDSCHAFTSMALER	
<i>Wolfgang Brassat</i> Zum Leben und Werk des Landschaftsmalers Fritz Bayerlein	75
<i>Paula Schwerdtfeger</i> Hochgradig ideologisch. Die Landschaftsgemälde Fritz Bayerleins und ihre Präsentation auf der <i>Großen Deutschen Kunstausstellung</i>	109
<i>Felix Steffan</i> „Durch Eingreifen des Führers wurde ich aber zum meistgezeigten Künstler“. Der Landschaftsmaler Hermann Gradl	123
<i>Birgit Dalbajewa</i> Willy Krieger – Von den expressiv-magischen Porträts der Weimarer Republik zu den Naturstücken und ihrem Erfolg bei den Eliten des Dritten Reichs	141
<i>Anke Gröner</i> Carl Theodor Protzen, Maler der Reichsautobahnen	161
ZUR ENTNAZIFIZIERUNG UND DEN FORTGESETZTEN KARRIEREN DER ‚GOTTBEGNADETEN‘	
<i>Norbert Frei</i> NS-Eliten in der Bundesrepublik	175
<i>Kristina Rauscher, Wolfgang Brassat</i> NS-Künstler nach '45. Zur Entnazifizierung und den fortgesetzten Karrieren der ‚Gottbegnadeten‘	183
Kurzbiografien der Autoren	200
Abstracts der Beiträge	202
Abbildungsnachweise	205

CARL THEODOR PROTZEN, MALER DER REICHAUTOBAHNEN

Am 19. Februar 1929 schreibt der Maler Carl Theodor Protzen (1887–1956) aus München an seinen Vater in Leipzig. Er komme „gerade heim von Augsburg, wo ich heute Mittag war und Skizzen [sic] für eine Arbeit abgeliefert habe, mit welchen ich mich schon lange plagte und oft unterbrochen wurde.“ Er beklagt sich, keine Zeit für seine Kunst zu haben und zu wenig zu verdienen: „[M]it den Bildern ist es nicht getan, und die Arbeiten[,] die zu erhaschen sind, sind meiste[n]s der Art[,] die schliesslich kein anderer machen will und kann und bezahlt, dass man knapp durchkom[m]t“. Er erwähnt mehrere Ausstellungen, auf der seine Frau Henny Protzen-Kundmüller (1896–1967) und er Werke zeigen und schließt: „Es ist das stets eine Jagd. Und der Erfolg – Nichts bisher. – Als einige Kritiken[,] die ermuntern. – Aus all der anderen Arbeit ist nicht so viel entstanden[,] dass es zu dem reicht[,] was man in der Zwischenzeit zum Leben brauchte. – Also ein halbes Jahr ohne eigentlich ein Verdienst.“¹

Der Brief macht deutlich, wie schwierig die Situation für das Maler-Ehepaar Ende der 1920er Jahre war. Im schmalen schriftlichen Nachlass Protzens finden sich aus der Zeit nach 1935 nur noch wenige Briefe. Einer vom Oktober oder November 1945 ist allerdings aufschlussreich. In diesem schreibt er an seine Frau, die gerade nicht in München weilt: „Wir beiden bleiben die Alten“, er betont, wie schwierig es sei, zum Beispiel an Heizmaterial zu kommen, und fragt: „Alle alten Tanten [...] haben ihre Dienstboten und Hilfen, warum nicht auch wir“? Protzen erinnert seine Frau außerdem daran, ihren Spruchkammerbogen auszufüllen.² Beide Bögen sind erhalten,³ und aus ihnen geht deutlich hervor, was die Briefe schon andeuten: Das Ehepaar verdiente in den Jahren des Nationalsozialismus viel besser als zuvor.⁴ Für sie war die Zeit, in der andere Künstler

und Künstlerinnen verdrängt, verfolgt oder ermordet wurden, die einträglichste ihres Lebens, in der sie auch als Kunstschaffende einen gewissen Namen hatten.

Dieser Beitrag widmet sich Carl Theodor Protzen, der heute vor allem für seine Darstellungen der Reichsautobahnen bekannt ist. Nach kurzen biografischen Informationen wird die künstlerische Entwicklung des Malers anhand weniger Beispiele nachgezeichnet. Im Zentrum stehen dabei die Autobahnbilder. Neben einigen seiner Gemälde werden auch zwei wichtige Ausstellungen zu diesem Thema vorgestellt: *Die Straße* (1934) sowie *Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst* (1936), in denen nicht nur Protzen, sondern auch Fritz Bayerlein vertreten war.

Der Text präsentiert einige Ergebnisse der Dissertation der Verfasserin.⁵ In dieser ist auch der Forschungsstand zu Protzen und den Gemälden der Reichsautobahnen behandelt, worauf hier aus Platzgründen verzichtet wird.⁶ Eine kurze Bemerkung zur Quellenlage: In Protzens Nachlass im Deutschen Kunstarchiv in Nürnberg befinden sich mehrere Fotoalben mit über 400 Schwarzweißfotos seiner Gemälde, die dortige Nummerierung geht bis 678.⁷ Eine weitere wichtige Quelle ist das von Protzen selbst erstellte Werkverzeichnis, das in Kopie bei den Bayerischen Staatsgemäldesammlungen aufbewahrt wird und 570 bis ungefähr 1947 entstandene Arbeiten umfasst. In ihm hat Protzen Ausstellungsdaten, Käufer und Kaufsummen notiert.⁸ Beide Quellen zeigen, dass die Reichsautobahngemälde im Unterschied zu seinen vielen Landschaftsdarstellungen nur einen kleinen Teil seines Gesamtwerks ausmachen. Zwischen 1933 und 1945 schuf Protzen über 230 Gemälde, von denen nur 29 – sie entstanden zwischen Anfang 1936 und Anfang 1941 – die Reichsautobahn zeigten. Diese Gemälde zählten zu seinen finanziell einträglichsten.

Auf den *Großen Deutschen Kunstausstellungen* präsentierte er sieben Bilder zu diesem Thema – mehr als jeder andere Maler.

BIOGRAFIE UND KÜNSTLERISCHE ENTWICKLUNG

Carl Theodor Protzen wurde 1887 in Stargard in Pommern geboren.⁹ Zwischen 1903 und 1906 wurde er in Leipzig als Lithograf ausgebildet. 1909 siedelte er nach Paris um und arbeitete dort als selbständiger Werbegrafiker. 1914 wurde er als feindlicher Ausländer verhaftet und auf Korsika als Zivilgefangener interniert. Während seiner vierjährigen Gefangenschaft in einem Lager in Corbara begann er nach eigener Aussage zu malen.¹⁰ Er stellte andere Gefangene und Aufseher, das Lager und seine Umgebung dar.

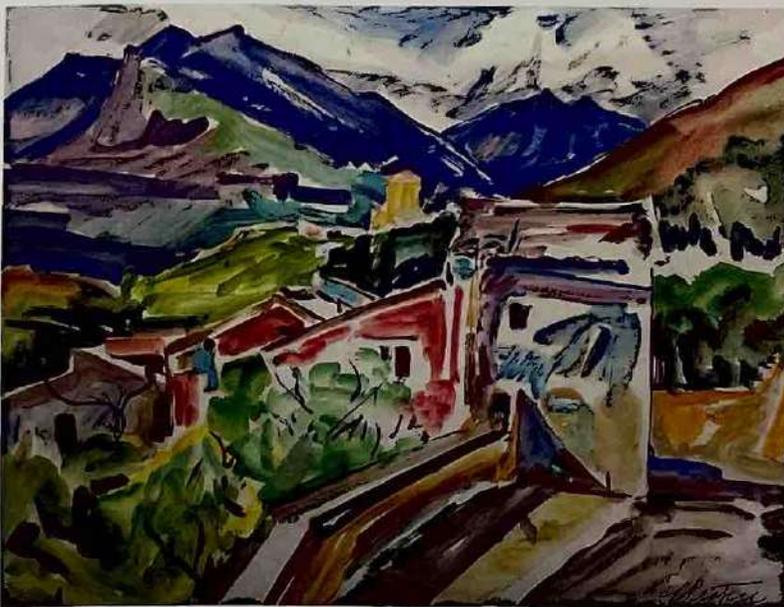
1919 immatrikulierte sich Protzen in München an der Akademie der bildenden Künste im Fach Malerei.¹¹ 1921 heiratete er Henriette „Henny“ Kundmüller, Enkelin des Bamberger Malers Hans Kundmüller (1837–1893), die ebenfalls an der Akademie studierte.¹² Ab 1926 lebten sie gemeinsam in einem Haus in München-Gern, das sich im Besitz von Protzen-Kundmüller befand. In ihm hatten sie auch ihre Ate-

liers, er „seines im ersten Stock“, sie ihres „direkt unterm Dach“.¹³

Protzen war in den 1920er Jahren motivisch und stilistisch auf der Suche, was sich anhand der erwähnten Fotoalben im Nachlass gut nachvollziehen lässt. Er malte zunächst hauptsächlich Landschaften und wenige Stadtansichten, bevor er sich Mitte der 1920er Jahre Personendarstellungen, christlichen Motiven und Stillleben zuwandte. Die Gemälde *Monreale/Sizilien* und *Frau am Fenster* zeigen einen modernen Stil, sind aber weder konsequent realistisch noch expressionistisch oder streng neusachlich (Abb. 1, 2). Ende des Jahrzehnts malte er auch erstmals über längere Zeit Industriemotive, die er, wie später auch die Autobahnen, vereinfachend naturalistisch darstellte. Dafür reiste Protzen ins Ruhrgebiet, wo er vor Ort arbeitete und Skizzen anfertigte, um diese im heimischen Atelier in München zu verwenden.¹⁴ In *Landschaft* sehen wir deutliche Zeichen der Moderne wie Verkehrsschilder und Telegrafmasten (Abb. 3). Bei seinen späteren Autobahn gemälden sparte Protzen solche Elemente zunächst aus, erst nach und nach stellte er technisches Gerät dar, was auch der Bauweise der Reichsautobahnen entsprach, bei der man in den ersten beiden Jahren vor allem auf Körperkraft und manuelle Arbeit setzte.¹⁵

Zur NS-Zeit malte Protzen fast ausschließlich Landschaften, zumeist bayerische und österreichische, An-

1. Carl Theodor Protzen: *Monreale/Sizilien*, um 1927, Mischtechnik auf Papier, 35,6 × 46,8 cm (größte Maße), Städtische Galerie im Lenbachhaus und Kunstbau München



2. Carl Theodor Protzen: *Frau am Fenster*, 1932, Öl/Lw., 130 × 91 cm, Verbleib unbekannt



fang der 1940er Jahre im Auftrag des Reichs auch aus den eroberten Ostgebieten.¹⁶ Die wenigen figurativen Darstellungen, die sich Ende der 1920er, Anfang der 1930er Jahre noch in seinem Werk fanden, waren bis auf wenige Ausnahmen nicht mehr vorhanden, christliche Motive kamen überhaupt nicht mehr vor.

Ab 1943 malte Protzen nur noch Blumenstillleben. Erst nach Ende der NS-Zeit kamen alte und neue Motive hinzu. Er malte wieder Landschaften, Menschen und Stillleben, griff auf einige Motive seiner Gefangenschaft zurück¹⁷ und versuchte sich in den 1950er Jahren sogar vorsichtig an der Abstraktion wie in dem Gemälde *Neue Bauformen* (Abb. 4). In seinem Spätwerk zeigen sich eine künstlerische Orientierungslosigkeit und tastende Versuche. Nach dem Ende der NS-Zeit sowie deren Kulturpolitik und Aufträgen wusste Protzen offenbar nicht mehr, was er mit seinem Handwerk anfangen sollte.

Protzen war seit den 1920er Jahren Mitglied in mehreren Münchner Künstlerverbänden, von denen die Münchner Künstlergenossenschaft (MKG) die mitgliederstärkste war. In seinem Spruchkammerbogen gab er an, seit 1931 dem Vorstand derselben angehört zu haben; in der Presse findet sich aber erst im März 1934 ein Hinweis auf seine Tätigkeit als Schriftwart der Genossenschaft, der zum Vorstand zählte.¹⁸ Ab 1947 war Protzen erneut in neu- und wiedergegründeten Künstlerverbänden in München aktiv und nutzte bis zu seinem Tod 1956 ihre Ausstellungen, um seine Werke zu präsentieren.¹⁹

Protzen war sehr wahrscheinlich kein Mitglied der NSDAP,²⁰ was möglicherweise der Grund dafür war, dass er im April 1933 aus dem Vorstand des (Feldgrauen) Künstlerbunds entfernt wurde – jedenfalls stellte er es so im Spruchkammerbogen dar. In ihm erklärte er, man habe ihm „mit Dachau“ gedroht.²¹ Spätestens 1934 stellte er aber wieder mit dem Künstlerbund aus, war weiterhin in der Künstlergenossenschaft sowie in der Münchner Ausstellungsleitung tätig und beteiligte sich so aktiv an der Durchsetzung der nationalsozialistischen Kunstpolitik.²² Zudem war er 1936 Juror der Ausstellung *Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst*.²³

Protzen war ein mittelmäßiger Künstler, der sich den Anforderungen des Kunstmarkts anpasste. Erfolg hatte er erst in der Zeit des Nationalsozialismus. Spätestens ab 1937 konnte er von seiner Malerei leben. Im Nachlass finden sich auch Fotografien seiner Werbegrafik, die er über Jahrzehnte ausführte. Im Verlauf der 1930er Jahre, als er mit seinen Gemälden hinreichende Einkünfte erzielte, verringerte er diese Arbeit, der



3. Carl Theodor Protzen: *Landschaft*, 1932, Tempera auf Leinwand, 55 × 70 cm, Verbleib unbekannt



4. Carl Theodor Protzen: *Neue Bauformen*, um 1955, Mischtechnik auf Leinwand, 100 × 110 cm, Städtische Galerie im Lenbachhaus und Kunstbau München

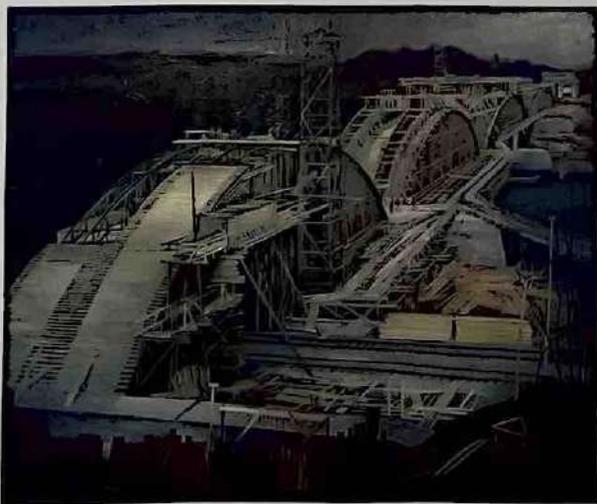
er nach 1945 wieder in größerem Umfang nachgehen musste. Zwischen 1933 und Mai 1945 verkaufte Protzen 83 Gemälde. Nur 21 von diesen gingen an Privatpersonen, Museen oder Firmen, die am Bau der Autobahn beteiligt waren. Die restlichen 62 Werke kauften Personen oder Institutionen des Reichs. Somit ist Protzen eindeutig als Profiteur des NS-Systems zu beurteilen.

Zu Lebzeiten wurde dem Maler keine Einzelausstellung gewidmet; erst 1976 wurden Werke von ihm und seiner Frau im Lenbachhaus in München gezeigt. Henny Protzen-Kundmüller verstarb 1967 und vermachte ihre und

Protzens Werke zu gleichen Teilen den Bayerischen Staatsgemäldesammlungen und der Städtischen Galerie im Lenbachhaus mit der Auflage, Werke von beiden auf einer Ausstellung zu zeigen. Diese Ausstellung fand statt, wurde aber kaum wahrgenommen.²⁴ Die Arbeiten beider Eheleute werden heute kaum mehr gezeigt. Eine Ausnahme sind lediglich zwei Reichsautobahnbilder Protzens: *Donaubrücke bei Leipheim*, 1936 gemalt (Abb. 5), hing als eines von zunächst elf Werken in Saal 13 der Münchner Pinakothek der Moderne, in dem von 2016 bis 2020 Kunst der NS-Zeit gezeigt wurde. Als einzige Beispiele derselben verblieben dieses Gemälde und das bekannte Triptychon *Die vier Elemente* von Adolf Ziegler (1892–1959) nach seiner Neugestaltung im Jahr 2018 in diesem Saal.

Ein weiteres Werk von Protzen, der Mittelteil seines Triptychons *Straßen des Führers* von 1939, wird bis heute auf Ausstellungen zur NS-Kunst gezeigt (Taf. 5).²⁶ Bereits 1974 war es bei der grundlegenden Präsentation *Kunst im 3. Reich – Dokumente der Unterwerfung* als einziges Autobahnbild zu sehen.²⁷ 1999 hing es in Weimar in der Ausstellung *Aufstieg und Fall der Moderne*, in der vier Reichsautobahnbilder, ausschließlich von Protzen, präsentiert wurden.²⁸ In der Ausstellung *Kunst und Politik im Nationalsozialismus* in Bochum, Rostock und Regensburg war die zentrale Tafel 2016/17 erneut das einzige Werk zum Thema.²⁹ Es ist, wenn man von der ständigen Präsentation der *Donaubrücke bei Leipheim* in der Pinakothek absieht, das meistgezeigte Werk des Malers.

5. Carl Theodor Protzen: *Donaubrücke bei Leipheim*, 1936, Öl/Lw., 111 × 130,5 cm, Bayerische Staatsgemäldesammlungen



DIE GEMÄLDE DER REICHAUTOBAHNEN ALS MITTEL DER NS-PROPAGANDA

Die Reichsautobahnen wurden bereits in den 1920er Jahren konzipiert, weswegen die Nationalsozialisten beim Baubeginn im September 1933 auf umfangreiche Vorarbeiten zurückgreifen konnten.³⁰ Die Autobahn wurde von Anfang an umfassend propagandistisch begleitet: Sie war Thema und Motiv von Briefmarken, Brettspielen und Fotobänden, es wurden ihr Gedichte gewidmet, Lieder erdacht und Filme an der Strecke gedreht.³¹ Die Feierlichkeiten zur Eröffnung von Teilstücken wurden im Radio übertragen, auch an die Arbeiterlager entlang der Strecken.³² Postkarten wie diejenige vom sogenannten ‚ersten Spatenstich‘ Hitlers im September 1933 waren massenhaft verbreitet.³³ Und schließlich entstanden – teils im staatlichen Auftrag, in wenigen Ausnahmen auch aus eigenem Antrieb – künstlerische Auseinandersetzungen mit der neuen Straße wie kleinformatige Zeichnungen, Aquarelle und Skulpturen, aber auch große Ölgemälde.³⁴

Das hochindustrialisierte Deutsche Reich und seine Bauten wurde von zeitgenössischen Malern und Malerinnen eher altmeisterlich bzw. naturalistisch, meist im Stil des 19. Jahrhunderts abgebildet.³⁵ Trotzdem darf man über die politische Dimension dieser scheinbar harmlosen Gemälde nicht hinwegsehen. Fritz Todt (1891–1942), Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, schrieb 1935:

„Die Reichsautobahnen, vom Führer selbst geschaffen, haben neben ihrem verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Zweck eine besonders symbolische Bedeutung als Kündler einer neuen Zeit und Zeugen einer wiederer kämpften Reichseinheit. [...] Dabei ist der Künstler nicht nur berufen zur Mitarbeit an der Formung der Straße und Gestaltung der Bauten, sondern ebenso und im Besonderen zur Berichterstattung und Deutung technischen Schaffens als Ringen um neue deutsche Lebensgestaltung.“³⁶

Todt wiederholt hier die Lüge, die Autobahnen seien eine Idee Hitlers gewesen, die er während seiner Festungshaft hatte. Diese Behauptung stand bereits im ersten, 1934 verfassten Geschäftsbericht zu den Reichsautobahnen³⁷ und sie wurde bekräftigt durch die in allen Medien übliche Bezeichnung der Autobahnen als „Straßen des Führers“ oder „Straßen Adolf Hitlers“.³⁸ Ihre

von bildenden Künstlern und Künstlerinnen ausgeführten Darstellungen sollten nicht nur dokumentieren, also „Berichterstattung“ sein, sondern auch „Deutung“, nämlich eine künstlerische Interpretation der NS-Ideologie. Todt erwähnt auch die angeblich „wiedererkämpfte Reichseinheit“ sowie die „neue deutsche Lebensgestaltung.“ Die Reichsautobahnen wurden wie selbstverständlich auch für die noch zu erobernden Ostgebiete geplant. Architektin Gerdy Troost (1904–2003) schrieb 1942, die Autobahnen würden „in alte deutsche Kulturlandschaften [hinübergreifen], die von den Kriegsentscheidungen ins Reich zurückgeführt wurden.“ Sie öffneten „Tore in die große deutsche Heimat“ und seien Teil der „glückhaften Vollendung Deutschlands“.³⁹

DIE STRASSE, MÜNCHEN 1934

Auf der volkserzieherischen Ausstellung *Die Straße* wurde die entstehende Reichsautobahn erstmals in Karten und Modellen vorgestellt. Einige wenige Gemälde dienten der prospektiven Veranschaulichung geplanter Streckenabschnitte, waren also eher Illustrationen als autonome Kunstwerke.⁴⁰ Protzen fertigte eine schlichte Abbildung der noch zu bauenden Innbrücke an, die über einem Modell derselben hing (Abb. 6).⁴¹ Er gehörte zudem einer Malergemeinschaft unter der Leitung von Bruno Goldschmitt (1881–1964) an, die acht großformatige Wandgemälde für die sogenannte Ehrenhalle schuf, die man durchschreiten musste, um zur Ausstellung zu gelangen. Die Wandgemälde repräsentierten die Geschichte der Verkehrswege von den Römerstraßen bis zur Reichsautobahn. Ein Gemälde mit dem Titel *Die Straßen Adolf Hitlers* war das letzte in der Reihe und hing zusammen mit dem Bild *Die Straße frei den braunen Bataillonen* direkt neben der Eingangstür.⁴² Das Gemälde *Die Straßen Adolf Hitlers* zeigte im Vordergrund Mitglieder des Bundes deutscher Mädel und der Hitlerjugend, hinter denen sich die Autobahn harmonisch in die umgebende Landschaft einfügt, wie es die Maler und Malerinnen darzustellen hatten.⁴³

Der Maler Franz Siegele (1885–1955) schuf über mehrere Jahre hinweg einen Kalender mit Darstellungen der Reichsautobahnen. Die zu malenden Orte wurden ihm vorgeschrieben, und für eine Überprüfung seiner Bilder wurde er an den Regierungsbaurat Hans Lorenz (1900–1975) verwiesen. Er berichtet über diese Kooperation:

„Also in Berlin zeigte ich meine ersten 60 Studien, und da mußte ich armer Landschaftsmaler viel hören: ‚Bitte keine Feldwege – Autobahnen; ein



6. Carl Theodor Protzen: *Die neue Innbrücke*, 1934, weitere Werkdaten sowie Verbleib unbekannt

solches Brückengeländer gibt's im Abschnitt Hannover nicht; an dieser Brücke fehlen einige Glieder; dieser Meilenstein ist aus Holz, wird nächste Woche abgerissen; die Überführung ist nicht im Fahrverhältnis, dies und noch viel, viel mehr. Aber zum Schluß einigten sich Kunst und Technik und die Ausarbeitung konnte beginnen.“⁴⁴

Von Lorenz sind im Bundesarchiv Briefe erhalten, in denen er Siegele antwortete. In einem Schreiben werden die Erwartungen an die Maler deutlich benannt. Lorenz bittet den Maler, „der Perspektive und der Wiedergabe der Proportionen noch ein kleines Stückchen mehr Ihrer Künstlerliebe“ zuzuwenden, da die Käufer des Kalenders eher Ingenieure und Architekten seien und keine Kunstliebhaber. In einer dem Durchschlag des Schreibens beigefügten Notiz an einen Oberbaurat Haasemann wird Lorenz deutlicher:

„Falls er [Siegele] sich in dieser Beziehung nämlich nicht wirklich mehr Disziplin auferlegt, kommt mit Sicherheit der Tag, an dem er von Leuten abgelöst wird, die bei gleich guter Landschaftsdarstellung dem technischen Werk auch wirklich gerecht werden [...] Falls der gute Künstler sich auch an Sie wendet, reden Sie ihm nur ebenfalls ins Gewissen, denn ein Kalender mit dem stolzen Titel ‚Die Straßen Adolf Hitlers‘ verpflichtet.“⁴⁵

Fritz Bayerlein schuf für die Ausstellung *Die Straße* mindestens zwei Werke, wie der Schriftverkehr im Münchner Staatsarchiv belegt. Sie zeigten eine „Ausfahrt aus München u. Am Irschenberg“, also Teile der Reichsautobahn-Strecke München-Salzburg.⁴⁶ Die Auffahrt zum Irschenberg wurde sehr oft gemalt, wie vor allem 1936 in der Ausstellung *Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst* zu sehen war.

DIE STRASSEN ADOLF HITLERS IN DER KUNST, MÜNCHEN/BERLIN/BRESLAU 1936/37

Auch für diese Ausstellung wurden Maler und Malerinnen aufgerufen, bestimmte Streckenabschnitte, Baustellen oder Brücken zu malen. Der Maler Paul Rosner (1875–1956), NSDAP-Mitglied seit 1923,⁴⁷ Vorsitzender der Münchener Künstlergenossenschaft, in deren Hand die Ausstellungsorganisation lag, schickte im Januar 1936 eine mehrseitige Anweisung an die Mitglieder, was genau gemalt werden sollte.⁴⁸ In einem Schreiben an die Ausstellungsleitung, der Protzen angehörte, schrieb Rosner, die Ausstellung solle „nicht nur das Interesse der Künstlerschaft am großen Werk des Führers bekunden“, sondern auch „von der Größe dieses Werkes zeugen und im besten Sinne werben für das Dritte Reich, für Deutschland.“⁴⁹ Erneut wurden die Autobahnbilder nicht als zweckfreie Kunst definiert, sondern als Teil der NS-Propaganda.

Rosner stellte den Künstlern lohnende Einkünfte in Aussicht: „Die ausführende Industrie begrüßt das Vorhaben und hat ein Interesse daran, Bilder für repräsentative Zwecke zu erwerben.“⁵⁰ Tatsächlich beschäftigte der Großteil der Maler und Malerinnen sich mit dem Autobahnbau erst, als es finanziell interessant wurde. Auch für die in der Regel großen Formate ihrer Werke gab es handfeste Gründe: Schon zur Ausstellung *Die Straße* hatte der Architekt und Mitorganisator Theo Lechner (1883–1975) erklärt, dass „die Künstler aufgefordert worden seien, Bilder zu malen, welche in ihren Ausmaßen und in der Art der Darstellung durchaus in Sitzungszimmer, Direktionszimmer und Wohnräume passen, also keineswegs sogenannte ‚Galeriebilder‘.“⁵¹ Die Autobahngemälde wurden also für eine bestimmte Käuferschicht und bestimmte Räume geschaffen und sollten, wie Hans Lorenz in Zusammenhang mit Siegeles Kalender betonte, eher Fachleuten gefallen. Damit die Künstler und Künstlerinnen technische Details korrekt wiedergaben, regte Fritz Todt bei den Obersten Bauleitungen der Kraftfahrbahnen (OBK, später Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen, OBR) an, Besichtigungsfahrten zu den Baustellen zu veranstalten. Die *Münchner Zeitung* schrieb über eine dieser Fahrten: „Drei große Autobusse parken auf dem Odeonsplatz. Es ist 7 1/2 Uhr morgens, und von allen Seiten her kommen Münchner Maler und Malerinnen. Um 8 Uhr sind alle 90 Plätze besetzt. Von der Obersten Baubehörde München der Reichsautobahnen ist Dipl.-Ing. Küpper erschienen.“

Besichtigt wurden zunächst die Mangfallbrücke, dann die „große Innbrücke“ – also jene Brücke, die Protzen schon 1934 in projektiertem Zustand gemalt hatte –, der Samerberg, der Talübergang bei Bergen und das bereits fertiggestellte „Teilstück der deutschen Alpenstraße“ bei Inzell und Mauthäusl.⁵² Bemerkenswert an diesem Zeitungsbericht ist nicht nur die Erwähnung von Malerinnen, sondern auch die wiederholte Betonung, dass die Bauleitung während der Besichtigung viele hilfreiche Erklärungen gab.⁵³ Es war der Behörde offenbar wichtig, dass die Künstler und Künstlerinnen nicht nur interessante Motive sahen, sondern auch über Bauvorgänge und technische Merkmale informiert wurden, um sie korrekt wiedergeben zu können.

Auf den Fahrten wurden die Motive zunächst in Skizzen oder Fotografien festgehalten, nach denen dann in den Ateliers großformatige Ölgemälde angefertigt wurden. Fritz Todt wollte bereits 1934 ein Archiv von Fotografien der Reichsautobahnen anlegen und bat jede Bauleitung um Aufnahmen der Baustellen.⁵⁴ Gleichzeitig mussten die an den Autobahnen tätigen Fotografen und Bildagenturen je einen Abzug jedes Fotos an Todts Behörde abliefern.⁵⁵ In den Unterlagen der Generaldirektion im Bundesarchiv Berlin befinden sich diese Bilder nicht; es ist nicht geklärt, ob das geplante Archiv tatsächlich angelegt wurde. Zweifellos aber verfügten die Obersten Bauleitungen über Bildmaterial, das sie auch an die Künstler weitergaben. Die wenigen Gemälde der Reichsautobahnen, die bekannt sind, ähneln sich teilweise so stark, dass man annehmen muss, dass sie nach identischen fotografischen Vorlagen entstanden. Bei Ansichten des Irschenbergs, die auf der Ausstellung gezeigt wurden (Abb. 7–9), ist dies evident.

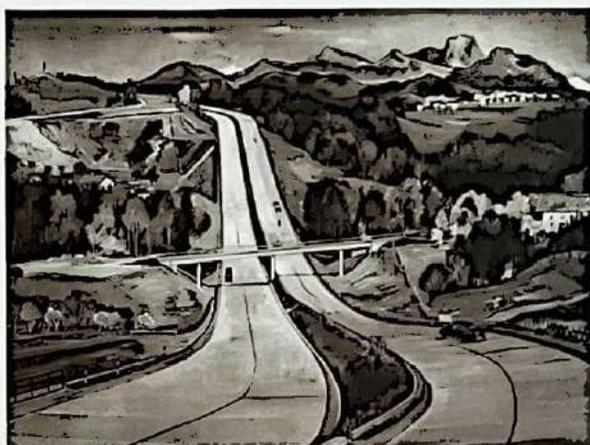
In München waren in der Ausstellung *Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst* fast 500 Werke zu sehen.⁵⁶ Die Ausstellung wanderte nach kurzer Zeit nach Berlin, wo noch knapp 300 Werke präsentiert wurden,⁵⁷ sowie nach Breslau, wo sie nur noch 120 Werke umfasste. Im Breslauer Katalog waren diverse Käufer der Gemälde, Aquarelle und Zeichnungen abgedruckt, meist Firmen, die am Bau der Straße beteiligt waren oder staatliche Stellen.⁵⁸

Fritz Bayerlein war in München mit fünf Ölgemälden, hauptsächlich Darstellungen der Strecke München-Bayreuth, vertreten, in Berlin mit dreien, während in Breslau kein einziges Werk mehr von ihm hing. Protzen zeigte an allen drei Standorten sieben 1936 entstandene Gemälde, darunter die *Donaubrücke bei Leipheim*, die sich heute in der Pinakothek der Moderne befindet. Sie wurde von Reichsschatzmeister Franz Xaver Schwarz (1875–1947) für 1020 Reichsmark für die NSDAP an-

gekauft und 1953 der Bayerischen Staatsgemäldesammlung aus Staatsbesitz (ehemaliger NS-Besitz) überwiesen. *Autobahn und Rastplatz am Chiemsee* wurde laut Katalog für 680 Reichsmark an den Süddeutschen Zementverband, Heidelberg, verkauft.⁵⁹ Jeweils für denselben Preis wurden *Talübergang bei Bergen* und *Baustelle im Altmühltal* im Januar 1937 vom Reichsluftfahrtministerium in Berlin angekauft,⁶⁰ die restlichen drei Autobahnbilder aus diesem Jahr blieben in Protzens Besitz.⁶¹

DIE GROSSE DEUTSCHE KUNST-AUSSTELLUNG

Die Ausstellung *Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst* sollte nach 1936 noch mindestens ein zweites Mal mit neuen Werken stattfinden, dazu kam es allerdings nicht. Sie blieb die einzige reine Kunstausstellung zu den Reichsautobahnen. Ausstellungen mit Modellen und Fotografien sowie malerischen Auseinandersetzungen als Begleitung fanden allerdings weiterhin statt, auch war die Autobahn ein Thema auf Architekturausstellungen.⁶² Reichsautobahngemälde wurden auch auf anderen Ausstellungen wie z. B. der *Großen Deutschen Kunstausstellung* präsentiert. Protzen war einer von 92 Künstlern, die auf jeder dieser jährlichen Leistungsschauen im Haus der Deutschen Kunst vertreten waren.⁶³ Dort zeigte er insgesamt 19 Werke, darunter sieben Darstellungen von Autobahnen. Generell waren Autobahn motive in der *Großen Deutschen Kunstausstellung* eher selten. Von 1937 bis 1944 wurden lediglich 44 Werke dieser Thematik gezeigt, wovon nur 18 großformatige Ölgemälde waren. Sein heute wohl bekanntestes Werk zeigte Protzen dort 1940: *Straßen des Führers* wurde für 6000 Reichsmark an die Reichskanzlei verkauft, es ist Protzens teuerstes Gemälde.⁶⁴ Im Werkverzeichnis ist es als Triptychon notiert,⁶⁵ während in den bereits erwähnten Überblicksausstellungen stets nur der Mittelteil gezeigt wurde. Im Januar 2020 konnten die beiden Seitenteile in einem Servicegebäude der Niederlassung Südbayern der Autobahn GmbH identifiziert werden. Sie befinden sich inzwischen im Deutschen Historischen Museum in Berlin, das auch den Mittelteil verwahrt sowie drei weitere Autobahnbilder Protzens, die auf der *Großen Deutschen Kunstausstellung* verkauft wurden.⁶⁶ Dass dieses so beispielhafte Werk der NS-Kunst bis 2020 noch nicht einmal gänzlich bekannt war, macht deutlich, wie viel in diesem Bereich kunsthistorisch noch aufzuarbeiten ist. Protzen reichte auch die Seitenteile des Triptychons zur



7. Carl Theodor Protzen: *Auffahrt zum Irschenberg*, 1937, Öl/Lw., 97 × 130 cm, Verbleib unbekannt



8. Wolf Panizza: *Auffahrt zum Irschenberg*, um 1936, Mischtechnik auf Leinwand, 94 × 150 cm, Verbleib unbekannt

Großen Deutschen Kunstausstellung ein, wie Aufkleber auf den Rahmen bestätigen, angenommen wurde aber nur der Mittelteil. In ihm ist, wie auf den meisten seiner Autobahnbilder, eine Baustelle zu sehen, hier eine in der bayerischen Holledau. Auf den Seitenteilen ist die menschliche Arbeit in Form monumentaler Personifikationen dargestellt, was für Protzen ebenso untypisch

9. Alwin Stützer: *Landschaft am Irschenberg*, 1936, Mischtechnik, 54 × 110 cm, Verbleib unbekannt



ist wie die alte, ursprünglich sakrale Bildform des Triptychons. *Straßen des Führers* ist das einzige mir bekannte Triptychon unter allen Reichsautobahnbildern, dazu Protzens einziges Triptychon und auch das einzige mir bekannte Werk mit einer programmatischen Inschrift: „Rodet den Forst – Sprengt den Fels – Überwindet das Tal / Zwinget die Ferne – Ziehet die Bahn durch deutsches Land“ steht auf dem Rahmen des Mittelteils.

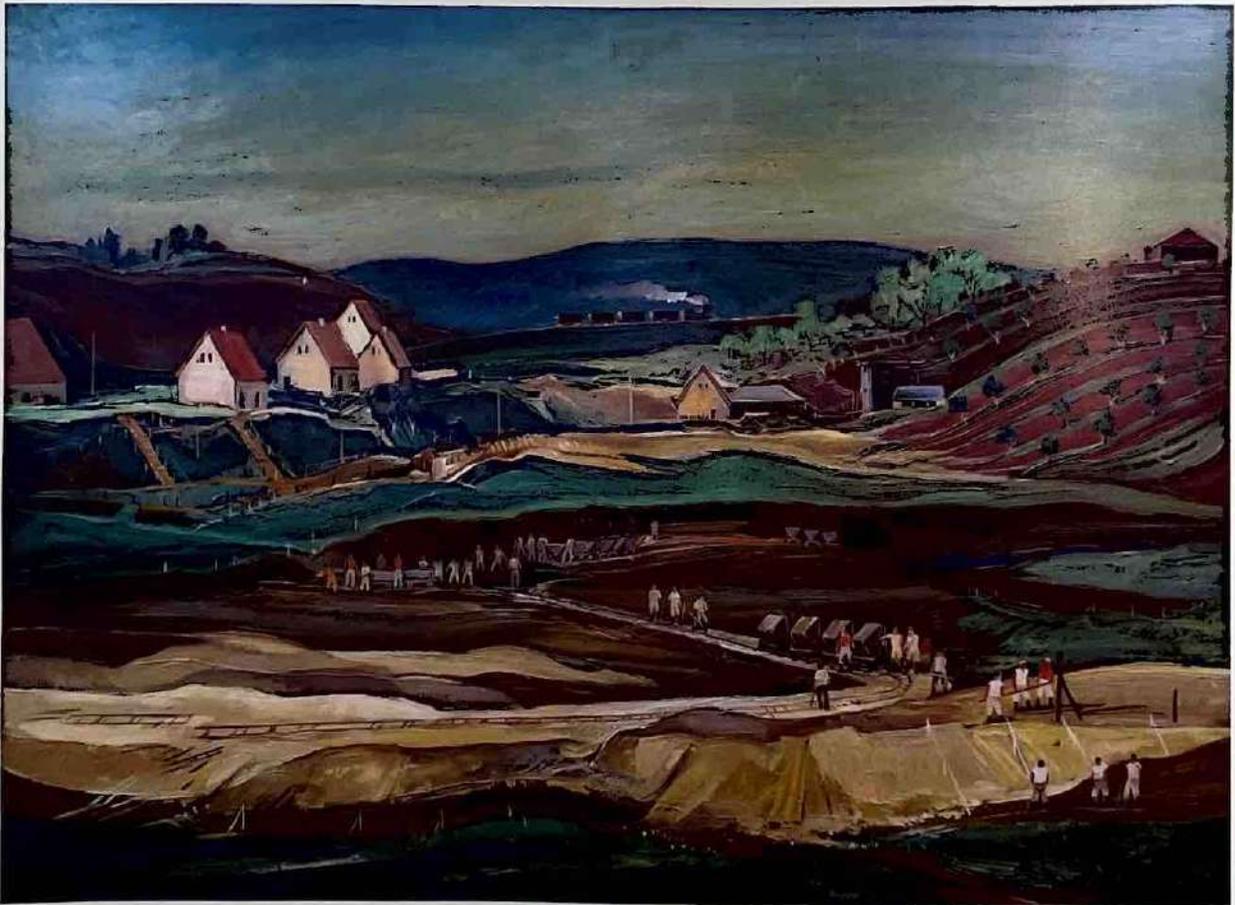
Es sind von Protzen keine eindeutigen Bekenntnisse zur NS-Ideologie bekannt. Seine wenigen schriftlichen Äußerungen in Katalogen oder Zeitschriften lassen aber zumindest Zustimmung zur Politik des NS-Regimes erkennen. So bezeichnete er im Katalog zur Ausstellung *Süddeutsche Maler sehen das Ordensland*, die 1942 in Danzig stattfand, das eroberte Danzig als „echte deutsche Stadt“. Den Angriffskrieg der Wehrmacht bewertete er als Tat eines „vorsorgenden Geist[es]“, die den Gau erschließe und „deutschen Willen und deutsches Wollen ins Vorland trage“.⁶⁷ Auf dieser Ausstellung zeigte er

das Gemälde *Siedlung und Arbeitsdienst Kulm*, auf dem Arbeiter – möglicherweise Zwangsarbeiter – zu sehen sind, die eine Straße anlegen. Das Werk wurde für 1200 RM verkauft (Abb. 10).

Fotos im Nachlass belegen, dass mindestens ein Seitenteil von *Straßen des Führers* – wahrscheinlich nach 1945 – bearbeitet wurde: Während auf dem linken Flügel des heutigen Gemäldes eine rote Fahne weht, ist auf dem Foto noch ein Hakenkreuz auf derselben zu erkennen. Auch auf einem weiteren Reichsautobahnbild Protzens, der 1940 entstandenen Darstellung der *Saalebrücke bei Hof*, wurde ein Hakenkreuz übermalt.⁶⁸

Protzen hielt sich meist bis ins Detail an die bereits angesprochenen Fotografien, von denen er abmalte. In *Straßen des Führers* wich er allerdings stark von der wirklichen Baustelle ab (Abb. 11). Weit und breit keine Ansiedlungen oder gar eine Kirche mit Zwiebelturm zu sehen, durch die Protzen die gelungene Einbettung der Straße in die deutsche Landschaft suggerieren wollte.

10. Carl Theodor Protzen: *Deutscher Osten IV: Siedlung und Arbeitsdienst Kulm*, 1941, Mischtechnik auf Presspappe, 68,8 × 95 cm, Bayerische Staatsgemäldesammlungen





11. Unbekannter Fotograf: Reichsautobahnbaustelle in der Holledau, ca. 1938

DEUTSCHE VERKEHRS-AUSSTELLUNG, MÜNCHEN 1953

1953 fand die erste größere Schau zum Thema Straßenverkehr in der Bundesrepublik statt.⁶⁹ Die Verkehrsausstellung war nach Auffassung ihrer Initiatoren auch eine Möglichkeit „zu beweisen, daß die Münchener Kunst auf dem Gebiete der Formgebung in der internationalen Konkurrenz wieder bestehen kann.“⁷⁰ An der Vorbereitung für die zwei Räume, in denen auch über die Bundesautobahnen informiert werden sollte, war erneut Hans Lorenz beteiligt, der inzwischen beim Straßenbauamt Nürnberg arbeitete.⁷¹ In Raum 7 war eine „Übersicht der zerstörten und wiederaufgebauten

Straßenbrücken über Rhein und Main“ zu sehen, in Raum 8 standen Aufsteller, die über das „schwierige und kostspielige Problem der sog[enannten] Frostaufbrüche bei Straßen“ informierten.⁷² Fotos von einer Wandtafel und den Aufstellern finden sich in Protzens Nachlass.⁷³

Für diesen Ausstellungsteil war laut eines Schreibens des Bundesverkehrsministers auch das Thema „Die Überwindung des Spessarts“ geplant, verantwortlich für diesen Teil war das „SBA [Straßenbauamt] Nürnberg“.⁷⁴ Aus dem Ausstellungskatalog und den Archivalien ist nicht ersichtlich, ob dieses Thema wirklich umgesetzt wurde. Bereits zur NS-Zeit hatte man eine Autobahn durch dieses Gebiet geplant, die nach Kriegsende zugunsten einer anderen Trasse verworfen wurde.⁷⁵ In Protzens Nachlass befindet sich ein Foto einer von ihm gezeichneten Überblickskarte des Spessarts. Er stand in Kontakt mit Lorenz, der ihm im August 1953 auf einen nicht erhaltenen Brief antwortete, dabei Protzens „schöne Spessart-Karte“ erwähnte und meinte: „Wenn die Spessartautobahn einmal im Bau ist, dann wird es [...] reizvolle Baustellen geben, die zu malen sich lohnt, falls Auftraggeber dafür zu finden sind.“⁷⁶ Protzen hoffte wahrscheinlich darauf, erneut mit Gemälden zu einem Thema Geld zu verdienen, das 20 Jahre zuvor auf Interesse gestoßen war. Diese Hoffnung war nicht ganz unbegründet: Im Katalog zur Verkehrsausstellung wurde als besonders attraktive Autobahn erneut der Aufstieg zum Irschenberg als Foto abgebildet, und der Ausstellungsteil zum Straßenverkehr eröffnete mit einer Übersicht über die Entwicklung der Straße – mit ähnlichen Inhalten wie 1934: Man begann bei den Römerstraßen und endete mit der Autobahn.⁷⁷

1 Germanisches Nationalmuseum Nürnberg (GNM), Deutsches Kunstarchiv (DKA), Nachlass Carl Theodor Protzen/Henny Protzen-Kundmüller, Bestandsnummer 385 (im Folgenden DKA, NL Protzen), Signatur 8: Carl Theodor Protzen an seinen Vater Carl Friedrich Protzen, 19.2.1929. Alle Fehler im Original.
2 DKA, NL Protzen, Sign. 45: Carl Theodor Protzen an Henny Protzen-Kundmüller, vermutlich Oktober/November 1945.
3 Protzens Spruchkammerbogen vom 3. Mai 1946 liegt im Nachlass, Mappe 10, sowie im Bayerischen Hauptstaatsarchiv in München (im Folgenden BayHStA), HdDK 41. Dort ist auch der Bogen seiner Frau zu finden, die ihn bereits am 15. November 1945 ausfüllte.

4 Die Auskünfte in Spruchkammerbögen, einer apologetischen Textform, sind grundsätzlich mit Vorsicht zu lesen. Bei Protzen können die dort verzeichneten Zahlen aber mit seinem Werkverzeichnis abgeglichen werden, das belegt, dass seine Einträge zumindest von der Richtung her korrekt sind.

5 Anke Gröner: „Zieheth die Bahn durch deutsches Land.“ Gemälde zur Reichsautobahn von Carl Theodor Protzen (1887–1956). Köln u. a. 2022.

6 Ebda., S. 20–35.

7 DKA, NL Protzen, Sign. 18 sowie 4–6: ein Album mit Fotos der Werknummern 1 bis 305 sowie drei Alben mit Fotos der Werke Nr. 306 bis 373, 374 bis 531 sowie 573 bis 685.

- 8 Meiner Meinung nach existierte noch ein zweites Verzeichnis, das Protzens Arbeiten auf Papier umfasst, vgl. Gröner 2022 (Anm. 5), S. 19. Diese These wird unter anderem durch die Werkverzeichnisse seiner Frau unterstützt, die im Stadtarchiv München verwahrt werden, aber noch über keine Signatur verfügen und nicht kunsthistorisch erschlossen sind. Die Verzeichnisse von Henny Protzen-Kundmüller sind nach Arbeiten auf Leinwand bzw. auf Papier getrennt und sehr ähnlich aufgebaut, wenn auch nicht ganz so penibel geführt wie die von Protzen; Notizen und Kürzel stimmen mit denen in Protzens Werkverzeichnis überein. Ich danke Barbara Seebald für den freundlichen Hinweis auf den Bestand.
- 9 Ausführlichere Biografie bei Gröner 2022 (Anm. 5), S. 39–44.
- 10 Peter Breuer: Von Münchner Künstlern und ihrem Schaffen. In: Bayerische Staatszeitung und Bayerischer Staatsanzeiger, 4./5. September 1932. Artikel auch im Nachlass, DKA, NL Protzen, Mappe 7.
- 11 In der Matrikeldatenbank ist Protzen als „Karl Protzen“ unter der Nummer 5757 aufgeführt, vgl. das Matrikelbuch der Akademie von 1884 bis 1920. URL: https://matrikel.adbk.de/matrikel/mb_1884-1920/jahr_1919/matrikel-05757 (Abruf 17.2.2023).
- 12 Mehr zu Henny Protzen-Kundmüller und ihrem Werk bei Anke Gröner: Henny Protzen-Kundmüller. In: Karin Althaus, Sarah Bock, Lisa Kern u. a. (Hrsg.): Kunst und Leben 1918–1955. Ausst.-Kat. Städtische Galerie im Lenbachhaus und Kunstbau München, München 2022, S. 208–211.
- 13 Breuer 1932 (Anm. 10).
- 14 F. D. (vermutlich Friedrich Düsel): Der Regenbogen. Aus Kunst, Natur und Leben. In: Westermanns Monatshefte 147 (1929), S. 327–332, hier S. 332.
- 15 Erhard Schütz, Eckhart Gruber: Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1941. Berlin 1996, S. 67.
- 16 Mindestens 16 seiner Werke beschriftete Protzen neben dem Titel noch mit der Bezeichnung „Deutscher Osten“. Er präsentierte diese und weitere Gemälde, die Landschaften im heutigen Polen zeigen, auf den Ausstellungen *Süddeutsche Maler sehen das Ordensland*, Danzig 1942, *Deutsche Maler sehen das Generalgouvernement*, Krakau 1943, sowie *Deutsche Künstler und die SS*, Breslau/Salzburg 1944. In Krakau verkaufte er elf Werke, mit denen er 21.690 RM erzielte; sie gehören neben denen zur Reichsautobahn zu seinen teuersten. Vgl. zu den Werken aus den eroberten Ostgebieten Gröner 2022 (Anm. 5), S. 251–268.
- 17 1920 veröffentlichte er 20 Blätter, die vermutlich erst nach seiner Gefangenschaft entstanden und diese abbildeten, als Mappe. In den 1950er Jahren griff er erneut auf diese Motive zurück, vgl. Abb. 13 aus dem Jahr 1920 und Abb. 33 von 1956, die beide einen Gefangenen in sehr ähnlicher Pose zeigen, bei Gröner 2022 (Anm. 5), S. 366 und S. 375.
- 18 Stadtarchiv München (im Folgenden StdA München), ZA-9129: Ohne Autor: Die Münchener Künstler-Genossenschaft. In: Münchener Zeitung, 23. März 1934.
- 19 Zu den neu- bzw. wiedergegründeten Künstlerverbänden vgl. Gröner 2022 (Anm. 5), S. 282–297. Dort wird beschrieben, dass sich sowohl Personal als auch Bildmotive im Vergleich zu vor 1945 kaum änderten. Siehe auch den Beitrag der Verfasserin zum Thema im Blog des Deutschen Historischen Museums: Die Münchner Künstlergenossenschaft in der Nachkriegszeit. URL: <https://www.dhm.de/blog/2021/10/20/die-muenchener-kuenstlergenossenschaft-in-der-nachkriegszeit/> (17.2.2023).
- 20 E-Mail des Bundesarchivs Berlin an die Verfasserin, 1.6.2018.
- 21 DKA, NL Protzen, Mappe 10: Spruchkammerbogen. Protzen wusste, was „Dachau“ zu bedeuten hatte, wie er in einem Brief an seinen Vater andeutete, vgl. DKA, NL Protzen, Mappe 8, Sign. 26: Carl Theodor an Carl Friedrich Protzen, 7.11.1935.
- 22 Protzen gestaltete außerdem Titelblätter diverser Ausstellungskataloge der MKG oder der ab 1938 bestehenden Kameradschaft der Künstler, einem erzwungenen Zusammenschluss der meisten Münchner Künstlergruppen, vgl. Gröner 2022 (Anm. 5), S. 87. Die Kameradschaft stellte zwischen 1938 und 1943 im Münchner Maximilianeum aus, alle Katalogtitel bzw. Plakate zur Ausstellung stammen von Protzen, wie in den betreffenden Katalogen zu lesen ist. Siehe z. B. Kameradschaft der Künstler München (Hrsg.): Münchener Kunstausstellung. Ausst.-Kat. Maximilianeum, München 1938, S. 2.
- 23 Gröner 2022 (Anm. 5), S. 147.
- 24 Vgl. zur Ausstellung Gröner 2022 (Anm. 5), S. 304–307.
- 25 Bayerische Staatsgemäldesammlungen (Hrsg.): Künstler im Nationalsozialismus. Erläuterungen zu den ausgestellten Werken, Pinakothek der Moderne, Saal 13. München 2016.
- 26 Vgl. die Ausstellungshistorie aller Werke bei Gröner 2022 (Anm. 5), S. 411–431. Dort fehlt die Ausstellung *Stationen der Moderne*, auf der 1988 Protzens *Donaubrücke bei Leipzig* zu sehen war, vgl. Berlinische Galerie (Hrsg.): Stationen der Moderne. Die bedeutenden Kunstausstellungen des 20. Jahrhunderts in Deutschland. Ausst.-Kat. Berlinische Galerie, Museum für Moderne Kunst, Fotografie und Architektur, Berlin 1989, S. 286.
- 27 Georg Bussmann (Red.): Kunst im 3. Reich. Dokumente der Unterwerfung, Ausst.-Kat. Frankfurter Kunstverein, Frankfurt am Main 1974, S. 83.
- 28 Rolf Bothe, Thomas Föhl (Hrsg.): Aufstieg und Fall der Moderne. Teil 1: Aufstieg und Fall der Moderne. Teil 2: Die Kunst dem Volke – erworben: Adolf Hitler. Teil 3: Offiziell, inoffiziell – Die Kunst der DDR. Ausst.-Kat. Wei-

- mar, Schlossmuseum u. Mehrzweckhalle, Ostfildern-Ruit 1999, S. 420. Zur tendenziösen Bildauswahl dieser Ausstellung vgl. Christian Fuhrmeister: „Die Kunst dem Volke?“ Die Ausstellung von NS-Malerei in Weimar 1999. In: *Kritische Berichte* 27 (1999), S. 76–80, abrufbar unter <https://journals.ub.uni-heidelberg.de/index.php/kb/article/view/10682> (17.2.2023).
- 29 Silke von Berswordt-Wallrabe, Jörg-Uwe Neumann, Agnes Tieze (Hrsg.): *Kunst und Politik im Nationalsozialismus. Ausst.-Kat. Kunstsammlungen der Ruhr-Universität Bochum, Kunsthalle Rostock, Kunstforum Ostdeutsche Galerie Regensburg, Bonn 2016* (Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung), S. 57.
- 30 Siehe zur Baugeschichte vor allem Michael Kriest: *Die Reichsautobahn. Konzeption, räumliche Struktur und Denkmaleigenschaft eines historischen Verkehrsnetzes*. Petersberg 2016.
- 31 Claudia Windisch-Hojnacki war die erste, die sich in ihrer Dissertation ausführlich mit verschiedenen Medien zur Reichsautobahn befasste, vgl. dies.: *Die Reichsautobahn. Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik*. Bonn 1989. Eine Zusammenfassung gibt Erhard Schütz: „Jene blaßgrauen Bänder“. *Die Reichsautobahn in Literatur und anderen Medien des „Dritten Reiches“*. In: *Internationales Archiv für Sozialgeschichte der deutschen Literatur* 18 (1993), S. 76–120.
- 32 Die Arbeiter waren verpflichtet, den Ansprachen Hitlers zuzuhören; die Arbeitszeit wurde bezahlt, musste aber nachgearbeitet werden, vgl. Staatsarchiv München (im Folgenden StAM), Autobahndirektion Südbayern 45: *Deutsche Reichsbahn an die Reichsbankdirektionen*, 24.9.1936.
- 33 Abbildung zum Beispiel bei Schütz/Gruber 1996 (Anm. 15), S. 44.
- 34 Die Forschung hat diesem Material bisher wenig Aufmerksamkeit geschenkt, und auch die Ausstellungen zu diesem Thema wurden erst in jüngerer Zeit aufgearbeitet. Siehe Gröner 2022 (Anm. 5), S. 114–127 sowie 132–161; Paula Schwerdtfeger: *Raum – Zeit – Ordnung. Kunstausstellungen im Nationalsozialismus*. Köln 2023, S. 39–152.
- 35 Peter Reichel nennt diese Ambivalenz „modern-antimodern“, vgl. ders.: *Der Nationalsozialismus und die Modernisierungsfrage*. In: Eugen Blume, Dieter Scholz (Hrsg.): *Überbrückt. Ästhetische Moderne und Nationalsozialismus. Kunsthistoriker und Künstler 1925–1937*. Köln 1999, S. 28–39, hier S. 37.
- 36 Fritz Todt: Vorwort. In: Ernst Vollbeh: *Die Straßen Adolf Hitlers, Baujahr 1933/34*. Leipzig 1935, o. S.
- 37 StAM, Autobahndirektion Südbayern 1922: *Gesellschaft Reichsautobahnen* (Hrsg.): *Geschäftsbericht der Gesellschaft „Reichsautobahnen“ über das 1. Geschäftsjahr 1933* (25. August bis 31. Dezember 1933). Berlin 1934, S. 3.
- 38 Nicht nur die Bezeichnung der Straßen, auch die Arbeit daran wurde stets mit der Person Hitlers verknüpft. Im *Illustrierten Beobachter*, der Zeitung der Partei, wurde in so gut wie jedem Artikel zum Thema von den „Straßen Adolf Hitlers“ geschrieben, z. B.: „Mag die Landschaft, durch die Adolf Hitlers gewaltige Straßen führen, [...] das Herz in heiße Liebe tauchen zu diesem herrlichen Vaterland.“ Ein Foto zeigt eine Straßenwalze bei der Eröffnung eines Streckenabschnitts, die mit einem Spruchband geschmückt ist: „Teilstrecke Fertigstellung Mauthäusl-Schneizlreuth – 2 1/2 Jahre Arbeit und Brot – 2 1/2 Jahre Aufbau verdanken wir unserem Führer!“ Vgl. Ohne Autor: *Das Winterwunder der Reichsautobahn*. In: *Illustrierter Beobachter* 4 (1936), S. 118 sowie Ohne Autor: *Bilder vom Bau der deutschen Alpenstraße, die zum Teil als fertiggestellt bezeichnet werden kann*. In: *Illustrierter Beobachter* 29 (1936), S. 1136.
- 39 Gerdy Troost: *Das Bauen im Neuen Reich*, 2 Bände. Bayreuth 1942, Bd. 2, S. 6.
- 40 Der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen (Hrsg.): *Die Straße, veranstaltet im Auftrag der Reichsregierung, Juli bis September 1934*, München. München 1934.
- 41 Das Gemälde ist nicht in seinem Werkverzeichnis notiert. In der Fachzeitschrift *Die Straße* sind im Artikel zur Ausstellungseröffnung *Hitler und Todt vor dem Werk Protzens zu sehen*, vgl. *Die Straße* 9 (1934), o. S.
- 42 Abbildungen der acht Gemälde finden sich in *Das deutsche Malerblatt* 12 (1934), Spezialheft „Die acht großen Wandbilder der Ausstellung ‚Die Straße‘ in München“, S. 374–381, Exemplar im Nachlass. Dort liegen zudem Fotos der Vorzeichnungen zu vier der acht Werke, siehe DKA, NL Protzen, Karton 5, sowie Gröner 2022 (Anm. 5), S. 121.
- 43 ‚Reichslandschaftsanwalt‘ Alwin Seifert schrieb: „Für uns ist der Straße übergeordnet die deutsche Landschaft.“ Vgl. Alwin Seifert: *Natur, Technik und der deutsche Straßenbau*. In: *Süddeutsche Monatshefte* 10 (1936), S. 604–610, hier S. 607.
- 44 Franz Siegele: *Der Reichsautobahn-Kalender*. In: *Das Bild* 1 (1938), S. 46–50, hier S. 50.
- 45 Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (im Folgenden BArch) R/4601/1528: Hans Lorenz an Franz Siegele, 30.1.1940. Künstler bildeten nicht nur bereits bestehende Strecken oder Brücken ab, sondern unterstützten einige Bauleitungen schon bei der Trassenführung. Der Maler Emerich Schaffran (1883–1962) schrieb 1941 über die Anwendung einer besonderen Raumperspektive, die er für Skizzen vor Ort anwenden musste, nach deren aquarellierten Versionen dann die endgültige Streckenführung festgelegt wurde. Vgl. Emerich Schaffran: *Ein Maler erlebt die – erst im Plan vorhandene – Reichsautobahn*. In: Hugo Koester: *Trassierungsgrundlagen der Reichsautobahnen*. Berlin 1943, S. 99–105.

- 46 StAM, Autobahndirektion Südbayern 29: handschriftlicher Entwurf zum Schreiben des Verkehrs- und Baumuseums an die Direktion der Reichsautobahnen, 2.10.1934. Eine S/W-Abbildung des Gemäldes *Die Reichs-Autobahn München-Salzburg* von Bayerlein findet sich in *Das Bayernland* 45 (1934), S. 459, wo auch Protzens *Imbrücke* abgebildet ist.
- 47 BayHStA, Reichsstatthalter Epp 777: Reichsministerium des Inneren an Reichsstatthalter Epp, 22.3.1937.
- 48 Ausführlich zu Konzeption und Durchführung der Ausstellung Gröner 2022 (Anm. 5), S. 132–161.
- 49 StAM, Autobahndirektion Südbayern 29: Abschrift eines Schreibens von Paul Rosner an die Ausstellungsleitung München, Januar 1936.
- 50 StAM, Autobahndirektion Südbayern 29: Abschrift eines Schreibens von Paul Rosner an die Ausstellungsleitung München, Januar 1936. Die Industrie war bereits 1934 bei *Die Straße* Leihgeber von einigen Gemälden; so besaß die Firma Sager & Woerner, der ehemalige Arbeitgeber Fritz Todts, ein Ölgemälde der Mangfallbrücke, vgl. StAM, Autobahndirektion Südbayern 29: OBK an die Direktion der Reichsautobahnen, 29.10.1934. Die Firma war auch am Bau der RAB beteiligt, vgl. BArch R/4601/1352: Sager & Woerner an Eduard Schönleben, 29.11.1934.
- 51 BArch R/4601/742: Sitzungsprotokoll des Vereins Straßenbau-Ausstellung München 1934, 28.4.1936, S. 2.
- 52 BayHStA, HdDK 111: Ohne Autor: Ausstellung „Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst.“ Autobahnbesichtigung durch Münchner Maler. In: *Münchner Zeitung*, 23./24.5.1936.
- 53 Auf der Ausstellung *Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst* in München wurden Werke von 215 Malern und 29 Malerinnen gezeigt. Damit übertraf die Schau mit über zehn Prozent Frauenanteil knapp die *Großen Deutschen Kunstausstellungen*, auf denen 9,6 Prozent Künstlerinnen gezeigt wurden. Vgl. zur GDK Ines Schlenker: *Die „Großen Deutschen Kunstausstellungen“ und ihre Auswirkungen auf den nationalsozialistischen Kunstbetrieb*. In: Hans-Jörg Czech, Nikola Doll (Hrsg.): *Kunst und Propaganda im Streit der Nationen 1930–1945*. Dresden 2007, S. 258–267, hier S. 262.
- 54 BArch R/4601/1351: Büro [Eduard] Schönleben an einzelne Abteilungen der Autobahndirektion, 25.9.1934: „Die OBK's haben durch Erlass der Direktion der ‚Reichsautobahnen‘ Weisung, uns von jedem auf der Baustelle in Auftrag der Bauleitung gefertigten Lichtbild einen Abzug für das Archiv abzustellen.“
- 55 Vgl. z. B. BArch R/4601/1352: Die Generalinspektion für das deutsche Straßenwesen an die Firma Liebold & Co, Dresden, 5.12.1934.
- 56 *Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst*. Durchgeführt von der Ausstellungsleitung München e. V. Im Auftrag des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen. Ausst.-Kat. München 1936.
- 57 *Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst*, durchgeführt von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V., Berlin, im Auftrage des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen und der Reichskammer der bildenden Künste. Ausst.-Kat. Schloss Schönhausen Berlin, München 1936.
- 58 Hubertus Lossow (Hrsg.): *Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst*. Gemälde, Aquarelle, Graphik aus der im Auftrag der Generalinspektion für das deutsche Straßenwesen durchgeführten Ausstellung. Ausst.-Kat. Schlesisches Museum der bildenden Künste, Breslau 1936.
- 59 *Autobahn und Rastplatz am Chiemsee*, 1936, Werkverzeichnis (im Folgenden WV) 312, 80 × 130 cm, Verbleib unbekannt.
- 60 *Talübergang bei Bergen* (1936), WV 306, 93 × 130 cm, und *Baustelle im Altmühltal* (1936), WV 308, 82 × 130 cm, wurden beide nicht am Central Collecting Point in München erfasst. Es ist davon auszugehen, dass die Werke nicht mehr existieren.
- 61 Zum Verbleib der 29 RAB-Werke Protzens vgl. Gröner 2022 (Anm. 5), S. 312–316.
- 62 Vgl. z. B. Kathrin Müller-Kindler: *1. und 2. Deutsche Architektur- und Kunsthandwerk-Ausstellung im Haus der Deutschen Kunst zu München (1938 und 1938/1939)*. Dokumentation, Analyse und Kontextualisierung. Phil. Diss. 2020, abrufbar auf der Seite der Universität München. URL: urn:nbn:de:bvb:19-270074 (17.2.2023).
- 63 Marlies Schmidt: *Die „Große Deutsche Kunstausstellung 1937 im Haus der Deutschen Kunst zu München.“* Rekonstruktion und Analyse. Halle/Saale 2012, S. 143, Fußnote 81.
- 64 *Straßen des Führers* (Mittelteil), 1939, WV 357, 169 × 255 cm. Laut Werkverzeichnis nahm Protzen dafür 5400 RM ein, auf der Forschungsplattform GDK-Research.de ist als Preis 6000 RM verzeichnet. Das Haus der Deutschen Kunst behielt eine Provision von zehn Prozent des Verkaufspreises ein, vgl. Schmidt 2012 (Anm. 63), S. 133.
- 65 *Straßen des Führers*, 1939, WV 357, Triptychon, Öl auf Leinwand, Gesamtmaße 190 (größte Maße) × 485 cm.
- 66 *Autobahnbrücke bei Jena*, 1938, WV 339, 120 × 200 cm, *Bau der Autobahnbrücke Limburg*, 1938, WV 340, 120 × 200 cm, beide GDK 1939, sowie *RAB-Rheinbrücke bei Köln-Rodenkirchen*, 1940, WV 386, 140 × 204 cm, GDK 1941. Man sieht an diesen Werken, dass sich sowohl die Größe der Bilder als auch die Verkaufspreise im Vergleich zu *Die Straßen Adolf Hitlers in der Kunst* nach oben verschoben haben: Auf GDK-Research.de sind als Preis jeweils 5000 RM verzeichnet, im Werkverzeichnis 4500 RM.
- 67 Gauleiter und Reichsstatthalter im Danziger Stadtmuseum (Hrsg.): *Süddeutsche Maler sehen das Ordensland*. Ausst.-Kat. Danziger Stadtmuseum, Danzig 1942, S. 30–34.
- 68 Gröner 2022 (Anm. 5), S. 16, Abb. S. 362.

- 69 Emil Maurer: Deutsche Verkehrs-Ausstellung München 1953. Juni bis Oktober im Ausstellungspark München. München 1953. In einem 16-seitigen Flyer mit Lageplan erwähnte Staatsminister a. D. und Vorstandsvorsitzender des Vereins zur Ausstellung Otto Frommknecht (1881–1969) im Vorwort die „Tradition der unvergessenen Vorbilder der großen Münchner Ausstellungen“ und nannte dann ausschließlich die „Deutsche Gewerbeschau 1922‘, ‚Deutsche Verkehrsausstellung, München 1925‘ und ‚Das Bayerische Handwerk, München 1927‘“. Vgl. StDA München, BUR-2254: Otto Frommknecht: Vorwort. In: Verein Deutsche Verkehrsausstellung München 1953 e. V. (Hrsg.): Deutsche Verkehrs-Ausstellung München 1953. Rosenheim 1953, o. S.
- 70 StDA München, AUM 1068/1: Ministerialdirektor Georg Hellmann, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr, an den Bayerischen Obersten Rechnungshof, 1.8.1955.
- 71 StAM, Autobahndirektion Südbayern 29: Bundesminister für Verkehr an die obersten Straßenbaubehörden der Länder des Bundesgebietes, 12.5.1952, S. 3. Lorenz war von Mai 1934 bis zum Ende der NS-Zeit bei den Reichsautobahnen angestellt. Ab 1948 bis zu seinem Ruhestand 1965 arbeitete er im Straßenbauamt Nürnberg. Von der Spruchkammer Dinkelsbühl wurde er 1946 als „Mitläufer“ eingestuft, vgl. Wolfgang Wirth: Gesamtkunstwerk Straße. Die Geschichte des Autobahnpioniers Hans Lorenz. München 2019, S. 18–22.
- 72 Maurer 1953 (Anm. 69), S. 107.
- 73 DKA, NL Protzen, Mappe 7: unbezeichnete und undatierte Fotografien. In den Archivalien zur Ausstellung im Stadtarchiv München findet sich der Punkt „Künstl. Ausstattung“ für die betreffende Halle, für die 15.000 DM veranschlagt wurden, vgl. StDA München, AUM 1068/1: DVA – Voranschlag Stadt, Überschlägige Kostenaufstellung, 18.2.1952, S. 2. Genauere Rechnungen sind nicht vorhanden.
- 74 StAM, Autobahndirektion Südbayern 29: Bundesminister für Verkehr an die obersten Straßenbaubehörden der Länder des Bundesgebietes, 12.5.1952, Anlage zum Schreiben.
- 75 Alfred Herold: Rhön- und Spessartautobahnen. Ihre geographischen Grundlagen, verkehrs- und wirtschafts-geographischen Verflechtungen und kulturlandschaftlichen Auswirkungen. In: Gerhard Braun (Hrsg.): Räumliche und zeitliche Bewegungen. Methodische und regionale Beiträge zur Erfassung komplexer Räume. Würzburg 1972, S. 223–256, hier S. 234.
- 76 DKA, NL Protzen, Mappe 8: Hans Lorenz im Straßenbauamt (Autobahn) Nürnberg an Protzen, 17.8.1953.
- 77 Maurer 1953 (Anm. 69), S. 102 (Fotografie Aufstieg zum Irschenberg), S. 103 (Entwicklung der Straße).