

Staatlich verwaltete Männlichkeit

Noch im Innern der neuen technologischen Prothesen will der Futurismus kriegerisches Mannestum wiederauferstehen lassen. *Paul Virilio*¹

Spekulatives Denken im materialistischen Sinn ist die Möglichkeit, dem Wahnsinn des bürgerlichen Subjekts auf die Spur zu kommen, den die positivistische Wissenschaft immer nur rationalisieren kann. Sein notwendiger Referenzpunkt ist das Resultat dieses Wahnsinns: Auschwitz. *Gerhard Scheit*²

Der Faschismus war sowohl in Italien als auch in Deutschland ein Projekt zur Veränderung der Geschlechterverhältnisse.³ Wie wir im dritten Kapitel gesehen haben, beklagten bereits die frühen Futuristen eine Krise der Männlichkeit. Ihre Antwort hieß nietzscheanische Irrationalität, Antihumanismus und Verrohung. Ihre Wünsche gingen mit dem ersten Weltkrieg in Erfüllung, den sie bis zum Ende guthießen. Dessen maschinelle, kriegerische männliche Gewalt wurde zur Erfahrung einer ganzen Generation europäischer Männer. Für den italienischen Futurismus bedeuteten Krieg und Sieg einen großen Aufschwung, und zusammen mit den Faschisten wurden sie von Außenstern und Bohemiens zu den Herrschern im neuen Staat.

Nicht so in Deutschland. Die Niederlage verschlimmerte eher noch die empfundene Krise der Männlichkeit, da man, wie konservative und Nationalisten meinten, schmachvoll und zu Unrecht verloren hatte. Um die einfache Einsicht, dass man sich überschätzt

1 Paul Virilio: *Vitesse et politique*, (deutsch: *fahr fahrn fahrn...*), Paris 1977, Merve Berlin 1978, in der Deutschen Ausgabe S. 16.

2 Gerhard Scheit: *Die Meister der Krise. Über den Zusammenhang von Vernichtung und Volkswohlstand*, ça ira Verlag Freiburg 2001, S. 21.

3 Vgl. Mosse.

hatte und somit die Schuld in der eigenen Überheblichkeit zu suchen hatte, abzuwenden, musste bekanntlich die Dolchstoßlegende erfunden werden. Die Roten sollten es gewesen sein, im Hinterland. Der deutsche Mann an der Front hätte nicht kapituliert.

Die empfundene Krise der Männlichkeit war tiefer als in Italien und der Faschismus später und verheerender. Der ihm von Emilio Gentile zugeschriebene Anspruch auf eine »anthropologische Revolution« zur Erschaffung eines neuen Menschentypus ist in Deutschland viel mehr als in Italien gelungen. Die kritische Theorie gibt als Leitmotiv dieser erfolgreichen »Faschisierung«, vor der Albert Einstein und viele andere schon früh warnten, den Antisemitismus an. George Mosse hat in »das Bild des Mannes« gezeigt, wie stark der Faschismus in beiden Ländern mit einem ins Extrem gesteigerten Maskulinismus verbunden war und dass dieser seinen Teil dazu beitrug, viele nicht faschistisch fühlende Männer zu gewinnen. Leider sind diese Forschungstraditionen bisher wenig verbunden. Die Autobahnforschung und Männerforschung hatten keinen Bezug zueinander. Wie wir sehen werden, lässt sich der Maskulinismus hervorragend mit der Reichsautobahn und diese aus ihm erklären.

Die Prämissen der Geschlechterforschung sind die Existenz einer Vielzahl möglicher Subjektivitäten, und dass diese in jeder Epoche vom Staat und seinen Institutionen geformt werden. Gleichwohl gab es laut George Mosse in den vergangenen zwei Jahrhunderten keine Epoche, in der Männlichkeit in so kurzer Zeit so radikal verändert wurde. Der Faschismus war der Höhepunkt einer langen Entwicklung eines anti-humanistischen Maskulinismus. In ihm sind Anti-Rationalismus, Antisemitismus, Rassismus und Nationalismus zu einem giftigen Amalgam verschmolzen.⁴ Die Wissenschaft hat dies bisher wenig beachtet, da die meisten Historiker*innen sich auf jeweils einen dieser Aspekte beschränkt haben. Was jedoch den Zusammenbruch des deutschen und damit des europäischen Faschismus am stärksten überdauerte waren offensichtlich Millionen von ihnen geprägte Männer und Frauen. Je nach Lebensalter und Wohnort hatten sie ihre ganze Kindheit oder Jugend oder nur einen Abschnitt ihres Erwachsenen- oder Greisenalters in ihm verbracht. Da für die Generationenfolge die jeweils jüngste die ist, die als letzte ihre Sozialisation weitergibt, kommt der NS-Generation mit Geburtsdatum in den 1920er Jahren die größte Bedeutung zu. Die Sozialwissenschaft hat in beiden Deutschlands lange gehofft, dass jene zwölf Jahre keine dauerhaften Spuren hinterlassen hätten und Reste der faschistischen Sozialisation immer schwächer würde. Brecht und Eisler nannten ihre hoffnungsvolle Nationalhymne »Kinderhymne«, weil sie gerade in die Jüngsten die größten Erwartungen auf den Aufbau einer besseren Welt setzten. Doch Brechts Diktum vom Schoß, der noch fruchtbar ist sollte leider Recht behalten, wie die letzten Jahre auch der*dem größte*n Optimist*in bewiesen haben.

Die Gendertheorie weiß, dass Menschen ihre einmal angenommene geschlechtliche Subjektivität fast nie ablegen, selbst ein Staat oder eine politische Ideologie wird eher abgelegt. Wenn wir heute vor der Frage stehen, wo all der Neofaschismus nach einem Dreivierteljahrhundert – die Anfänge mitgezählt ist es schon ein ganzes Jahrhundert – herkommt, dann sollten wir besonders auf die Kontinuität im Maskulinismus achten.

4 Mosse, Das Bild des Mannes, S. 203.

Die Verbrechen der Europäer*innen sind eng mit einer bestimmten Form von Geschlechterverhältnissen verbunden. Manche Wissenschaftler*innen wie Sylvia Federici und Carolyn Merchant meinen, sie wäre überhaupt erst mit den Massakern in den Kolonien im 16. und 17. Jahrhundert entstanden. Eine leisere Tonart schlägt Robert-Raewyn Connell an, aber auch sie kommt zu dem Schluss, dass die Abgründe der europäischen Zivilisation untrennbar mit einer bestimmten Form von Männlichkeit verbunden sind. Gleichwohl attestiert sie ähnlich wie Susan Neiman den Deutschen, seit 1945 größere Fortschritte gemacht zu haben als andere Nationen.⁵ Angesichts des Aufschwungs einer zunehmend offen auftretenden neofaschistischen Partei und ihrem demographischen Schwerpunkt bei den unter 35-jährigen besteht jedoch gar kein Grund, sich auf Erfolge auszuruhen. Darüber hinaus droht der Russland-Ukraine-Krieg für eine Rückkehr des deutschen Militarismus ausgenutzt zu werden.

In den Kapiteln 14 und 15 werde ich auf die Gegenwart der faschistischen Männlichkeit und der Verbindung zum Automobilismus eingehen. In diesem Kapitel geht es darum, zu zeigen, wie es zu dieser Verbindung kam. Manche Studierende in meinen Seminaren an der FU-Berlin haben eingewandt, dass die Nazis das Auto nicht erfunden hätten, und die Autobahn von aller Welt nachgebaut wurde. Das stimmt, aber das Zusammentreffen der Ereignisse von Autobahn, Autobeachtung und NS ist nun einmal nicht aus der Welt zu schaffen. Wer ausruft »aber es ist ungerecht dem Auto gegenüber!« wünscht sich eine andere Geschichte, die es nicht gibt. Und wie wir sehen werden, war die Verbindung durchaus nicht zufällig.

Und man muss leider, wie Harald Welzer schreibt, »davon ausgehen, daß Geschmackspräferenzen und ästhetische Vorlieben breiter Bevölkerungsschichten sich damals verfestigten. Dieser ästhetische Habitus wirkte weit in die Zeit nach 1945 hinein«. ⁶ Georg Seeßlen sieht einen ästhetischen Wirkungszeitraum mit vielen Brüchen und Metamorphosen bis in die Gegenwart.

Die Rolle des Autos und der Autobahn sind in den Sozialwissenschaften bisher zu wenig beachtet worden. Diese hat sich fast immer auf technische Aspekte, auch solche der Propaganda, beschränkt. Viele Sozialwissenschaftler*innen beließen es bei einem kleinen Kapitel und Fußnoten, so auch die grundlegenden Arbeiten von Wolfgang Sachs und Erhard Schütz und die weniger detaillierten von Kunze und Stommer.⁷ Historiographische Studien wie von Karl Lärmer liefern eine Fülle von Fakten und teils auch unterdrückten Wahrheiten, wie das Ausmaß der Verstrickung der Industrie, aber sie scheitern doch an der Erklärung der Zusammenhänge. Auf die Bedeutung der Autobahn als medial inszeniertes Großprojekt hat Gudrun Brockhaus hingewiesen. Ich halte ihre These, wonach vereinfacht gesagt wird, dass die Autobahn die Deutschen zur nazistischen Volksgemeinschaft geführt hätte, für falsch. Die Richtung des Buches ist jedoch richtig, indem es auf die bisher unterschätzte Bedeutung von Autohelden und Arbeitshelden verweist.

5 Vgl. Neiman, Von den Deutschen lernen.

6 Welzer, Das Leben der Bilder, S. 88.

7 Vgl. Thomas Kunze/Rainer Stommer: Reichsautobahn. Pyramiden des Dritten Reichs. Analysen zur Ästhetik eines unbewältigten Mythos, Jonas Verlag 1982.

Die Propagandatheorie von Jonas Staal liefert eine weitere Erklärung für die Langzeitwirkung der Reichsautobahn: Jede Propaganda hat ihr Makroereignis, das über Massenmedien vermittelt wird, und ihr erfahrbares Mikroereignis im Alltag: so z.B. der Hitlergruß, der auf Fotos hundertfach gesehen und dann selbst praktiziert wird. In dieser Theorie ist der Zeitraum für die Entstehung des deutschen Automobilismus-Komplexes von 1933 bis ca. 1970 (BRD) und 1980 (DDR) mit 40 und 50 Jahren zu bemessen. So lange dauerte es, bis der von Hitler geweckte Traum vom eigenen Auto von Ludwig Erhardt und Erich Honecker erfüllt wurde. (Wie unterschiedlich die Erfüllung in beiden Republiken ausfiel wird im 12. und 13. Kapitel gezeigt.) Obwohl jene zwölf Jahre des Dritten Reichs die kürzeste Zeitspanne darin waren, sind sie doch die prägenden gewesen. Die mit der Reichsautobahn entstandenen Träume, Symbole, kollektiven Erwartungen und Wahnvorstellungen sind 1945 nicht verschwunden. Andreas Knie spricht daher von einem »gefrorenen Diskurs«. Zum Einfrieren gehörte in der Nachkriegszeit zunächst die von der kritischen Theorie beobachtete Kryptisierung, worauf das 12. Kapitel eingehen wird. Dass der gefrorene Diskurs auch wieder auftauen kann zeigt das Phänomen »Fridays for Hubraum« und die neue Rechte. Dies wird im 15. Kapitel diskutiert.

Diese Gedanken vorausgeschickt, werde ich im Folgenden zeigen, wie neue männliche Subjektivitäten mit der Reichsautobahn entstanden. Zusammengefasst ergeben sich daraus acht Thesen.

- 1) Die Autobahn, ihr Bau, die Radiosendungen und Filme, der Rennsport auf ihr, ihre Einweihungszeremonien usw. können verstanden werden als *ein* Komplex. Dieser gehörte zum vorwärtsgewandten Staatsprojekt des NS, zu seiner reaktionären Moderne.
- 2) Das sichtbare Objekt dieser Modernisierung war die technische Weiterentwicklung, ihr unsichtbares Modernisierungsobjekt jedoch waren die drei neuen Männlichkeiten: der hegemoniale, der abweichende und der komplizenhafte Mann.
- 3) Automobilismus und Maskulinismus vereinten elitäre als auch populäre Elemente in der Absicht, Klassenunterschiede in der vermeintlich egalitären »Volksgemeinschaft« zu verschleiern.
- 4) Der faschistische Maskulinismus war eine Lösung für die von Konservativen beklagte »Krise der Männlichkeit« solange der Krieg noch warten musste und zugleich Kompensation für die Schamgefühle der ehemals Roten Arbeiter über ihre epochale Niederlage.
- 5) Die Autobahnzeremonien waren penibel vorbereitet und dennoch ein überraschender Erfolg. Von einem Zufallsfund wurden sie zu einer der besten Propaganda-Formen perfektioniert.
- 6) Das letzte und wichtigste für die totale Herrschaft zu gewinnende Bevölkerungssegment waren die 12 Millionen Arbeiter*innen. Für die ca. 6 Millionen Männer unter ihnen wurde der Mythos vom Arbeitshelden und vom Rennsporthelden gepflegt. Neben Antisemitismus, Pseudosozialismus, Staatsterror und Millionen offiziellen und inoffiziellen Blockwörter*innen war ein positives Mittel der Maskulinismus. Ein Mittel für diesen war der Automobilismus.

- 7) Die Autobahn wurde als Symbol für den gesamten Wirtschaftsaufschwung inszeniert und ihre Bauarbeiter stellvertretend für das »wieder fleißig werden« und damit moralisch »wieder-gut-werden« der durch Erwerbslosigkeit moralisch verkommenen Männer. An ihr wurde der moralisch überhöhte Arbeitsfetisch intensiv zelebriert.
- 8) Die gut gemeinte Allerwärtsweisheit, die Autobahn habe ja nur dem Krieg gedient, ist objektiv falsch. Sie stimmt jedoch, wenn die Autobahn als Symbol und Projektionsfläche verstanden wird. Denn die Herstellung neuer Männlichkeiten erst hat den Totalen Krieg ermöglicht.

Die Erfindung des Arbeiterführers auf der Autobahn

Wie stieg ein unbekannter Gefreiter und bezahlter Spitzel zum Führer von Partei und Schlägertruppen und schließlich zum anerkannten Führer der allermeisten Deutschen und Österreicher*innen auf?^{8, 9} Auch nach Wahlsieg und Ermächtigungsgesetz war er noch nicht der allgemein anerkannte »Führer«. Leo Trotzki sah in Hitler ein Jahr nach der Machtübertragung jemanden, der seine Rolle als Diktator noch spielen lernte, während er es schon war: »Von den eigenen Improvisationen des Beginns blieb im Gedächtnis des Agitators nur das haften, was Billigung fand. Seine politischen Gedanken waren die Frucht der rhetorischen Akustik. So ging die Auswahl der Losungen vonstatten. So verdichtete sich das Programm. So bildete sich aus dem Rohstoff der »Führer«.¹⁰ Auch Brecht zeigte Hitler in seinem Stück Arturo Ui als eine Kreuzung aus Mafiosi und Schauspieler, der mal lächerlich und schmierig und mal bedrohlich und gefährlich wirkt.

Für die Inszenierung des würdigen und staatsmännischen Führers spielten die »Arbeitsschlachten« und die feierlichen Eröffnungen der vielen fertigen Abschnitten eine Schlüsselrolle. Hier gab er sich volksnah und als Arbeiter wie die anderen auch, der zufällig nun einmal *primus inter pares* geworden sei. Auch die erste Reihe und lokale Nazi-Größen konnten hier in die Rolle des gemeinen »Volksgenossen« schlüpfen und die angeblich klassenlose Gesellschaft, die »Volksgemeinschaft«, inszenieren. Nicht alle taten das, manche blieben auch der Doktor so und so, aber die meisten gaben sich volkstümlich und lobten in den Reden das große Gemeinschaftswerk, zu dem wirklich einmal alle beigetragen hätten. Streiks in den Anfangsjahren der Autobahn, und die zunehmenden Überfälle auf Autofahrer in den letzten Jahren vor dem Krieg zeigen, wie

8 Im Revolutionsjahr 1919 war der Gefreite Adolf Hitler bezahlter V-Mann, wie es damals schon hieß, der deutschen Militärs, um revolutionäre Tendenzen seiner Kameraden zu verraten. Es ist nicht bekannt, wann die Militärs die Zahlungen einstellten. Vgl. Giettinger, November 1918 der verpasste Frühling.

9 Das waren SA (Sturmabteilung) und SS, anfangs eine Art paramilitärische Truppe im schwelenden und drohenden Bürgerkrieg. Beide zusammen zählten 1933 laut Trotzki rund 400.000 Mann. KPD und SPD kamen jedoch auf höhere Mannschaftsstärken ihrer Schutzbünde mit 100.000 und 400.000 sowie weiteren 3,5 Millionen im weniger straff geführten »Reichsbanner« der SPD. Vgl. Trotzki.

10 Leo Trotzki: Wie wird der Faschismus geschlagen? Manifest Verlag Berlin 2018, S. 25.

wenig diese Gemeinschaft taugte. Die Anerkennung von Auto und Autobahn als allgemeine Errungenschaft war folglich eine prekäre, die jederzeit in Neid und Missgunst gegen die Reichen, die Autobesitzer*innen, zu kippen drohte. Zu diesen gehörten die »Nazibonzen«, die schon früh als »Goldfasanen« wegen ihrer braunen Uniform verspottet wurden. Die Autobahn bot ihnen die gute Gelegenheit, sich als Vertreter des »kleinen Mannes« zu geben und ihm den Aufstieg zum großen Mann mit Auto als erreichbar vorzugaukeln. (1933 besaßen ca. 2 Prozent der Deutschen einen PKW, Dienstautos eingeschlossen.)

Abb. 43: Unter Hitler errichtetes Autobahnnetz bis 1940 im »Altreich« sowie weitere geplante Strecken.



Mit der Autobahn entwickelte Goebbels Propagandaministerium ein neues, originär nazistisches »Ornament der Masse«, das sich an die noch nicht überzeugten zwölf Millionen richtete.¹¹ Dieses Ornament der Masse musste nicht von der Arbeiter*innenbewegung übernommen werden wie der 1. Mai, es konnte ohne störende Vorgeschichte entwickelt werden. Es war, wie Goebbels selbst wusste, von Vorteil, die Autobahn als unpolitisch ausgeben zu können. Hitler verkündete zur ersten Arbeitsschlacht das Ziel:

11 In der Reichstagswahl im November 1932 stimmten rund 13 Millionen für SPD und KPD, unter Staatsterror und KPD-Verbot im März 1933 waren es noch zwölf Millionen.

die Erschaffung der »Volksgemeinschaft«. Das zweite verkündete Ziel war die Schaffung von »Millionen« Arbeitsplätzen. Dass es höchstens etwas über 100.000 wurden, tat der Wirkung bis heute keinen Abbruch. Ein echter Missklang waren hingegen die allgemein bekannten schlechten Arbeitsbedingungen und der sehr niedrige Lohn. Bezeichnenderweise wurde das nach dem Krieg nicht mehr erinnert.

Von der ersten Baustelle bis zum letzten eröffneten Abschnitt war die Autobahn ein massenmedial vermitteltes Ereignis. Die Schätzungen über die Menge am Straßenrand zu den Eröffnungsfeiern sind ungenau, und den Angaben aus der NS-Presse ist in dem Punkt nicht zu trauen. Eine Auswertung der Filmaufnahmen von den drei Eröffnungen (1935 Frankfurt – Darmstadt, 1936 Berlin – Magdeburg und 1937 Dresden – Meran) ergibt Zahlen von einigen Hundert, wenn es hoch kommt wenige Tausend auf jeweils dem Platz der Ansprachen und weitere Hunderte bis einige Tausende entlang der Strecke. Harald Welzer liegt daher völlig falsch mit der Angabe von bis zu eineinhalb Millionen Zuschauer*innen von Hitlers Autokorso.¹² Er gibt keine Quelle an dafür und keinen Nachweis. Nach Auswertung der Filme und der Länge der jeweils eröffneten Abschnitte schätze ich das Publikum auf wenige Tausend, im höchsten Fall wenige 10.000 je Eröffnung.¹³ Da jedoch sowohl die Reichssendung im Radio als auch die Wochenschau Millionen, möglicherweise im zweistelligen Bereich, erreichen konnte, war die Autobahn für die Zeitgenoss*innen wie für uns auch, ein Ereignis aus Radio, Film und Fotos. Dazu kommen die ein bis zwei Prozent der Bevölkerung, die 1933 eines von 0,5 oder 1939 eines von 1,2 Millionen privaten Autos besaßen, als größte Gruppe mit einer Anschauung aus erster Hand.¹⁴ (Heute sind es rund 50 Millionen PKW.)

Kurzfilm und Wochenschau

Das Teilstück Dresden-Merane 1938 war typisch für eine Wochenschau eines neuen Autobahn-Abschnitts, es war kein sehr bedeutendes Stück, und dennoch kam Hitler mit Entourage. Wir sehen in dem Film kurz die Ansprachen, dann das Mercedes-Cabriolet mit Hitler, dass diesmal durch ein weißes Band fährt, wie immer gefolgt von weiteren identischen Autos mit Männern in Uniformen, wahrscheinlich NSKK und SS. Nach

12 Welzer, S. 172 und Hartmut, Bitomsky: Reichsautobahn, Dokumentarfilm 1985.

13 Die Zahl ist nur theoretisch herleitbar durch Hochrechnen der dichtesten auf einmal zu sehenden Menschenmenge auf der gesamten Strecke einer der sehr langen Abschnitte wie die ca. 100 km vom Berliner Ring nach Magdeburg. Bei z.B. fünf Personen je Meter und zwei Straßenseiten könnten 10.000 entlang eines Kilometers stehen. Der Abschnitt Berliner Ring – Magdeburg von 1936 war ca. 100 km lang. Das ergibt folglich eine theoretische Zahl von einer Millionen Schaulustigen bei fünf Personen je Meter je Straßenseite, 1,5 Millionen bei sieben oder acht Personen. Jedoch sind auf diesen und den anderen Filmaufnahmen viele Stellen zu sehen, ganz ohne Schaulustige, selbst auf den Brücken stand teilweise niemand. Statt eineinhalb Millionen ist daher eher mit einigen Tausend, allerhöchstens mit einigen Zehntausend zu rechnen. Da die Autoquote immer noch bei 1–3 % lag, mussten die meisten sich die Mühe machen, mit dem Rad, dem Bus oder der Bahn bis zur Autobahn zu fahren und dort zu warten bis Hitler für einige Sekunden vorbeirauscht. So attraktiv scheint dieses Spektakel nicht gewesen zu sein.

14 1939: laut statistischem Jahrbuch 1.502.207 Millionen PKW bei 79 Millionen Menschen (einschließlich Österreich) und 1933 0,5 Millionen PKW bei 62 Millionen ergibt 1,9 % 1940 und 0,8 % 1933. Dazu kommen 1940 403.000 LKW, die hier nicht mitgezählt sind, 1932 waren es nur 71.791.

einem statischen Bild auf dem Festplatz kommt die Fahrt. Von der anderen Spur der Autobahn aus wird Hitler im Wagen gefilmt, an dem der Straßenrand und die Schaulustigen vorbeifliegen. Die meisten machen einen Hitlergruß, manche Frauen winken. Wir sehen kleine Gruppen, die beieinanderstehen, immer auch einige Reihen mit militärisch angetretenen Männern in Uniform und oft mit Helm, die daran als NSKK oder HJ-Motorsturm erkennbar sind. Einige Gruppen stehen auf Böschungen und sehen von oben zu und dann lässt uns die Kamera auch eine Pause und wir sehen nur Landschaft vorbeifliegen ganz ohne Menschen. Auf den Brücken stehen mal einige, mal auch keine Menschen. Die Zuschauer*in kann sich im ersten Teil mit der zuhörenden Menge oder den sprechenden Bonzen identifizieren, im zweiten Teil wird sie eingeladen, sich mit den Männern (nur Männer) im Auto zu identifizieren, die ihre Freiheit genießen, nun die Enge der Menschenmenge hinter sich lassen zu können und wenn sie Menschen sehen, dann jubeln diese. Es fühlt sich gut an, sich für einen kurzen Tagtraum damit zu identifizieren, als jemand der mit Freund*innen im Cabriolet dahinbraust und ständig bejubelt wird.

Bei aller Vorsicht vor Interpretationen der Gefühle der Rezipient*innen, möchte ich die Vermutung wagen, dass die Radiosendungen mit Ansprachen, Chören und Musik oder die Film-Wochenschau unterhaltsamer und attraktiver waren als das echte Spektakel. Mir scheint sogar das Radioformat heute noch das unterhaltamere, weil es pompöser wirkt als die Filmaufnahmen, die die Kleinheit der anwesenden Menschenmenge zeigen, während das Radio glauben lässt, es wären wie Welzer meint Hunderttausende. Wäre es nötig gewesen, hätten sich ja größere Mengen Hitlerjugend oder BDM-Mädchen ohne Mühe heranschaffen lassen. Aber die Propagandaabteilung hat gut gewusst, dass es reicht, wenn die Millionen vor den Radios eine Menschenmenge »Heil« rufen hören. Ich selbst habe erst die Radiospektakel gehört und viel später die Filmaufnahmen gesehen und war überrascht, dort so wenige Menschen zu sehen. Die Inszenierung im Radio war bis zur völligen Perfektion gesteigert, während die Filmaufnahmen ein überschaubares Setting zeigen, das mit den bekannten Massenveranstaltungen gar nicht mithalten kann. Das ist insofern rational gewesen, als dass durch die Reichssendung Millionen das Radio hören, aber wahrscheinlich nur Tausende oder Hunderttausende die Wochenschau im Kino sahen.

Abb. 44: Ausschnitt aus der Wochenschau über die Eröffnung der ersten Reichsautobahn, Frankfurt – Darmstadt 1935 mit dem später zum festen Programmpunkt werdenden Hitler-Autokorso.



Abb. 45: Foto der ersten Reichsautobahn 1935, An der Brücke im Hintergrund steht »Darmstadt«, möglicherweise wurde auch hier ein »Nieder mit Hitler« des ISK in letzter Minute übermalt; Foto: 3. Reich/ Bundesarchiv.



Abb. 46: Essensausgabe im KZ Dachau 1935; Foto: SS/Bundesarchiv.



Abb. 47: Die Eröffnung Berlin – Magdeburg während der Olympiade 1936 in der Wochenschau.



Abb. 48: Ebenfalls 1936 als die Autobahn gefeiert wurde: Als »Zigeuner« inhaftierte Roma aus dem Burgenland im KZ Dachau. Diese Fotos wurden weder im Inland noch im Ausland gezeigt und gingen nicht ins kollektive Gedächtnis ein; Foto: SS/Gedenkstätte Dachau.

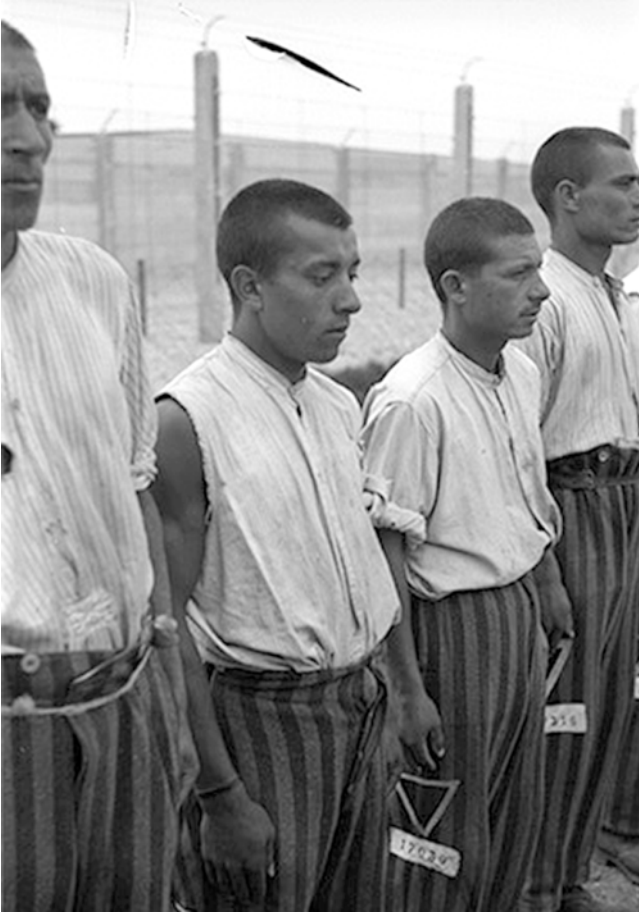


Abb. 49–50: Bild aus der Film-Wochenschau über die Eröffnung der Reichsautobahn Dresden – Merane 1938.



Abb. 51: Ebenfalls 1938: Jüdinnen und Juden wurden erstmals massenhaft im Lagern interniert, hier bei Baden-Baden; SS/Bundesarchiv.



*Abb. 52: »Bauschlacht« am Frankfurter Rheinufer 1933; 3. Reich/
Bundesarchiv.*



*Abb. 53: Ebenfalls 1933: Inhaftierte politische Gefangene, wahrscheinlich mehrheitlich Kommunisten, müssen in einem improvisierten Konzentrationslager in Reih und Glied stramm stehen; Foto: SS oder SA/
Bundesarchiv.*



Abb. 54: 1937, Der SS-Kommandant Koch (rechts Mitte) lacht über einen am Boden knieenden Häftling; Foto: SS/Archiv des FSB, Moskau.



Abb. 55: Ein ästhetisiertes Propagandafoto der Autobahn zeigt ausnahmsweise einmal eine einzelne Frau als Publikum bei Bernau in Bayern 1937; Foto: 3. Reich/Bundesarchiv.



Abb. 56: Einige Tausend der 18 Millionen Männer der Wehrmacht haben kapituliert und werden von der US Armee am 29. März 1945 auf dem Mittelstreifen der A5 bei Gießen bei Frankfurt abgeführt; Autor: unbekannt, 6th armored division, US-Army/heute: Imago/glass-houseimages.



Dauerpräsenz der Autobahn

Während die Konzentrationslager ohne mediale Präsenz betrieben wurden, sparte die Presse kein Autobahn-Ereignis aus. Das Verhältnis der Fotos im Internet zeugt noch heute davon. Und während die 100.000 »arischen« Autobahnarbeiter damals und später imaginär in die Millionen gesteigert wurden, wurde die ähnlich große Zahl der KZ-Häftlinge damals wie heute marginalisiert. In der DDR bemühte sich zumindest der staatlich verordnete Antifaschismus um ihre Repräsentation im kollektiven Gedächtnis.

Laut vorliegender Statistik wurden 109 Autobahnabschnitte allein bis 1938 eröffnet. Ergänzt wurden sie um eine wahrscheinlich ähnlich oder identisch hohe Zahl von zuvor feierlich eröffneten Baustellen.¹⁵ In den ersten sechs Jahren boten sich demnach bis zu 218 Anlässe für massenmediale Inszenierungen. Wenn wir die Dopplungen, also Eröffnungen, die an einem Tag gebündelt wurden, berücksichtigen, waren es noch 65 Tage. Einschränkend ist zu bemerken, dass nicht alle diese 65 Eröffnungen so aufwändig inszeniert waren wie der erste und propagandistisch wichtigste Abschnitt Frankfurt – Darmstadt 1935. Dass sie jedoch gar nicht inszeniert wurden, wenn auch ohne Reichs-sendung im Radio und Führerrede, heißt nicht, dass sie nicht doch im lokalen Radio übertragen wurden, einen Platz in der Wochenschau fanden und in den Zeitungen besprochen wurden.

15 Tabelle 2, Geschäftsbericht der »Reichsautobahnen« über das 6. Geschäftsjahr 1938, also Stand 31. Dezember 1938, in: BArch, R 43-II/506a.

Abb. 57: Als noch wenige Haushalte ein Radio besaßen ermöglichte der »Gemeinschaftsempfang« wahrscheinlich ein Publikum im zweistelligen Millionenbereich; Autor unbekannt.



Da Autobahnen damals zu den beliebten Terminen für Politiker wurden, die sie bis heute geblieben sind, ist es wahrscheinlich, dass sie sich die Gelegenheit, weiße Bänder durchzuschneiden und symbolische Spatenstiche zu machen, nicht entgehen ließen. Wenn die erste Reihe der Prominenz nicht kam, blieb der Platz frei für die zweite und dritte Riege. Bei den großen Terminen waren Hitler und Goebbels selbst anwesend und die zweite Reihe: Fritz Todt und Reinhardt Ley von der DAF.¹⁶ Immer waren die Gauleiter und lokale Nazi-Größen anwesend, meist als Vorprogramm, gefolgt von Regierungsvertretern und eventuell noch eine Lokalgröße als Abschluss. In den Jahren mit vielen Abschnitten, 1936 bis 1938, wird Hitler nur noch auf den wichtigsten Abschnitten wie Berlin-Magdeburg anwesend gewesen sein, oder er ist nur im Auto zuerst über die neue Autobahn gefahren, ohne zuvor in der Zeremonie selbst zu sprechen. So bot die Vermehrung der Abschnitte auch vielen Nazis der gehobenen regionalen und lokalen Ebene die Chance, wenigstens einmal auf einer Autobahnzeremonie zu sprechen. Im Stil der Rede ahmen sie meist Hitler nach. Bis heute liegt keine systematische Forschung dazu vor. Ich gehe jedoch davon aus, dass die in Bild und Ton verfügbaren Aufnahmen keine großen Ausnahmen, sondern eher typische Beispiele sind. Sicher belegt ist die Zahl von 109 eröffneten Abschnitten anhand der Akten aus der Organisation Todt bzw. der Gesellschaft zum Bau der Reichsautobahn.

Dass »der Führer« hier mehr als anderswo gemacht wurde und die Deutschen sich so gerne an die Reichsautobahn und diese Zeremonien erinnerten, liegt also unabhängig vom Inhalt zunächst an der Häufigkeit ihrer Inszenierung. Auch von den Konzentrationslagern wussten viele, aber sie waren medial nicht präsent. Auch wollte schein-

16 Ley war der Führer der deutschen Arbeitsfront, der NS-Organisation an Stelle der Gewerkschaften.

bar kaum ein Politiker durch Fotos mit Ihnen in Verbindung gebracht werden. Lediglich SS-Himmler ließ sich gerne mit erniedrigten Häftlingen fotografieren.

Die potentiell 218 Medienereignisse zur Autobahn konzentrierten sich auf den Zeitraum April bis Dezember. In den Jahren 1936, 1937 und 1938 waren es so im Frühjahr, Sommer und Herbst jeweils zwei bis drei Ereignisse monatlich. Eine solch dichte mediale Präsenz hatten weder Parteitage noch 1. Mai und schon gar nicht die einmaligen Ereignisse wie Olympia, Bücherverbrennung oder entartete Kunst-Ausstellungen. Manche Ereignisse wie der Schwur der landesweit verteilten SA-Männer vor Radio-Apparaten oder die Thingspiele sind sogar in Vergessenheit geraten.

Tabelle 2: Anzahl der jährlich eröffneten Autobahnabschnitte von 1933 bis 1938

	Abschnitte fertig	»gebündelte« Einweihungstage mit also nur je einer zentralen Rundfunksendung für mehrere Abschnitte am selben Tag
1933	1. Bauschlacht, 23. September	1
1934	2. Bauschlacht, 21. März	1
1935	3 (ab '35 Einweihungen)	3
1936	29	20
1937	35	21
1938	42	19
gesamt	109 (+2 B.S.)	63 (+2 B.S.)

Quelle: Geschäftsbericht der »Reichsautobahnen« über das sechste Geschäftsjahr 1938, d.h. Stand 31. Dezember 1938, In: BArch, R 43-II/506a. Die Einweihungen begannen jedes Jahr im April oder Mai, erstrecken sich 1936 bis in den September und 1937 und noch mehr 1938 bis in den November und Dezember. Scheinbar war man bemüht, die Einweihungsfeierlichkeiten auf die warmen Monate zu legen und rutschte dann durch Verzögerungen in den Winter, versuchte aber wenigstens noch das Jahr der Fertigstellung zu halten. Mit Blick auf die Verbreitung in den Live-Berichten im Radio sind die Eröffnungen, die auf den gleichen Tag fallen, als ein Ereignis zu zählen. Diese Zahl ist in der zweiten Spalte angegeben. Wenn wir davon ausgehen, dass es zu jedem Abschnitt einen Radio- und Wochenschaubericht gab, dann waren es jeweils eine Bauschlacht 1933 und 1934 und drei Eröffnungen im Jahr 1935, 20 1936, 21 und 19 1937 und 1938. Da die ersten Monate des Jahres ausgespart wurden, ergibt das drei Jahre lang ungefähr ein bis zwei großer Radio- und Wochenschauberichte monatlich von April bis Dezember.

Wir müssen zur Verbreitung der Großereignisse bedenken, dass die Radio-Ringschaltung aller Sender und der verordnete »Gemeinschaftsempfang der Rede des Führers« in den Fabriken und Läden, Werkstätten und Büros ein Publikum erreichten, das die Zahl der Radios um ein Vielfaches überstieg. Es ist wahrscheinlich, dass der größere Teil der Deutschen diese Sendungen mehrmals hörte. Und die Arbeiter*innen, die Hitler immer noch nicht mochten, konnten sich in den Fabriken kaum vor diesem kollektiven Radio-Zwangshören drücken. Die Beliebtheit der Autobahn als »meistzitatierter

Posten der Schuldentlastung« in der Nachkriegszeit, wie Brockhaus betont, legt nahe, dass diese Radioprogramme nicht nur oft genug, sondern auch gerne gehört wurden. Interessant ist ferner, dass die geflüchteten Antifaschist*innen von dieser Beliebtheit nicht berichten konnten. Erst in der Nachkriegszeit bemerkten sie sie. Entweder entging ihnen also die Wirkung dieser Propaganda, oder sie lasen mehr Zeitungen (die im Gegensatz zum Radio auch Mexiko und die USA erreichten) als dass sie Radio hörten. Ernst Bloch und Brecht berichteten von den Autobahnen und Heartfield ließ diese Arbeit unfertig. Man wusste also davon, unterschätzte sie aber und wurde nicht recht mit dieser Begeisterung fertig. Vielleicht erschloss sie sich auch nur den Volksgenos*innen im Reich.

Streik und Widerstand

Die Arbeiter*innen sollten dankbar sein für sehr harte körperliche Arbeit an den Autobahn-Baustellen bei Stundenlöhnen im Pfennigbereich. Das waren sie ganz entschieden nicht. Trotz aller Propaganda kam es nachweislich zu vielen Streiks, einige noch 1938. Der Höhepunkt war 1935 mit einer ganzen Streikwelle, beginnend mit 5000 Arbeiter*innen in Ostpreußen, gefolgt von Stuttgart, Gera, und weiteren Orten in Süddeutschland. Dagegen ging jedes Mal die Gestapo vor und versuchte, die Rädelsführer zu finden. Diese wurden meist verhaftet, jedoch die Forderungen der Arbeiter*innen nach Wiedereinstellung eines Genossen, höherem Lohn, mehr Fahrgeld, kürzerer Arbeitszeit, größeren Baracken und besserer Kleidung sehr oft erfüllt. 1936 weitete sich der Streik der Autobahn-Arbeiter bei Bottrop aus trotz Gestapo, und es tauchten Parolen an den Häusern der Stadt auf wie »Es lebe die KPD – trotz Verbot« und »Rot Front lebt«. ¹⁷ Schließlich sorgte Fritz Todt für die Erfüllung der Forderungen.

Kommunistische Flugblätter und Zeitungen kursierten ohnehin oft auf den Baustellen, trotz der anwesenden SA-Leute. Noch nach vier Jahren, 1937, klagte die NSDAP Sektion Halle-Merseburg fast resignierend, dass bei den Autobahnbauarbeiter »zu einem großen Teil politisch unzuverlässige Elemente sind, und dass es sich bei den übrigen im Wesentlichen um politisch nicht allzufeste Volksgenossen handelt.« ¹⁸ Mit solchen Umschreibungen meinte man die alten Kommunist*innen, und Streiks hießen in der Sprache des Dritten Reichs »offene Meuterei«. So wurden auch keine ordentlichen Statistiken geführt über etwas, das es offiziell nicht mehr gab, geschweige denn, dass darüber berichtet wurde. Diese Streiks waren immer wieder erfolgreich. ¹⁹ Dennoch bleibt das Resümee, dass die Streikwelle 1935 letztlich eingedämmt werden konnte, auch wenn die Löhne ein wenig erhöht wurden. Auch Karl Lärmer berichtet von Kommunist*innen, die bemerkten, wie ihre ehemaligen Genossen im Laufe der Jahre zu »Deutschen Arbeitern« wurden. Dass dabei einiges durcheinander ging und die gleiche Person vielleicht streikte und die Internationale sang, und sich dann opportunistisch

17 Lärmer, S. 77 – 81.

18 ZstA, Hist. Abt. I (Potsdam), G.I., Akte Nr. 1195, Bl. 69, in: Lärmer, S. 80f.

19 Vgl. Lärmer, S. 77 – 81.

wieder mit der neuen Ordnung einließ, können wir nur vermuten. Die Zeitzeug*innenberichte sind spärlich, und das wird wohl darauf hinweisen, dass es vom Ende der zwölf Jahre gesehen wenig erfreuliches zu erinnern gab. In groben Linien ergibt sich dennoch das Bild von überdurchschnittlich aufrührerischen Bauarbeitern, die Hitlers Identitäts-Angebot ausschlugen und andererseits den wesentlich »deutscheren« und zahmeren Arbeiter*innen in den meisten anderen Sektoren. Bedeutsam ist hier abermals der Umstand, dass sich die gesamte Autobahnpropaganda nicht an die 100.000 Bauarbeiter richtete, sondern an die 36 (1935) bzw. 38 Millionen (1939) Erwerbstätigen (davon zwölf und 15 Millionen Frauen und 24 und 23 Millionen Männer). Obwohl der Anteil der Frauen an der Arbeiter*innenschaft von 1935 bis 1939 sogar von 33 % auf 39 % anstieg, richtete sich diese Propaganda nicht an sie, sondern an die 24 Millionen Männer.²⁰ Der einfache Grund dürfte gewesen sein, dass von den Männern Arbeitskämpfe drohten, und von den Frauen nicht. Zuvor in der Weimarer Republik wurden die Streiks von Männern getragen. Das war das Gegenteil des 19. Jahrhunderts, in dem meist die deutliche Mehrzahl der Streikenden und Delegierten Arbeiterinnen waren.²¹

Ab 1935 herrschte annähernd Vollbeschäftigung, das Risiko arbeitslos zu bleiben wegen einer streikbedingten Entlassung war daher überschaubar, dennoch kam es sehr selten dazu.

Hitlers Identitäts-Angebot

Im Vergleich zu den Reden Hitlers am 1. Mai oder im Reichstag wird das Publikum viel weniger als deutsche Nation oder Volksgemeinschaft angesprochen und viel öfter als Arbeiter (explizit als Männer). Was wir heute gemeinhin als Nazi-Propaganda dem Ton und Inhalt nach erkennen, ist eher zurückhaltend. Dafür gab es gute Gründe. Diese Arbeiter waren überwiegend zunächst keine Nazis. Sie waren zuvor Arbeitslose und anfangs zwangsverpflichtet worden und später mit sehr leicht über dem Arbeitslosengeld liegenden Hungerlöhnen und weiterhin einem gewissen Zwang zur Arbeit gepresst. Die Mehrheit dieser knapp sechs Millionen Arbeitslosen hat vorher die KPD gewählt. Spätere Forschung hat gezeigt, dass keine Gruppe weniger oft NSDAP gewählt hat als *arbeitslose* Arbeiter. Das lag daran, dass die Arbeitgeber schwarze Listen führten und KPD'ler*innen zuerst entlassen wurden.²²

Die Nazis hatten ihren eigenen Arbeiter*innenflügel um Strasser politisch ausgeschaltet (und ihn im Röhmputsch dann auch ermordet), behielten aber die Inszenierung

20 Zahlen nach Michael Wildt: Volksgemeinschaft. In: bpb.de. Bundeszentrale für politische Bildung, 24. Mai 2012, abgerufen am 14. Januar 2020 (Teil von Nationalsozialismus: Aufstieg und Herrschaft), in: Wikipedia: Frauen in der Zeit des Nationalsozialismus. Die Mitgliedschaft in der DAF erreichte 1942 25 Millionen. Die Statistik ist sehr unstet, da sich die Bevölkerungsbasis ständig vergrößerte, ab 1939 jedoch Männer eingezogen wurden und starben.

21 Ingrid Artus, Luxemburg Stiftung, FRAUEN*–Streik! Zur Feminisierung von Arbeitskämpfen, Berlin 2018. Siehe auch <https://frauenmediatum.de/neue-frauenbewegung/chronik-1973/>

22 Jürgen Falter: Warum die deutschen Arbeiter während des »Dritten Reiches« zu Hitler standen: einige Anmerkungen zu Günther Mais Beitrag über die Unterstützung des nationalsozialistischen Herrschaftssystems durch Arbeiter, Geschichte und Gesellschaft, Sozialpolitik im Vergleich, 1987, 13. Jahrg., H. 2, S. 217–231, S. 224ff.

als Partei der Arbeiter bei. Um sich abzugrenzen von »den Roten« reichte scheinbar das Attribut deutsch, womit man zugleich ein Angebot machte, das leichter anzunehmen war als das eines Volksgenossen oder gar Nazi-Kameraden.

Viele Zuhörer*innen an den Radios und die Zeitungsläser*innen werden gewusst haben, welche Art von Arbeitern Hitler auf der Autobahn zuhörten und ihr »Sieg Heil« riefen. Muss es ihnen nicht grotesk vorgekommen sein, dass hier die alten Erzfeinde der Nazis an solch einem Ritual mitmachten? Dass die Nazis diese Art von Erniedrigung mochten, zeigen andere Beispiele. Mitten im Krieg bauten jüdische Zwangsarbeiter*innen die Autobahn, und aus den KZ und Folterkellern sind sadistische Spiele, in denen Antifaschist*innen Lieder der Nazis singen mussten und dergleichen, häufig bezeugt.²³ Dass die Arbeitslosen mehr oder weniger gezwungen wurden, blieb unerwähnt, aber es sprach sich schnell herum, dass die »Hunger- und Elendsbahnen« nicht die versprochene »Arbeit, die adelt« waren.

Andere Adressat*innen bekamen die jeweils passende Form geboten. Für die Professoren und damals überwiegend »deutsch fühlenden« Student*innen gab es die Bücherverbrennung, für die Wirtschaftselite die IAMA (heute IAA), für die Aristokratie und Militärs den »Tag von Potsdam«, für das Nazi-Fußvolk den »Reichsparteitag«, für die SA die symbolische Beteiligung am Herrenmenschentum, für die Ästheten Leni Riefenstahls Filme und Arno Brekers Statuen, für die Nationalkonservativen die Zerstörung von Feminismus und »Kulturmarxismus«, und für die Frauenrechtlerinnen das NS-Frauenwerk und so weiter.²⁴ Und nicht zu vergessen, sicherten sich die Nazis der ersten Stunde günstige Staatsaufträge für ihre Firmen, beruflichen Aufstieg und manche noch Wohnung oder Haus vom jüdischen Nachbarn. Meine beiden Urgroßväter brachten es schon bald zum privaten PKW, was noch später in der Familie mit Stolz berichtet wurde, freilich unter Aussparung der Gründe, wie es dazu kam.

Perfektionierung des Live-Moments²⁵

»Wenn es im Sektor Medien etwas dem Projekt Reichsautobahnen Vergleichbares gab, so war es der Rundfunk, das eigentliche Medium nationalsozialistischer Allmachtsansprüche.«²⁶ Hitlers Minister für Propaganda, Joseph Goebbels selbst, erklärte dazu »Ich halte den Rundfunk für das allmodernste und für das allerwichtigste Massenbeeinflussungsinstrument, das es überhaupt gibt.«²⁷ Was seinen Höhepunkt in der berühmten (simulierten) live Ringschaltung Weihnachten 1942 fand, wurde fast zehn Jahre lang

23 Vgl. Braunbuch 1933.

24 Sechs Millionen Frauen, jede fünfte Erwachsene, war bis 1941 Mitglied der NS-Frauenschaft oder des Frauenwerks. Zwar hörte der Feminismus auf zu existieren, aber nicht die Frauenbewegung, die sich arisierte und gleichschaltete. Vgl. Ljiljana Radonic: Die friedfertige Antisemitin: kritische Theorie über Geschlechterverhältnis und Antisemitismus, Peter Lang Verlag, Frankfurt, 2004.

25 Die Idee, dass der Live-Moment mit der Autobahn Berichterstattung perfektioniert wurde verdanke ich Klara Kroymann.

26 Schütz, S. 91.

27 Goebbels am 25.3.1933 vor Intendanten und Direktoren der Rundfunkgesellschaften, In: deutsches Rundfunkarchiv, <https://www.dra.de/de/bestaende/ns-rundfunk/hoerfunk>.

praktiziert. Die Anzahl der privaten Radios stieg zwischen 1932 und 1941 von viereinhalb auf 15 Millionen.²⁸

Der Radio-Rundfunk, selbst noch adoleszent, fand mit den Sendungen zur Autobahn zu seiner perfekten Form. Die Autobahn bot hierfür die größte Zahl von Anlässen, so ist die deutsche Rundfunkgeschichte untrennbar eine Reichsautobahngeschichte. Ebenso wie diese haben die Nazis den Life-Moment des Radios wahrscheinlich nicht erfunden. Dennoch waren sie es, die ihn groß gemacht haben. Am 30. Januar, dem Tag der Ernennung Hitlers zum Kanzler, sendete der Deutschlandfunk erstmals live aus Berlin – laut dem Radiotheoretiker Wolfgang Hagen war das der erste große Live-Moment in der Radiogeschichte.²⁹ Der zweite war am 8. April der landesweite SA-Appell. 800.000 SA-Männer standen auf grünen Wiesen und Plätzen vor Radioapparaten stramm und lauschten Hitler und anderen. Auch das war ein Superlativ, der größte Appell in der Geschichte bis dahin. Und trotz einiger Pannen gelang Goebbels Meisterstück. Der dritte Live-Moment war der 1. Mai und der vierte die Autobahn im September. Und sie war besonders, weil hier auf keine Tradition Rücksicht genommen werden musste und die Masseninszenierung ganz an der Radiologik ausgerichtet werden konnte, wie Hagen schreibt.³⁰ Die symbolische Erfindung der Autobahn war ein Kind des goebbels'schen Radios. Das mediale Ornament der Masse wurde nicht mit dem 1. Mai oder der SA, sondern mit der Autobahn perfektioniert. Dass beide Stilmittel erst kurz zuvor erfunden wurden und die Nazis sie wie die HaFraBa-Pläne nur aufzugreifen brauchten, gehört zu den unglücklichen Zufällen. Dass sie diese ästhetisch-technischen Experimente wagten und mit ganzer Kraft wollten, ist hingegen kein Zufall, sondern in der Faschismustheorie von Sternhell gut erklärbar (Kapitel 3). Ohne sie wäre die Autobahn wahrscheinlich so wenig ins kollektive Gedächtnis eingegangen wie Mussolinis Autostrada oder die Avus. Und sehr wahrscheinlich hätten Industrie, Bahn und Militär den Autobahnfreunden Fritz Todt und Reinhard Ley früher oder später die Finanzmittel streichen können.

Hagen liegt jedoch falsch darin, dass die Arbeiter*innen am 1. Mai 1933 schon überzeugt waren. Ebenso ist nicht beweisen, dass es »Millionen« auf dem Tempelhofer Feld waren. Auch bedienten die Nazis sich nicht »noch einmal« aller Register der Propaganda, sondern fingen gerade damit an. Hagen:

»Vom April 1933 aus gesehen, steckt das faschistische Organisationprojekt erst in den Anfängen. Gleich einen Monat später gibt Goebbels dem Radio deshalb noch einmal

28 Hagen, S. 118.

29 Hans Flesch war ein Nazi der ersten Stunde – ging jedoch nach dem Machtantritt unter, weil er weiterhin zum »linken« Strasserflügel hielt. Als Radiotheoretiker und Intendant des Deutschlandfunks verstand er das Potential des neuen Mediums zu nutzen. Gegen alle Gepflogenheiten und Vorschriften, setzte er in der Nacht des 30. Januar durch, dass der Marsch der SA durchs Brandenburger Tor live übertragen wurde. Vgl. Wolfgang Hagen: *Das Radio – zur Geschichte und Theorie des Hörfunks – Deutschland/USA*, Fink Verlag München 2004. S. 117.

30 Wolfgang Hagen irrt, dass im Dritten Reich ästhetisch nichts neues zum Radio gekommen wäre. Im schlechten Erfinden war der NS fruchtbar und die Autobahnsendung war eine ästhetische Neuerung mit eigenen Formen und Hörgewohnheiten. Vgl. S. 141.

die Aufgabe der Aufrüstung eines weiteren Live-Ereignisses. Am 1. Mai 1933, dem ersten arbeitsfreien ›Tag der Arbeit‹ in der Geschichte Deutschlands, werden aus allen Teilen des Reiches eine in die Millionen gehende Masse von Arbeitern, Handwerkern, Bauern und kleinen Leuten nach Berlin aufs Tempelhofer Feld strömen, unterstützt durch einen Radio-Reportage-Feature-Hörspiel-Tag, wie ihn die Radiogeschichte bis dahin noch nicht gesehen hatte. Die Propaganda bedient sich noch einmal der allermodernsten Technologien (Radio aus dem Zeppelin und aus Flugzeugen inklusive), um zu testen, wieweit die Zustimmung zu den Nazis im Volke schon geht. Der 1. Mai 1933 zeigt: Die Akzeptanz ist phänomenal oder lässt sich zumindest phänomenal inszenieren. Goebbels Plan geht auf und sein Timing auch.«³¹

Ungeunden von Tradition und Hörgewohnheit steigerte sich Hitler auf der Autobahn, nicht am 1. Mai, zu Höchstform und verband die Autobahn – allein das Wort war ein Neologismus aus dem Jahr 1933 und 1934 – im kollektiven Gedächtnis untrennbar mit ihm. Und ihr größter Vorteil gegenüber den vielen Aufmärschen war, wie Joseph Goebbels gut wusste, die Möglichkeit, sie als vermeintlich unpolitisch zu inszenieren.³² Noch heute wird diese Sicht oft unkritisch fortgesetzt.

Hagen kommt in seiner Geschichte des Radios zu dem falschen Schluss, das Dritte Reich sei im Medium Radio nicht kreativ gewesen und habe gar nichts neues geschaffen, eben weil er die Autobahn nicht untersucht hat. Der Vater des Gedankens ist hier ähnlich wie bei der Überhöhung Adenauers Stadt-Straße zur ersten Autobahn der verständliche Wunsch, die Nazis nicht größer zu machen, als sie waren. Aber er ist dennoch falsch. Das Gefährliche war gerade die faschistisch-futuristische Fähigkeit – im Gegensatz zum Konservatismus, Rassismus oder Nationalismus als solitäre Strömungen –, schlechtes Neues hervorzubringen. Ernst Bloch erkannte das besser: »Diese Zeit fault und kreißt zugleich. Der Zustand ist elend oder niederträchtig, der Weg heraus krumm. Kein Zweifel aber, sein Ende wird nicht bürgerlich sein.«³³

Die Liste der neuen Formate zur Autobahn und zum Auto ist lang: die Bauschlacht mit Live-Moment, die Eröffnungszeremonie in der Wochenschau und Radio, die Autobahnlyrik, die ästhetisch überhöhten Fotografien und Filme von Brücken und Silberpfeil-Rennwagen, das Autobahnhörspiel mit Liebesgeschichten und Alltagsorgen, der Autobahndokumentarfilm, der bürgerlich-konservative Empfang im Theater und die Autobahneröffnung als Volksfest.

Erst als die Siegesberichte von der Front kamen und die echten Soldaten statt der Bausoldaten als Helden gefeiert werden konnten, hatte die Autobahn ihren Dienst getan. Im Frühjahr 1940, in der kurzen Kriegspause zwischen dem Angriff auf Polen und dem auf Frankreich, findet sich noch mindestens ein Wochenschaubericht zur Autobahn, der sie abermals als Friedenswerk preist, scheinbar um ein Gefühl von Normali-

31 Hagen, S. 140.

32 Nach den brutalen Machtdemonstrationen 1933 veranlasste Goebbels ab 1934 im wichtigsten Medium, dem Radio, eine Entpolitisierung und das Senden von viel unpolitischer Unterhaltung. Sein Neologismus »leichte Musik« war durchaus als Propagandaangebot gemeint. Unterbrochen wurde das dezidierte unpolitische Programm allerdings durch mindestens fünf Nachrichtensendungen täglich, die es zuvor nicht gab. Vgl. Haagen, Radio, S. 140.

33 Ernst Bloch: Erbschaft dieser Zeit, [Locarno 1935] Suhrkamp, Frankfurt, 1992, Vorwort 1935, S. 15.

tät herzustellen. Die große Zeit der Autobahnpropaganda brach mit Kriegsbeginn 1939 fast ganz ab, was weiter dazu beitrug, sie später zum Erinnerungsort für die friedlichen sechseinhalb Jahre zu machen und die Konzentrationslager weiterhin zu unterschlagen.

Arbeit die adelt

Männer und Frauen, die in der im Aufschwung begriffenen Rüstung oder Chemieindustrie arbeiteten und wirklich in die Millionen gingen, wurden viel seltener gefilmt, fotografiert und gezeigt. So waren die wenigen Autobahnarbeiter*innen eine medial präsente und gefeierte Minderheit. Sie mögen anfangs noch annähernd ein repräsentativer Querschnitt Millionen Arbeitsloser gewesen sein. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung ab Mitte der 1930er Jahre wurden es jedoch mehr und mehr die Übriggebliebenen, die keine bessere Stelle finden konnten, bis schließlich KZ-Häftlinge in diese unbeliebte Arbeit gezwungen werden mussten. Die identische Arbeit sollte sie jedoch nicht länger »adeln«, sondern »frei machen«, worin die Nazis ihre Lügen in zynischer Unverschämtheit enthüllten, weniger gegenüber den Zwangsarbeiter*innen, sondern gegenüber den ersten »arischen« Autobahnarbeiter*innen, denen man hier offen zeigte, dass Hitlers Losung von der »Arbeit die adelt« das Kleingeld des ideologischen Trugs war, dass es nun nicht zu aristokratisch war, um es den Häftlingen aufzuzwingen, für die ja gar keine Ideologie der Arbeit nötig war. Die Häftlinge als zweites Publikum der Arbeitspropaganda wurden so auf eine Stufe mit deren erstem Publikum gestellt, den arbeitslosen KPD'ern an den Autobahnbaustellen.

Und kommt die Vehemenz, mit der der Arbeitsfetisch in vielen Lagern lächerlich gemacht wurde, nicht auch vom Wunsch, nachträglich den Verrat am proletarischen Zweig der Nazis, an der SA zu rechtfertigen? Die Häme gegenüber den 800.000 SA-Männern, die Verachtung gegen deren Arbeitsfetisch als Sozialismusersatz und die vermeintliche Gleichheit in der Volksgemeinschaft, konnten auch nach dem Röhmputsch nicht öffentlich gezeigt werden und musste scheinbar in *ihren* Lagern von der SS kompensatorisch einmal hinausgeschrien werden. Der Umschlag von der adelnden »arischen« Autobahnarbeit zur erniedrigenden nicht-arischen Zwangsarbeit ist exemplarisch für den Zusammenhalt der ungleichen Volksgemeinschaft durch Ausschluss einer dritten Gruppe.

Interessanterweise ist der Umschlag von der adelnden zur erniedrigenden und vernichtenden Arbeit an der Autobahn nicht ins kollektive Bewusstsein eingegangen. Bis heute wird nicht verstanden, dass die SS sich mit den Sprüchen an den Lagertoren nicht nur über die Häftlinge, sondern über die vermeintliche Dummheit der freien »arischen« Arbeiter*innen lustig gemacht hat. Indem sie ihre eigene Vulgarisierung des Marxismus für bare Münze genommen hat, dass Sozialismus gleich Arbeit sei, hat sie mit dem Spruch »Arbeit macht frei« und ähnlichen sagen wollen, »Dir werden wir unseren ›Sozialismus‹ im Konzentrationslager schon beibringen.«³⁴ Die SS als anti-sozialistische

34 Heartfield, John, Doppelblatt aus AIZ, Jg. 12, Nr. 28, 20.7.1933, online Ausstellung der Akademie der Künste Berlin, <https://heartfield.adk.de/node/6166> Bildinschrift: »Reichsminister Dr. Frick: »Der Herr Reichskanzler hat eindeutig festgestellt, daß die Revolution abgeschlossen ist. Wer weiterhin noch von einer Fortsetzung der Revolution oder von einer zweiten Revolution redet, muß sich dar-

Terrortruppe hat sich mit den Sinnsprüchen an den Lagertoren über das S in NSDAP lustig gemacht, indem Sozialismus vollends in sein Gegenteil verkehrt wurde.

Die Propaganda der zwölf Jahre hat über die Wirklichkeit triumphiert, sonst würde die Autobahn nicht heute noch mit guter Arbeit assoziiert werden.

Abb. 58: Ein Haus der Deutschen Arbeitsfront (DAF) ist mit einem Hakenkreuz geschmückt und dem Wahlspruch der DAF, »Arbeit adelt«. Die DAF verwaltete den als »Pflichtjahr« beschönigten Zwangsarbeitsdienst und war offiziell der Ersatz für die zerschlagenen Gewerkschaften; Foto: DAF/Bundesarchiv.



über klar sein, daß er sich damit gegen den Führer selbst auflehnt und entsprechend behandelt wird« [...].« Bildunterschrift: »Dir werden wir unsern ›Sozialismus‹ im Konzentrationslager schon beibringen«

Abb. 59: Gemälde im Auftrag der DAF als Persiflage der Arbeiterbewegung: statt Marx, Lenin oder Luxemburg sind die Profile von Hitler und Hindenburg gemalt; DAF Propaganda-Postkarte, 1933/1934, Bundesarchiv.



Abb. 60: Jüdische Männer mussten in Reih und Glied antreten, vor SA-Männern aus Bamberg. Sie wurden von diesen gezwungen, die Trümmer ihrer am 9. November 1938 niedergebrannten Synagoge und Talmud-Schule in Burgpreppach (Bayern) zu beraumen sowie auf den Feldern zu arbeiten. Sie wurden danach im KZ-Dachau interniert; Fotografie: Stürmerarchiv im Stadtarchiv Nürnberg. Vorne links: Rabbiner Fritz Nussbaum, vorne rechts: Lehrer Linz.



Abb. 61: Heartfield verbindet auf dieser Collage den Röhmputsch mit der Hoffnung auf ein Zerwürfnis und einen Bruderkrieg zwischen SS und SA. In der Nacht vom 30. Juni auf den 1. Juli 1934 ermordete die SS führende Mitglieder der SA, Heartfield 1934.



Abb. 62: Am Ende des Jahres der großen Arbeitsschlacht 1934 wollte Heartfield auf die Lügen der Nazi-Propaganda hinweisen. Während die Nazis ständig von der Arbeit redeten, war ihr eigentliches Handwerk das Halten von Gefangenen, die zur Arbeit gezwungen wurden. Die Übernahme des Saarlandes stand kurz bevor und damit die Inhaftierung der nächsten Kontingente, daher der Untertitel: »Wenn wir die Saar in die Finger bekommen gibt's Überstunden für uns vom Mordsturm noch und noch.« Das war ein Appell an die Saarländer, in der Volksabstimmung für Frankreich zu stimmen, vergeblich. Heartfield am 13.12.1934 im Exil, wurde nicht gedruckt.



Abb. 63: Ein Propagandafoto der SS zeigt Häftlinge im KZ Sachsenhausen 1940 vor einem auf sie gerichteten Maschinengewehr. Auf den Baracken hinter ihnen steht: Wahrhaftigkeit, Opfersinn, und, Liebe. Solche Sinnsprüche gab es in vielen KZ; Foto: SS/FSB Archiv Moskau/ Gedenkstätte Sachsenhausen.



Abb. 64: Heartfield 1934: »Zum Mord der Hohn«. Bildinschrift in der AIZ 1934, gedruckt in Prag im Exil: »Wiederholt erhielten im Dritten Reich die Frauen unschuldig Erschossener von der Geheimen Staatspolizei ohne vorherige Mitteilung die Asche der Ermordeten im Postpaket oder Brief zugestellt. So erging es z.B. der Frau des katholischen Führers Dr. Klausener.« Klausner war am 30. Juni 1934 im Röhm-Putsch in seinem Dienstzimmer ermordet worden. Er hatte die Nazis kritisiert und war Mitglied der katholischen Aktion.



Neue Männlichkeiten

Der 1. Mai war Hitlers erster Versuch, zu den besiegten Feind*innen zu sprechen, der Arbeiter*innenbewegung. Im Folgenden werde ich die These vertreten, dass die subjektive Vereinnahmung der roten Arbeiter*innen 1933 nicht gelang. Zwar hatten ihre Organisationen kapituliert, aber deren Massenbasis noch nicht. Deren überwiegende Integration gelang erst, wie viele Zeitzeug*innen schrieben, in der zweiten Hälfte der

1930er Jahre. Freilich spielte Terror eine wichtige Rolle. Die größte Bedeutung hatte jedoch, wie George Mosse betont, der Maskulinismus. Robert Raewyn Connell schlägt für die weitere Analyse drei Grundformen patriarchaler Männlichkeit vor: eine hegemoniale, eine komplizenhafte und eine negative.³⁵ Die hegemoniale Form wurde von den Bonzen, der SS, den Rennfahrern und sonstigen Sporthelden repräsentiert, die negative Form waren die Juden*Jüdinnen und die politischen Gefangenen in den Lagern. Zur komplizenhaften Männlichkeit gehörte z.B. das Angebot an die Autobahnarbeiter, sich fortan als »Deutsche Arbeiter«, »Volksgenossen« und »Helden der Arbeit« zu verstehen, ohne freilich jemals so »arisch« und »herrenmenschlich« werden zu können wie die ökonomisch weit über ihnen Stehenden.

Goebbels' Beitrag zum kollektiven Gedächtnis in Radio und Film

Die Reichsautobahn war eine ausschließlich von Männern geplante und gebaute Infrastruktur. In der gesamten Planung von der Avus 1909 bis zur Ausführung der Reichsautobahn und wahrscheinlich noch Jahrzehnte in die Nachkriegszeit hinein findet sich meines besten Wissens nicht eine einzige Frau. Für ein halbes Jahrhundert, vielleicht auch ein dreiviertel Jahrhundert war der Straßenbau mehr oder weniger ein Wirtschaftssektor ohne Frauen. Die einzigen Ausnahmen waren die Zwangs- und Sklavenarbeiter*innen 1939 – 1945.

An der Reichsautobahn gab es natürlich (wie auch später) Sekretärinnen und Köchinnen und tausende Hausfrauen, die unbezahlte und unsichtbare Sorgearbeit verrichteten. Sie blieb unsichtbar, insofern sie nicht dokumentiert wurde und keine allgemeine Aufmerksamkeit erfuhr und daher heute in Zeitungen, Ton- und Filmdokumenten nicht abgebildet ist. Die Arbeit der Männer ist hingegen überdurchschnittlich gut dokumentiert. Die Bauarbeiter, die Planer, die Architekten, die Propagandisten, die Rennfahrer, die Busfahrer, Politiker und Autofahrer sind massenmedial verbreitet worden und heute noch im Archiv erhalten. Nicht so die Frauen – somit tradiert sich die Dichotomie von Sichtbarkeit und Unsichtbarkeit in der historischen Quellenlage. Ebenso triumphiert die NS-Propaganda bis heute über die Sabotage des ISK zur ersten Abschnittseröffnung, da von ihr scheinbar weder Fotos noch Filmaufnahmen erhalten sind. Unser Blick auf den NS ist in Film, Foto und Audioaufnahmen immer noch der Blickwinkel, den uns die Goebbels'sche Propaganda zuweisen sollte. Wir laufen deshalb beim unkritischen Lesen, Sehen und Hören Gefahr, in die uns zugewiesene Rolle zu verfallen. Dass der Blick des Faschismus auf die Autobahn fast nie als solcher eingeordnet wird, zeigt bis heute den Erfolg der Inszenierung der Autobahn als unpolitisches Format. Georg Seeßlen hat auf das halbbewusste nazistische Erbe in der Populärkultur bis in die Gegenwart hingewiesen. Einen abweichenden medialen Blick aus den 1930er Jahren finden wir meines besten Wissens nach nur in einigen Berichterstattungen des britischen Guardian über mindestens einen Autobahnbauarbeiterstreik. Die vielen Streiks begannen im März 1934 bei Frankfurt, hatten ihren Höhepunkt in Ostpreußen 1935 und endeten ab 1937 weitgehend. Oft sangen die Arbeiter die Internationale oder spotteten offen über den Führer, zuletzt am 3.1.1939 bei Danzig, und wurden dafür meist von der

35 Connell, S. 96 – 99.

Gestapo abgeholt. Besonders 1934 bis 1936 beteiligten sich immer wieder die SA-Männer an den Streiks, obwohl sie eigens auf die Baustellen geschickt wurden, um eben das zu verhindern.³⁶ Dieses ganze wichtige Kapitel der Geschichte der Arbeiter*innen und der Autobahn ist so gut wie vergessen, weil es nicht gefilmt, fotografiert oder anderweitig dokumentiert wurde. Nur Vermerke wie dieser sind erhalten: »dass [...] [diese] Arbeiter zu einem großen Teil politisch unzuverlässige Elemente sind [...]«. ³⁷ Eine Collage von John Heartfield zur Autobahn blieb in der Versuchsphase.³⁸

Vom Kriegsende sind die Fotos der zerstörten Brücken ins kollektive Gedächtnis eingegangen, aber neutralisiert wurden sie von den Fotos der hergerichteten oder neu gebauten Autobahnen. Diese stehen in ästhetischer Kontinuität zu den 1930er Jahren, sagen aber im bewussten Text: Seht her, wir haben den Krieg und die Nazizeit durch den Aufbau überwunden und hinter uns gelassen.

Was bleibt, sind Texte in den Flugblättern des ISK und äußerst spärliche Berichte aus der Nachkriegszeit, in denen von Streiks und den schlimmen Arbeitsbedingungen berichtet wird, sowie die von der Öffentlichkeit ignorierten Berichte überlebender Zwangsarbeiter*innen. Alle diese abweichenden Blicke und Berichte fanden fast gar keine Verbreitung, weder im Dritten Reich noch danach. Ganz im Gegenteil wurde, wie im Kapitel 12 und 13 gezeigt, das Lob der Autobahn im Nachkrieg fortgesetzt. So konnte die NS-Propaganda und insbesondere ihre vermeintlich harmlose Ästhetik unwiderrprochen wirksam bleiben. Fatal war und ist das Ungleichgewicht der Mittel: Während der Kamerablick und die Radio-Hör-Erinnerung des NS nie ihre Macht verloren haben, sind die wenigen abweichenden und widersprechenden Angebote nur in Textform erschienen. Zu lesender Text jedoch erreicht viel weniger Menschen und berührt die meisten heute kaum noch. Die Auseinandersetzung mit den konstruierten Maskulinitäten des NS ist daher unweigerlich eine mit den professionellen und von der Zensur gewollten Produkten und gerade keine Abbildung der Wirklichkeit und auch keine Abbildung von verschiedenen Positionen. Hinter jeder Kamera und jedem Radio-reporter saß bei aller verbleibenden Freiheit zur Ausgestaltung der Vorgaben, Goebbels' Ministerium für Propaganda.

Eines der leicht zu erkennenden Mittel dieses Blicks ist das Unsichtbarmachen von Frauen, oder, wo sie kurz auftauchen und Hitler die Hand schütteln, ihre Nebenrolle als schmückendes Beiwerk.³⁹

36 Lärmer, S. 76 – 80.

37 NSDAP Halle-Merseburg, 1937, in: Lärmer S. 80f.

38 John Heartfield »Gefangene«, in der Kategorie »Arbeitsmaterial«, undatiert, online bei Heartfield.ADK.de.

39 Vgl. Die Wochenschau zur Eröffnung Frankfurt – Darmstadt 1935.

Abb. 65: Typische Reklame für ein Luxus-Auto Ende der 1920er Jahre mit einer »mondänen Dame«. Dies endete mit den Nazis und wurde im Nachkrieg von beiden Republiken nicht fortgesetzt; Auto Magazin, Juli 1929.



Frauen kamen vor als Publikum an den fertigen Autobahnen. Auf wenigen Propagandafotos sind sie zu sehen als Beifahrerin, Mutter der Kinder beim Picknick am Rastplatz, Ehefrau und Freundin oder als Zuschauerin an der Strecke, während Hitler mit Entourage vorbei braust. Fotos von Reisebussen mit einem BDM-Ausflug und wenige, seltene Fotos mit der begüterten Frau am Steuer sind die Ausnahmen. Als Reklame-Ikone überhöht wie oft in den 1920er Jahren wurden sie jedoch nicht mehr. Mit dem NS brach die Tradition der Autoreklame mit und für Frauen ab. Auch beim Auto war

der Faschismus eine Zurückdrängung der bereits erreichten, wenn auch geringfügigen Gleichstellung.⁴⁰

Die Autobahn nimmt dennoch keine Extremposition der Geschlechterpolitik ein. Sie war nicht ausschließlich männlich-militärisch wie der Westwall oder die »Reichskristallnacht«. Sie war aber auch nicht überwiegend zivil und friedlich wie die KdF-Reklame für den Ostseeeurlaub im KdF-Haus und KdF-Kreuzfahrtschiff, die auch ganz ohne Heldenmänner, Schweiß und Blut auskommen konnten. Auf der Autobahn wurde regelmäßig gestorben, hunderte Arbeiter blieben auf der Strecke und ein Rennfahrer. Männliche Vorarbeiter und Baufirmen brachten männliche, ehemals Arbeitslose zu Tode und bei den potentiell tödlichen Geschwindigkeitsrekordfahrten waren fast keine Frauen dabei. 1938 ist eine unter vielleicht 100 Männern zu sehen.⁴¹ Die Autobahn hatte so beide Seiten, das Kämpfen und Sterben, und ihre helle Vorderseite als »die wunderbar weiße, blanke Reichsautobahn-Straße« für das private Freizeitvergnügen.⁴²

Kontinuität der Geschlechterverhältnisse

Eine Klimaaktivistin sagte zu diesem Buch, es interessiere sie nur, wenn Frauen und Feminismus eine wichtige Rolle einnehmen. Ich stimme ihr zu. Heute kann eine Analyse des Automobilismus Frauen als aktive Akteur*innen berücksichtigen. Im Rückblick können wir jedoch nur spekulieren, was sie als zwangs-passiviertes Publikum dachten und träumten. Wie Brockhaus zeigt, spricht vieles dafür, dass die Autobahnpropaganda auch Frauen erreicht hat mit Tagträumen vom eigenen Auto, vom Geschwindigkeitsrausch und vom schönen Urlaub. Die Psychoanalyse legt nahe, den Träumen der Massen einen hohen Stellenwert einzuräumen, wie Wilhelm Reich in der »Massenpsychologie des Faschismus«.⁴³

Gleichwohl gab und gibt es keine Gleichberechtigung und Gleichstellung im Automobilismus. Noch heute fahren Frauen seltener Auto, besitzen seltener einen Führerschein, verursachen absolut und relativ seltener und weniger schlimme Unfälle. Frauen kämpfen weniger oft fanatisch für eine autofreundliche Innenstadt, für das Recht auf Rasen und auf das legalisierte eine Bier am Steuer. Bisher gab es auch keine Frauen, die in illegalen Autorennen in Städten Unbeteiligte zu Tode fahren.

Der Motorsport ist ein safe-space für die hegemoniale Männlichkeit geblieben, es wird gar nicht in Frage gestellt, warum dort nur Männer am Werk sind. Der gesamte Komplex Automobilismus bis zur »motorisierten Gewalt« der Alltagsdrängler ist hegemonial-maskulinistisch.⁴⁴ Die BRD räumte verheirateten Frauen das Recht auf einen Führerschein ohne Zustimmung des Gatten 1977 ein (die DDR 1949).

40 Vgl. Connell, S. 213.

41 Vgl. Film über die Rekordfahrt von Caraciola 1938, in dem er 438 km/h erreichte.

42 »die wunderbar weiße, blanke Reichsautobahnstraße« vgl., Radioreporter Bernhard Ernst, Eröffnung des Teilstücks Frankfurt-Darmstadt 1935.

43 Wilhelm Reich: Die Massenpsychologie des Faschismus. Verlag für Sexualpolitik, Kopenhagen 1933.

44 Vgl. zur motorisierten Gewalt, Gegenstrom Berlin, Das Auto-Ausstiegs-Manifest. Warum wir eine Anti-Auto-Bewegung brauchen. August 2019.

Feminismus betrifft 100 Prozent der Menschen, weil die Zuordnung bestimmter Eigenschaften an ein Geschlecht in der Matrix der binären Zwangsheterosexualität (Aufteilung der Welt in zwei Geschlechter) unweigerlich auch das je andere Geschlecht betrifft. In diesem Sinne betraf die Konstruktion der neuen nazistischen Männlichkeiten auch die Frauen.

Eine aktive Rolle spielten Frauen an der Autobahn wahrscheinlich nur im ISK. Die linksextreme Widerstandsgruppe »Internationaler Sozialistischer Kampfbund« störte die Einweihungsfeier der ersten Autobahn bei Frankfurt mit nächtlich an die Brücken gepinselten Parolen wie »Nieder mit Hitler«, sodass der Propagandafilm später geschnitten werden musste.⁴⁵ (Fotos wurden scheinbar vernichtet, sie sind nicht erhalten.) Millionen Frauen hingegen waren vor den Radios und Zeitschriften, Filmen und Zeitungen passives Publikum. Auch später im Krieg scheute sich die Wehrmacht, Frauen als Kämpferinnen zuzulassen. In der Roten Armee, bei den Partisan*innen und in den Widerstandsgruppen gab es sie hingegen.⁴⁶

Schamgefühle

Im Frühjahr 1933 hatten die Nazis alle einflussreichen Kreise Deutschlands bis auf die KPD für ihr Projekt einer Diktatur gewonnen und heute wird oft vergessen: auch die Gewerkschaften und die SPD machten mit. Hitler »ergriff« die Macht nicht, er bekam sie von Hindenburg geschenkt, um im Bilde zu bleiben. Die paramilitärischen Gruppen von SPD und KPD hätten es nach Mannschaftsstärke mit SA und SS aufnehmen können. Die Gewerkschaften hatten die Macht, einen Generalstreik auszurufen. Der Preis wäre, das dürften alle gewusst haben, ein Bürgerkrieg gewesen.

Noch in der Nacht vom 30. Januar, als Hitler zum Kanzler ernannt wurde, klopfte nicht Ernst Thälmann persönlich, aber immerhin der schon bekannte Walter Ulbricht an die Tür des Gewerkschaftshauses in Berlin, um den gemeinsamen Aufruf zum Generalstreik anzubieten. Er durfte jedoch nicht einmal vorsprechen, der Pförtner schickte ihn weg.

45 <https://www.zukunft-braucht-erinnerung.de/widerstand-des-internationalen-sozialistischen-kampfbundes-isk/>.

46 Adam Sacks: Der Widerstand der Frauen und Kinder, Jacobin Magazin, 8.5.2021.

Abb. 66: Die Zeitung der KPD, rote Fahne, am 22. Januar 1933 titelte bereits, das drohende Unheil erwartend: »Antifaschisten, verteidigt das rote Berlin!/(Gegen die Schleicher {Reichskanzler} – Bracht {ungewählter Regierungschef in Preussen}-Diktatur! Gegen jede blutige Hitler-Provokation!«; Online verfügbar dank dem Haus der Pressefreiheit.

Abb. 67: Die letzte Ausgabe der Zeitung der KPD, »rote Fahne« erschien am Wochenende 26./27. Februar 1933. Es wird bereits vor Wahlfälschung in Berlin-Neukölln gewarnt und über die Besetzung der Zentrale der KPD, das Karl-Liebknecht-Hauses berichtet. Titel: Es lebe der Kommunismus. Text 1: Das Hakenkreuz regiert in Deutschland; Online verfügbar dank dem Haus der Pressefreiheit.



Statt der Arbeiter*innen marschierten in derselben Nacht die Braunhemden der SA und der »Stahlhelm« durchs Brandenburger Tor. Der KPD blieb nichts anderes übrig, als mit dem Mut der Verzweiflung alleine zum Streik aufzurufen. Die Gewerkschaftsführung flehte ihre Mitglieder daraufhin beinahe an, nicht auf sie zu hören. »Kühles Blut und Besonnenheit erstes Gebot!« stand über einem gemeinsamen Flugblatt des ADGB und gegen die Aufrufe der KPD gerichtet: »Lasst euch nicht zu voreiligen und darum schädlichen Einzelaktionen verleiten!«.47 Der richtige Zeitpunkt kam dann allerdings nie, jeder Zeitpunkt galt als »voreilig«. Am 18. März, als der Terror sich gegen die Gewerkschaften selbst wendete, bat deren Präsident in einem offenen Brief den Reichspräsidenten untertänigst und höflichst, Hitler davon abzuhalten. Als der Terror

47 <https://www.verdi.de/ueber-uns/idee-tradition/jahrestage-gedenktage/++co++ccdf626-16be-11e2-8351-0019b9e321cb> und ADGB et al., Flugblatt »an die Mitglieder der Gewerkschaften« vom 30. Januar 1933, Abrufbar unter <https://www.verdi.de/++file++5770af5a6f684446637b40df/download/330130.jpg>.

einen Monat zuvor gegen die KPD begonnen hatte, war nichts dergleichen vom ADGB zu hören gewesen.

Heute schreibt die Stiftung des Gewerkschaftsbunds (DGB), die Festigung Hitlers als Diktator wäre am 24. März mit dem Ermächtigungsgesetz endgültig besiegelt gewesen.⁴⁸ Was für eine interessante Auslegung der Geschichte! Für Widerstand war es demnach immer zu früh, oder immer schon zu spät. Und sie ist doppelt falsch, denn auch nach der Reichstagswahl am 24. März wurden Streikaufrufe unterdrückt, obwohl bis zur Zerschlagung der Gewerkschaften am 2. Mai noch sechs Wochen Zeit waren. Der 1. Mai wäre ein guter Termin gewesen.

Stattdessen distanzierte sich der ADGB fünf Tage nach dem Wahlerfolg der NSDAP am 29. März sogar von der SPD und zeigte einmal mehr, dass er für einen italienischen Faschismus und die Volksgemeinschaft zu haben wäre.⁴⁹

Heinz Niemanns Einschätzung scheint daher noch zu freundlich: »Der ADGB wählte sich unersetzbar und hoffte zu überwintern«.⁵⁰ Und noch Wippermanns Resümee halte ich für zu unkritisch: »Nicht die Linken, die Konservativen zerstörten die Weimarer Demokratie.«⁵¹ Die Konservativen wollten Weimar mit der neuen führenden Gruppe, den Nazis, überwinden, wie Knickerbocker ihnen nahelegte. Aber die Spitzen von SPD und Gewerkschaften waren willige Helfer, noch lange bevor es ihre Massenbasis wurden. Deren Hauptargument ist heute, dass die KPD ein gemeinsames Bündnis abgelehnt habe. Die Sozialfaschismus-These der Moskauer Komintern von 1928 und 1929 habe breite anti-faschistische Bündnisse in ganz Westeuropa sehr erschwert.⁵² Das stimmt, aber der entscheidende Punkt ist, dass die KPD im Sommer 1932 zur Vernunft kam und mehr als ein halbes Jahr um die Zustimmung von SPD und Gewerkschaftsbund warb.

Von der Hoffnung auf die Einheitsfront gegen Hitler ist die sogenannte Antifa-Fahne erhalten geblieben. Die beiden Fahnen im Kreis standen für die erhoffte Zusammenarbeit von Sozialdemokrat*innen und Kommunist*innen. (Wie üblich für die Zeit sind alle drei Arme die von Männern.)⁵³

48 Boeckler Stiftung, Zerschlagung der Mitbestimmung 1933: Eine Ausstellung über das Ende der ersten deutschen Betriebsdemokratie, unter: https://www.boeckler.de/veranstaltung_42536.htm

49 Hans-Joachim Buss (1973): Dreimal Stunde Null. Gewerkschaft am Schienenstrang; Aufstieg und Wandlungen 1897–1972. Verlag Hauptvorstand der GdED, S. 144–156, In: https://de.wikipedia.org/wiki/Allgemeiner_Deutscher_Gewerkschaftsbund#cite_ref-Buss143_4-1.

50 Heinz Niemann, Die ignorierten Mahnrufe: Die Uneinigkeit der Linken erleichterte den Nazis die Niederschlagung ihrer Gegner, in: VVN-BdA, das Jahr 1933, <https://dasjahr1933.de/die-ignorierten-mahnrufe/>.

51 Wolfgang Wippermann: Wider die Ammenmärchen. VVN-BdA. <https://dasjahr1933.de/wider-die-ammenmaerchen/>.

52 Auf dem VI. Kongress der Komintern wurde am 23.4.1929 das Amt des Vorsitzenden abgeschafft und Bucharin entlassen und vom Politbüro ausgeschlossen. Unfähige Leute im ZK der KPDSU übernahmen die Leitung der Komintern, an ihrer Spitze Stalin. Vgl. Guiseppe, Fiori: Das Leben des Antonio Gramsci. Rotbuchverlag Berlin 2013, S. 344.

53 für eine ausführliche Kritik des Maskulismus in der Oktoberrevolution siehe Bini, Adamcza: Beziehungsweise Revolution. 1917, 1968 und kommende. Suhrkamp-Verl. 2017.

Es kam im Frühjahr 1933 zu einzelnen Widerstandsaktionen, Demonstrationen und Subversionen von Seiten der Arbeiter*innen, jedoch blieb das alles vereinzelt und aussichtslos, ohne zentralen Aufruf, den nur die Gewerkschaften hätten geben können.

Von einem Opportunismus schlitterten Gewerkschaft und SPD in den nächsten. Statt der offen terrorisierten KPD den Rücken zu stärken oder die Wahl ganz zu boykottieren, forderte die Mitgliederzeitschrift »Gewerkschaft« am 11. Februar – in Frakturschrift! – für die SPD zu stimmen.⁵⁴ Einige Zitate sind dokumentiert, die zeigen, wer gerne mit ins Dritte Reich wollte. So rief der Gewerkschaftsfunktionär Fritz Tarnow am 7. März auf einer Kundgebung der SPD in Kassel: »Herr Hitler, wir warten! Rufen Sie uns, wir sind zur Stelle!«⁵⁵ So ging es weiter bis zum traurigen Höhepunkt der Unterwürfigkeit am 1. Mai. Gleichwohl leisteten Teile von Ortsgruppen weiterhin Widerstand in der Illegalität, manche bis 1940.⁵⁶

Eine ehrlose Niederlage

Einige Funktionäre der Gewerkschaften bekannten in der Nachkriegszeit, sich zu schämen für ihr feiges Stillhalten 1933.⁵⁷ Wenigstens die Wähler*innen der KPD hatten, wenn man den altmodischen Ausdruck nutzen möchte, eine schwere aber ehrenvolle Niederlage erlitten. Für die Anhänger*innen der SPD, ihrer (nutzlosen) Kampforganisationen wie der Eisernen Front und der Gewerkschaften kam die Niederlage einige Monate später, aber es war eine durch und durch ehrlose.

Statt ihre letzte Chance zu ergreifen, riefen die Gewerkschaften und ADGB zusammen mit Hitler zum »Tag der deutschen Arbeit« am 1. Mai auf. Die Arbeiter*innen sollten »standesbewußt demonstrieren und ein vollberechtigtes Mitglied der deutschen Volksgemeinschaft werden.«⁵⁸ Am 2. Mai ließ die Regierung die Gewerkschaftshäuser im ganzen Land überfallen und erklärte sie für aufgelöst. Einige Funktionär*innen wurden in KZ eingewiesen. Wer sich weiterhin ruhig verhielt, wurde jedoch meist verschont. Damit hatten die Nazis die Operation Machtübertragung gewonnen, denn die große Gefahr des Generalstreiks war damit endgültig abgewendet.⁵⁹

Wenn sich selbst die Funktionär*innen schämten, werden es dann die Millionen Gewerkschaftsmitglieder nicht auch getan haben? Wie viele von ihnen hätten kämpfen wollen, wissen wir nicht. Ich denke, dass sie sich schämten über die freiwillige Unterordnung ihrer Organisationen und das immer weiter gehende Anbieten bei den

54 Anton, Reißner: Klare Fronten!, In: Gewerkschaft, 11.2.1933, online: <https://www.verdi.de/++file++5770af5d6f684446637b4107/download/330211.png>.

55 Ulrich Schneider, Erinnerung an den 7. März 1933 in Kassel: Faschismus – das ist die Vernichtung der Rechte der Arbeiterbewegung, <https://dasjahr1933.de/erinnerung-an-den-7-marz-1933-in-kassel/>.

56 Stefan Heinz, Arbeiterwiderstand hatte die größten Verluste zu beklagen. Interview mit der Gerda-Henkel-Stiftung. 12/2015, https://lisa.gerda-henkel-stiftung.de/gewerkschaften_widerstand.

57 Stefan Heinz, 2015.

58 So der Aufruf des ADGB-Bundesvorstands zur Teilnahme an den Feiern zum »Tag der nationalen Arbeit«, veröffentlicht am 22. April 1933 in der »Gewerkschafts-Zeitung«.

59 »Trotz ihrer strukturellen Schwäche waren sie nach wie vor ein Machtfaktor. Aus Sicht der NS-Führung mussten sie beseitigt werden.« In: Heinz 2015.

Nazis – umso mehr, als es ihnen nicht genützt hat und nur weitere Häre einbrachte. Im Folgenden vertrete ich die These, dass Hitler das Schamgefühl der besiegten Arbeiter*innen (mehr die der SPD als die der KPD) ausnutzen konnte für sein Angebot der Kompliz*innenschaft. Dies bezieht sich im Weiteren nur auf die Männer. Wie die Frauen von SPD und KPD sich fühlten, wäre eine weitere Studie, die hier nicht geleistet werden kann.

1. Mai und Autobahn

Der Gewinnung der Arbeiter für sein Deutschland räumten Hitler und Verbündete zentrale Bedeutung ein, denn ohne geschlossene Reihen, ließ sich kein Weltkrieg machen und Streiks sollte es auch nicht mehr geben. Ein Teil des zwölften Kapitels in »Mein Kampf« widmet sich vor allem dieser Frage, der Zurückdrängung der Gewerkschaften, der »Nationalisierung der Arbeiterbewegung«, die derzeit, wie Hitler schrieb, 1923 noch fest im »internationalistischen«, das heißt marxistischen Lager stünden.⁶⁰ 1918 sei »das Volk in zwei Hälften zerrißen«, die Intellektuellen (liberalen und marxistischen) Vergifter und die handarbeitenden, von diesen verführten, Arbeiter, in der »mehr oder minder radikal marxistischen Bewegung zusammengefasst. [...] Sie ist ziffernmäßig die Stärkste, umfasst aber vor allem diejenigen Elemente der Nation, ohne die eine nationale Wiedererhebung undenkbar und unmöglich ist.«⁶¹ Die intellektuelle Minderheit der Verführer müsse »zu Boden gestreckt« werden, wo sie »in zitternder Feigheit jede Demütigung von Seiten des rücksichtslosen Siegers« ertragen wird.⁶²

Ganz in diesem Geiste sprach er die (noch nicht nur männlich gedachten) Arbeiter am 1. Mai, obwohl zumindest die fünf Millionen KPD'ler*innen seine unversöhnlichen Feind*innen waren, zunächst von tatsächlicher Verantwortung frei, sie seien eben nur verführt worden.⁶³ Der erste Schritt war die Ausschaltung der »Vergifter«, was im Frühjahr 1933 geschah. Der zweite Schritt war die Kooptation der um ihre »Internationalisten« und besten Marxist*innen beraubten Arbeiter*innenbewegung. Für den zweiten Schritt war die Autobahn wichtig.

Eine vergleichende Untersuchung der 1. Maifeiern und der Zeremonien auf den Autobahnen hilft, dies besser zu verstehen. Es lohnt, beide Reden Hitlers einmal im Detail anzusehen.

Vom 1. Mai in Berlin wird berichtet, dass sich viele Arbeiter*innen, als sie mit ihren Betriebsratsgruppen Richtung Feld liefen – wozu sie verpflichtet worden waren – aus dem Staub machten, und die Reihen auf dem Weg immer lichter wurden. Es wurden jedoch NS-Parteisoldaten per Zug, Bus und sogar per Flugzeug nach Berlin gebracht,

60 Hitler: Mein Kampf. In: Christoph, Harmann et al., Hitlers Mein Kampf, eine kritische Edition, Band I, München 2016, S. 350 – 361.

61 Hitler S. 351, In: Harmann, S. 865.

62 Hitler, in: Harmann, S. 351.

63 »Das Vorgehen des Juden dabei ist kurz folgendes: Er macht sich an den Arbeiter heran, heuchelt Mitleid mit seinem Schicksal oder gar Empörung über sein Los des Elends und der Armut, um auf diesem Weg dessen Vertrauen zu gewinnen.« Hitler, S. 338, in: Harmann, S. 835.

um das große Tempelhofer Feld einigermaßen zu füllen.⁶⁴ Wie die Fotos zeigen, waren es zwar viele Teilnehmer*innen, aber gemessen an der Zahl der Berliner Arbeiter*innen war das Feld doch eher halb-leer, als halb-voll. Die Zahlen sind bis heute umstritten, es wäre keine Überraschung, wenn Goebbels und Journalisten sie nach oben gelogen haben. Gleichviel wie hoch die Teilnehmer*innenzahl war, sagt das wenig über die Loyalität der Arbeiter*innen aus:

»Das Problem ist, dass dieser 1. Mai nicht nur Feiertag war, sondern an selbigem Tag auch die Löhne ausgezahlt wurden. Diejenigen, die an der Demonstration und den Kundgebungen nicht teilgenommen haben, haben keinen Lohn bekommen. [...] Viele hatten schlicht Angst, entlassen bzw. Restriktionen ausgesetzt zu werden, wenn sie den 1. Mai 1933 »schwänzten«. In den Betrieben gab es zudem politischen Druck. Man darf nicht vergessen, dass der Terror massiv war; in Berlin noch extensiver als anderswo.«⁶⁵

»Für die Arbeiterbewegung und Arbeitnehmerschaft war es ein Tag, der total demoralisierte. Diese Demoralisierung war Voraussetzung dafür, dass am 2. Mai die Gewerkschaftshäuser bis auf wenige Ausnahmen widerstandslos besetzt werden konnten.« Nicht nur für eigentliche Nazis, auch für viele konservative und bürgerliche Kreise war es ein Sieg, »dass die ›linken Chaoten‹ nicht mehr existiert haben.«⁶⁶ Ausdruck für diese nicht-mehr-Existenz war ihre Geste der Unterwerfung. Das war nicht nur die Tatsache, dass sie in Maifeiern im ganzen Land zu Millionen mit Drohungen gezwungen werden konnten, überhaupt mitzumachen. Auch das *wie* des Mitmachens war bedeutsam. Statt wie zuvor als unkontrollierte Masse ohne feste Ordnung durch die Straßen zu fließen, waren die Arbeiter*innen an diesem Tag der staatlichen Herrschaft völlig gefügig: Sie liefen in militärischen Kolonnen und standen auf dem Tempelhofer Feld nach Branchen getrennt für über eine Stunde still, um Hitler zuzuhören.⁶⁷ Der Historiker Hachtmann verstand das als Symbol der Unterwerfung und Kontrolle der Arbeiter*innenbewegung: »Indem man die Arbeiter sozusagen in Kolonnen formatiert hat, hat man dem Bürgertum den Schrecken vor dem Proletariat genommen.«⁶⁸

Der erste Mai war ein unumgänglicher Termin für Hitler. Dass die Nazis noch nicht gewonnen hatten, hatten die Betriebsratswahlen gezeigt. Er hielt ihnen nun ein Stöckchen hin, der 1. Mai wurde endlich staatlicher Feiertag, und in den allermildesten Friedentönen bot er ihnen an, sich am neuen Deutschland zu beteiligen. In der Einleitung markierte er zunächst den Feind, den Marxismus, die Linken im Allgemeinen und die Arbeiter*innenbewegung insbesondere. Sie habe die Arbeiter*innen betrogen und allgemeinen Streit gestiftet in der ansonsten schon immer ihrer Natur nach harmoni-

64 https://de.wikipedia.org/wiki/Tag_der_nationalen_Arbeit#Tag_der_nationalen_Arbeit.

65 Rüdiger, Hachtmann, im Interview, Lehrveranstaltung »Geschichte im Web 2.0« im Masterstudiengang »Public History« an der Freien Universität Berlin im Wintersemester 2012/2013. Online: www.tempelhofer-unfreiheit.de/de/1-mai-33-auf-dem-tempelhofer-feld-experteninterview.

66 Ebd.

67 Ebd.

68 Ebd.

schen deutschen Gemeinschaft. Das Motiv wird mehrmals variiert und wiederholt. Er spricht zunächst nicht zu Arbeiterinnen und Arbeitern, sondern:

Deutsche Volksgenossen und Volksgenossinnen, der Mai ist gekommen. So hieß es im deutschen Liede, und über viele Jahrhunderte war dieser Tag nicht nur der symbolische Tag des Einzugs des Frühlings in die Lande, es war auch der Tag der Freude, der festlichen Stimmung und Gesinnung, und dann kam eine Zeit, die diesen Tag für sich beanspruchte. Und der Tag des werdenden Lebens und hoffnungsvoller Freude, ... verwandelte ihn einen Tag der Fehde, des Streites und des inneren Kampfes.

Dann folgt eine Aneinanderreihung von immer wieder variierten Appellen zur Eintracht und Harmonie:

Und wir sehen dabei, als notwendig an, dass sie in dem was sie bisher vielleicht hemmte, in der Zukunft das große Einigende erblicken. Das ist das ... der erste Mai, der von nun ab durch die Jahre hindurch in Deutschland gefeiert werden soll. Dass an ihm alle die Menschen, die im großen Räderwerk unserer nationalen Arbeit tätig sind, zueinander finden und sich gegenseitig einmal im Jahre wieder die Hände reichen, in der Erkenntnis, dass nichts geschehen könnte, wenn nicht alle ihren Teil der Leistung und der Arbeit dabei vollbringen. – dünner Hochruf der Menge -

Daraufhin hielt er sich, der die Arbeiter*innen vor sich mit offener Gewalt zur Fügsamkeit genötigt hatte, hohe Ideale zugute und bestimmte das erzwungene Ritual auch noch zum freien Willensakt für die Volksgemeinschaft.

Freilich, mir geben die Millionen zur Antwort die heute uns als Gegner gegenüberstehen, das sind Ideale sie werden euch nie gelingen. Nie könnt ihr sie verwirklichen. Meine Freunde, in diesem Augenblick hören mehr als 50 Millionen Menschen diese Ideale. Und wenn wir einst kaum mehr als ein halbes Dutzend für sie eingetreten sind, heute hören diese Ideale Millionen und abermals Millionen in Deutschland unter diesem sternenklaren Himmel, darum lasst uns Zeugnis ablegen für die Kraft dieser Ideale. -- etwas Applaus --Und das ist der Grund weshalb nun die Millionen Menschen in ganz Deutschland freudig hinausströmen, um für sich Zeugenschaft abzulegen.

Sein Projekt, das er anbot, war jedoch keines vom guten Leben oder wenigstens guter Arbeit, sondern von überhaupt-Arbeit-haben. Dafür lobte er die körperliche Arbeit als moralischen Selbstzweck in den Himmel, ein Motiv, das auf der Autobahn noch oft wiederkehren sollte und das es bereits Anfang der 1920er Jahre gab.⁶⁹

Während er lang und breit eine symbolische Achtung der Arbeit versprach, war die einzig wirkliche Konzession, die er machte, eine ans Ressentiment: Statt dass es allen gut gehen sollte, sollte es erst einmal allen schlecht gehen. Auch das »Bildungsproletariat« sollte endlich die harte Handarbeit schmecken lernen, alle, selbst die besseren Kreise

69 An der Autobahn bei Frankfurt im September: »Und so haben wir als Motto dieses Tages gewählt, den Satz, ehret die Arbeit und achtet den Arbeiter. Wir werden an diesem Datum zum ersten Mal diesen großen ethischen Gedanken in die Wirklichkeit überführen und wir wissen, wenn erst einmal 40 Jahre vergangen sind, das Wort Arbeit und Handarbeit für Millionen Menschen [...]«.

würden durch den neuen Arbeitsdienst endlich gezwungen, einmal einfache Handarbeit zu verrichten und sich befehlen zu lassen. (Nicht ohne es dann wieder zu relativieren, dass es nützen würde, später besser befehlen zu können über die Arbeiter) Und das brachte er in Zusammenhang mit der erniedrigten Ehre der Deutschen überhaupt und der erniedrigten Ehre der Arbeiter, die damit gleichsam beide wieder aufgerichtet würden:

Wir wollen, dass dieses deutsche Volk nun durch die Arbeitsdienstpflicht erzogen wird zur Erkenntnis, dass Handarbeit nicht schändet. (rufend) ... Sondern dass Handarbeit wie jede andere Arbeit dem zur Ehre gereicht, der sie treu und redlichen Sinns erfüllt. – dünner Applaus – und deshalb ist es unser unverrückbarer Entschluss jeden einzelnen Deutschen, er mag sein wer er will, ob hochgeboren und reich oder arm, ob Sohn von Gelehrten oder Sohn von Fabrikarbeitern, deshalb werden wir jeden einmal in seinem Leben zur Handarbeit führen, damit er sie kennenlernt – etwas breiterer Applaus – damit er sie kennenlernt, damit er sie leichter befehlen kann, weil er selbst auch schon ihr gehorchen gelernt hat.

Sehr oft sprach er von der Notwendigkeit, die Klassenschranken zu überwinden, was allein durch guten Willen geschehen sollte. Denn es sei allein böser Wille gewesen, der ein scheinbar freundliches Deutschland ohne Spaltung in Arm und Reich ab 1860 zum internationalen Marxismus verleitet hätte.

[...] eine ungeheure, wir wissen es, gewaltige Aufgabe, wenn 70 Jahre hindurch der Wahnsinn als politische Idee vertreten und gepredigt wurde. Weil 70 Jahre lang die Zerstörung der Volksgemeinschaft politisches Gebot war.

Oft verfluchte er die Feinde, die Gegner, die es immer noch gebe, die ihr Glück im Ausland suchten. Anspielungen auf die Sowjetunion kamen oft vor, und dass das Los der Arbeiter weder dort noch in Deutschland durch den Marxismus besser geworden sei. Ob die Argumente beim anwesenden Publikum verfangen haben, ist gemessen an den Hochrufen fraglich, sie klingen überwiegend matt und oft gezwungen.

Millionen sehen in die Welt, hoffen das von dort irgendwoher ihnen vielleicht Glück und Heil zuteilwerden mag. [...] Und wir sehen die Ergebnisse dieses Klassenkampfes vor uns. Und wir sollen aus diesen Ergebnissen lernen und wir haben aus ihnen gelernt! (schreiend)

Und werden dann erst zurecht dabei sein wie wir sehen, der Marxismus nur Theorien gewesen ist. Und als Theorien auch schön und verführerisch aber in Wirklichkeit nichts nutzen und Glück für ein Volk bringen konnte. So wenig er Nutzen und Glück heute gebracht hat. (schreiend)

In scheinbar echten Schwung kam er, wenn es gegen die Feinde ging, im Ausland und im Inland. Hier fiel er deutlich aus der Rolle und Intention der Rede, die sich ja gerade an die roten Arbeiter richten sollte. Als er dann doch plötzlich zu »seinen Kameraden« sprach, fühlten sich die auf dem Feld anwesenden scheinbar weit mehr angesprochen als zuvor als »Freunde« oder »Arbeiter«. Wir erkennen hieran das Publikum als über-

wiegend eben handverlesene Nazis und nicht als Berliner Arbeiterschaft. Die angesprochenen Arbeiter waren vielleicht vor den Radioapparaten, aber nicht auf dem Feld.⁷⁰

Meine Kameraden, alle [...] wird morgen wieder härter sein als er gestern war, [...] die Nation, sie kann man heute vielleicht vergewaltigen, kann sie vielleicht mit Pest schlagen, beugen, demütigen kann man uns nicht mehr! – sehr laute Beifallsrufe –

Nachdem Hitler dann sogar einmal die Formel »glücklich und frei« in den Mund nahm für die Zukunft, die er versprach, musste er schließlich doch irgendetwas konkreteres anbieten. Nach einem abermaligen Sermon über die Härte der Arbeit und ihren moralischen Wert, weiteren Drohungen gegen Feinde, präsentierte er endlich seine drei Punkte, umständlich und voll falschem Pathos: die Arbeitspflicht für jede und jeden, ein Investitionsprogramm für den Wohnungsbau und eines für den Straßenbau:

Und zweitens, wir werden große öffentliche Probleme noch in diesem Jahre zu verwirklichen und bestreben in erster Linie ein RIESENPROGRAMM, dass wir nicht der Nachwelt überlassen wollen, sondern dass wir verwirklichen müssen, ein Programm, dass Milliarden erfordert. Ein Programm unseres Straßenbaus, eine gigantische Aufgabe. Wir werden sie groß beginnen, und die Widerstände dagegen aus dem Weg räumen – räuspern – Und damit wird eine Serie öffentlicher Arbeit eingeleitet, die zusammen mithelfen, die Arbeitslosenzahl immer mehr herunter zu drücken.

Es folgte ein weiterer lustvoller Fluch gegen die Feinde, sowohl im Ausland als auch im inneren. Man könnte dies verstehen als indirekte Absage an den Versailler Vertrag, der dann tatsächlich keine zwei Monate später mit Stimmen der SPD im Reichstag annulliert wurde. Die Menge quittierte mit den lautesten Heil-Rufen der ganzen Rede – abermals ein Indiz für das Übergewicht von Nazis im Publikum.

Danach gab er wieder den *good cop* und schloss in Worten, die zwar nicht der Tonlage, aber dem Inhalt nach sehr an eine protestantische Predigt erinnern. Hier wird noch einmal das Leitmotiv wiederholt, die Wiedererrichtung der Ehre des Arbeiters und das Ende von Klassenkampf und politischem Zwist. An die Stelle seiner selbst oder der NSDAP setzte er nun endgültig »den Herrn«, dem es zu dienen gälte. Die Menge quittierte mit großem Jubel, vielleicht auch aus Freude über das Ende der angestrengten Rede:

Wir wollen uns wieder den Aufstieg unseres Volkes und unseren Geist und Beharrlichkeit unseren Willen ehrlich verdienen. Wir wissen den Allmächtigen, Herr mach du uns frei! Wir wollen tätig sein, arbeiten, uns brüderlich vertragen, miteinander ringen, auf das einmal die Stunde kommt, da wir vor ihn hintreten können, und ihn bitten dürfen, Herr du siehst, wir haben uns geändert, das deutsche Volk ist nicht mehr das Volk der Ehrenlosigkeit, der Schande, der Selbstzerfleischung, der Gleichmütigkeit und Leichtgläubigkeit, nein Herr das deutsche Volk ist wieder stark geworden in seinem Geiste, stark in seinem Willen, stark in seiner Beharrlichkeit, siehe sein Ertragen aller Opfer. Herr wir lassen nicht (unverständlich) segne unser Ringen und unsere Freiheit und damit unser deutsches Vaterland. – viele Hochrufe –

70 Zum Verhältnis der Berliner Arbeiter zu den Nazis siehe Berndt Engelmann, Berlin. Eine Stadt wie keine andere.

Um das dick aufgetragene Pathos und die Worthülsen entkleidet, enthielt die Rede drei politische Ankündigungen: Die Arbeiter müssen nun auf ihre Organisationen verzichten (Hitler wusste ja, dass sie am nächsten Tag zerschlagen werden würden), es werde kräftig aufgerüstet nach innen und gegen das Ausland, und es würde einen verpflichtenden Arbeitsdienst und ein großes Investitionsprogramm geben mit schlecht bezahlter harter Arbeit im Wohnungs- und Straßenbau.

Elf rhetorische Leitmotive sind erkennbar:

- 1) Der Marxismus und die Gewerkschaften sind schuld am Elend der Arbeitslosigkeit und Deutschlands.
- 2) Der Marxismus hat den Arbeiter*innen nur Dinge versprochen, die Nazis aber würden liefern.
- 3) Die Arbeiter sind nicht schuld, sie sind verführt worden, nun aber sind sie eingeladen sich der Sache der Nation anzuschließen und allem Internationalismus und Klassenkampf abzuschwören. (Arbeiter*innen werden im Verlauf von Hitlers Rede immer mehr zum nur männlichen Arbeiter.)
- 4) Wer auf dem Tempelhofer Feld oder bei irgendeiner Maifeier in Deutschland teilnimmt, hat den Punkten eins bis elf, insbesondere aber Punkt drei damit soeben zugestimmt.
- 5) Die Nation wird vom Ausland oder von »der Welt« gedemütigt und muss sich befreien.
- 6) Der Arbeiter wird von den Kopfarbeitern, auch den intellektuellen Marxisten, gedemütigt.
- 7) Das wird aufhören, weil sich nun alle freundlich zueinander verhalten, und weil die Arbeitspflicht jeden einmal zur Handarbeit zwingt.
- 8) Das große Versprechen an die Arbeiter ist, dass sie überhaupt irgendeine Arbeit erhalten werden, sie mögen aber bitte nicht wählerisch sein, die Zeiten sind und bleiben hart.
- 9) Sehr indirekt kann verstanden werden, dass man sich vom Ausland nichts mehr vorschreiben lässt und also die Aufrüstung nun wieder beginnt.
- 10) Eine große Zeit bricht an, Deutsche, aber vor allem deutsche Männer können jetzt schon und noch mehr in Zukunft endlich wieder stolz auf sich sein (ohne Gründe worüber). Denn bis jetzt ging es ihnen schlecht (weil sie auf die Marxist*innen hörten) ab jetzt aber wird es ihnen besser gehen. (Weil sie das nicht mehr tun werden.)
- 11) Der liebe Gott (»der Herr«) will es so (Hitler hat scheinbar einen persönlichen Draht zu ihm) und wird sie alle für die Befolgung der Punkte eins bis zehn einmal segnen. (Der Lohn wartet im Himmel, auf Erden gibt es nur harte Pflichten, wie soeben gehört.)

Erniedrigung und Widerstand der Arbeiter*innen

Eine nennenswerte Gegenwehr gegen die Zerschlagung der Gewerkschaften am 2. Mai gab es nicht. Nachdem sie anderen die Unterstützung verweigert hatten, um auf dem NS-Ticket mit zu fahren, konnten sie die Arbeiter*innen oder gar die KPD im Unter-

grund kaum zur Solidarität aufrufen.⁷¹ Der Erfolg der Rede am 1. Mai und der Selbstunterordnung von ADGB und SPD war das Ausbleiben von nennenswerten Störaktionen am 1. Mai oder am 2. als die Gewerkschaften zerschlagen wurden.⁷² Der zentrale Tag der Arbeiter*innenbewegung wurde in einem langweiligen und gezwungenen Ritual vereinnahmt.

Auf mich wirkte die ganze Rede sehr gezwungen. Hitler versuchte hier freundlich zu seinen Feind*innen zu sprechen. Er hat sie verwünscht, bedroht und durch seine SA ermorden lassen. Selbst den »linken« Flügel der NSDAP hatte er im November ausgeschaltet. Nun musste er selbst Strassers Part spielen, den Arbeiterfreund geben, sogar die Arbeiterfrauen mitnehmen, das heißt: simulieren und lügen. Wie schwer es ihm fiel, ist der Rede vom Anfang an anzumerken. Der Vergleich zu den vielen Autobahnreden ist frappierend. Selten ist Hitler so gehemmt und langweilig schwunglos. Auf den Autobahnen hört man nicht mehr den Reichskanzler, sondern schon »den Führer«. Da war er sicher und leicht, versprühte fast so etwas wie Esprit. Allerdings fiel auch in Frankfurt der Applaus der Ex-Arbeitslosen sehr dünn aus.

Niemand hat die NS-Zeit mit den Worten gelobt »aber die schönen Feiern zum 1. Mai«. Vieles andere wurde und wird erwähnt, Autobahn, Mutterpolitik, HJ, KdF, Arbeit; aber nicht der »Tag der deutschen Arbeit«. Scheinbar war das Mitmachen daran so langweilig wie noch heute die Rede wirkt. Der 1. Mai der Nazis blieb, auch das schwingt bei allem versuchten Händereichen mit, letztlich eine öffentlich zelebrierte Geste des Siegers über den Verlierer, mehrmals betont Hitler, dass jetzt gerade Millionen an der Feier teilnehmen. Die Wahrheit des deutschen 1. Mais zeigte sich im einzig stärkeren Applaus, der bei der Verwünschung der Feinde aufbrandete, obwohl Hitler sich hörbar mühte, die Arbeiter*innen selbst nicht zu demütigen, sondern nur ihre Organisationen SPD, KPD, ADGB – ohne sie jedoch beim Namen zu nennen.

Die große Überzahl der Arbeiter*innen lehnte die Nazis vor und nach dem 1. Mai ab, wie an der Betriebsratswahl ersichtlich wurde.⁷³ Noch zwei Jahre später, im April 1935, scheiterte der Versuch der deutschen Arbeitsfront (DAF), sich per Plebiszit zu legitimieren. Die Arbeiter*innen sollten für eine Einheitsliste mit dem zynischen Namen »Vertrauensrat« stimmen und so nochmals ihre Zustimmung zur Zerschlagung der Gewerkschaften geben. Obwohl selbst weggeworfene Stimmzettel als Zustimmung gewertet wurden und die Wahl durch Drohung mit Gestapo und KZ manipuliert wurde,

71 So wie auch der Terror gegen die KPD (und Anarchist*innen und andere Linke) kurz zuvor nur auf Gleichgültigkeit traf und das Verbot der SPD sechs Wochen später kein Echo hervorrief, wurden auch die Gewerkschaften in gespenstischer Stille verboten und enteignet. Inwiefern es am Terror lag, der Desorganisation der Linken durch den Verlust ihrer Kommunikationszusammenhänge oder der tatsächlichen Verführung mit dem Angebot, nunmehr »deutsch zu fühlen«, lässt sich nicht rekonstruieren.

72 Die KPD im Untergrund veranstaltete an einigen Orten »wilde Maifeiern«, ohne größere Wirkung.

73 Die Betriebsratswahlen vom März wurden deshalb am 4. April von der Regierung annulliert und NSBO-Betriebsräte ohne Wahl eingesetzt. Vgl. Boeckler-Stiftung https://www.boeckler.de/veranstaltung_42536.htm.

stimmten ein Viertel mit ›Nein‹.⁷⁴ Die Untergrundorganisation ISK (Internationaler sozialistischer Kampfbund) mit nur rund 300 Mitgliedern, darunter viele Frauen, hatte es geschafft, kleine Gruppen in einigen Betrieben aufzubauen und ihr Flugblatt, den Reinhart-Brief, zu verteilen, wo zum Boykott der Wahl aufgerufen wurde. Sei es durch den Aufruf, sei es durch eigene Erkenntnis, die Wahl wurde tatsächlich zu einer der ganz wenigen propagandistischen Niederlagen der Nazis. Die DAF hat diese Wahl, wohl eine zweite Niederlage fürchtend, nicht wiederholt.⁷⁵

Selbsterniedrigung der SPD

Zwischen Mai 1933 und der ersten Autobahnbaustelle am 23. September fiel auch die Auflösung der SPD. Ihre Niederlage war so selbstverschuldet wie die des ADGB. Gleichwohl noch schmachvoller, da sie mehr Zeit und Gelegenheit hatte, sich anzudienen. Der Reichstagsabgeordnete der SPD, Wilhelm Hoegner, fand später den Mut, es unumwunden in Worte zu fassen:

»Wir leisteten keinen Widerstand. Wir warfen dem siegreichen politischen Gegner keine Prügel in den Weg. Die Alten (in der SPD-Führung) bangten um ihren Ruhm. Wie alte, lächerlich gewordene Schauspieler oder Sängerinnen merken sie nie, wann der Vorhang gefallen ist. Wir waren und blieben in allem waschechte Parlamentarier, d.h. wir redeten über die Dinge, andere aber gestalteten, meisterten sie. Während bereits Konzentrationslager errichtet und viele unserer Anhänger auf ›der Flucht erschossen‹ waren, wurde bei uns im engsten Kreis ein erbitterter Kampf um Mandate geführt.«⁷⁶

Noch am 14. Mai, als der Vorhang schon mehrmals deutlich gefallen war, stimmten die nicht ins Ausland geflohenen (nicht-jüdischen) SPD'ler zusammen mit Hitler, der NSDAP und DVP/KSWR im Reichstag für die Vorlage, den Versailler Friedensvertrag zu kündigen. Der freiwilligen Selbstgleichschaltung der Rest-SPD kam nur ihre Zwangsauflösung am 22. Juni zuvor.⁷⁷

Hoegner schildert ein anschauliches Detail des Willens zum Mitmachen:

»Die letzte Reichstagssitzung, zu der Sozialdemokraten zugelassen wurden, war für viele von uns noch qualvoller, als es unsere Anwesenheit an der Sitzung vom 23. März 1933 gewesen war. Damals hatten wir damit gerechnet, im schlimmsten Fall das Leben zu verlieren. Diesmal [am 14. Mai] aber hatten manche unter uns das Gefühl, der Ehre

74 Alexandra Herz: Widerstand des Internationalen Sozialistischen Kampfbundes (ISK), ZbE, 2005. <https://www.zukunft-braucht-erinnerung.de/widerstand-des-internationalen-sozialistischen-kampfbundes-isk/>.

75 Internationaler sozialistischer Kampfbund ISK: Reinhart-Brief. Im Widerstand illegal herausgegeben. www.stadtarchiv.goettingen.de/widerstand/pdf/isk-reinhart-brief-april-1935.pdf.

76 Wilhelm Hoegner: »Flucht vor Hitler«. Nymphenburger Verlagshandlung, München 1978. In: Der Spiegel: Stumme Hunde. Warum stimmte die SPD 1933 im Reichstag für Hitlers Außenpolitik? Ein Buch des Sozialdemokraten Wilhelm Hoegner entfacht die alte Kontroverse aufs Neue. Der Spiegel 3/1978. <https://www.spiegel.de/spiegel/print/d-40693632.html>.

77 Rund 3000 Funktionär*innen wurden in KZ eingeliefert. Alles Hinhalten und Mitmachen hatte den verbliebenen SPD'lern nicht geholfen.

verlustig zu gehen. [...] Als aber Hitler seine Rede begann, erlebten die Genossen eine Überraschung. Der neue Kanzler vermied jeden Angriff auf die SPD, selbst für den NS-Gegner Hoegner klang die Rede ›äußerst maßvoll.«⁷⁸

»Eine sanftere Friedensrede [als Hitler] hätte auch Stresemann nicht halten können.«⁷⁹
 »Als Göring zur Abstimmung aufrief, erhoben sich auch die Mitglieder der SPD-Fraktion und stimmten der Reichstagserklärung zu.«⁸⁰

»Da brach ein Beifallssturm der anderen Abgeordneten los. Selbst unser unversöhnlichster Gegner, Adolf Hitler, schien einen Augenblick bewegt. Er erhob sich und klatschte uns Beifall zu. Der Reichspräsident Göring aber stand auf und sprach großartig die Worte: ›Das deutsche Volk ist immer einig, wenn es sein Schicksal gilt.« Dann fingen die deutschnationalen Abgeordneten das Deutschlandlied zu singen an. Die meisten in unseren Reihen sangen mit. Manchen liefen die Tränen über die Wangen. Es war, als hätte uns Sozialdemokraten, die man immer als die verlorenen Söhne des Vaterlandes beschimpfte, einen unsterblichen Augenblick lang die gemeinsame Mutter Deutschland ans Herz gedrückt.«⁸¹

Welch Glück für die SPD, dass die Sitzung nicht gefilmt oder aufgezeichnet wurde!

Obendrein ließ Hoegner einige Wochen später in München, nun im Untergrund, einen günstigen Moment zur Rache an Himmler und Heydrich ungenutzt verstreichen. Himmler war Polizeipräsident von Bayern und wie Heydrich für Folter und Mord zuständig:

»Wir spähten durch eine Lücke des Vorhangs in den Saal und erblickten die verhassten Gegner kaum zwanzig Schritt von uns an einem Ecktisch.‹ Einer der Lauscher trug eine geladene Pistole in der Tasche. Die Gelegenheit zum Attentat auf die beiden Zecher war, wie Hoegner nachträglich einfiel, ungewöhnlich günstig, ›wir hätten den Rückzug in den Hof und die Flucht in eine Nebenstraße für uns frei gehabt‹. Gleichwohl kam es keinem der Verfolgten in den Sinn, zu schießen. Sie zählten still und stahlen sich davon. ›Der Meuchelmord im politischen Kampf erschien uns erst recht verabscheuungswürdig.‹ Resignierend erkannte er: ›Wir blieben im Hass noch vernünftig. Wir waren Erben des Humanismus, der liberalen bürgerlichen Kultur und deshalb in einem rauen Zeitalter des blutigen Heroismus und der machiavellistischen Machtpolitik lebensuntüchtig geworden und zum Untergang bestimmt.«⁸²

Reinhard Heydrich sollte, aufgestiegen zum Chef des Reichs-Sicherheits-Hauptamtes und der SS, erst am 29. Dezember 1941 in Jozef Gabčík und Jan Kubiš tapfere Feinde treffen.

78 Hoegner/Spiegel 1978.

79 Ebd.

80 Ebd.

81 Ebd.

82 Ebd.

Neue Männlichkeit im Radio

Am 23. September folgte der nächste, selbst gewählte Termin zur Gewinnung der Arbeiter*innen: die erste Bauschlacht bei Frankfurt. Dem voraus gingen viele Triumphfeiern wie Bücherverbrennung, SA-Appell, Parteitag in Nürnberg und weitere – jedoch alles für die eigenen Anhänger*innen. Die Bauschlacht setzte hingegen den Versuch vom 1. Mai fort, die Gewinnung der nicht-braunen oder sogar der roten Arbeiter*innen. Hitler klingt hier anders, denn er wusste natürlich, dass er hier nicht zu seinen Anhänger*innen sprach. Gleichwohl klingt er beschwingter und viel freier als am 1. Mai, denn auf den Autobahnen musste er nicht mit dem Gespenst des Kommunismus ringen, sich nicht um eine Tradition der Arbeiter*innenbewegung kümmern und musste auch nicht zu Frauen sprechen. (Auf den Fotos der Bauschlachten sind nur Männer zu sehen, zu hören sind Frauen in den Autobahn-Inszenierungen in sieben Jahren nicht ein einziges Mal.) Die Autobahn war Hitlers Zeremonie, *sein* Ornament der Masse, *sein* Feiertag. Seine Idee war das ganze wahrscheinlich nicht, denn die mediale Propaganda für die »Reichsautobahnbaustelle« ließ Goebbels schon im Sommer mit Radiohörspielen anlaufen. Erhard Schütz beschreibt die Radiosendung so (mit Originalzitaten):

»Daneben gab es allerdings auch den Typus der Weihe- und Erhebungssendungen, wie das am 5. August 1933 in der ›Stunde der Nation‹ über alle Sender ausgestrahltes Hörspiel ›Wir bauen eine Straße‹ von Peter Hagen und Hans Jürgen Nierentz. Das feiert die Autobahn als gemeinsames Werk der Arbeiter aller Stände und Gaue: ›Aus hundert Städten und Dörfern, aus hundert Stuben und Kammern sind wir gekommen. Wir haben im Schlamm der Schützengräben gelegen, wir haben in den Hörsälen der Schulen gesessen, wir haben in Fabriken und Werkstätten gestanden, wir haben vor den Stempelstellen gelärmt!‹ Das wird in einzelne Stimmen entfaltet, mit Marsch und ›Thekenlied‹ durchsetzt, mit Gesprächen von Student zu Bauer, (mit) Liebeslyrik zwischen Klaus und Anna, Straßenarbeitern und Bauernmädchen, endend in exklamatorischen Übungen: ›Vor uns das Werk! Und wir arbeiten daran! Vor uns der Führer! Und wir folgen ihm! Und: Die Straße ist Ursprung, ist Beginn! Sie ist Gedanke, Begriff und Sinn!«⁸³

Die Autobahn erfüllte ihre Rolle, die Klassenschranken symbolisch zu überbrücken und so etwas wie die Volksgemeinschaft zumindest zu simulieren. Sie entpuppte sich als das in »Mein Kampf« gesuchte Mittel für die »Nationalisierung der Massen.«⁸⁴ Dafür war Hitler »kein Opfer zu schwer. Was immer auch heute an wirtschaftlichen Konzessionen der Schicht unserer Arbeiter entgegengebracht wird, steht in keinem Verhältnis zum Gewinne der gesamten Nation dann, wenn dies mithilfe die breiten Schichten wieder ihrem Volkstume zu schenken.«⁸⁵

Irgendwann zwischen erster Bauschlacht und erster Eröffnung haben Hitler und Goebbels erkannt, dass ihre Propaganda hier besser funktionierte als anderswo. Die

83 Peter Hagen u. Hans Jürgen Nierentz: Wir bauen eine Straße. Berlin 1933 und Hans Günther Marek: Rundfunk und Reichsautobahn. In: Die Straße 4 (1937), H. 4. in: Schütz, 1984.

84 Hitler S. 351, in: Harmann, S. 865.

85 Hitler S. 356, in: Harmann, S. 875.

Konsequenz war die von Hitler angeordnete und genau genommen bis heute gültige Grenzenlosigkeit der Finanzierung. Auch für Todt, Ley (DAF) und alle, die an Autobahnen sprachen, galt nun kein Maß mehr. Sie präsentierten Ausbauziele von einmal 7000, ein anderes Mal sogar über 10.000 km. Die Ziele wuchsen mit dem Netz. Ohne den Sieg der Alliierten hätten sie selbst die Kolonien im Osten mit einem endlos wuchernden Autobahnnetz überzogen (siehe Kapitel 9). Bis heute hat keine Regierung je einen Endpunkt des Baus definiert, nicht einmal die der DDR. Diese stille aber umso wirksamere Endlosigkeit des Autobahnbaus ist eine Art heimliche Staatsräson, selbst in verfeindeten politischen Systemen. Sie kann mit rationalisierenden Theorien, seien sie ökonomisch oder verkehrsplanerisch, nicht verstanden werden – Autobahnen waren, sind und werden in dieser Hinsicht irrational gebaut. Hier soll zunächst gezeigt werden, wie Autobahn und der Glaube an die Volksgemeinschaft propagandistisch und massenmedial höchst erfolgreich erschaffen wurden.

Der Erfolg der NS-Volksgemeinschaft gründete auf das Erbe aus einer Niederlage und zwei schmachvollen Kapitulationen. Die Kommunist*innen, ihre Partei, all ihre Organisationen und die gerade im Entstehen begriffene, noch viel zu kleine antifaschistische Einheitsfront wurden von den Nazis offen besiegt. Das heißt, sie wurden von SA und Polizei auf der Straße einfach niedergeschossen und massenhaft verhaftet. Selbst dann gab es noch hier und da mutiges Aufbegehren, selbst noch einige Demonstrationen, aber der Kampf war zu ungleich und hoffnungslos. Für die Nazis war das natürlich ein großer Sieg. Hingegen die SPD und die Gewerkschaften jenseits der Kommunist*innen wurden nicht in der Art offener Konfrontation besiegt, sie haben kapituliert. Deren Kapitulation begann schon im Sommer 1932 mit dem Putsch in Preußen. Ab dem 30. Januar 1933 folgten weitere Stufen des entgegenkommenden Gehorsams, bis es den Nazis reichte und sie die Reste von Gewerkschaft und SPD gefahrlos zerschlagen konnten. So weit ist dies alles bekannt. Was meines Erachtens bisher fehlt, ist eine Geschichtsschreibung, die sich dem Gefühl der Scham und Erniedrigung der über zehn Millionen Männer und Frauen annimmt, die bis dahin zur SPD und KPD gehalten hatten. Insbesondere bei SPD und Gewerkschaften meine ich, wird Scham eine Rolle gespielt haben, denn wer seinem Mörder vorher freundlich entgegenkommt in der Hoffnung, daraus noch Vorteile zu ziehen, fühlt anders als jemand, der offen Nein sagt und dabei bleibt.

Dieses Gefühl der Scham und Desorientierung (niemand konnte den Arbeiter*innen weiterhin sagen, was zu tun ist, sie hätten es nun selbst wissen müssen) war ein Eckstein für Hitlers Traum von der Marxismus-freien und Juden-freien Volksgemeinschaft. Dass er den Arbeiter*innen ihren Feiertag stahl, den 1. Mai, war keine Überraschung, wohl aber, dass SPD und ADGB dabei noch kräftig mithalfen. Während Kommunist*innen wo immer möglich gedemütigt wurden, sowohl symbolisch als auch sehr real, versuchte Hitler am 1. Mai und auf der Autobahnbaustelle eine ganz neue Rolle: die des gutmütigen Diktators. Dieser gutmütige Hitler musste nun einmal ordentlich schimpfen mit seinen Deutschen Männern, aber er verzeiht ihnen auch, denn im tiefsten Herzen waren sie ja schon immer zuerst Männer und dann Deutsche und nur oberflächlich Marxisten und Internationalisten gewesen. Sie sind eben verführt worden, wie der betrunkene Mann vom Land in der Großstadt von der hinterlistigen Prostituierten geangelt wird. So lässt sich in groben Zügen Hitlers Narrativ zusammenfassen. Und

so steht es recht offensichtlich in *Mein Kampf*, außer, dass Hitler die Parallele von der sexuellen Verführung und der marxistischen Verführung freilich nicht zieht. Das wäre Psychoanalyse gewesen und die war bekanntlich eine Erfindung des Juden Sigmund Freud.

Autobahn und Maifeier waren die einzigen Massenveranstaltungen des Jahres 1933 explizit für Arbeiter*innen und sie blieben es bis zum Ende. Vom Mai zur Autobahn verschob sich die Geschlechterpolitik schnell und nachhaltig. Während im Mai sogar explizit die Arbeiterinnen angesprochen wurden und Frauen auf dem Feld anwesend waren, verzichtete der Autobahn-Führer ganz darauf. Praktischerweise waren keine Frauen unter den Bauarbeitern und Bonzen. Das Projekt zur Gewinnung der Arbeiter*innenschaft wurde, zumindest was Hitler angeht, reduziert auf die Männer. Inwiefern manches Zufall war oder geschickt von Goebbels geplant, lässt sich kaum unterscheiden. Dass Goebbels ein guter Propagandist war und vieles von langer Hand geplant hat, steht außer Frage. Vielleicht hat er bemerkt, dass Hitler vor Männern besser sprechen kann als vor Frauen.

Das Ganze war ein Erfolg, und der ersten folgte schon im März 1934 die zweite Arbeitsschlacht. Beide fallen sie recht genau auf das erste Jahr der Herrschaft, in der Zeit, in der die KZ voll waren mit Linken, als deren Niederlage noch allgegenwärtig war. Sie waren jedes Mal eine Art Re-Enactment der Unterwerfungsgeste von SPD und ADGB. Da sie keine Vertreter*innen mehr wählen konnten, wurden sie nun von Hitler vertreten. Wie lustlos die ersten Arbeitslosen mit ihren Spaten in Frankfurt ihr »Heil« rufen, ehrt sie. In Rosenheim auf der zweiten Baustelle wurden sie wahrscheinlich besser, also politisch selektiver, ausgesucht. Hier hört man eine mit Inbrunst schwörenden Chor. Der Rosenheimer Schwur hat in der medialen Darstellung im Radio den nächsten Schritt getan, von der Duldung zur lustvollen Identifikation mit der Macht.

Es ist ein interessantes Gedankenexperiment, ob diese Art der emotionalen Integration auch mit den Arbeiterinnen funktioniert hätte. Als stolze Deutsche Frau konnte sie ins Dritte Reich gehen, nicht aber als stolze Deutsche Arbeiterin. Obwohl das Mitmachen wesentlich stärker war als von der Frauenbewegung behauptet, war der NS doch ohne Zweifel ein rechtlicher Rückschritt, den Frau sich kaum schönreden konnte: Das Recht auf Abtreibung ging wieder verloren, das aktive Wahlrecht und Chance auf viele beruflichen Karrieren.⁸⁶ (Und die BRD brauchte bis zur Wiedervereinigung um in vielen Bereichen das Niveau der Weimarer Republik erneut zu erreichen.) Wie viel schwerer wäre die Integration der rund sechs Millionen Roten Arbeiterinnen oder sogar aller Frauen gewesen, wären schon vorher die Hälfte der Funktionen auf allen Ebenen von Kommunistinnen und Sozialdemokratinnen ausgefüllt worden?

Vorsicht ist freilich geboten bei der Frage, wie viele vor den Radios so empfanden wie geplant, und wie viele die Sendungen mit Abscheu anhörten, die Finte durchschauten und sich innerlich dagegen verschlossen. Abermals können wir nur vom Ergebnis aus einen Schluss ziehen, viele liebten und lieben die Autobahn.

86 Vgl. Radic sowie Connell.

Die Arbeitsschlachten

Am 21. März 1934 wurde die »zweite Arbeitsschlacht« an insgesamt 22 Bauabschnitten mit dem zentralen Ritual in Rosenheim inszeniert. Abermals wurde auf allen Sendern live berichtet. Und es wird kein Zufall sein, dass das Datum mit dem »Tag von Potsdam« 1933 übereinstimmt. Die »zweite Arbeitsschlacht« war ebenso ein Angebot, nur mit vertauschtem Kräfteverhältnis. Die Einladung, in den Kreis der Privilegierten zu kommen, erging in Rosenheim von Nazis an nicht-Nazis, in Potsdam war dies symbolisch gesehen andersherum.⁸⁷

Medial ist vom 1. Mai wenig mehr im kollektiven Gedächtnis geblieben als einige verwaschene Fotos vom Berliner Tempelhofer Feld. In Youtube-Kanälen und Wikipedia-Klonen von Neonazis wird so gut wie nie der 1. Mai oder eine DAF-Veranstaltung gefeiert, aber jede erdenkliche Reichsautobahneröffnung. Man weiß, was noch heute gut wirkt.

Der Führer versprach das größte Autostraßennetz der Welt und das Ende der Arbeitslosigkeit und siehe da – es geschah genauso. Wie sollte die Autobahn kein Loblied auf die NSDAP sein? Jede Reichsautobahn erinnerte an diesen Erfolg, jedoch jeder 1. Mai an die Niederlage der lästigen Arbeiter*innen-Bewegung. (Und leidet der 1. Mai nicht bis heute am Verrat der Gewerkschaften?)

Im direkten Vergleich beider Ansprachen zeigen sich viele Gemeinsamkeiten und einige Unterschiede. Im Großen und Ganzen ist Hitler auf der Autobahn persönlicher und beschwört mehr das Aufbauwerk, als dass er die Feinde verflucht. Tabelle 3 zeigt beide im Vergleich.

87 Ein Zufall ist sehr unwahrscheinlich, die Nazis achteten auf Jahrestage: So war der Hitler-Ludendorffputsch am 9. November 1923, der Reichskristallnacht-Pogrom am 9. November 1938, beide mit Referenz zum Sturz der Monarchie und Revolution am 9. November 1918.

Tabelle 3: Vergleichende Inhaltsanalyse von Hitlers Reden am 1. Mai und in der 1. »Bauschlacht«

Themen der Rede	1. Mai 1933, Berlin [gezählt nach Sätzen und kurzen Abschnitten]	23. September 1933, erste Autobahnbaustelle, bei Frankfurt
Unterschiede		
Schuldzuweisung an den Marxismus	sehr oft [8]	wenig [2]
Schuldzuweisung und Fluch den letzten 14 und 70 Jahren	mittel [3]	-
Triumph des NS, teils mit Verhöhnung der Gegner	oft [5]	-
Drohung »der Welt« (dem Ausland)	oft	wenig [»Was wir mit Recht auf dieser Welt fordern...«]
Hitler als Arbeiter, Landstreicher, Verstoßener, Arbeiter, self-made-man	- [überhaupt keine persönlichen Passagen]	zentraler Abschnitt [1]
Tonlage	verfluchend, schimpfend, drohend, beschwörend-predigend	mitreißend, hoffnungsvoll, rechtfertigend, kameradschaftlich, höflich bittend, schwungvoll befehlend
Gemeinsamkeiten		
Arbeitszwang auch für Reiche	wenig [1] [»ob hochgeboren...«]	mittel [3] [»jedes Söhnchen auch hochgeborener Eltern«, »Standesdünkel«, »Standesüberheblichkeit«]
harte Arbeit ankündigend	oft	sehr oft [sie hier rechtfertigend]
Schwören, Zeugnis ablegen, Segen erhalten	mittel [3]	als Abschluss [1] [kurz, aber prägnant]
Bedeutung des wirtschaftlichen Aufschwungs	mittel [3]	sehr zentral [2 lange Passagen]
Lob der Handarbeit über die Kopfarbeit	oft	oft [2]
Investitionsprogramm	ankündigend	dies hier ist es [es rechtfertigend]
Deutschlands Schmach	oft	mittel [1 Mal in der Einleitung]
moralischer und seelischer Aufschwung durch Arbeit	oft	oft

Beschwören der Volksgemeinschaft in verschiedenen Formen	sehr oft [14]	oft
Wendungen einer Predigt	mittel [Einleitung und Ende]	mittel [3 kurze Wendungen]
leichte Variationen		
großartige Zukunft	für Deutschland, durch Volksgemeinschaft	durch dies hier, Autobahnen [»monumentales Werk«]
Stärke der Nation besingen	oft [5] [allgemeine Notwendigkeit des Wiedererstarkens]	oft [ins wirtschaftliche variiert, und ins religiöse als »neues Reich«]
Wörtliche Ansprache	Überwiegend nationalistisch, wahrscheinlich ein Lapsus in den Nazi-Kameraden [wir, Kameraden, Deutsche, deutsche Volksgenossen, Deutschland]	Leicht paternalistisch als Primus inter Pares gemildert durch höflichen Abstand durch 3. Person Plural [wir, meine Arbeiter, wollt ihr, So bitte ich Sie denn, deutsche Arbeiter]

Genderwahn Autobahn

Leo Trotzki meinte, Hitler wäre durch *try and error* zu der Performance gekommen, in der wir ihn heute meist erinnern. Für die Autobahn stellt sich daher die Frage, was geplant war und was sich zufällig ergab. Wir wissen, dass Hitler schon früh Schauspielunterricht nahm, und auch, dass er nicht vor Mikrofonen in Sendestudios sprechen konnte. Er brauchte ein lebendiges Publikum vor sich. Folglich war die echte Zeremonie an den Autobahnen so sehr Teil der Radiosendung wie Bedingung für eine gelungene Hitlerrede. Auch hier ist zu bedenken, dass ein ganzes Ministerium beschäftigt war, diese zum Erfolg zu machen. Hitlers Auftritt zu einem wichtigen Anlass war niemals spontan und nichts wird dem Zufall überlassen worden sein. Die Spannung wurde lange vorbereitet und die Rede Hitlers war dann nur der Höhepunkt in einem großen Programm.

Dass, wie in Tabelle 3 oben zu sehen, manche Elemente der Reden beibehalten wurden und andere konsequent abgesetzt, wird kein Zufall gewesen sein. Goebbels wird gut beobachtet haben, was ankam und was nicht. Das bedenkend halte ich es für keinen Zufall, dass der Autobahn-Hitler so stark an die Männlichkeit und den Stolz der Männer als Arbeiter appellierte. Dass es Arbeitslose waren, war sowohl für das Framing für das Radiopublikum wichtig – »unsere letzte Hoffnung: Adolf Hitler« hieß ein Plakat 1932 – als auch für die Wirkung der »echten« Rede. Die 720 Männer waren vom Arbeitsamt gedemütigt und gezwungen worden mitzumachen, sonst wäre ihnen das Geld gestrichen worden. Wahrscheinlich waren sie schon lange arbeitssuchend und konnten wenig zum Familieneinkommen beitragen. Sie emotional etwas aufzubauen musste als leichte Aufgabe erscheinen. Zur Eröffnung 1935 gab es von Goebbels die Anweisung an die gesamte Presse, die Rede eines einfachen Arbeiters angemessen zu würdigen und der Autobahn überhaupt zukünftig viel Platz einzuräumen. Sogar die FAZ brachte darauf-

hin die Rede des dort sprechenden Arbeiters neben der von Todt und Hitler auf Seite Eins.⁸⁸

Der Autobahn-Hitler lobte die Arbeiter über den grünen Klee, dass die körperliche Plackerei sie »adelt« und aus der vermeintlich moralischen Schmach der Arbeitslosigkeit erlöse. Im Kaiserreich und auch Weimar war der Zutritt zu Hochschulbildung und höheren Berufen noch sehr stark durch Klassenzugehörigkeit begrenzt. Wer aus einer Arbeiter*innenfamilie kam, blieb Arbeiter*in. Das Lob der körperlichen Arbeit, im Nazi-Sprech als »Arbeiter der Faust«, war somit ein Lob der Arbeiter*innenklasse und die »geistige Arbeit« muss hier als Synonym für die herrschende Klasse, Bourgeoisie oder wie man sie nennen will, entschlüsselt werden. Um sie von den jüdischen, kommunistischen, feministischen und sonstigen unliebsamen Intellektuellen abzugrenzen und zur »arischen« Arbeit umzudeuten, wurde sie mit dem Neologismus »Arbeit der Stirn« bezeichnet. Die Figur der Gleichsetzung von Stirn mit Intellekt ist die einer Metonymie, ähnlich der Gleichsetzung von Penis und Männlichkeit.⁸⁹ Und auch gehört dazu, dass eine Frau kaum als »Arbeiterin der Stirn« bezeichnet worden wäre – der Titel war für Männer reserviert – ohne dass dies thematisiert worden wäre. Stirn und Penis werden auf der vordergründigen Ebene mit nicht-abweichender, das heißt nicht-jüdischer und nicht-kommunistischer Intellektualität gleichgesetzt. Doch dahinter steht besser versteckt noch eine zweite Ebene einer heteronormativen Männlichkeit, die alles zusammenhält.

Beide Männlichkeiten, Arbeiter der Stirn und der Faust, werden offensichtlich über Arbeit definiert. Mann-sein und arbeiten sind fast identisch, und werden verdinglicht zum »Arbeiter«. Es sind damit keine Menschen, die unter anderem als Männer sozialisiert sind und manchmal im Leben arbeiten (verstanden ausschließlich als dienende Lohnarbeit), sondern wenn sie überhaupt etwas sein wollen, dann nur in dieser biologisierten Rolle. Wie schlimm es wäre, diese Rolle nicht zu erfüllen, daran ließ Hitler keinen Zweifel. In vielen Reden wird das Motiv variiert, dass die Zeit der Arbeitslosigkeit eine Schande gewesen wäre. Daraus wird dann die Verdammung der 14 Jahre (der Weimarer Republik) oder 70 Jahre (seit Gründung der II. Internationale) konstruiert. Und natürlich war daran der Marxismus schuld – interessanter Weise in den Autobahnreden nicht die Juden*Jüdinnen. Scheinbar dachte man nicht, die Arbeiter mit plumpem Antisemitismus ködern zu können. Im Arbeiter von Stirn und Faust wurden nun alle Unterschiede homogenisiert. Kapitalisten*innen, Chefs und Eigentümern gab nicht mehr. Was zählte war die Tätigkeit und die ist ja nun einmal mit Kopf oder Faust so untrennbar verbunden wie ein Penis mit einer historisch bestimmten, aber biologisierend unsichtbar-gemachten Männlichkeit. Die abstrakte marxistische Einteilung in oben und unten, in Kapitalisten und Arbeiter*innen, wird hier durch die (biologisierte) Gleichheit der Menschen als Männer ersetzt, die die Gleichheit über ihren Körper erhalten, indem ihre Körperteile Stirn und Faust benannt werden und Penis unausgesprochen mitgemeint ist. Da alle sowohl Penis, Stirn als auch eine Hand (Faust) haben,

88 Schütz, Jene blaugrauen Bänder, 1984, S. 83.

89 Raewyn Robert Connell: Der gemachte Mann. Konstruktion und Krise von Männlichkeit. VS-Verl. 2015, S. 106.

werden sie wohl gleich sein. Das Motiv verballhornt damit das Ziel der II. Internationale, der Marxist*innen und sogar der SPD, die ungerechten Unterschiede der Menschen in sozialen Klassen zu Gunsten einer Gesellschaft der Freien und (materiell) Gleichen abzuschaffen. Durch die Verflachung wird Gleichheit nicht nur interpretiert als Gleichheit im Geschmack, im Können und Begehren usw. (was schon Verfälschung genug gewesen wäre), sonder, als die von Körpern.

Das ganze Motiv erscheint so als monströse Metonymie. Sie hat eine weitere Färbung in der kämpferischen Bezeichnung der Körperteile. Es hätten für eine einfache Metonymie auch die Arbeit des Kopfes und der Hand sein können. Aber Hand nur als Faust zu verstehen hieß entschlüsselt, dass *dieser* Mann aus dem Zuschlagen mit der Faust die Essenz seiner Identität ableitet. Auch beim Briefmarken-Anlecken und Klopapier-Kaufen ist er eigentlich noch Ernst Jüngers einsamer Kämpfer im Stahlgewitter. Und hierin sind nun gleich mehrere Biographien von Männern der Zeit gleichmachend eingeebnet: Klaus Theweleits Freikorps-Mann, die Millionen, die sich noch später so gerne in »Kriegervereinen« zusammenfanden, um der Zeit im Schützengraben im Ersten Weltkrieg zu gedenken, aber auch die Kampfbrüder von KPD und SPD. Ein geschickter Schachzug, im »Arbeiter der Faust« den Rot-Front-Gruß der geballten Faust aus dem ikonographischen ins semantische zu verlagern und somit subtil anzueignen! Die Ansprache als Kämpfer-Mann subsumiert die Feinde von links und rechts aus 14 Jahren schwelendem Bürgerkrieg (Ende 1918 bis Anfang 1933) durch ihr mitmachen beim Kämpfen über alle Gründe für ihre Parteinahme hinweg als eine Identität.

In einer weiteren Wendung wird dann das Denken dem Kämpfen untergeordnet, da sich der Arbeiter der Stirn mehr am Arbeiter der Faust anlehnt als andersherum. Wenn die Kette der Signifikanten Faust-Hand-Arbeiten-Arbeiterklasse-Kämpfer-kämpfen geglaubt wird, dann ist es nur noch ein kleiner Schritt zur Kette Stirn-Faust-Arbeiten-Kämpfer-kämpfen. In der letzten Kette fügt sich die Arbeiterklasse nicht mehr so gefällig ein wie in der ersten. Zumindest nicht, wenn Arbeiterklasse-sein mit Schwitzen beim körperlichen Arbeiten gleichgesetzt wird. Mit dem Kurzschluss beider Signifikanten-Ketten werden, wie Anfangs gezeigt wurde, Bourgeoisie und Arbeiterklasse gleichgesetzt. Die privilegierten, intellektuellen Männer werden sogar ein wenig hinter die nicht-intellektuellen gestellt – im Hintergrund ist verstärkend ein Verweis auf unterschiedliche Bildungsabschlüsse vorhanden. Das war ein wenig schmeichelnd gemeint und ich denke es ist so verstanden worden. Das sollte es sicher einfacher machen, das vergiftete Kompliment zu schlucken. Und wenn beide Signifikanten-Ketten einmal angenommen wurden, dann gingen sie in die unterstellte Gemeinschaft der Gleichen ein unter Zurücklassung der Arbeiterklasse (und der Frauen darin). An ihre Stelle wird Deutschland gestellt und subjektivierend zum Attribut »deutsch« vor dem bereits biologisierten Arbeiter. Der archimedische Punkt des Ganzen, oder in der Theorie von Jaques Lacan, das ausgeschlossene Reale, ist die nie expressis verbis erwähnte Männlichkeit. Obwohl sie die ganze Zeit vorhanden ist, alle anwesenden Männer sind, werden sie nicht ganz nackt nur als »Mann« ohne ein Attribut angesprochen und auch die nicht anwesenden »Frauen« werden als solche jemals benannt.⁹⁰

90 Der ganze Abschnitt ist inspiriert von Connell und Mosse.

Die abwesenden anderen, über die man sich symbolisch erhob waren die Nicht-Deutschen und die nicht-Männer. Die Nicht-Deutschen waren national gedacht die Nachbarn wie Frankreich und Polen, aber da sie real noch nicht erniedrigt und nicht allzu laut beschimpft werden konnten, kam es zupass, dass auch »die Juden« als Nicht-Deutsche konstruiert wurden.

Und mehr als das; wie George Mosse gezeigt hat, wurden die jüdischen Männer als keine-richtigen-Männer dem Deutschen Mann als negativ gegenübergestellt. Wie die Kategorien Frau und Mann mussten auch arisch und jüdisch nicht erwähnt werden, da sie bereits in Deutsch, aber auch in »Mann« aufgehoben waren. Schließlich war das von den Nazis definierte jüdisch-sein bekanntlich auch im kein-Handarbeiter-Sein aufgehoben. In die Reihe der Verdinglichungen gehört so auch das nicht-jüdisch-Sein und nicht-intellektuell-Sein. Ein anderes Wort für diese Gemeinschaft ist die »schaffende Arbeit«, während »der Jude« bekanntlich mit der »raffenden Arbeit« in Eins gesetzt wurde. In den beiden Arbeiter-Männern von Stirn und Faust ist die »arische schaffende Arbeit« enthalten. Auch war allgemein bekannt, dass auf der vielfach schon vor ihrer Fertigstellung gelobten »Straße Adolf Hitlers« natürlich keine Juden*Jüdinnen mitmachen würden. Es musste also gar nicht mehr laut gesagt werden. (In Wahrheit waren »jüdische« Baufirmen bis Ende 1934 beschäftigt, aber auch hier übertrumpfte die Propaganda bequem die Wirklichkeit.)

Die vielen Attribute, die Hitler »seinen Arbeitern« gab, wären ins lächerliche gekippt, wenn sie direkt benannt worden wären. Gerade durch ihre unbewusst gewusste Abwesenheit konnten sie eine schwache Wirkung entfalten, die zur Stärke ihres gemeinsamen Bezugspunktes beitrug. Aus den Abwesenheiten des Lacan'schen Realen zog die Anwesenheit der benannten Ansprache ihre Kraft, aus den hintergründig mitklingenden Erniedrigungen strömte die Erhöhung der benannten und bewussten Ebene. Wie lächerlich hätte ein Hitler gewirkt, der gesagt hätte: Meine Männer, die ihr einen Penis habt und dazu noch einen unbeschnittenen arischen! Wie bedrohlich wäre er gewesen hätte er gesagt: Freie Menschen, die ihr noch nicht im KZ seid, aber jederzeit dort hinkommen könnt! Im Deutschen Arbeiter der Faust hingegen waren all die negativen Abwesenheiten als semantischer Überschuss vorhanden (und blieben es abgeschwächt auch in der Nachkriegszeit).

Eine Person, die keine Freundin werden sollte, sagte zu diesem Buch, sie freue sich darüber, weil die Autobahn endlich einmal ein konkreter Forschungsgegenstand sei und keine weitere abgehobene sozialwissenschaftliche Studie. Ich fürchte, dass eine Autobahn als Forschungsgegenstand so konkret und echt wirkt hat viel mit dieser Naturalisierung und Biologisierung zu tun.

Tabelle 4: 16 Dichotomien der Reichsautobahn-Baustelle, in Klammern rechts die Unterschiede zur fertigen Autobahn

Anwesend	Abwesend
Männer	Frauen (anwesend an der fertigen Autobahn)
›Arier‹	Juden*Jüdinnen
Deutsche (per Pass und Geburt)	Ausländer (anwesend an der fertigen Autobahn als Reporter)
-	Arbeiter*innenbewegung
Arbeit	Arbeitslosigkeit
Ordnung, Autoritarismus	Weimarer Republik, Liberalismus, Chaos
Künstlicher Stolz, falsches Lob	Schande und Scham
Deutschland	Ausland, Internationalismus, Humanismus, Versailles
Schaffende Arbeit (angeblich kein Kapitalismus)	Kapitalismus, Zinsen, Rationalität
Stehende Menschenmenge	Fahrende Autos (anwesend an der fertigen Autobahn)
Lebendige und nicht-Eingespernte	Ermordete, Geflohene und Eingespernte
Arbeit als Kämpfen verstanden	Nicht-kämpfen, rasten, zweifeln, lieben, spielen, lachen
Eine Baustelle, eine Autobahn	Landschaft ohne Baustelle, ohne Autobahn
Straßen als Dystopie (um die uns die Welt beneidet)	Allgemeine Freiheit um glücklich zu sein als Utopie (ohne Neid)
In Blöcken und Reihen geordnet Stehende	Spontan und chaotisch fließende Menschenmenge (Arbeiter*innen auf linken Demonstrationen, in der Novemberrevolution)

Autobahn statt Revolution

Clara Zetkin fand schon 1922, was Adorno und Horkheimer erst 1944 bemerkten:

»Der Faschismus hat noch eine andere Wurzel: Es ist das Stocken, der schleppende Gang der Weltrevolution [...]. [...] In keinem Lande – das ist wenigstens meine Auffassung – ist der Gegensatz so groß wie in Deutschland zwischen der objektiven Reife für die Revolution und der subjektiven Unreife des Proletariats für sie infolge des Verrates,

der Auffassung, des Verhaltens der reformistischen Führer. In keinem Lande hat seit Kriegsausbruch die Sozialdemokratie so schmachvoll versagt wie in Deutschland.«^{91, 92}

Sie fügte noch hinzu, dass auch das Ausbleiben von Widerstand der Massen gegen den Verrat die Wut geschürt habe. Um Zetkin, Horkheimer und Adornos Massenpsychologie der 1920er und 1930er Jahre einordnen zu können, müssen wir uns vor Augen halten, dass eine sozialistische oder kommunistische Revolution ab 1918 in Westeuropa möglich war. In Bayern, Ungarn und einigen italienischen und deutschen Städten gab es kurzzeitige Räterepubliken – alle wurden militärisch besiegt, keine jedoch im politischen Wettstreit um die öffentliche Meinung. Der Zeitgeist war daher keiner des Weiter-So. Der Normalbetrieb mit weit verbreiteter Not schien nicht nur den Literat*innen und Künstler*innen von Bauhaus, Dada und Expressionismus, sondern auch einem großen Teil der einfachen Menschen nicht länger hinnehmbar. Der Leitstern dieser Weltanschauung war das Fortbestehen der Revolution in Russland, wie Brecht im Leben des Galileo Galilei allegorisch aufzeigt. Die Möglichkeit der Abschaffung des Kapitalismus in einem Land erregte Menschen auf der ganzen Welt, ähnlich dem heliozentrischen Weltbild in einem früheren Jahrhundert. Die Verelendung ab Beginn der Weltwirtschaftskrise 1929 drängte dann immer mehr zur Entscheidung, die Wut gegen den Kapitalismus und seine Klassenherrschaft zu richten oder gegen jene, die das Glück versprechen, aber nicht liefern konnten, wie Adorno und Horkheimer resigniert beklagten.⁹³ Der NS griff die Träume der Internationale auf und verschob sie allesamt ins völkische, ethnische, kitschige, nationale und antisemitische. Und er verschob sie ins technische: Statt Gleichberechtigung, Würde und Frieden lieferte er Radios und Autobahnen.

Im Gegensatz zu den emanzipatorischen Angeboten der Internationale kamen die reaktionären Versprechen des Faschismus mit dem Privileg der Macht. Wer auf ihrem Ticket fuhr, musste nicht gegen den Staat kämpfen und vor den Werktoeren streiken. Er oder sie saß am gedeckten Tisch und das im Glauben an den eigenen revolutionären Elan. Der NS konnte so etwas wie Glück und Freiheit nicht glaubhaft versprechen, aber Macht über andere hatte er im Überfluss.

Gleich nach dem Sieg ihres Terrors im Kampf um die Städte leiteten beide Faschismen, in Italien und Deutschland, mit Auto und Straßenbau die Wut in eine technische Richtung. Auch dies war ein Rausch auf Kosten der großen Mehrheit der Schwächeren, der Fußgänger*innen. Es war kein Zufall, dass Hitler und Mussolini alle Geschwindigkeitsbeschränkungen aufhoben.⁹⁴ Auf Autobahnen gab es sie erst gar nicht. Dass in

91 Clara Zetkin: Der Kampf gegen den Faschismus, Moskau, 1923.

92 »Es war der Sinn der Menschenrechte, Glück auch dort zu versprechen, wo keine Macht ist. Weil die betrogenen Massen ahnen, dass dies Versprechen, als allgemeines, Lüge bleibt, solange es Klassen gibt, erregt es ihre Wut; sie fühlen sich verhöhnt. Noch als Möglichkeit, als Idee müssen sie den Gedanken an jenes Glück immer aufs Neue verdrängen, sie verleugnen ihn um so wilder, je mehr er an der Zeit ist.« Horkheimer/Adorno 2009: 206.

93 Horkheimer/Adorno 2009: 181.

94 Das königliche Dekret Nr. 3043 vom 13. Dezember 1923 galt als Vorbereitungsstufe des eigentlichen im Jahr 1933 verabschiedeten Straßenkodex der Verkehrsregelung (R. D. 8–12-1933-XII, Nr. 1740). Zit. n. Reale Automobil Club Italia (Hg.): L'automobilista senza meccanico. Milano 1936, S. 173, In: Zenone, Fußnote 125.

Deutschland bei einer sehr niedrigen Autoquote so viele Personen – die meisten dürften Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gewesen sein – zu Tode kamen wie nie zuvor, wurde anstandslos in Kauf genommen.⁹⁵ Erst mit Kriegsbeginn und der gegen feindliche Flugzeuge verdunkelten Städte, als auch die Autos fast ohne Licht fahren mussten, wurde wieder ein Limit innerorts eingeführt. Sachs und andere meinen, das wäre aus Rücksicht auf die nicht-Automobilist*innen geschehen. Genauso gut könnte es aber aus Sorge um übermäßig viele Unfälle zwischen Autofahrern geschehen sein.

Das Recht des Autos als Recht des Stärkeren gehörte und gehört zur Ideologie der Ungleichwertigkeit von Menschen. Das Auto als Instrument, das Privilegien, Macht und Geld auch noch um die täglich und bequem zu habende Möglichkeit der körperlichen Bedrohung gegen Schwächere bereichert, war eine Maschine wie gemacht für ein Gesellschaftssystem der uneingeschränkten Herrschaft.

Der Geschwindigkeitsrausch war die Luxusdroge für die Minderheit (überwiegend Männer), die sich ein Auto leisten konnten. Die anderen durften immerhin davon träumen. So waren erträumter und realer Rausch ein Ventil der Triebabfuhr in einem ansonsten repressiven Regime, das beständig Lebensäußerungen verbot und unterdrückte. Arnolt Bronnen prophezeite schon 1930 hellsichtig: »Der Deutsche, welcher kriegerisch ist mit allen Abarten des Kriegerischen, wie Ehrgeiz, [...] Händelsucht, Todesverachtung, hält den Verkehr zunächst für einen kriegerischen Zustand.«⁹⁶

Bevor der Nazismus im Krieg zu seiner innersten Bestimmung gelangte, bot das Rasen der Minderheit ein nützliches Surrogat, um die Friedensjahre zu überstehen. Selbst die Weimarer Republik hatte mit ihren Saal- und Straßenschlachten mehr Aufregung geboten als die mittleren Jahre des Nazismus von 1935 – 1938, als die Verhaftungswelle nachließ, aber der Krieg noch warten musste. Das freigegebene Rasen war einerseits die psychische Mobilmachung für den motorisierten Krieg und andererseits eine Sublimation für die alten Kämpfer, die nun keine Gegner*innen mehr fanden. Der Volksmund liegt also psychoanalytisch, statt wörtlich verstanden richtig, dass die Reichsautobahn eine Kriegsvorbereitung war.

Für den von Klaus Theweleit beschriebenen, nicht-zu-Ende-geborenen durchschnittlichen rechts-konservativen Mann dieser Zeit war die Abwesenheit von Kämpfen unerträglich. Noch im größten Triumph lauerte die Unzufriedenheit und noch jeder Erfolg war ihm vergiftet (von einem austauschbaren Sündenbock). Seine unbewältigten inneren Anteile musste (und muss) er nach außen projizieren, um sein Unglücklich-Sein weniger zu fühlen. Offensichtlich waren das zuerst »der Jude« und »der Kommunist« oder »Bolschewist«. Selbst im Safe-Space dieses Mannes, den er nun absichtlich ohne Juden*Jüdinnen, Kommunist*innen und Sicherheitshalber ohne Frauen gebaut hatte, selbst da konnte er nicht glücklich sein. Es musste immer noch eine Autobahn mehr sein, ein weiterer Geschwindigkeitsrekord, ein noch schnelleres Auto.

95 Vgl. Gietinger, Warum das Auto keine Zukunft hat und wir trotzdem weiterkommen.

96 Arnolt Bronnen: Moral und Verkehr, 1930, In: Schütz 1984, S. 81.

Die Erfindung der Auto-Helden

Brecht ließ seinen Galileo Galilei deklamieren: »Nein, unglücklich das Land, das Helden nötig hat!« Nötig hatte sie das Dritte Reich und die Männer-Helden brauchen ein Frauen-Publikum.⁹⁷ Freilich gab es einige wenige autofahrende Frauen, aber sie waren die Ausnahme.⁹⁸ Wir können zwar nicht rekonstruieren, wie genau sie über die Auto-Helden dachten und was sie fühlten, aber zumindest lassen sich die kulturellen Angebote an sie auswerten. Wir können auch hier vom Ergebnis her schließen, dass diese Angebote erfolgreich waren, da »aber die Autobahn« in der Nachkriegszeit auch von vielen Frauen, von denen Eva Hermann nur eine war, vorgebracht wurde. Wahrscheinlich erreichte die Autobahnpropaganda bei vielen Frauen die erhoffte Wirkung und die Angebote waren sehr zahlreich:

»Für die Autobahn warben etwa Plakate, Brettspiele, Wandkalender, Ansichtskarten oder Briefmarken [...], [und] die Ausstellung ›die Straße‹ die von Juni bis September 1934 mit großem Aufwand in München inszeniert worden war und später noch in anderen Städten gezeigt wurde.«⁹⁹ Auf einer Streichholzschachtel war zu lesen, dass der Führer seine meisten Reisen mit dem Automobil zurückgelegt hatte. Ein ›Lichtbildwettbewerb‹ von 1936 mit dem fast schon postmodern-ironisch anmutenden (aber gar nicht ironisch gemeinten) Namen ›Die schöne Straße im Bau und unter Verkehr‹ verbreitete Fotos im Stil der Landschaftsmalerei. Jedes Milieu bekam seine Reklame, Kunst und Propaganda. Für die Arbeiter*innen und die Mehrheit gab es Radio, Kino und Tageszeitung. Im Radio waren die Feierstunden in der Ringschaltung unüberhörbar und im Kino liefen kurze Autobahnfilme und in den Wochenschauberichten nahmen Autobahn und Silberpfeil regelmäßig einen Platz ein.

Für das Publikum mit Stil gab es die ästhetisierende »Autobahnfotografie«. Erhard Schütz schreibt: In ihr wurden »Arbeiter besonders aufdringlich heroisiert, Brücken sakralisiert und die Bahnen naturalisiert. Damit ist sie inszenatorisch dem durchaus nahe, was insbesondere Roman und Film übernehmen.«¹⁰⁰ Auch die »gesunde Baugesinnung« der arisch-deutschen Architektur und Landschaft wurde im Genre der Architektur- und Brückenbilder verbreitet – wobei anzumerken ist, dass in diesen Kreisen genug Toleranz blieb für einige durch und durch moderne Sicht-Beton-Brücken.¹⁰¹

Romane

Als handelnde und sichtbare Personen waren Frauen vor allem in den Autobahnromanen und -filmen präsent, gleichwohl wieder nur als Liebhaberinnen, Mütter und Ehe-

97 Vgl. Mosse.

98 Freilich gab es auch hier Ausnahmen: »Gestützt durch malende Musik und durch langsame Überblendungen verstärkt, verselbständigen sich in den einschlägigen Filmen regelmäßig die Sequenzen schöner, harmonischer Wald-, Fluß- und Gebirgsszenarien. Die Autobahn wird selbst als Zweck des Fahrens suggeriert, als Ereignis für – organisierte (KdF) oder private (mondäner Mädchen-trupp) – Freizeitfahrten oder wie es propagiert wird: »Autowandern.« Schütz 1984, S. 102.

99 Schütz, 1984, S. 90.

100 Schütz, 1984, S. 97.

101 Ebd.

frauen (und nicht als Ingenieurinnen und Rennfahrerinnen). Eine besonders für Frauen reservierte Rolle war die der Zweiflerin, die der neuen Straße noch nicht so Recht trauen wollte – dass der neue faschistische Mann zweifelte, war nicht vorgesehen. Und scheinbar waren diese Zweiflerinnen echt und besaßen unter Umständen Land, das einer Trasse im Wege stand. Der Autobahnroman »Die Straße aus Eisen und Stein« griff dies auf in der Figur einer verschuldeten Gräfin, der neben der guten Sache für alle auch persönlicher Nutzen versprochen wird: »und so werden Sie auch einmal von Ihren Schulden loskommen.« Daraufhin unterschrieb die Gräfin die Verkaufsurkunde ihres Landes. (Dass sie überhaupt eine Wahl gehabt hätte wird hier falsch unterstellt, in Wahrheit wäre sie wie heute auch gegen niedrige Entschädigung enteignet worden.)¹⁰²

Ein Mutter-Sohn-Konflikt stellt ebenfalls die technikskeptische Frau vor, die mit leichtem Zwang überredet werden muss. Ihr Sohn steht zunächst auf ihrer Seite, der (noch nicht wegen des erwarteten Lärms, wohl aber wegen der Zerstörung der bekannten Landschaft und ihrer Schönheit »keine Ruhe mehr findet«. In seinen Worten: »Man will die Ursprünglichkeit töten.«) Doch dann lässt er sich korrumpieren, nimmt Arbeit auf der Baustelle an und ändert seine Meinung. Eigenartig, wie hier Willensschwäche und Opportunismus als legitime Gründe vorgestellt werden. Vielleicht ein Versehen, vielleicht sagt auch dieser Text mehr, als er wollte, über seine Zeit und seinen Urheber. Der Sohn verschiebt seine Charakterschwäche dann ins Autoritäre, als er seiner Mutter erklärt: »Ja, die Autostraße [...] ist etwas Großes, du, etwas, das wir nicht so schnell begreifen können.«¹⁰³

Nicht unerwähnt blieb, dass es gegen Autobahngegner*innen ohnehin keine Nachsicht gab. In »Der Herr Prinzipal – ein heiterer Roman« wird ganz und gar nicht heiter mit Enteignung und der »neuen Zeit« gedroht. Nicht uninteressant ist hier das Erscheinungsdatum, das aufhorchen lässt: 1940. Wer wollte in diesem zweiten Kriegsjahr, oder einer der kurzen Friedenspausen, von Autobahnen lesen? Was einerseits leichte Literatur zur Zerstreuung gewesen sein könnte, könnte doch noch eine andere Bedeutung gehabt haben: Niemand solle sich gegen die neue Zeit und den Willen »der Gemeinschaft« stellen, und statt Autobahn könnte die Leserin auch »Krieg« einsetzen, der nun einmal zur »neuen Zeit« gehöre und unabwendbar sei:

»Wir stehen an einem neuen Abschnitt der Zeit! [...] einmal erleben wir eine neue kraftvolle Größe unseres Vaterlandes und eine brüderliche Gemeinschaft der Menschen. [...] Zum anderen [...] steht dieser neue Abschnitt unter dem Vorzeichen des unaufhaltsamen technischen Fortschrittes.«¹⁰⁴

Und dann wird direkt gedroht ohne weiteres Federlesen: »Ein Werk wie die Autobahnen gestattet keine Versuche! Es dient allen und es geht deshalb über die kleinen Wünsche und Bedenken einzelner hinweg! [...] Wenn sie diesem Werk der Gemeinschaft

102 Heinz Oskar Wuttig, *Die Straße aus Eisen und Stein*. Ein Roman von froher Kameradschaft. Berlin 1936, S. 21. In: Schütz S. 98.

103 Georg Oedemann, *Eine Straße geht durchs Land*. Ein Gegenwartsroman. Berlin 1938, S. 7 und 17, In: Schütz: S. 98f.

104 Ebd. S. 130.

nicht dienen wollen, wird die Gemeinschaft kraft ihres größeren Rechtes Ihren Acker enteignen!»¹⁰⁵

Laut Schütz zieht sich durch all diese Romane das Motiv der Schlichtung sämtlicher Widersprüche der Moderne. Durch den so magisch aufgewerteten Straßenbau gelingt das als fast unmöglich konstruierte: Hoffnungslos zerstrittene Paare finden sich, Bauern und Techniker verstehen sich, Arbeiter aus verfeindeten Regionen werden Kameraden, Bursche und Leutnant verstehen sich auf Augenhöhe und der zum Ingenieur aufgestiegene Arbeiter nimmt keinerlei Standesdünkel an. Der plätschernde Bach wird sogar als Echo im Brückenbogen noch verstärkt und gewinnt an Kraft,¹⁰⁶ der arme Bauer findet Arbeit und heiratet eine gute Partie, und der Bauer, der längst Arbeiter in der Stadt ist, ist im Herzen doch noch Bauer geblieben, was als ursprünglich dargestellt wird und darum gut: »Unsere Bagger sind unsere Pflüge ... unsere Saat ist ein großer Gedanke, der reiche Frucht tragen wird ... unser Acker ist das Vaterland und wir graben seinen Kindern Straßen.«¹⁰⁷

So ist die Autobahn ein einziges Wunderhorn, das jeder und jedem seinen Segen ausschüttet, und selbst wo am Anfang Ärger über Enteignung und Lärm steht, ist am Ende größte Zufriedenheit.

Dieser Zwang zur Autostraße wird als durch und durch gut vorgestellt, erhält so eine magische Aura, da dieser Bau beständig das Unmögliche ermöglicht: So

»sind die Romane sehr gleichartig aufgebaut. Mal in den bayerischen Bergen, mal in Thüringen oder Pommern, mal mehr den Akzent auf den Konflikt Bauern-Arbeiter, mal mehr auf Probleme der Arbeiter untereinander, mal gepaart mit technischen Erfindungen, mal mit der Beschwörung magischer Opfer eines ›Lebigen‹ nach Schimmelreiter-Manier – stets werden die Bösen ausgetrieben, dürfen die Schwachen sich opfernd bewähren, versöhnen sich Freunde, finden sich Paare – siegt am Ende die Straße.«¹⁰⁸

In der Autostraße entsteht die imaginierte Volksgemeinschaft, weil hier alle Widersprüche aufgehoben werden in einer harmonischen Gemeinschaft. Einerseits finden alle ihr Glück, andererseits wird sowieso kein Widerspruch geduldet. Gewisser Weise ist es ein »Unbehagen in der Kultur«, das bearbeitet und aufgelöst wird, was dann nachträglich als niemals-existent konstruiert wird, weil es die gezeigten Widersprüche in der Volksgemeinschaft gar nicht hätte geben sollen. Freilich lässt die Autobahn sie in den Romanen alle mehr als Missverständnisse erscheinen: Kein Nein war je wirklich so gemeint. Denn »eigentlich« waren alle schon immer einander wohlgesonnen, wie Adorno in der Dialektik der Eigentlichkeit polemisierte.

105 Wilhelm Utermann, *Der Herr Prinzipal*, ein heiterer Roman, München 1940, S. 137f. In: Schütz, S. 98.

106 »Nein, das Tal ist nicht tot. Sie haben die frisch aufgeworfenen Böschungen mit jungen Bäumen bepflanzt. Und der Bach, hier plätschert er [...], nur daß sein Rauschen ein wenig lauter erklingt im weiten, runden Hall der Brücke. Dies ist nun sein Loblied, das nimmer aufhören wird, solange das weißgelbe Wunder im Tale steht.« In: Georg A. Oedemann, S. 142, in: Schütz 99.

107 Wilhelm Utermann, *Der Herr Prinzipal*. Ein heiterer Roman München 1940, S. 223 u. 245f., in: Schütz, S. 100.

108 Schütz, S. 99.

Interessant ist die große Abwesenheit der Abweichungen in diesen Romanen und Filmen. Die Feinde des NS kommen nicht vor, kein jüdischer Bankier finanziert, kein kommunistischer Arbeiter agitiert, kein Arbeitsscheuer drückt sich und keine Feministin spottet. Die späteren Zwangsarbeiter werden scheinbar nie erwähnt, die Streiks natürlich auch nicht und nicht die hohe Todesquote der Arbeiter. Im Autobahnroman ist das Dritte Reich harmonischer und perfekter als in Hermann Görings Modelleisenbahn, in der wenigstens ein kleiner Krieg gezeigt wurde.

Lyrik

Der Wille zur Homogenität des dritten Reichs hat keine Nische verschont, auch nicht die Lyrik. In ihr wurden die männliche Tat, Ehrfurcht und Vaterland besungen. Einige Verse zur Illustration:

»O stolze, helle Ader im Gesicht/des von der Arbeit jugendvollen Landes« (Günther Petry)

»Von einem Willen ehern und herrscherfroh [...] In Ehrfurcht, vor dem Vater des Vaterlandes/Beug sich die Stirn! [...]« (Josef Weinheber)

»Nach kühnem Maß, das wir im Blute tragen,/schwingt sich ihr Rhythmus durch das Reich, [...] Der kühne Schwung der Brücken wird nie enden.« (Zemke)

»Deutschland!/Verwundert sahst Du, wie tausend schaffende Hände/Dir Wunden schlugen und wühlten in Deinem Gebreit. [Dann wird dies rechtfertigend als Heilung erklärt] – [...] Siehe, ein kraftvoller Wille/Gab den Befehl. [...] Siehe, aus blutenden Wunden/Wurden die Straßen, [...] wuchsen zu einem Stuck/Lebender Landschaft [...] Sieh, die Gefährte, auf sicheren Bahnen hinausend,/Lassen die Meilen schrumpfen, verwandeln die Tage in Stunden!/Siehe die Heimat der großen Gemeinschaft sich runden!/Höre den Pulsschlag der Arbeit, höre ihn, brausend! [Um schließlich zu versprechen] Deutschland!/Siehe die Straßen des Führers/Leiten Dich stolz in das nächste Jahrtausend! (Thilo Scheller)«¹⁰⁹

Schade, dass Thilo Scheller die Karrikatur von Heartfield scheinbar nicht kannte, in der ein Hitler-Hindenburg mehr droht als verheißt: »Ich führe euch herrlichen Pleiten (Zeiten) entgegen.«

109 Thilo Scheller: Die Straßen des Führers, in: Schütz, S. 95. Alle anderen aus Schütz, S. 93f.

Abb. 68: Heartfield 1932: S.M. Adolf, In: AIZ, No. 34. Seine Majestät (S.M.) wird hier als Verschnitt aus Hitler und Reichspräsident Hindenburg und Wilhelm II gezeigt. Die Karikatur blieb aktuell und wurde 1939 erneut in der englischen Picture Post abgedruckt.



Film

Eine Analyse der Propagandawirkung der Autobahnfilme harrt noch ihrer Autorin. Obwohl es sich um ein ganzes Filmgenre mit 20 kurzen Dokus von 10 – 20 Minuten Länge und mindestens einen Spielfilm handelt, liegt keine wissenschaftliche Arbeit vor. Einzige Ausnahme ist in gewisser Weise der Dokumentarfilm »Reichsautobahn« von Hartmut Bitomsky.¹¹⁰

Ein Teil der ersten Filme gehörte zur Reihe »Die Straßen Adolf Hitlers«, einer wurde im Auftrag Todts für die Wanderausstellung produziert. Alle Dokumentarfilme zeigten

110 Der Film war so gut wie verschollen, ist 2020 aber digitalisiert worden und in einigen Kinos gelaufen.

die Schönheit des Autowanderns.¹¹¹ Ansonsten werden organisierte Kraft-durch-Freude-Gruppenfahrten gezeigt und auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Autobahn wird jedes Mal hingewiesen, mal mehr oder weniger mit technischen Details, »jedoch scheinen sie, bezogen auf die Dominanz der anderen Aspekte, eher Pflichtübungen zum volkswirtschaftlichen Effizienznachweis.«¹¹² Das Rasen und der Geschwindigkeitsrausch werden in *diesen* Filmen nicht gezeigt. Im Gegenteil wird zum beschaulichen Genießen der Landschaft eingeladen. Das Genre für den Geschwindigkeitsrausch blieb den regelmäßigen Wochenschauberichte von Autorennen und Rekorden der Silberpfeile vorbehalten.

Ein Sonderrolle nimmt der Film »Straßen der Zukunft« von 1938 ein, der sich erstmals direkt an die potentiellen Autofahrer*innen richtet und ihm die Autobahnregeln erklärt. 1938 waren 3000 km fertig und über 300.000 Sparer*innen freuten sich auf Ferdinand Porsches »Volkswagen«. Der Film suggeriert eine Nähe und Erreichbarkeit des eigenen Autos, und kann als Erneuerung und Verstärkung des »Volkswagenversprechens« verstanden werden.

Genaue Zahlen der Besucher*innen in den einzelnen Filmen liegen nicht vor, aber zumindest wurde das Kino, zwar noch im Schatten des Radios, zum zweiten neuen Massenmedium in den 1930er Jahre. Der durchschnittliche Kinobesuch pro Jahr und Person stieg von 4,8 1933 auf 14,4 im Jahr 1944.¹¹³ Jede*r hätte demnach ungefähr einen Wochenschaubericht monatlich gesehen und damit auch viele Autobahneröffnungen. Da die Autobahndokus als Vorfilme liefen haben sie wahrscheinlich ein Publikum im zweistelligen Millionenbereich gehabt.

Tabelle 5: Auflistung der wichtigsten Filme zur Autobahn im dritten Reich

Jahr	Name des Films	Inhalt
1935	Eröffnung Darmstadt – Frankfurt	Hitlers Rede
1935	Kampf im Moor	
1935	Alpenstraße	
1935	Straßen ohne Hindernis	gehörte zur Wanderausstellung »die Straße«
1935	Bahn frei	rechnet die Vorteile der RA vor
1935	Die Mainbrücke bei Frankfurt Griesheim im Baujahr 1934	
1935	Vom Wald zur Straßendecke	
1936	Steine geben Brot	

111 vgl. Schütz 102.
112 Ebd.
113 Welzer, S: 175.

1937	Bau der Reichsautobahn-Triebtalbrücke	
1937	die Betondecke	
1937	400 bauen eine Brücke	
1937	schnelle Straßen	Wettfahrt, RA schneller und vernünftiger, weil sparsamer
1937	Auf Deutschlands neuen Autostraßen	
1937	die Schwarzdecke	
1938	Die Havelbrücke – Ein Bauwerk der RAB im Zuge des Berliner Ringes bei Werder	ohne Ton
1938	Moorsprengungen	
1938	Straßen der Zukunft	Gebrauchsanweisung für Autofahrer*innen
1939	Mann für Mann (Spielfilm in voller Länge)	geplante Autobahn durch den polnischen Korridor nach Danzig, Besucher-Flopp
1939	Straßen machen Freude: Ein Film vom Reisen, Rasten, Bauen, Frachten	
1941	Bauten im neuen Deutschland	
1941	Die Reichsautobahnbrücke über den Rhein bei Rodenkirchen	

Quelle: Schütz 1984.

Reklame

»Autofirmen warben mit der Autobahn, [Auto Union, später Audi] und Krupp oder Mercedes-Benz. Letztere proklamierte: »Wir halten Schritt mit dieser gigantischen Entwicklung« über einem Bild eines über der Autobahn schwebenden Sterns.«¹¹⁴ Nicht nur DDAC (später ADAC) und Baufirmen, selbst Eduscho Kaffee schmückte ihre Reklame mit der Autobahn. Mercedes und Auto Union mussten das gar nicht explizit tun, da jedes Foto der Silberpfeil-Rekordwagen die Automarken mit der Reichsautobahn verband. Übrig geblieben ist von den beiden bekanntlich Mercedes, unter anderem weil deren Werke überwiegend in den westlichen Besatzungszonen lagen, aber selbst ohne Niederlage hatte Daimler Auto Union im NS abgehängt und wesentlich besser von der Aufrüstung profitiert als die Konkurrenz aus Sachsen.

114 Uwe Westphal, Werbung im Dritten Reich, Transitver.: Berlin 1989. und Schütz, S. 91.

Zeitungen

Auch für die Zeitungsartikel über Bau und Fertigstellungen liegt keine systematische Auswertung vor. Wir können davon ausgehen, dass es Tausende waren. Wie die Filme, so oszillierten die Artikel oft zwischen dem Pflichtbekenntnis zum volkswirtschaftlichen Nutzen einerseits und Lust am unnützlichen Rasen andererseits. So schrieb der Völkische Beobachter vom 6.9.1938 über die »Langstreckenfahrt Berlin-Rom über die neue Autobahn Berlin-Leipzig« und verkündete in den Zwischenüberschriften »Herrliche Landschaften werden erschlossen« und »Modernste Rennstrecke der Welt«. Drei Tage später am 9. September legt er nach und titelt, kräftig übertreibend, denn die Autobahn deckte ja nur einen kleinen Teil der Strecke ab: »Autobahn frei für Berlin – Rom!« und darunter: »Durchschnitt von 120 Kilometerstunden für die »Großen«.¹¹⁵

Da unter Planern die Sorge grassierte, das allgemeine Rasen könnte noch weiter um sich greifen, und zudem Mangel an kriegswichtigem Gummi, Stahl und Benzin herrschte, wurde den Medien scheinbar auferlegt zur Mäßigung zu erziehen, weshalb sich dort »unablässig Appelle und Überredungen zur deutschesten Bewegung nächst dem Marschieren [finden], zum Autowandern.«¹¹⁶

Männerphantasie

Klaus Theweleit hat eine holzschnittartige, aber nützliche Theorie der soldatisch-faschistischen Männlichkeit vorgelegt.¹¹⁷ Er erklärt die Subjektivität des faschistischen Mannes durch dessen abgespaltenen weiblichen Anteilen und Frauenverachtung. Zu ergänzen ist, was bei Theweleit zu kurz kommt: Hass auf »die Roten« und »die Juden«.¹¹⁸

Der Hass auf die »roten Flintenweiber« ging einher mit der Furcht vor der drohenden Revolution als »rote Flut«. Die so gehasste Revolution – wozu sich auch ein Friedrich Ebert von der SPD bekannte – wurde durchweg als weiblich konnotiert. Die auf Seiten der Linken kämpfenden Frauen wurden besonders verachtet und die Männer als »verweiblicht« porträtiert. Mit Liv Strömquist könnten wir den Gedanken hinzufügen, dass hier auch eine psychische Abwehr der Menstruation vorliegt. Ihrer Meinung nach begründet die Verdrängung der Menstruation die Frauenverachtung des europäischen Patriarchats.¹¹⁹ Da das Verdrängte beständig zurückkehrt in verschiedenen kulturellen Überformungen, muss es in irgendeine Form gebracht werden. Im NS wurde die Kontrolle des weiblich verstandenen Fließens und Strömens inszeniert in der Begradigung von Flüssen und die Technik des Bedeckens ihrer Ufer mit Schottersteinen, statt die

115 Schütz S. 102.

116 Schütz, S. 125.

117 Er nennt sie »soldatische Männlichkeit« macht damit eine opportunistische Konzession an die Extremismustheorie und ihren Hang zur Äquidistanzierung von Sowjetunion und drittem Reich, oder überhaupt drittem Reich und anderen militaristischen Gesellschaften. Da die tatsächliche Grundlage Theweleits die Briefe von Freikorpsmännern, den Vorläufern von SA und SS waren, spreche ich im Folgenden von faschistischer Männlichkeit.

118 Gietinger: November 1918.

119 Liv Strömquist: Der Ursprung der Welt, Avantverl: Berlín 2017.

Bäume dort das Ufer natürlich festhalten zu lassen (bis heute), in Strömen von Männern die über Paradeplätze kontrolliert fluten, und natürlich war auch die Autobahn ein männlich gebändigtes Strömen der Autos durch die Landschaft. In der Nachkriegszeit produzierten die Autobahnplaner (ebenfalls bis heute) weiterhin ihre technische »Prosa«, in der, wie Axel Doßmann bemerkte, beständig eine Urangst vor dem Stillstand, vor der Verstopfung, vor dem nicht-strömen-Können des Verkehrs mitschwingt. Nicht weniger als Erlösung sollte die Autobahn sein, um den »sprunghaft steigenden Verkehr [...] aufnehmen und abgeben [zu] können [...]«¹²⁰ Die feministische Forschung stimmt weitgehend überein, dass der heterosexuelle, patriarchale – das heißt durchschnittliche – westliche Mann seine Identität vor allem durch die Abgrenzung zu Frauen und seinen eigenen weiblichen Anteilen erlangt. Er strebt daher beständig nach größerer Unabhängigkeit von der als bedrohlich empfundenen weiblichen Erotik und ihren Ambivalenzen.¹²¹

Georg Seeßlen fügte hinzu: Sein Extrem fand diese Abgrenzung in der faschistischen Darstellung von nicht-ambivalenten, nackten Frauen in Gemälden und Plastiken. Die Erotik wurde abgezogen aus dem Sexus und übertragen auf den Führer. So war der »Nationalsozialismus« ein Projekt der Ambiguitätsabwehr, in der das Scheitern der Ich-Werdung seiner Mitglieder in ein gesellschaftliches System übertragen wurde, das den Hass auf alles Zweideutige in der »der vollkommen eindeutigen Inszenierung abgeschafft« und institutionalisiert hat.¹²²

Den stärksten Frauenhass in sich trugen laut Theweleit die Freikorps-Männer, die am Ende des Ersten Weltkrieges gegen die Räteregierung in vielen deutschen Städten kämpften und einige Jahre später das Personal für die NSDAP, SA und SS stellten, sofern sie keinen Platz in der verkleinerten Reichswehr fanden. Theweleit beschreibt sie als nicht-ganz-zu-Ende-Geborene, unfertige labile Charaktere, die unter ihrem schwach ausgeprägten Ich leiden, und es beständig kompensieren müssen. Eine solche Stütze war das Soldatische als Identität, das Kämpfen und fühllos-Sein.

Marinettis Futuristen haben ihre Frauenverachtung literarisch ausgelebt und waren sicherlich unangenehme Zeitgenossen, aber sie waren keine Frauenmörder. Anders ihr deutsches Pendant. In den Tagebüchern dieser Männer fand Theweleit viele Einträge, in denen das Töten im Kampf oder Ermorden von wehrlosen Frauen gerechtfertigt oder sogar gefeiert und überhöht wurde.

Wenn daraus der Prototyp des neuen Mannes im Dritten Reich wurde, wie Theweleit schreibt, wird eine Verbindungslinie erkennbar vom Mord an Rosa Luxemburg 1919 bis zum staatlich organisierten Mord an nicht-konformen Frauen im KZ Uckermark und anderswo im Dritten Reich.¹²³ Aus einem randständigen, brutalisierten, frauenverachtenden Mann wurde ein Typus des neuen deutschen Mannes – ein Charakter der am 8. Mai 1945 nicht einfach verschwand.

120 Doßmann, S. 172.

121 Wolfgang, Pohl: Feindbild Frau, männliche Sexualität, Gewalt und die Abwehr des Weiblichen, Offizinver.: Hannover 2004.

122 Georg Seeßlen, Das zweite Leben des dritten Reiches: Postnazismus und populäre Kultur: Teil I, Bertz und Fischer 2013, S. 17f.

123 www.gedenkort-kz-uckermark.de.

Nach Theweleit war der NS auch jenseits des anfangs überschaubaren Kreises der NSDAP-Mitglieder so attraktiv, weil er den labilen Männern eine Möglichkeit zur Stützung ihres fragilen Ichs bot. Auch das mag weit hergeholt scheinen, und auch hier sollten wir uns ein Zeitzeugnis ansehen. Ein Plakat für den Autobahnbau zeigt uns einen sehr soldatischen Mann, der statt des Gewehres einen Spaten hält (Abb. 70). Im Hintergrund sind als »rote Flut« rot eingefärbte andere Männertypen, in anderen Kleidern und mit weicheren Mützen. Sie werden als Kommunisten, Streikende und vor allem als kleine, wehrlose, hoffnungslose Männer dargestellt. Der Text unterstreicht nochmals ihre Hilflosigkeit »ausgesperrt« zu sein (als hätte darin ihre wirkliche Not gelegen). Dagegen wird der betrachtende Mann eingeladen, sich mit dem harten, soldatischen und fühllosen Nazi-Mann zu identifizieren. Er hat kaum ein Gesicht, und unter die Mütze und in die Uniform könnte jedermann schlüpfen. Das Plakat und die männliche Konnotation der Autobahn steht somit in der langen Tradition der Abwertung und Diffamierung der politischen Linken als feminin.

Abb. 69: Karikatur von Georg Grosz, »Schule« von 1935, im Exil entstanden; englischer Titel von 1936 »A Lesson for Generations to Come«.

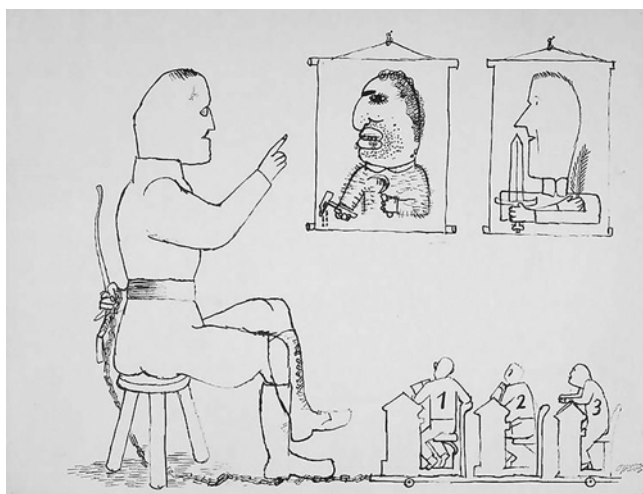


Abb. 70: Propaganda-Plakat wahrscheinlich zur Wahl der Pseudo-Betriebsratsliste (»Vertrauensrat«) von 1935 in der eine Art Bausoldat zu sehen ist; Autor unbekannt, Hugo Fischer?/NSdAP/Bundesarchiv.



Abb. 71: Zeichnung der 18-jährigen Eva Bauer für die Zeitschrift »Stürmer« eines für sie stereotypen einmal jüdischen und einmal »arischen« Mannes. Sie nannte es »Bilderbuch für Groß und Klein« und schrieb dazu in Sütterlin-Schönschrift: »Der Deutsche ist ein stolzer Mann, der arbeiten und kämpfen kann. Weil er so schön ist und voll Mut, haßt ihn von jeher schon der Jud. Das ist der Jud, das sieht man gleich, der größte Schuft im ganzen Reich! Er meint, daß er der Schönste sei, und ist so häßlich doch dabei!« In: Fred Hahn, Lieber Stürmer! Leserbriefe an das NS-Kampfbblatt, 1924–1945; Seewald-Verlag, Stuttgart 1978, S. 158–159; siehe auch George Mosse, S. 233.



Ein zweites symbolträchtiges Bild ist eine Zeichnung der Schülerin Eva Bauer von 1936 und zeigt den Vergleich vom jüdischen und deutschen Mann in ihrer Vorstellung (Abb. 71). Der jüdische Mann liest Zeitung und raucht, kleidet sich elegant und hat mit intellektueller Arbeit zu tun, wie an seiner Aktentasche zu erkennen ist. Außerdem hat er die unvermeidliche Hakennase und etwas dunklen Teint, ist etwas dicklich und gebeugt. Insgesamt wirkt er weich. Der deutsche Mann ist ganz weiß, blond, hochgewachsen und von phallischer Geradheit und Härte. Der deutsche Mann hält einen Spaten, was uns sehr an das Propagandaplakat von 1935 erinnert, nur dass Evas Mann mit nacktem Oberkörper in gewisser Weise attraktiv wirken kann. Während der jüdische Mann durch die Intellektualität zur »raffenden Arbeit« der Zirkulationssphäre gehören soll, ist der deutsche Mann mit der »schaffenden Arbeit« am Bau der Autobahn identifiziert. Eva Bauer hat das Propagandaplakat von 1935 um sein Negativ ergänzt, sie hat erraten, was die Kehrseite der vielen Fotos und Bilder des neuen deutschen Mannes sein soll. So zeigt ihre Zeichnung uns sehr deutlich die stereotype Gegenüberstellung von zwei Männlichkeiten, der femininen und der anti-femininen, der faschistischen und der anti-faschistischen, der arischen und der jüdischen, der fanatischen und der intellektuellen.

George Moss:

»Die Geschichte der modernen Männlichkeit erreicht nun einen entscheidenden Punkt. Niemals zuvor und niemals danach wurde die Maskulinität in solche Höhen gehoben wie im Faschismus [...]. Wo immer das männliche Ideal sich über das gewöhnliche Leben erhob, machte der Faschismus es sich zunutze.«¹²⁴

Der Vaternord-Komplex

Dass die Freikorps ein menschlicher Bodensatz des Kaiserreichs und der Zwischenkriegszeit waren, steht außer Frage, aber wie kamen Millionen dazu, diesem Typus nachzueifern? In einer psychoanalytischen Erklärung spricht Georg Seefßen von der »Ursituation der Faschisierung«, die zunächst nicht im politischen, sondern im familiären liege.¹²⁵

»So ist der faschistische Führer zunächst stets der Mann, der den Vater umgebracht oder verjagt und die Mutter zum asketisch-lustvollen Kniefall gebracht hat; nicht Ödipus und Christus in einer Person, sondern noch einmal der, der Ödipus und Christus umgebracht hat, um sie als maßlose Formen ins Maßlose zu steigern.« »Er ermordet alles was nicht-Macht ist und umgibt seine Taten mit einer ideologischen Schicht, die dünn genug ist, um das Fundamentale an ihnen durchschimmern zu lassen: der nicht Mensch gewordene tötet das Menschliche selbst. Er errichtet sein Reich des Schreckens über einer kindlichen Schuld, jener »ursprünglichen« Autorität, König/Vater nicht entprochen zu haben, nicht genug von ihr bekommen zu haben, um sie zu stürzen und sich als grausame Inszenierung neu zu erschaffen.«¹²⁶

Die Ich-Schwäche des faschistischen Mannes resultierte folglich aus der Unfähigkeit des Jungen, entweder der väterlichen Autorität entsprechen zu können, oder aber die Ambivalenz aus dem Bedürfnis nach Liebe und Anerkennung einerseits und der sich teils der feindselig entziehenden väterlichen Macht andererseits in eine differenzierte Persönlichkeit integrieren zu können. Er scheitert an der Ambivalenz der väterlichen Macht und projiziert den Hass daher auf das Ambivalente außerhalb. Der Führer Adolf Hitler kann sein Idol und Fetisch werden, weil der den Vater-König ermordet hat und darin triumphiert, ohne (wie befürchtet) bestraft zu werden. Die Autorität des faschistischen Mannes ist gerade nicht der strafende Vater, sondern es ist die Rebellion gegen ihn. »Für sehr viele Menschen war der NS selbst bereits ein System der Schuldabwehr, er war bereits Verdrängung eben jener Schuld, die im rebellischen Impuls gegen die Autorität lag.«¹²⁷

124 Georg Mosse, *Das Bild des Mannes: zur Konstruktion der modernen Männlichkeit*, New York 1996, Fischer Verlag Frankfurt 1997, S. 203.

125 Ebd. S. 21.

126 Seefßen, Bd. I, S. 19.

127 Seefßen, Bd. I, S. 20.

Bedrohliche Frauen

Die politische Rechte hatte Recht darin, die Linke als feministische Bedrohung zu verstehen, war sie doch die stärkste politische Kraft, in der Frauen in Führungspositionen eine Rolle spielten und die die Gleichstellung nicht nur über das Wahlrecht forderte.¹²⁸ So erkämpfte die russische Oktoberrevolution erstmals das Recht auf Wechsel des Geschlechts, unbeschränktes Recht auf Ehescheidung, Abtreibung und auf freie Arbeitswahl. (Stalin hat vieles aber nicht alles wieder zurückgenommen.) Russland war nach den skandinavischen Ländern das erste große Land, in dem das Frauenwahlrecht eingeführt wurde.¹²⁹

Die Forderungen der politischen Linken abzuwehren, war ab 1918 auch eine Abwehr gegen andere Geschlechterverhältnisse und eine umfangreiche Emanzipation.¹³⁰ Es war daher auch kein Zufall, dass die beiden zweiten deutschen Republiken ab 1949 sehr verschiedene Geschlechterpolitiken betrieben.

Der Kampf zwischen der deutschen Rechten und Linken hatte seine zwei antagonistischen Gender-Politiken.

Die soldatische Männlichkeit geriet für Charaktere wie Hitler mit der Niederlage im ersten Weltkrieg in eine tiefe Krise.¹³¹ Für andere hingegen war das Kriegserlebnis selbst schon die Krise, unabhängig vom Ausgang. So hieß es in den Memoiren mit dem Titel »Vor vierzig Monaten waren wir Soldaten, vor einem halben Jahr noch Männer«: »Alle jene Soldaten, welche im Krieg waren, müssen es bestätigen, dass ihre Ehre in den Kot getreten wurde, und dass wir schlechter behandelt wurden als das Vieh. Und das alles für Gott, Kaiser und Vaterland.«¹³²

Eine der ersten Maßnahmen der russischen Oktoberrevolution war es, dass die Offiziere die Soldaten siezen mussten und dass die Offiziere von diesen gewählt wurden. (Was Trotzki jedoch bald zurücknahm im Bürgerkrieg) Auch in Deutschland wurden im Zuge der Novemberrevolution zahlreiche Ehrbezeugungen gegen Offiziere abgeschafft,

128 Frauen in Führungspositionen waren Rosa Luxemburg, Clara Zetkin (Parlamentarierin im Reichstag und erste Alterspräsidentin) und Alexandra Kolontai im Zentralkomitee der russischen bolschewistischen Partei.

129 Bini Adamczak, *Beziehungsweise Revolution*. Für Frauenrechte und Frauenwahlrecht hatte sich die II. Internationale schon ein halbes Jahrhundert lang eingesetzt. In Deutschland wurde die Gleichstellung im Wahlrecht von der SPD/Spartakus/KPD gegen das konservative Lager 1918/1919 realisiert, gefordert wurde es seit dem Erfurter Programm, 1891. Die ersten politisch aktiven Frauen waren in der vor-Weltkriegs-SPD Clara Zetkin und Rosa Luxemburg. Aristokratie, bürgerliches und katholisches Zentrum und Deutschnationale wollten keine Frauen in der Politik.

130 So gab es weiterhin kaum soziale Sicherheiten für Frauen, die alleinerziehend waren. Es waren viele Lebensverhältnisse elend, die von Frauen und Müttern eingeschlossen.

131 Hanisch, *Männlichkeiten*, Anm. 18, 48, 57. In: Christa Hämmerle, »Vor vierzig Monaten waren wir Soldaten, vor einem halben Jahr noch Männer ...« Zum historischen Kontext einer »Krise der Männlichkeit« in Österreich, *Zeitschrift für feministische Geschichtswissenschaft*, 2008, No.2, <https://doi.org/10.25595/1065> S. 17.

132 Ein Volk klagt an! 50 Briefe über den Krieg, Wien/Leipzig 1931, 5, 38. Betont wird hier, dass es zu diesem Thema eine Fülle von Einsendungen gab, die nicht in die Edition aufgenommen werden konnten. In Christa Hämmerle, S. 96.

was, wie in Briefen gut dokumentiert ist, vielen Konservativen eines der größten Gräuel war.¹³³

So riefen Konservative schon in der Zwischenkriegszeit die »Krise der Männlichkeit« aus.

»Gerade diese Gruppe trieb in der öffentlichen Erinnerungskultur der Nachkriegszeit einen solchen Krisendiskurs massiv voran. Er diente dazu, das spezifische Heimkehrerlebnis der Offiziere zu politisieren und zu verallgemeinern, was aufgrund ihrer Deutungshegemonie große Wirkmacht entfalten konnte – bis hin zu einer erneuten »Ermächtigung« im Zuge der von gesellschaftlicher Remilitarisierung.«¹³⁴

Hermann Göring betonte, »dass der schmachvollste Augenblick seines Lebens der November 1918 war.«¹³⁵

Auch in Hitlers biographischen Kapiteln in »Mein Kampf« wird so etwas wie eine Identitäts-Krise beschrieben. Ist die Dolchstoßlegende nicht auch eine Erzählung von der Krise der soldatischen deutschen Männlichkeit? Hitler hat die Kapitulation im November 1918 in echte Agonie gebracht und er hat »ein einziges Mal in seinem Leben geweint, und auch er weinte – um Achselstücke. Er verzieh es den Matrosen von 1918 nicht, dass sie die Offiziere angriffen, deren Gefreiter gewesen zu sein, der Reichskanzler sich bis heute rühmt.«¹³⁶

Dass er sich gut einrichtete und von der Reichswehr bald als Spitzel bezahlen ließ, um seine lieben Kameraden zu verraten, erwähnte er hingegen nicht.

Wie sehr er sich schämte – und darin mag er wie in vielem exemplarisch sein für diese Sorte Männer – beklagt er in »Mein Kampf« lang und breit. Die Deutschen, meint er, hätten die Niederlage verdient, weil das Land sich schon lange der marxistischen, jüdischen und kulturellen Dekadenz hingegeben hätte. Sie hätten »gelacht und getantzt« und »sich der Feigheit gerühmt und die Niederlage verherrlicht«, »die kämpfende Truppe verhöhnt« und symbolisch für all das, »ihr [sic!] Fahne und Konkarde in den Schmutz gezerrt ...«¹³⁷ Und all das geschah vor den Augen des Feindes, der hier von Hitler zum lacan'schen »großen Anderen« gemacht wird, der die Schmach der Deutschen erst sieht und wirklich werden lässt in seiner Verachtung. Zum Beleg dafür erfand Hitler ein nicht nachweisbares Zitat von Charles Repington: »Von den Deutschen ist jeder dritte Mann ein Verräter.«¹³⁸ Lachen und Tanzen kommen sonst in »mein Kampf« an keiner Stelle mehr vor und werden also ausschließlich zur Markierung der falschen Männlichkeit erwähnt. Der hitlersche Mann ist Frontsoldat oder Arbeitssoldat, er leidet und kämpft und denkt keine Minute an Tanz und Lachen.

133 Vgl. Gietinger, November 1918 und Theweleit.

134 Christa Hämmerle, 2008, S. 71.

135 Braunbuch, 1933, S. 194.

136 Braunbuch, 1933, S. 194.

137 Im Original der Erstausgabe unterlief Hitler ein grammatischer Genusfehler, er maskulinisiert die Fahne und vergaß das feminisierende – e –. Ein interessanter Lapsus an dieser Stelle.

138 AH, S. 243, in: 2019, S. 615. Anmerkung Nr. 23: »wörtlich belegen lässt es (das Zitat) sich jedoch nicht. Im Denken der deutschen Rechten führte das Zitat gleichwohl ein Eigenleben, das sich bis in die frühe Bundesrepublik weiterverfolgen lässt.«

Bedrohliche Girl-Kultur

In den 14 Jahren der Weimarer Republik wurde regelmäßig vom »moralischen Niederbruch des deutschen Volkes« und von »moralischer Entartung« gesprochen.¹³⁹ Es grassierte eine konservative Angst vor der amerikanischen Girl-Kultur und »im Unterschied dazu [...] sollte die deutsche Kultur auch im Zeitalter der häufig weiblich konnotierten Massenkultur eine männliche bleiben.¹⁴⁰ Harald Welzer meint, dass die Nazis viel Kraft aus dieser Angst zogen, indem sie viele konservative Forderungen übernahmen: »die Förderung der Klassiker und der ›Volkskultur‹, die Suche nach einem deutschen Weg in die Moderne, die Abwehr der sogenannten Kulturfeminisierung, [...] sowie eine ungefährlich-systemkonforme Massenkultur.«¹⁴¹

»Kulturkonservative suchten nach dem sogenannte ›gesunden Fortschritt‹. Allerdings ging es einem Teil der Kulturkonservativen nicht nur um die Suche nach einer gemäßigten, sondern auch um eine deutsche Moderne.«¹⁴²

»Gesucht wurde ferner nach einem Schutz gegen die angebliche Verweiblichung von Kunst- und Kulturöffentlichkeit, gegen den sogenannte Kulturfeminismus. Die neue Massenkultur drohte die Geschlechterordnung zu verändern. Die vielen neuen weiblichen »kleinen« Angestellten, die Ladenmädchen, Verkäuferinnen und Sekretärinnen erschienen oftmals auf massenkulturellem Gebiet als Vorreiterinnen. Das war kein Zufall.« Denn Frauen versuchten »auf Grund des seit 1919 eingeführten Frauenwahlrechts auch in die politische Öffentlichkeit vorzudringen [...].«¹⁴³

Die Konservativen ersehnten sich »einen Damm gegen die Schlammlut. [...] Eine seelische Säuberung zur Erzielung einer sauberen Seele sei notwendig, die seelische Gesundheit unseres Volkes sowie die Empfindungen der gesund-denkenenden Bevölkerung müssten als Richtschnur für Kulturpolitik dienen.«¹⁴⁴ Der Weg von dort bis zur braunen Volksgemeinschaft war kurz.

Was Adelheid Saldern über die Rezeption klassischer Literatur und Musik schreibt, ist noch treffender, wenn wir die männliche Arbeitsschlacht an der Autobahn mitdenken: »Die beabsichtigte Entintellektualisierung der Klassikerrezeption resultierte aus der generellen Abwertung des Intellektuellen, und diese korrespondierte – unter funktionalem Aspekt gesehen – mit der Abwertung der Weiblichkeit und des Jüdischen einerseits und mit der Aufwertung der Körperlichkeit und des Männlichen andererseits.«¹⁴⁵

Der kleinen Gruppe der Autobesitzer*innen, eben jene Konservativen und überzeugten Nazis, war die Autobahn auch ein persönlicher Trost für die verlorenen bür-

139 Welzer, S. 60.

140 Welzer, S. 59.

141 Welzer, S. 80.

142 Welzer, S. 55.

143 Welzer, S. 57f.

144 Adelheid von Saldern, Kunst für's Volk: vom Kulturkonservatismus zur nationalsozialistischen Kulturpolitik, in: Welzer, das Leben der Bilder, S. 60.

145 Saldern, in: Welzer, S. 69.

gerlichen Freiheiten in einem selbst von einem wie Fritz Todt als eng empfundenen Deutschland

»Weekend – Kraft durch Freude – Volkswagen – alle drei dienen der großen nordischen Neigung, die Enge des Raumes wenigstens zur Erholung zu überwinden.«¹⁴⁶

In »Mein Kampf« lobte Hitler die »arische Rasse« neben anderem als große »Kulturbegründer« der Welt. Nur die »Arier« könnten großes Neues schaffen, die anderen »Rassen« würden nur vor sich hin leben ohne Schaffenskraft. Wenn wir davon ausgehen, dass das ein den konservativen Kreisen der heute so genannten »Mitte der Gesellschaft« verbreiteter Gedanke war, dann war die RA für sie nicht nur Versprechen (auf Motorisierung), sondern schon Erfüllung eines solchen. Sie war ja schon die scheinbare Schöpfung etwas gewaltig großen Neuen. Weder dürften die kulturkonservativen Kreise auf die Arbeit angewiesen, noch den Arbeitern besonders viel Aufmerksamkeit geschenkt haben. Für sie waren die Bildbände und die neue Landschaftsästhetik bestimmt. So war die RA eine Schnittmenge aus den Klasseninteressen der Zeit, mit allerdings deutlicher Schieflage zugunsten der konservativen Mitte. Schon hieran zeigt sich der proklamierte Sozialismus an der RA als billiger Trick. Denn während die 2 Prozent der Autobesitzer sofort etwas von der RA hatten, mussten die Massen der Arbeiter*innenschaft auf Zukünftiges vertrauen. Wohnungen hingegen hätten auch sie sofort beziehen können. Das S in NSDAP stand für diesen Betrug, und sein Name war »Volksgemeinschaft«.

Autobahn als leerer Platz

In der Etablierung eines neuen Maskulinismus und der Zerstörung von anderen männlichen Subjektivitäten fand der NS eines seiner wirksamsten Mittel. Die Theweleitforschung meint, dass insbesondere mit diesem Angebot die roten Arbeiter*innen integriert wurden: »Bei den Partei-Faschisten kann so der gute bürgerliche (=soldatische) mit dem guten proletarischen Arbeits- und Muskelmann zusammenfallen. Die Klassengesellschaft scheint ihnen im gemeinsam konstruierten Männerkörper »überwunden« zur so genannten Volksgemeinschaft.«¹⁴⁷

Der »konstruierte Männerkörper« wurde in den Bauschlachten beschworen und gegen jede Faktizität sollte in einem gleichsam magischen Akt die Klassengesellschaft überwunden *sein* (nicht erst überwunden *werden*).

146 Fritz Todt: Der nordische Mensch und der Verkehr. In: Die Straße 4 (1937), H. 14. S. 394-400. Hier S. 395, 397 u. 398. Besonders bemerkenswert ist die Erklärung, es sei »rein materiell nicht zu begreifen, dass mindestens die Hälfte aller Kraftwagenbesitzer weder Mühe, Kosten und Opfer scheuen, wenn es sich darum handelt, die Kosten und Lasten des Erwerbs und Betriebs eines solchen Kraftwagens zu übernehmen. Wir brauchen die alte Erbanlage für die Erklärung dieser – rein materiell gesehen unvernünftigen Handlung der Menschen beim Kauf eines Kraftwagens.« In: Schütz, 1984, S. 85.

147 Andrea Maihofer/Klaus Theweleit. Moderation: Nina Degele, Das moderne männliche Subjekt im Anschluss an Adorno, Horkheimer und Foucault, Symposium am 6.7.2007 im Carl-Schurz-Haus, In: Freiburger GeschlechterStudien, Nr. 21.

Eine weitere Abwehrstrategie gegen die abgespaltenen weiblichen Anteile der faschistischen Männer war die Herstellung und der mediale Konsum des »leeren Platzes«. Der leere Platz meint die Herstellung von »Klarheit, Ordnung, Sauberkeit und Übersichtlichkeit ohne das weibliche ›Gewimmel‹ der ›ungeordneten‹ und ›schmutzigen‹ Masse«. Der blutige Brei steht für die Gewalttat gegen einen als weibliche Bedrohung konstruierten Feind. Hinter der Liebe zum Leeren Platz steht die Angst vor den eigenen weiblichen Anteilen und vor der bedrohlich empfundenen weiblichen Lust. Dem wiederum liegt die Angst vor der Ich-Auflösung zu Grunde.

Die Autobahnen waren die ersten 20 Jahre kaum befahren. Und sie wurde sogar dafür im FAZ-Autobahnfeuilleton gelobt: »Das Deutschland des Autobahn-Reisenden ist menschenleer.«¹⁴⁸ 1941 jubelte ein weiterer brauner Poet:

»Die Autobahn ist eine Kunst, ›die jedes Ding aus seiner irdischen Unvollkommenheit löst [...], stumm sein läßt, was lärmt, geruchlos, was stinkt.«¹⁴⁹ Die Straße ohne Hindernis in ihrer Vorhersehbarkeit ist die performative Version des leeren Platzes. Sie ist »anästhesierende[n] Leere, im Zustand geistesabwesender Benommenheit.«¹⁵⁰

Sie ist ebenso die Antithese zur städtischen Straße mit ihrem Gewimmel und unvorhersehbaren Begegnungen wie die geordneten Nazi-Kolonnen die Antithese zu den anarchischen Arbeiter*innendemos waren.

Der Radiosprecher Paul Lawen lobte den ersten fertigen Streckenabschnitt bei Frankfurt scheinbar spontan als »wunderbar, weiße blanke Reichsautobahn.«

Brockhaus widerspricht Theweleit, dass der faschistische Mann gar keine Lust gesucht habe. Sie problematisiert die Art und Weise dieser Lust als typisch faschistisch: ohne eine aktive Frau oder überhaupt einen intimen Menschen als Partner*in. Wie der Feind im Krieg meist auf weitem Abstand bleibt, so bleiben auch die Mitmenschen in ihren Blechpanzern stets auf Abstand vom eigenen Körper. Das Automobil ist eine unerotische Bewegungsart, eine Berührung der Körper ist nur im Unfall und somit im Schmerz oder Tod möglich. Im Auto, beim Rasen, ist dieser Mann von der Zumutung, jemand zu sein, befreit. Er kann sich darauf ausruhen, sein Auto zu sein – der Markenfetisch legt es ihm nahe – und kann sich im Rausch der Geschwindigkeit einen Augenblick vergessen.

Bei den Erklärungen des Faschismus mit psychischen Nöten sollte jedoch das voluntaristische Element nicht vergessen werden. Dass für den Krieg der neue Mann geschaffen werden musste, war Teil der »innerpolitischen Leitung eines Volkes«.¹⁵¹

Autorennen und Rekordfahrten

Die Autobahn war Teil des Investitionsprogramms in den Automobilismus von 1933, in dem auch der Motorsport subventioniert wurde. Sie ermöglichte erst die Geschwindig-

148 Walter Dirks: Feuilletons im Nationalsozialismus. Politische Publizistik 1934–1943. (Gesammelte Schriften 3), Zürich 1990, S. 147 u. 145. In: Schütz S. 106.

149 Karl Heinrich Waggener, Pfingstidyll an der Reichsautobahn. Mit handkolorierten Zeichnungen und Bildern von Ernst Huber. Schriftenreihe der Presseabteilung des Reichsministers Dr. Todt, Bd. 14, Potsdam 1941 (Anm. 104), S. 30, in: Schütz, S. 106.

150 Schütz 1984, S. 108.

151 Christoph Harmann et al., Hitlers mein Kampf, eine kritische Edition, Band I, München 2016, S. 49.

keitsrekorde der Silberpfeile von Daimler und Auto-Union, die ohne die breiten geradlinigen und langen Straßen nicht möglich gewesen wären. An Abschnitten wie an der A9 Berlin – Dessau wurde ausnahmsweise kein Grünstreifen angelegt, um die noch ohne Leitplanke ungeteilte Fahrbahn als überbreite Rennpiste nutzen zu können. Als Beifang gab es eine bessere Nutzung als Start und Landebahn, die der Luftwaffe versprochen werden konnte.¹⁵²

Allein mit dem Rennsport und dem Wirtschaftsprogramm die umständliche Plackerei mit verpflichtendem Arbeitsdienst zu begründen, war nicht so leicht wie es heute erscheinen mag. So rechtfertigte Hitler beispielsweise in der Weihnachtsansprache 1938 den Rennsport als notwendige Propaganda für die Motorisierung Deutschlands, obwohl der Straßenbau »vielleicht der Zeit [...] vorausseilt«.¹⁵³

Daniela Zenone schreibt über Mussolinis Italien: »Besonders im internationalen Autowettbewerb schlug sich der Erfolg eines Automobils auf das Prestige der Nation nieder. So kommentierte der Futurist Umberto Boccioni am 2. September 1902 in seinem Tagebuch die Erfahrung als Zuschauer eines Autorennens in Brescia: ›Italien hat gesiegt [...]. Ich glaube, neue Helden zu sehen. Kann es wahr sein? Es steht fest, dass in diesen wunderbaren Autorennen das ewige Eroberungsideal steckt. Ich habe viel des Ruhmes des neuen Italien getrunken.«¹⁵⁴

So war die Autobahn nicht nur als Baustelle, sondern auch als Rennstrecke ein Beitrag zur neuen Männlichkeit. »Der heldische Mensch war – wie das Genie – stets männlich gedacht und somit ein Beitrag zur ›Remaskulinisierung der Kultur.«¹⁵⁵ Ein wenig des männlichen Siegesruhms strahlte von der Handvoll Rennfahrer auf die Bauarbeiter ab und da diese wiederum stellvertretend für alle Arbeiter standen, auf diese. Zumindest war das die Intention, als beide Maskulinitäten überhöht inszeniert wurden: die Bauarbeiter als Connellsche »komplizenhafte« und die Fahrer als »hegemoniale Männlichkeit«. Indem beide zu Helden erklärt wurden, wurden die Bauarbeiter zumindest näher an die Rennfahrer gerückt. Eine direkte Gleichsetzung wäre zu absurd gewesen und wurde vermieden, aber sie war auch nicht das Ziel; die Arbeiter spielten als Vertreter der komplizenhaften Männlichkeit in einer anderen Liga. Gleichwohl sollte die Botschaft deutlich ankommen: Auch ihr seid Helden. Auch hier können wir wieder nur vom Ende her vermuten, dass der ideologische Kunstgriff gelang und die Autobahn zum deutschen Mythos machen. Vielleicht hätte die Überhöhung des Bauarbeiters nicht verfangen ohne die Silberpfeil-Helden.

Deutschland hatte seine zwei großen Zeiten der Männer-Helden, den Ersten und Zweiten Weltkrieg. Dazwischen war der Sport. Die größte Heldenrolle, die dem Krieg am nächsten kam, da regelmäßig gestorben wurde, hatte der Auto-Rennfahrer. Es gab sie ebenso in anderen Autonationen: Frankreich, England, Italien und USA. Aber nirgendwo wurden sie so erfolgreich überhöht wie in den Rennwagen von Mercedes und Auto-Union. Da es auch heute nicht ohne Helden-Männer im Sport geht, sollten wir uns vor Augen halten, dass die Zeit bis zum ersten Weltkrieg noch recht arm war an

152 https://de.wikipedia.org/wiki/Rennstrecke_Dessau.

153 15.12.1938, Transkript aus dem deutschen Rundfunkarchiv.

154 Zenone, S. 15.

155 Welzer, S. 79.

Sport-Helden, und wie Brecht fand, war es durchaus kein Mangel. Im Ersten Weltkrieg ermöglichten die neuen Maschinen, U-Boot und Flugzeug, den Typus des Helden-Man-nes, wie die Futuristen ihn erhofft hatten. Danach ersetzte dann der Rennfahrer den Piloten genau so lange, bis Deutschland den nächsten Krieg losbrach. Viktor Klem-perer schrieb über den beliebtesten Rennfahrer im letzten Friedensjahr: »Das einprä-gsamste und häufigste Bild des Heldentums liefert in der Mitte der dreißiger Jahre der Autorennfahrer: Nach seinem Todessturz steht Bernd Rosenmeyer eine Zeitlang fast gleichwertig mit Horst Wessel vor den Augen der Volksphantasie.«¹⁵⁶ Über das Buch seiner Witwe Elly Rosenmeyer-Beinhorn urteilte er »Hier ist das Ideal des nazistischen Stils, hier hat Goebbels gelernt und hat man von ihm gelernt, das ist die Uniform, die Gefühlshaltung des dritten Reichs – nur dass es sich auf dem reinen Sportgebiet [...] nicht ganz so gemein ausnimmt wie in der hohen Politik, die Mischung ist hier nai-ver und ungiftiger.« Ihre Sprache war die des dritten Reichs, »fahrerisch, fliegerisch, hundertprozentig, unter Beweis gestellt, ein sonniger Mensch.«¹⁵⁷

Am 28. Januar 1938 verunglückte Rosenmeyer bei einem Rekordversuch mit über 400 km/h auf der Propagandaautobahn fünf von Frankfurt nach Darmstadt.¹⁵⁸ Als Of-fizier der SS seit 1932 war er ein Vorzeige-Nazi-Held und bekam ein Staatsbegräbnis erster Klasse mit Ansprache und Würdigung durch Hitler persönlich.

Abermals ist der spätere italienische Kulturminister Marinetti unser bester Zeuge. Noch als Kunstmäzen sah er schon 1916 voraus: »Das Heldentum ist eine Geschwindig-keit, die sich selbst durch das Befahren der größten aller Rennstrecken erreicht hat. Der Patriotismus ist die direkte Geschwindigkeit einer Nation; der Krieg ist die notwendige Prüfung, das Heer der zentrale Motor einer Nation.«¹⁵⁹

Die zeitgenössische Literatur des NS fand deutliche Worte, wem sie den anfängli-chen Wiederaufbau des geschundenen Nationalgefühls verdankte:

»Ein einziger, entschlossener Willensvorstoß hat alles dies erreicht. Dieser Wille, wie-der zu siegen, entsprang dem machtvollen Antrieb der nationalsozialistischen Revolu-tion; er nährte sich an den zur Einheit geschmiedeten Kräften der gesamten Nation, er fand Wegweiser wie Hitler [...]. Deutscher Stahl wurde in deutschem Feuer von deut-schen Fäusten geschmiedet, deutscher Geist schuf den Organismus dieser Motoren, die schließlich von deutschen Fahrern zu einem deutschen Sieg gesteuert wurden.«

So feierte die Zeitschrift »Deutsche Kraftfahrt« den ersten Sieg deutscher Rennwagen seit dem Weltkrieg, der 1934 von Mercedes auf dem Nürburgring errungen wurde.¹⁶⁰

Wenn wir zwei Epochen des Automobilismus unterscheiden, die elitäre futuristi-sche Frühphase und die der Massenmotorisierung ab den 1970er Jahren, dann waren

156 Klemperer, S. 33.

157 Rosenmeyer, Beinhorn, Elly, Mein Mann der Rennfahrer: Der Lebensweg Bernd Rosenmeyers, deutscher Verlag, Berlin 1938.

158 Mit einer Geschwindigkeit von atemberaubenden 429 km/h fand er den Tod. Er scheiterte am Ver-such, Caracciolas Rekord auf derselben Strecke zu überbieten, was ihm misslang. Auf Hitlers erster Autobahn besteht bis heute dieser Weltrekord auf einer öffentlichen Straße von 437 km/h.

159 F.T. Marinetti: La nuova religione-morale della velocità. 1916, in L. Caruso (Hg.): 1980, Nr. 8, In: Zenone, S. 19.

160 Deutsche Kraftfahrt, 1934, Bd. 2, H. 9, S. 41f, in: Rinn, S. 33.

Rennsport und Rekordfahrten in den 1920er und 1930er Jahren die Übergangsphase, in der die Massen zunächst noch als Publikum lernten, sich mit der neuen Maschine und seinem Rauschangebot zu identifizieren. Da sich der Motorsport wie jeder Sport ins nationale Narrativ einreihete, war er Teil des Nationalismus. Interessanterweise wurde er das nie in den beiden anderen großen Industrienationen der Zeit, der Sowjetunion und den USA.

Erst die Reichsautobahn erlaubte Vorstöße in Geschwindigkeiten, die uns selbst heute noch utopisch vorkommen. Wiki Baum ließ ihren Helden im Roman »Menschen im Hotel« ganz überwältigt staunen über eine Fahrt mit 118 km/h auf der neuen Avus. Welchen Eindruck werden erst die Autobahnen und Zahlen wie 432 km/h gemacht haben? Auch nach dem Krieg notierte Viktor Klemperer eine Geschwindigkeit von 120 km/h auf der Autobahn Berlin – Dresden als bemerkenswert schnell. Erst heute dringt die letzte Generation von Raser-Autos wie der Tesla Roadster mit 400 km/h Höchstgeschwindigkeit in die Region von Caracciola und Rosenmeyer vor.

Mit dem Rennsport konnte das NS-Regime »das Beschleunigungspathos der futuristischen Tempo-Kunst in die weitaus anschaulichere Populärkultur« überführen.¹⁶¹ Was der Futurismus für eine winzige Avantgarde vorgedacht und vorgefühlte hatte, was als neues Gefühl einer Epoche mehr erahnt und beschrieben als wirklich da war, das wurde wenige Jahre später Wirklichkeit. Die Reichsautobahn war Teil dieser Ermöglichung. Sie erst schuf dem Auto die Möglichkeit, in futuristische Geschwindigkeitssphären vorzudringen. Marinettis noch weitgehend literarischer Elitismus war somit konsumierbar geworden. Ab den 1970er Jahren und in fortgesetzter Steigerung bis heute wurde sie gelebte Populärkultur, mit den bekannten Konsequenzen. Auch diese erfolgreiche Propaganda der 1930er Jahre trägt bis heute zum Mythos Autobahn bei, einem Mythos von der wieder international triumphierenden Nation. Der Werbespruch von Audi »Vorsprung durch Technik« hat noch heute ein schwaches Echo davon.

Hätten Arbeitszwang, DAF, und Führerrede ausgereicht, hätte Goebbels seine »Helden der Arbeit« auch in einem anderen Wirtschaftszweig inszenieren können. Und dass es schlechtere Arbeit gab als die Autobahn, erwähnte Hitler halb drohend, halb eine Gemeinschaft erheischend an der ersten Baustelle. Die Trockenlegung der Sümpfe in Norddeutschland wurde zeitgleich mit den Autobahnbauarbeiten begonnen, jedoch überwiegend von politischen (roten) Häftlingen der KZ im Emsland verrichtet.¹⁶² So war die Erwähnung durch Hitler einerseits unverhohlene Drohung, andererseits war sie ein Angebot, die Arbeit zu vergleichen: dort Sümpfe, Mücken und SA-Schergen, hier die futuristische Moderne und wenigstens halb-freie Arbeit. Der Spruch »aber Hitler hat die Sümpfe trockengelegt« ist selbst aus der dunkelsten Nachkriegszeit nicht überliefert. Dass gerade die Autobahn zur Projektionsfläche wurde, lag an ihrer Verbindung zur futuristischen Moderne, zu Silberpfeil, Geschwindigkeit und Zukunft. Im Sumpf hin-

161 Uwe Day, Silberpfeil unterm Hakenkreuz: Autorennsport im NS, be-bra Verlag Berlin 2011, S. 126.

162 »Im Sommer 1933 ließ das preußische Innenministerium nahe der niederländischen Grenze drei Konzentrationslager errichten. In ihnen wurden vor allem politische Gegner inhaftiert, aber auch Zeugen Jehovas und später zudem sogenannte Asoziale. Ab 1934 kamen mehrere Lager für Justizgefangene hinzu.« Knigge 2000, S. 32.

gegen hätten keine neuen Helden inszeniert werden können, und an einer einfachen Baustelle für sozialen Wohnungsbau wohl auch nicht.

Anti-erotische Räume

Hitlers Verständnis von Gender zeigt sich in »Mein Kampf« recht einseitig und einfach gestrickt. Ganz in diesem Sinne einer passiven weiblichen Subjektivität wird »die Frau« im Projekt Reichsautobahn auf die Rolle der Zuschauerin reduziert. In keinem Wort seiner vielen Ansprachen richtet Hitler sich an sie oder gar an die Arbeiterinnen, er spricht jedoch hunderte Male zum »Deutschen Arbeiter«.

Die beinahe völlige Abwesenheit von handelnden Frauen in »Mein Kampf« ist bemerkenswert. Der einzige längere Abschnitt widmet sich der Prostitution: »Und ist es nicht ein Jammer, zu sehen, wie so mancher körperlich schwächliche, geistig aber verdorbene junge Mensch seine Einführung in die Ehe durch eine großstädtische Hure vermittelt erhält?«¹⁶³ Und schuld auch daran sei die allgemeine und jüdische kulturelle Dekadenz gewesen, die die Seele der deutschen Männer vergiftet habe. »Unser gesamtes öffentliches Leben gleicht heute einem Treibhaus sexueller Vorstellungen und Reize.«¹⁶⁴ Die etwas tollpatschigen Männer, die eigentlich der Prostitution abgeneigt seien, würden »nach reichlichem Alkoholgenuss« in der Großstadt von hinterlistigen Prostituierten in diesem »idealen Zustand [...] gelangt.«¹⁶⁵

Noch in der Gegenwart leiden 88 Prozent der deutschen Männer an Ängsten vor Frauen, weiblicher Sexualität oder an ihren eigenen weiblichen Anteilen, so Wolfgang Pohl. Wenn wir Theweleit folgen, dann muss die Abwehr des Weiblichen in der Generation Hitlers noch um ein Vielfaches stärker gewesen sein. Der Führer selbst, hat seine erotischen Gefühle und Triebe Frauen versagt:

»Ich darf keine Frau lieben bis ich nicht mein Werk vollendet habe.«¹⁶⁶ Aber dem Auto konnte er voll und ganz zusagen: »Meine Liebe gehört dem Automobil. Das Auto hat mir die schönsten Stunden geschenkt.«¹⁶⁷ Darin war er ein Prototyp der automobilen Männlichkeit.

Bei der Autobahn war und ist keinerlei weibliche Erotik. Hier war der Deutsche – heterosexuell und soldatisch-nazistisch verstandene – Mann vor allen Versuchungen sicher geschützt. Keine Prostituierte angelte nach ihm, kein Trunk machte ihn verführbar. Die Frau war hier das, was sie in Hitlers Gender-Weltbild sein sollte: unsichtbar oder sehr dezent, nicht zu hören, nicht zu sehen oder irgendwie aktiv es sei denn als jubelndes Publikum. Dass Hitler den kleinen Exkurs über Prostituierte im Überkapitel »Ursachen des Zusammenbruchs« einordnet, zeigt das Ausmaß der empfundenen Bedrohung. So wurde *diese* Sexualität als ebenso gefährlich empfunden wie Judentum und Marxismus. Der Zusammenbruch des soldatischen Mannes und der »harten Front« ge-

163 Hitler S. 269, in: Harmann, S. 669.

164 Hitler S. 268, in: Harmann, S. 667.

165 Hitler S. 271, in: Harmann, S. 673.

166 Hitler gegenüber Leni Riefenstahl. Zitiert nach: Seeßlen, Band I, S. 111.

167 Laut Winfried Wolf stammen diese Sätze von Hitler. In: Wolf: Sackgasse Autogesellschaft, S. 42.

scha in dieser Weltanschauung durch den Einbruch der Sexualität, verkörpert durch die sexuell aktive Frau.

Theater, Chor und Monolog

Es wurde viel und oft geschworen beim Autobahnbau. So schworen die Arbeiter bei der Eröffnung der Baustelle Frankfurt – Darmstadt ein »Reich der Arbeit zu errichten«. Hitler ging aufs Ganze und forderte das Versprechen ein, mit sich überschlagender Stimme schreiend: »Dass sie dies tun wollen, das sollen sie schwören, mit Sieg Heil!« Die Arbeiter riefen matt durcheinander ihr Heil oder Sieg Heil, jedoch noch heute nachhörbar ohne viel Elan.

Am 21. März 1934 gelang die Inszenierung wesentlich besser. In seiner Rede bediente der Gauleiter von Oberbayern noch das Narrativ vom »Nationalen Sozialismus«, dem die Autobahn nun dienen würde:

»Wir freuen uns, in ... Oberbayern, dass Sie nun hier, mein Führer, auf der Reichsautobahn München Salzburg, in unserem Gau, die Arbeitsschlacht des Jahres 1934 eröffnen. Wir freuen uns all derer, denen diese Tage Arbeit gegeben wird, und wir grüßen Sie mein Führer, als den Schaffer der deutschen Einheit, und als denjenigen, der als wahrhafter Sozialist, den deutschen Volksgenossen wieder Arbeit und Brot gibt. Und ich bitte Sie, die Sie sich hier versammelt haben, mit mir, den Führer zu grüßen, mit einem dreifachen Sieg Heil! Arbeiterchor: (Sieg Heil Rufe)«¹⁶⁸

Und Hitler bediente das Topos, jedoch das Wort »Sozialismus« sorgsam vermeidend (der Röhmputsch gegen den »linken« Flügel war nur noch wenige Monate entfernt): »Es ist ein schönes Bewusstsein an einem Werk mithelfen zu dürfen, dass nicht dem Interesse eines Einzelnen dient und nicht im Besitz des Einzelnen ist, das allen gehört und Jahrhunderte lang allen dienen wird.« Auch dies mussten die angetretenen Arbeiter wieder beschwören, jedoch nun als vorher einstudierter Chor, so riefen sie wie in einem Theaterstück von Einar Schleaf:

Sprecher: Herr, dass die Not sich wende!

Chor: geben wir unsere Hand, denn nun aus eigener Kraft, Deutschland sich Arbeit schafft.

Sprecher 2: und überwindet die Not.

Chor: Arbeit ist Brot!

Der dritte große, medial verbreitete Schwur wurde von nur einem Arbeiter stellvertretend für alle geleistet. Das Publikum war wieder das Landesweite Radio, aber das echte Publikum ein ganz anderes. Im »Theater des Volkes« in Berlin war nebst den üblichen Nazi-Größen zur Weihnachtsfeier am 15. Dezember 1938 die »bessere« und die braune Gesellschaft versammelt. Gefeierte wurde die Fertigstellung der ersten 3000 Kilometer. Hier war die Inszenierung eine ganz neue. Es sprach, vielmehr, es durfte sprechen: ein

168 Adolf Wagner, Gauleiter von München-Oberbayern, Teilnehmer des Hitler-Ludendorff-Putsches und somit Urgestein der NSDAP am 21.3.1934 in Unterhaching.

Arbeiter, in diesen heiligen Räumen der Bourgeoisie, zum Führer, zu den Ersten des Landes. Seiner Stimme ist es noch heute auf Tonband anzuhören, dass er aufgereggt war und sich zusammennehmen musste, um überhaupt zu sprechen:

»Mein Führer, durch ihr gigantisches Werk, die Reichsautobahn, haben sie Millionen von deutschen Volksgenossen Arbeit und Brot gegeben. Und nur so können wir mit unseren Familien wieder ein fröhliches Weihnachtsfest feiern. Wenn wir auch manchmal Opfer bringen müssen, oder die Arbeit uns nicht immer angenehm war, so wollen wir all das geduldig tragen, mein Führer; Sie haben noch viel größere Arbeit geleistet. Sie sind der Meister eines großdeutschen Reiches. Sie haben ein Volk von achtzig Millionen zusammengeschmiedet. Eine Arbeit, die kein Mensch der Welt bis jetzt fertigbrachte. – Applaus – Wir können ihnen nicht genug für all das danken, was sie in den fünf Jahren geleistet haben. Sie haben das deutsche Volk wieder geeint. Wir Arbeiter aber wollen unserem Führer, ganz gleich an welchem Platz er steht, ob Kopf- oder Handarbeiter, ob Bauer oder Unternehmer, die Arbeiter unseres Führers sein und bleiben. Mein Führer als Meister dieses großdeutschen Reiches, befehlen Sie uns und wir wollen Ihnen gehorchen.«

Dieser Schwur war der Abschluss des bunten Weihnachtsabends, der mit je einer längeren Rede von Fritz Todt und Hitler gefüllt war. Auch hierin betonte Hitler, die Autobahn sei dank »Produktionssteigerung [...] die natürlichste und sozialistischste Maßnahme, die es gibt« und sprach vom »tätigen Sozialismus«. Er rechtfertigte sie scheinbar gegen interne Kritik, dass sie die Arbeiten am »Westwall« vorbereitet habe, und »militärisch wichtige Arbeit des Reiches« sei. Ferner gibt er ihren »psychologischen Wert« ganz offen zu, wiederholt aber auch das Versprechen des »neuen billigen Volkswagens« und gibt dann das Leitmotiv für den Arbeiter vor, bevor der es mit seinen eigenen Worten wiederholen darf: »Millionen deutscher Volksgenossen sind dadurch unendlich glücklich geworden und können heuer zum ersten Mal mit uns Weihnachten feiern.«¹⁶⁹

169 »Geladenen Arbeitern im Berliner Theater des Volkes«, Festakt anlässlich der Fertigstellung von 3 000 km Reichsautobahn vor 3 000 geladenen Arbeitern, 37 und 70 Minuten in Teil 1 und 2, 15.12.1938.

Tabelle 6: Vergleich der zwei wichtigsten Autobahnreden Hitlers zur ersten Baustelle 1933 und zur großen Feierlichkeit im letzten Friedensjahr 1938.

Themen der Rede	23. September 1933, erste Autobahnbaustelle, bei Frankfurt	Triumph in der Weihnachtsfeier nach 3000. Kilometern, 15.12.1938
Gemeinsamkeiten		
Schuldzuweisung an den Marxismus	wenige	-
Schuldzuweisung und Fluch den letzten 14 und 70 Jahren	-	-
Triumph des NS, teils mit Verhöhnung der Gegner	-	-
Drohung »der Welt« (dem Ausland)	wenig	stark (Demokratien »die uns gerne vernichten wollen«)
Hitler als Arbeiter, Landstreicher, Verstoßener, self-made-man	zentraler Abschnitt	-
Tonlage	mitreißend, hoffnungsvoll, rechtfertigend, kameradschaftlich, höflich bittend, schwungvoll befehlend	staatsmännisch, freundlich
Arbeitszwang auch für Reiche	mittel	-
harte Arbeit ankündigend	sehr oft	-
Schwören, Zeugnis ablegen, Segen erhalten	als Abschluss	Treueschwur eines Arbeiters
Bedeutung des wirtschaftlichen Aufschwungs	sehr zentral	wenig
Lob der Handarbeit über die Kopfarbeit	oft	-
Investitionsprogramm	dies hier ist es [es rechtfertigend]	wenig
Deutschlands Schmach	mittel	-
moralischer und seelischer Aufschwung durch Arbeit	oft	knapp aber prägnant: »unendlich glücklich«
Beschwören der Volksgemeinschaft in verschiedenen Formen	oft	mittel
Wendungen einer Predigt	mittel	-

Unterschiede		
großartige Zukunft	mittel [»monumentales Werk«]	mittel [»Von den Straßen, die ihr heute baut, werden noch in Jahrtausenden die Spuren da sein«]
Stärke der Nation besingen	oft [ins wirtschaftliche variiert, und ins religiöse als »neues Reich«]	oft [Autos, Autobahn, Westwall]
Arbeitslosigkeit beseitigen	-	oft [wieder Weihnachten feiern]
Verknüpfung von Autobahn und Annexion (Sudetenland, Österreich)	-	mittel
Sozialismus	-	oft
Volkswagenversprechen	-	oft
Neid und Anerkennung des Auslands	-	oft

Erwerbslosigkeit als Schande

Dem vielen schwören auf die Arbeit als moralische Hebung lag ein Blick auf Arbeitslosigkeit zugrunde, der an seinem Ernst nicht zweifeln ließ. Wer als »arbeitsscheu« klassifiziert wurde, konnte als »asozial« in KZ und Vernichtungslager eingeliefert werden. Wie tief dieser Wert in der deutschen Seele verwurzelt ist, zeigt sich an der fehlenden Rehabilitation dieser Opfergruppe in beiden Nachkriegsrepubliken. Erst im Jahr 2019, 74 Jahre nach Kriegsende, hat die BRD die wenigen noch lebenden Häftlinge mit dem »schwarzen Winkel« rehabilitiert, mit allen Stimmen des Bundestags außer natürlich denen der AfD. Für die Nazis war die Arbeitslosigkeit nicht zuerst materielle Armut, sondern ein moralischer Sumpf. In den Worten Hitlers beim ersten Spatenstich: »Wir kämpfen damit zugleich gegen das schwerste Leid und das tiefste Unglück das über Deutschland in den vergangenen 15 Jahren gekommen war, der Fluch der Arbeitslosigkeit.«

Dass Arbeitslosigkeit so schlimm sei wie »jüdisch-Sein« schrieb er zuvor in »Mein Kampf«: »Nein der Jude ist kein Nomade; denn auch dieser hat schon eine bestimmte Stellung zum Begriffe ›Arbeit‹, die als Grundlage für eine spätere Entwicklung dienen konnte [...]«. ¹⁷⁰ Hitler musste daher ein Jahrzehnt später auf der Autobahnbaustelle sich selbst gegenüber nicht lügen, als er die schlecht bezahlte und mehr oder weniger erzwungene Arbeit um ihrer selbst willen lobte: »[...] dass es nicht in unserem Ermessen steht, welche Arbeit wir zu tun haben [...] die vielleicht schön ist, sondern in der Arbeit an sich. [...] wer die Arbeit schätzt um ihrer selbst wegen.«

170 Hitler, S. 322, Abschnitt »der Parasit«, In: Harmann, S. 791.

Arbeitszwang als »Volksgemeinschaft«

Erst durch den Arbeitszwang konnte die NSDAP wenigstens etwas folkloristisch vor-täuschen, was sie tatsächlich nie einlöste oder hätte einlösen können. Denn wie Hitler in Unterhaching selbst sagte, ging es in seinem »Sozialismus« darum, sich »bei all dem keiner Mittel [zu] bedienen, die irgendwie die Achtung vor Eigentum oder Vertragsrechten antasten,« außer freilich das der KPD, Gewerkschaften, SPD und wenig später der Jüdinnen*Juden und halb Europas.¹⁷¹ Der Schriftsteller und Vagabund Jean Genett charakterisierte diese Deutschen mit den Worten: »Dies ist ein Volk von Dieben.«¹⁷²

Die wenigen Autobahnarbeiter waren im Positiven was die Jüdinnen*Juden im Negativen waren, eine Projektionsfläche. Während sich an ersteren nun alle freuen sollten über die Rückkehr der Arbeit, wurde an letzteren gerade die Ausstoßung aus der Arbeit mit dem »Gesetz über die Wiederherstellung des Berufsbeamtentums« vollzogen. Der Besitz oder Nichtbesitz von Lohnarbeit war die Durchgangsstation des Elends und nicht nur moralisch, sondern rassistisch und schließlich lebensbedrohlich: Wer der Lohnarbeit körperlich nicht fähig war, musste fürchten, im »T4« Programm getötet oder mit dem schwarzen Winkel als »arbeitsscheu« oder »asozial« in KZ eingewiesen zu werden. Da Jüdinnen*Juden ihre Stellungen verloren hatten, wurde Arbeitslosigkeit tatsächlich wie von Hitler gemutmaßt ein jüdisches Phänomen. Der Arbeitsbegriff der Nazis war ein Janusgesichtiger – mit Ausstoßung und Vernichtung auf der einen und neuer nazistischer Proletarier-Würde und Nationalstolz auf der anderen.

Wer diesem Motiv auf den Leim ging, für den konnte dann die Autobahn tatsächlich die Volksgemeinschaft herstellen, denn hier gab es erstmals keine Gewerkschaftstradition, waren alle Arbeiter formal per Zwangsmitgliedschaft in der DAF organisiert, und waren weder Jüdinnen*Juden noch Banken involviert. Dass mit ihr eine Art neues Kollektivgut geschaffen würde, stimmte und stimmt bis heute, und erklärt möglicherweise die Aufregung, dass neuerdings Autobahnen privatisiert werden.

Kein Wirtschaftszweig war so sehr »schaffende deutsche Arbeit«, ohne Jüdinnen*Juden, ohne Intellektuelle, ohne Verbindung zur Zirkulationssphäre oder zum Ausland.

So wenig der NS ein Sozialismus war, in dem er tatsächliche Klassenschranken gemildert oder gar aufgehoben hätte, umso mehr hat er es behauptet. Hierfür war die Autobahn der Ort der performativen Inszenierung. Die neue Männlichkeit wurde geschickt verknüpft mit der neuen Klassenharmonie. Nicht weniger bot Hitler an, als seine Biographie, in der er selbst einer von ihnen gewesen sei und darum Unrecht erfahren habe wie ein christlicher Märtyrer:

»Was will der eigentlich, ein ehemaliger Bauarbeiter, ein Landstreicher oder ein Tagelöhner, was will der eigentlich? (noch wütender und schreiend) was heute vielleicht

171 Hitler in Unterhaching am 21.3.1934, »Wir werden weiterhin die Schuldenlast senken und die Kapitalbildung vorantreiben, wir werden uns bei all dem keiner Mittel bedienen, die irgendwie die Achtung vor Eigentum oder Vertragsrechten antasten. [...] Wir schützen den Ertrag JEGLICHER EHRlichen ARBEIT.«

172 Genett nach seiner Europareise im Sommer 1937, In: Michael Kloft/Oliver Lubrich, Innenansicht Deutschlands 1937, ARTE 2016.

mit einem rauschenden Fest begonnen wird, es ist notwendig es muss geschehen.«¹⁷³ Sie werden eingeladen, sich zu identifizieren, mit dem Führer als einem Mann, der erniedrigt worden sei von Höherstehenden, man könnte dahinter die bürgerlichen Klassen sehen, und es dennoch zu etwas gebracht habe. Da er es sich nun leisten kann zu brüllen und seiner Wut lustvoll Luft zu machen, jetzt wo er Führer geworden war, sollten also die Arbeiter ihm ruhig nachfolgen, dann würden auch sie aus ihrer Demütigung eines Tages aufsteigen. Entfernt wird nahegelegt, auch sie würden dann einmal die Freiheit eines Führers genießen können, wozu sie zunächst einmal weiterhin erniedrigende Arbeit tun sollten. Connell spricht von »Klassenverletzungen«, die in den Subjektivitäten von Männern, die an der hegemonialen Männlichkeit scheitern, dauerhaft vorhanden sind. Das scheint auf dieses Publikum zuzutreffen und Hitler spielt auf dieser Tonleiter.

Dennoch, Streiks gab es von 1934 – 36 und Sabotage bis 1939.¹⁷⁴ Hieran wird ersichtlich, dass die 720 Arbeiter in Frankfurt und ihre Nachfolger Statisten für den Goebbels Propagandaapparat waren, Projektionsflächen für ein Medienspektakel. Die Prophezeiungen jedoch sind erschreckenderweise eingetreten: das Ausland beneidet die Deutschen um diese Bahnen, das »wieder fleißig gewordenen Volk« hat sich ein Reich der Arbeit geschaffen, das durch die Kriegszerstörung noch eine ganze Generation im Griff hatte und Autobahnen gelten bis heute als keynesianistisches Wundermittel. Und leider sind auch die Ausbauziele übertroffen worden, wie vom größten Führer aller Zeiten (GröFaZ) gewünscht: »Erst in Jahrzehnten wird man dann, den Verkehr als abhängig sehen von diesen neuen großen Verkehrsstraßen, die wir nunmehr durch ganz Deutschland ziehen wollen. 6400 km sind der erste Beginn dieses Werkes«

Ich-Ideal für Arbeiter

Der »Führer« inszenierte sich und wurde geschickt inszeniert als das neue Ich-Ideal, nach dessen Verschmelzung das Ich des Arbeiters streben sollte, sofern er sich darauf einließ. Obwohl die Nazis die Psychoanalyse ablehnten, bestätigte ihre Herrschaftstechnik viele ihrer Annahmen. An der Autobahn sollte der Arbeiter nicht nur Massenschwein sein, sondern es sein wollen. Während die Arbeiter-Internationale das Recht auf freie Entwicklung eines jeden*r einforderte (so oft sie auch in der Praxis scheiterte), sollte das Autobahnritual nun die Verhältnisse umkehren. Dies wurde natürlich nicht erklärt sondern in den Ritualen der Autobahn performativ inszeniert. Nirgendwo sonst gab Hitler sich so oft als Arbeiter wie hier. Und in dieser Rolle, ließe er keine Gelegenheit aus, um das Selbstvertrauen der Männer zu heben, um ihr moralisches gut-

173 Damit bot er nun das an, was er selbst vorher in »mein Kampf« als wirkungslos ausgeschlossen hatte, nämlich eine falsche Verbrüderungsszene statt echter materieller Teilhabe am gesellschaftlichen Reichtum: »Der deutsche Arbeiter wird nicht über den Umweg schwächerer Verbrüderungsszenen in den Rahmen der deutschen Volksgemeinschaft gehoben, sondern durch bewusstes Heben seiner sozialen und kulturellen Lage, solange bis die schwersten Unterschiede als überbrückt gelten dürfen.« Hitler, S. 883.

174 Wikipedia: Reichsautobahn, https://de.wikipedia.org/wiki/Reichsautobahn#Streiks_beim_NS-Vorzeigeprojekt_und_Lärmer S. 76 – 81.

Werden Kraftdurch körperliche Arbeit zu loben. Verlangt und scheinbar realisiert wurde ein weitgehender Lustverzicht, eine Selbstverleugnung und Triebunterdrückung, im wahrsten Sinne des Wortes, da die Baracken der Arbeiter oft alleine in der freien Landschaft standen und die Männer wie in einer Kaserne unter sich leben mussten. Können wir daraus den Schluss ziehen, dass der Plan zur Verknüpfung von moralischer Hebung der Männlichkeit und Autobahn aufging? Wenn sie bis heute damit verbunden wäre, dann würde verständlich, wie jede Opposition gegen den Bau einer Autobahn so vielen Deutschen unerträglich erscheint. Muss nicht jede Opposition gegen die Autobahn als Sabotage an der Stützung fragiler Männlichkeit erscheinen?

Connell meint, dass ein Angriff auf das phallische Objekt, welches am Schnittpunkt von Kultur und eigener Körpererfahrung steht, z.B. der Besitz von Waffen oder eines Autos, Kastrationsangst im Sinne Freuds hervorrufen würde und dementsprechend ein hohes Potential für Gewaltausbrüche in sich berge. Dennoch sieht sie keinen anderen Ausweg als ein beharrliches »degendering« der »körperreflexiven Praktiken«, zu denen ich Autofahren und Autobahn zähle, die die hegemoniale Männlichkeit hervorbringen.¹⁷⁵

Conclusio

Der für Radio und Printmedien in Szene gesetzte Autobahnbau war ein wichtiger, wenn nicht der zentrale Teil des symbolischen Wiederaufbauprogramms für die Würde des nun als »Deutsch« statt international verstandenen Arbeiters. Dazu gehörte die Inszenierung des »Führers« als Arbeiter, als Mann aus einfachen Verhältnissen, der es geschafft hat. Sein neuer falscher Stolz war verknüpft mit einem faschistischen Maskulinitismus, der durch die Rennfahrer-Helden gestützt wurde. So wurde die Autobahn als der Ort inszeniert, an dem sich hegemoniale und komplizenhafte Männlichkeit in neuer Art und Weise ergänzen konnten. Und mehr als das, sie war zusammen mit dem »Volkswagenversprechen« und dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung der Nation (nicht des einzelnen Arbeiters, dessen Lohn stagnierte) der Ort, an dem die komplizenhafte Männlichkeit das Versprechen erhielt, irgendwann die Status-Erhöhung zum hegemonialen Mann per eigenem Auto zu erhalten. Hitler war nicht so verwegen, das schon 1933 oder 1934 zu versprechen, aber 1938 versprach er den Volkswagen dann sehr deutlich. In gewisser Weise tickte auch hier eine Uhr – ewig ließ sich das gelogene Versprechen nicht aufrechterhalten, irgendwann mussten die Nazis die zivilen Autos liefern oder endlich den lang geplanten Krieg beginnen.

Auch für das Vorspielen der angeblich klassenlosen Volksgemeinschaft war die Autobahn die beste Entdeckung der Propaganda. Hitler hielt hier einige seiner besten Reden, weil er weniger wie der Nazi und dafür mehr wie der Staatsmann oder gar der verständnisvolle Arbeiter-Freund klingt. Ihm gelang es einige Male, was am 1. Mai scheiterte, einen freundlichen Ton gegenüber den Arbeitern anzuschlagen. Wie der sehr kleine deutsche Widerstand – obwohl er zu 80 Prozent von vormals organisierten Ar-

175 Vgl. Connell, S. 245f.

beiter*innen getragen wurde – bewies, gelang die Integration der meisten in die Volksgemeinschaft im Laufe der zwölf Jahre.

»Diese Berichte zeigen, dass Denk- und Verhaltensweisen der Arbeiterschaft im Widerspruch zur NS-Propaganda einer in sich geschlossen vereinten ›Volksgemeinschaft‹ standen. Andererseits bedeutete Nichtzustimmung keineswegs automatisch widerständiges Handeln, wie manche vielleicht glauben. Wenn zeitliche Phasen betrachtet werden, wird oft unterschiedliches Verhalten in der gleichen Person entdeckt werden können.«¹⁷⁶

Die fünf Millionen ehemalige KPD-Wähler*innen, davon geschätzt zweieinhalb Millionen Männer, wurden scheinbar überwiegend schließlich korumpiert. »Selbst in die Autobahnarbeiter begann sich der Faschismus, wie Stephan Hermlin sagte, ›wie Schimmel‹ hineinzufressen. [...] Unter den Menschen, die neben ihm [der Kommunist Wilhelm Thews] Stein klopfen und an Asphaltkesseln schufteten, unter diesen Menschen, die als einzige vermocht hätten, das Schicksal ihres Landes zu ändern, gab es schon welche, die auf den ›Führer‹ schwuren und das braune Hemd anzogen.«¹⁷⁷

Im Rückblick auf die Autobahnpropaganda lassen sich drei Phasen ausmachen:

- 1) Von 1933 – 1935 als die Arbeitsbeschaffung und die neue Würde des Arbeiters an erster Stelle stand. Nebenmotive waren der Wiederaufbau der Würde der Nation, das große historische Werk, die Wirtschaft.
- 2) Von 1935 – 1937 als die ersten Geschwindigkeitsrekorde auf den fertigen Autobahnen gefahren wurden, als die fertigen Autobahnen das »Volkswagenversprechen« gewissermaßen erzwungen haben und die Frage aufkam, für wen sie gebaut wurden. 1936 scheint ein Höhepunkt der Friedens-Lüge gewesen zu sein, und ein Höhepunkt des wir-sind-wieder-wer-Gefühls.
- 3) Von 1938 – 1940 gab man sich keine Mühe mehr vom Frieden zu heucheln, stattdessen wurde die Autobahn sogar mit Kriegsrüstung (Westwall) und Expansionismus (Annexion CSR und Österreich) verbunden und nun unverschämt als Triumph der neuen deutschen Größe inszeniert. Ab 1938 wurde die baldige Verfügbarkeit des »Volkswagens« (Käfer) versprochen.

In allen Phasen aber galt die Autobahn als das Werk des einfachen Deutschen Arbeiters. Und man wurde mit ihr scheinbar nie ganz froh, immer musste betont werden, wie neidisch das Ausland sei.

Gebaut hätte Hitler die Autobahn schon als erstes Konjunkturprogramm – aber plötzlich stellte sie sich als hervorragende Propaganda mit dem neuen Massenmedium Radio heraus, zudem für die wichtigste noch zu erreichende Gruppe, die Arbeiter*innen. Noch heute beim Nachhören scheint es, als ob Paul Laval am Mikrofon während er spricht die Technik der Live-Reportage entdeckt. Obwohl penibel geplant und vorbereitet, war die Reichsautobahn zugleich auch ein Zufallserfolg der Propaganda, den man nicht mehr losließ.

176 In: Heinz 2015.

177 Stephan Hermlin, *Die erste Reihe*, Berlin 1951, S. 37, In: Lärmer, S. 2.

Sie war das Projekt, in dem der Widerspruch des deutschen Faschismus nach inszenierter Aufhebung der Klassenschränken einerseits und Beibehaltung der Eigentumsverhältnisse andererseits, von futuristischer Moderne und Vergangenheitssehnsucht kulminierte. Walter Dirks schrieb 1931: »Die nationalsozialistische Sozialrevolte [...] will nach vorwärts, heraus aus dem Elend, einer neuen Welt, [...] dem »Dritten Reich« entgegen, – aber sie will diese neue Welt unter Aufrechterhaltung der gewohnten Lebensform, ohne den Willen und den Mut zur Wandlung.«¹⁷⁸

Abb. 72 (nächste Seite): Fotos wie dieses zerschossenen Kraft-durch-Freude-Volkswagen (später in Käfer umbenannt) in Berlin 1945 gingen nicht ins kollektive Gedächtnis ein. Die wenigen hundert Käfer wurden später nur mit den vermeintlich »friedlichen« Jahren des NS assoziiert. Das Feiern des Käfers als Symbol für Wirtschaftswunder und Frieden in den 1950er Jahren wusste jedoch stillschweigend um die Nazi-Propaganda für das Auto, womit der Volkswagen zur wahrscheinlich stärksten emotionalen Kontinuität zum Nationalsozialismus werden konnte. Fotos wie dieses hätten den Mythos Käfer-Volkswagen beschädigen können, sie waren jedoch so selten wie die wenigen hundert gebauten Prototypen. Von einem der großen medialen Propagandaerfolge der späten 1930er Jahre wurde der Käfer zu einem der größten Konsumerfolge der Nachkriegs-BRD. Im Käfer verschmolzen privat erinnerte NS-Propaganda und vermeintlich unpolitischer Konsum zu jener Alltagsideologie, welche die Nachkriegs-BRD prägte. Mit jeder Kaufentscheidung für den Käfer konnte sowohl an Hitlers Versprechen positiv erinnert, und zugleich jede politische Konnotation (des internationalen Verkaufserfolgs) geleugnet werden. Fotograf unbekannt, Staatsarchiv der UdSSR/Russland, unbegrenzte Rechte vom selbigen erworben von Andreas C. Schmidt 1994, mit freundlicher Unterstützung.

178 Walter Dirks In: Schütz, S. 108.

