

ナチス時代の体制派美術の問題（4）

— 新たな風景画の可能性をめぐって —

安 松 みゆき

【要 旨】

本稿では、ドイツ第三帝国期に主流だった体制派美術作品について、負の評価を前提としつつ、その実態を明らかにすることを引き続き試みた。具体的にはアウトバーンを描いた風景画をとおして、プロパガンダとも言われる状況もあわせて体制派美術の特徴を考察した。その結果、自然と技術と美を合体させたアウトバーンを絵画という方法で描くことで、郷土の美をドイツ国民に容易に認識させたことなどを明らかにしえた。

【キーワード】

体制派美術 アウトバーン 風景画 アウトバーンの展覧会 自然と技術と美

はじめに

ドイツ第三帝国の美術である体制派美術は、戦後において否定されながら、当時に排除された美術の復権が戦後の大きな目的となり、没収作品の帰属などを含めた研究が現在でもまだ続いている¹。一方で第三帝国期の美術を歴史のなかに位置づける試みも行われてきている²。ただし負の評価を伴うために容易に最終結論に結びつく成果にいたっていない。

本稿では、そうした当時の主流だった美術作品について、負の評価を前提としつつ、その実態を明らかにする試みである。具体的にはアウトバーンを描いた風景画をとおして、プロパガンダとしての性格に留意しつつ体制派美術の特徴を抽出する考察となる。

1 従来の研究および本稿の考察について

本稿では、体制派美術に関してこれまでほとんど取り上げられることのなかった展覧会があり、それに注目することで今回の問題を考察する。従来ドイツ第三帝国の体制派美術については、上記のごとくその罪責から戦後のモデルネ美術の復権と作品の帰属に研究の軸が置かれてきている。しかしそのなかでも近年、体制派美術が1930年代の美術として歴史のなかに位置づけられはじめたことは、美術史が美術作品の歴史であることを思えば、当然のことであった。とはいえ、美術作品の歴史としてまとめるには、体制派美術はあまりにも負の政治体制と強く結びつけられているため、美術としての価値判断は容易ではない。いまのところ作品を歴史史料と見なし、実態の解明を進める段階にあると見るべきであろう。

そうした研究状況を踏まえると、戦後に否定の対象となった体制派美術が、それが生み出された当時には主流の美術であった事情について、まだ十分に検討されてきたとは言いがたい。そこで本稿では、第三帝国期にさかんに描かれたアウトバーンをテーマにした作品に注目する。当時アウトバーンが計画され、それに関する美術作品が制作されていた。それについて長らく看過されてきていたが、ようやく2022年にアンケ・グレーナー (Anke Gröner) がアウトバーンの絵画作品について論究した大著が出版された。グレーナーは、同著のなかで美術におけるアウトバーンに注目して、関係する展覧会と画家をくまなく紹介した。たしかに同著はアウトバーン絵画の全容を示しているものの、グレーナーの研究目的は、アウトバーンの代表的な絵画作例を残した画家カール・テオドル・プロッツェン (Carl Theodor Protzen) を主軸に置いた研究であるために、時系列でアウトバーンに関連する動向や画家を紹介するにとどまっており、展覧会にしても大枠で捉えて細部にまで言及されていないなど、まだ十分に考察されているわけではない³。

本稿で取り上げるのは、グレーナーが一部紹介した展覧会である。筆者は実は20年前に別の画家を調べていたときにその画家が出品した展覧会として知っていたが、当時はそれ以上の関心がなく、注目することはなかった。その展覧会とは、ヒトラーの名の下に造られたアウトバーンをテーマにした「美術におけるアドルフ・ヒトラーの路 (Die Strasse Adolf Hitlers in der Kunst)」と題した展覧会である。展覧会ではカタログが刊行されており、そこにはこのテーマに取り組んでいた画家と作品のデータがまとめられている。アウトバーンをテーマに描かれた作品は、たとえば後述するようにアウトバーンの建設に導入された機械そのものが描かれる場合もあるものの、多くは自然を背景にアウトバーンが建設される場面が描かれているために、いわゆる風景画と捉えてよいと思われる。

本稿では、この展覧会を基軸として、風景画のジャンルからすると、アウトバーンをテーマとした作品群はどのような特徴を持つのか、プロパガンダとしての側面にも注目して見ていきたい。基本資料となる展覧会カタログには作品購入方法や関係者、画家、画家の出身地、作品名、作品の素材、展示室のデータが記載されている。ただし、画家や作品の解説、評価などはなく、具体的な作品の図版もほとんど添付されていないために、実際にどのような作品が描かれたのかは判然としない。かろうじて展示された作品のうち、5点に関してはカラー版の絵葉書のかたちで展覧会カタログに添付されている。具体的な作品はこのようにわずかとなるが、タイトルや関連資料などを参照しつつ検討を加えたい。

2 「美術におけるアドルフ・ヒトラーの路」展覧会

2.1. 展覧会の経緯をめぐって

「美術における」の言葉をとってしまうと、ひときわ芸術性を伴わないタイトルの展覧会だが、これは1936年の12月からミュンヘンのテレジエンヘーエ (Theresien Höhe) の展示公園の「ホール3」⁴を皮切りにベルリンの「帝国美術院」で、その後、現在のポーランドのプレスラウの「プレスラウ造形美術館」で1937年1月まで開かれた美術展であり、「アドルフ・ヒトラーの路」すなわち、「アウトバーン」をテーマにした絵画、グラフィック、彫刻の作品群が展示された。展示作品は販売も意図されていた⁵。カタログや当時の新聞によると、建設に関わる最新の技術的な側面の誇示も求められ、写真や、実際にアウトバーン建設に使われた最新機材も併せて展示されたという⁶。鑑賞者はミュンヘンの会期では2万5千人が来場し、展示された500近くの作品のうち、ナチ党関係者やアウトバーンに関係した企業が3割程度の数の作品を購入したことが知られている⁷。

ではこの展覧会がだれによって、どのような目的で企画されたのかについては、ミュンヘンとベルリンの展覧会を一冊にまとめたカタログには、作品購入方法と搬送について記載があるだけで、それ以上の指摘はなく、不明である。しかしプレスラウで開催された展覧会カタログには、かろうじて前文のようなかたちで、アウトバーンの設計者であるドイツ帝国道路建設総監フリッツ・トート (Fritz Todt : 1891-1942) の挨拶や関係者の名前を列記したうえで、ヒトラーのすすめる事業について、絵画作品によってより総合的な印象を作りだすためと書かれている。しかしそれ以上の言及はない。近年のグレーナーの研究でも、この展覧会がアウトバーンを取り上げた初めての大きな展覧会だったことと、ドイツ帝国道路建設総監のフリッツ・トートがアウトバーンの建設状況を絵画で表現することを希望していたことは述べられているが、それ以上の情報は指摘されていない⁸。

そこで現地で関連資料の存在を含めて資料の調査をおこなった。その結果、この展覧会については前述したように、ミュンヘン中央州立文書館には、関連する一次史料や二次資料が所蔵されていることがわかった。そのうち展覧会の役員でミュンヘン芸術家協会会長ロースナー Rossner の「1936年1月の草案 (Entwurf Januar 1936)」⁹によると、次のようなことが明らかになってきた。

展覧会の企画者はフリッツ・トートで、アウトバーンを計画設計した建築家でもある¹⁰。のちに軍需相になったトートは、当時のドイツの経済を押し上げるきっかけとなるアウトバーン計画をヒトラーからのお墨付きで認められ、いち早く車社会で他国を凌ぐドイツの建国に尽力した。当時の新聞によると、トートは、美しい郷土に新しい技術を結集したアウトバーンの美しさを知らしめるためには、造形芸術の力を借りる必要があると述べていた。ここでトートはアウトバーン建設を技術的な産業として捉えるのではなく、美を造形するものとして捉えていることが注目される。美にこだわるからこそ、造形美術での表現を求めたということが出来るからである。トートは、1936年9月16日の新聞でドイツの技術と文化は、他国の手本になるだろうと鼓舞している。

2.2. 画家について

500点を超える作品は、展覧会カタログから算出すると236名の作家の手による¹¹。展示された大方の作品は絵画作品であるため、1名の彫刻家を除いた235名の画家たちの当時の評価を知るために、ドイツ第三帝国が主流とした「大ドイツ美術展」に出品した画家か否かを基準に据えて検討をおこなった。その際に、ミュンヘン中央美術史研究所で公開している「大ドイツ美術展データベース」と、「大ドイツ美術展」の作品と作家を早い段階に整理した『ドイツ美術 (Kunst in Deutschland 1933-1945)』(Mortimer G. Davidson Tübingen, 1991) に掲載された画家の略歴を参考にした。その結果、78名の画家が「大ドイツ美術展」に出品していたことがわかった。それは全体の3割にあたる。

各画家の出品した作品数だが、120名が1点、56名が2点、29名が3点、12名が4点、6名が5点、6名が6点、3名が7点、そして10点、11点、27点を展示した画家は各1名を数えた。

大方の画家が1点か2点の作品を展示しているなかで、ひとりで10点以上の作品を展示する画家は留意される。10点を展示したのは、カール・ライザー (Carl Reiser : 1877-1950)、11点がエルヴィン・ヘニンク (Erwin Henning : 1901-1993)、そして最多の27点がエーリヒ・メルカー (Erich Mercker : 1891-1973) による。3名はすべて「大ドイツ美術展」に出品していた画家であり、メルカーにいたっては「大ドイツ美術展」にアウトバーンの作品を出品して、ヒトラーとシュペーアに購入されている¹²。

2.3. 出品数の多い三人の画家

ここで紙面の関係もあり、これら出品作品数の最も多い三人の画家を代表作家として注目する。かれらについては西洋の基本的なデータを網羅している『一般芸術家事典 (*Allgemeines Künstlerlexikon*)』を参照して確認したい。

まず、27点という膨大な作品数を展示したエーリヒ・メルカーだが、アルザス出身で、塗装工の息子として1891年に生まれたかれは、20世紀に工業や工場をテーマにした重要な「インダストリー画家」のひとりとして見なされている¹³。生涯に残した作品は3000点に上り、現在もそれらの一部と見られる作品がベルリン歴史博物館やミュンヘンの州立絵画コレクションに所蔵されている¹⁴。

もともとメルカーは画家になろうとは考えておらず、20歳になるとミュンヘンの工科大学で建築技術を学んでいた。しかし、第一次大戦に出兵してから自然現象や雲、光と影などに関心が移り、戦後建築技術者に加えて画家としての活動をはじめたと言われている¹⁵。1920年にはヨーロッパ研修旅行を実施したのち、数多くの風景画や、工場などを描いた作品を残し、1926年からミュンヘンの芸術家集団「リンク」に籍を置いて、画家として研鑽を積んでいくことになる¹⁶。ナチ時代には「大ドイツ美術展」にも出品し、1938年には総統官邸、1940年には潜水艦を描いている¹⁷。戦後はミュンヘン南部のアルガウで暮らし、1954年からミュンヘンに居を移し、その二年後からミュンヘン芸術家協会の理事に就任している¹⁸。

つぎにエルヴィン・ヘニングだが、かれは1901年にアウグスブルクに生まれ、ミュンヘンの工芸学校に通ったうえで、16歳から6年間ミュンヘン造形芸術アカデミーで学んでいる¹⁹。絵画について、ドイツの世紀末を代表する画家フランツ・フォン・シュトゥック (Franz von Stuck : 1863-1928) から指導を受けていた。その後、助成金でフランスに学び、帰国後にミュンヘンの「審査員不在」と銘打った協会のメンバーに、1930年にはドイツ芸術家連盟のメンバーになり、その後も絵画のグループに所属して活動した²⁰。その成果は1938年のニュルンベルク市からアルブレヒト・デューラー賞を受賞したことにあらわれた。

だが、そうした活躍とは裏腹に、ナチ時代に入ってもナチ党员ではなかった。それどころかユダヤ人の画商と関係していたため、ゲシュタポに逮捕されたという²¹。1941年から終戦まで従軍画家となった。戦後にはアルプスのアルガウに移り住み、1948年にミュンヘン分離派のメンバーとなり、風景画や人物画を描き、カールスルーエで1993年92歳でなくなっている。かれの作品はフランクフルト・シュテーデル美術館、ミュンヘンのノイエ・ピナコテークなどに所蔵されている。

最後のカール・ライザーについてだが、1877年にアルプスのパルテンキルヒェンに生まれ、父親はバイエルンで最も古い郵便の仕事とホテルを経営していたという²²。1900年頃からミュンヘン造形芸術アカデミーで学んでいる。自然クラスに籍を置き、ガブリエル・フォン・ハッケル (Gabriel von Hackel : 1843-1926) に指導を受けている。さらに注目されるのは、アントン・アズベ (Anton Azbe : 1865-1905) が個人的に開設した絵画教室でも学んでいることである。アズベとは、ナチが退廃と見なしたカンディンスキーやヤウレンスキーなどのドイツ表現主義を代表する画家が学んだところとして知られている。

このようにアウトバーンの出品数の最も多い三名の画家は、ミュンヘンで学んでいたことがわかる。最多数の作品を出品したメルカーは、土木建築であるアウトバーンを描くには、建築的素養も必要であると言わしめるように、ミュンヘン工科大学で建築を学んだ画家であった。彼の作品はヒトラーに加えて、また建築大臣となった建築家アルベルト・シュペーアにも作品が購入されており、ナチの芸術観に適合したアウトバーンの作品と言えるであろう。

残り二人のヘニングとライザーはミュンヘンの造形芸術アカデミーで学び、指導者の中には世紀末を代表する画家フランツ・フォン・シュトゥックがいたことも確認できた。さらにヘニングは保守的な画家との付き合いがある一方で、ユダヤ人の画商とも良き関係を持っていた側面も認められた。もう一人のライザーもまた、アカデミーで学びながら、個人的な絵画教室アズベのもとでも学んでいたことがわかった。アズベは、ナチに退廃と見なされたカンディンスキーをはじめとするドイツ表現主義の画家たちが関係を持っていた人物である。

このようにナチを代表する展覧会に作品を出品していた画家としても、その背景には複雑な事情が存在したことが明らかになった。

2.4. ガブリエレ・ミュンターの出品

展覧会出品のなかで特に注目される画家がいた。それはガブリエレ・ミュンター (Gabriele Münter: 1877-1962) である。彼女はカンディンスキーのパートナーであり、またかれの作品を戦中に隠し持っていたことで、戦後にカンディンスキーのコレクションがレンバハに所蔵されることになった²³。もちろん当時において表現主義は退廃美術とされ、彼女もまた退廃美術の画家と見なされていたというのが一般的な評価であり、そのために「大ドイツ美術展」に出品した記録はない。その彼女が、今回の展覧会で作品を出品していたことは、意外な事実であった。しかしミュンターに関する Wikipedia には、ナチ時代の動向としてこの展覧会の出品が記されている²⁴。ただしその指摘は、史実としてのみ記されているだけで、具体的な出品作品についての言及はない。

なぜナチの否定する表現主義の画家が、ナチの推奨するアウトバーンの作品を描くことになったのか。そのひとつの回答として、同じ Wikipedia に、ミュンターが1920年代からドイツ造形芸術家協会に所属していたことから、ナチ時代になってもそのまま帝国造形芸術員の会員になったという指摘がある²⁵。たしかにナチが退廃美術として当時のドイツ国内の現代美術を二分化して排斥する動きがちょうど1937年に認められるため、時期的に考えれば、単にスライドすることも周囲の環境が悪化するぎりぎりの時期だったことで納得できる。

また、展覧会カタログには掲載されていないが、インターネットのドイツの絵葉書のサイトに紹介された作品《青い掘削機 (Der blaue Bagger)》²⁶からは、彼女の立ち位置が見えてくる。すなわちミュンターの作品には、工事に使われる掘削機がメインに描かれており、どこにもアウトバーンが見られないからである。もちろんアウトバーンの建設には当代一の技術が使われているので、彼女はそれを描くことで貢献しているとも言えるかもしれない。とはいえ、他の多くの画家たちが描いたように、彼女は一目瞭然でアウトバーンを美しい技術として称賛する作品を描いていないのである。むしろ掘削機をメインに据えているので、その機械に視線が集中し、工事現場の印象を強く与えている。そこに自らの反ナチの立場を示唆する作品にしていた可能性が読めるだろう。

3 展示された絵画作品をめぐる

3.1. 作品のテーマ

作品はアウトバーンに関するテーマを掲げているが、残念ながら展覧会カタログにはわずかな図版しか掲載されていないので、タイトルから推測するしかない。その限定のなかでも一歩踏み込んでみると、アウトバーンの作品を分類することができる。つまり、建設中の橋あるいは完成した橋を主として描いているもの (パターン「橋」、建設中のトンネルあるいは完成したトン

ネルを主として描いているもの (パターン「トンネル」)、橋やトンネル以外の建設現場を主として描いているもの (パターン「建設現場」)、労働者を主として描いているもの (パターン「労働者および労働」)、機械を主として描いたもの (パターン「機械」)、の5つに分類することができる。

3.1.1. パターン「橋」

これは作品のタイトルに橋が認められる場合である。500点を超えるなかで、橋を描いた作品数は150点を数えた。橋そのものも技術的な高さを示す場合があり、たとえばジーベンレーン (Siebenlehn) の橋は当時のヨーロッパで一番高さの高い橋とされた²⁷。

3.1.2. パターン「トンネル」

次に作品のテーマにトンネルが挙げられている事例は6点となった。橋に比べるとかなり数が少ないが、これはアウトバーン自体もあまりトンネルが多くないことを暗示している。

3.1.3. パターン「建設現場」

作品ではアウトバーンが建設中であることから、建設現場を中心に描かれていることがある。これに該当するのは95作品となる。

3.1.4. パターン「労働者および労働」

アウトバーンを建設しているために、その仕事に従事している様子や、労働者を主題として描く場合がある。このタイプは29作品を数えた。社会主義などで称賛される労働、および労働者につながるテーマとも言える。

3.1.5. パターン「機械」

ドイツ表現主義の画家ガブリエレ・ミュンターが、機械だけを描いたことを指摘したが、同様に機械をテーマにした作品として11点を数えた。前述のごとく展覧会でもアウトバーンの建設において最新の技術を象徴する機械が使われていたとの指摘を裏付けるように、機械が展示されていたという。ミュンターの場合の機械の作品は、ナチへの批判を込めた可能性が推察された。

このように、作品のタイトルから描かれた主たるモチーフに焦点を当ててみると、「橋」「トンネル」「建設現場」「労働者および労働」「機械」と大きく5つに分類することが可能である。該当する作品数からすると、最も多いのが「橋」の150点となり、全体のほぼ3割に及び、つぎに「建設現場」95点は全体の2割を占めた。今回の分類ではほぼこれら2つが主流となっていると言ってよいだろう。

3.2. 区間と作品

3.2.1. アウトバーンの区間について

描かれた場所に注目して検討したい。ここでは場所に関係して分類するので、地名を訳出せずに原語のままに書き出すこととする。では描かれた場所を分類値の多い順に上げると Irschenberg 18件、Mangfall 16件、Bergen 13件、Altmühltal 11件、Magdeburg 10件、Leipheim 9件、Jura, Rosenheim, Mauthäusl, Siebenlehn が各 8件、Kaiserlautern, Kinding, Samerberg が各 7件、Leitzachtal, München Ost が各 6件、Chiemsee, Neadertal, Heidelberg, Ober Bayern が各 5件、Frankfurt am Main, Urselbach, Dresden が各 4件、Duisburg, Elbin Höhe, Mannheim,

Griesheim が各 3 件、Tautendorf, Drachenloch, Pörsten, Chemnitz, Unterboihingen, Seehamer See, Dettendorf, Bad Homburg, Köln, Rohersreut が各 2 件、Zersee, Brandenburg, Thüringen, Weinsberg, Württemberg, Schlesierland, Ditzingen, Krefeld, Lippe, Fuldata, Bettendorf, Rohdorf, Offenheim, Tölz, Hirschberg, Meissen, Watzmann, Alpenvorland, Stettin, Heilbronn, Landsberg, Elster-Saal-Kanal, Bewertal, Teisendorf, Unterboihingen, Trokau, Werra, Achenmühle, Gruibingen, Hollenstedt, Sulzbach が各 1 件となった。総数66件を数える場所を州ごとに見るならば、最も多いのは、Irschenberg をはじめとするバイエルン州の23件、次がBaden-Württemberg の 9 件、その後Hessen 5 件、Nordrhein Westfalen と Sachsen が共に 4 件を数えた。

このように地理的に見ると、南ドイツのバイエルン州が23件と突出して多いことが特徴的である。ただし数の上では 2 件だが、ポーランド領だった Stettin や Schlesierland が対象となっていることも見逃せない。すでにドイツ領と明示されているからである²⁸。

3.3. カタログに添付された絵葉書の作品

すでに記載したように、展覧会カタログにはタイトルと素材などの記載はあるものの、図版の掲載は限られている。わずかながらカタログには展覧会を代表する作例を明示するかたちで、5 作品のカラー印刷された絵葉書が添付されている。そのためそれらを事例として作品の特徴の検討を以下に試みたい。

3.3.1. ヴォルフ・パニッツァ (Wolf Panizza) 筆《イルシェンベルクへの登り坂 (Aufstieg zum Irschenberg)》【図 1】

完成した片側二車線のアウトバーンが中央から奥に向けて伸びている。まるで白い二本の帯が自然のなかに敷かれたように見える登り坂のアウトバーンを表現するにあたり、パニッツァの作品では、美しい田園風景の間を遠近法を取り入れて手前カーブから直線で伸び、奥で再びカーブする構図がとられている。右側に高いアルプスの山脈が見えており、行先の方向がその麓であることを暗示している。新しい技術を示すアウトバーンが白く輝き、美しい南ドイツの緑の自然の風景と一体化して描かれており、これまでにない美しい風景画として捉えることができるだろう。

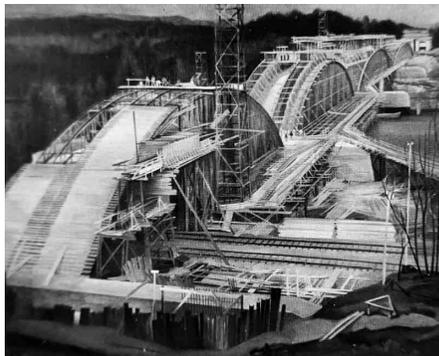


【図 1】ヴォルフ・パニッツァ筆
《イルシェンベルクへの登り坂》

この展覧会では高く評価されているパニッツァだが、「大ドイツ美術展」での出品を調べると、出品した形跡はない。パニッツァの経歴を見ると、1901年にリンダウに生まれ、1919年から5年間ミュンヘンの造形芸術アカデミーで学んでいる。そのときの師のひとりが世紀末を代表するフランツ・フォン・シュトゥックであった。1929年には自ら「審査員不要」の絵画グループを設立している。意外なこととして、パニッツァの作品は1937年のパリの万国博覧会で金賞を受賞している一方で、バイエルン州立絵画コレクションとニュルンベルク市立絵画館に所蔵される作品が「退廃」と見なされて拒否されていたことである。わずか1年でその評価が一変していることは見逃せない。

3.3.2. カール・T. プロッツェン (Carl T. Protzen) 筆
《ライブハイム郊外のドナウ橋 (Donaubrücke bei
Leipheim)》【図2】

現在ミュンヘンの現代美術館 (Pinakothek der Moderne) に所蔵され、展示されている作品である。タイトルになっていないが工事中の場面である。横長の画面に左下から右上に向かって3連のアーチによる曲線の枠組みが組まれた橋を、上から見下ろす鳥瞰図の視線で描かれている。プロッツェンの作品の特徴は、工事中の橋に神々しいほどの光が満ち溢れていることである。この作品の主題が工事中の橋であり、その光の輝きからまるで橋は神殿のような神性を生み出している。



【図2】 カール・テオドア・プロッツェン筆
《ライブハイム郊外のドナウ橋》

3.3.3. フリッツ・ヤコブセン (Fritz Jacobsen) 筆
《工事中のジーブレーン郊外 (ザクセン州) の谷に架かる橋
(Talbrücke bei Sieblehn (Sachsen) im Bau)》【図3】

この作品も工事中の場面であり、谷に架かる橋を下から見上げるアングルによって縦長の画面に描かれている。谷から伸びるコンクリートの橋脚に、道路の土台となる赤い鉄骨が組まれている。谷底には建設現場が描かれており、そこには労働者や資材が認められる。よく見ると、橋脚の上の部分には鉄骨の影が映りこんでおり、光が左上から当たっていることがわかり、印象的な画面がつくられている。橋脚の間から向こう側の丘にわずかな木が見えている。おそらくアウトバーンを造るために、周囲の森が伐採され、その一部の木が斬られずに残されていると推察される。橋が工中ということから、完成を想起させる技術の粋を描いたと言える作品である一方、アウトバーンを造るために自然が壊され、新しいアウトバーンが中心となる風景に変わることも読み取れる作品になっている。ヤコブセンは、「大ドイツ美術展」でも1941年に橋の建設の作品《工事中のナムール橋 (Brücke Namur im Bau)》と《工事中のディルシャウ橋 (Brücke Dirschau im Bau)》を展示している。画家は1879年にブレーメンに生まれ、1949年にマインツでなくなっている。かれの作品は、人工的な美しい橋が自然のなかに造られて、さまざまなドイツの地形をアウトバーンが走ることを示している。



【図3】 フリッツ・ヤコブセン筆
《工事中のジーブレーン郊外の
谷に架かる橋》

3.3.4. ハンデル・マツェリ (Handel Mazzelli) 筆
《メルキッシェスラントを通るアウトバーン (Autobahn
durch märkisches Land)》【図4】

この作品には、畑のなかを左から右へと対角線に走るアウトバーンが描かれている。画面の半分以上を雲のあ



【図4】 ハンデル・マツェリ筆
《メルキッシェスラントを通る
アウトバーン》

る空が占めている。右の畑では麦が刈られたのか、積み藁が認められる。左側には川が見える。長閑な光景のなかで、白いアウトバーンを赤い車が左に走り、先がカーブしており未来的な側面を描きとめている。マツェリは「大ドイツ美術展」への出品の経験はない。オーストリア出身で1885年に生まれ、1950年になくなっている印象派の画家とされる²⁹。

3.3.5. フリッツ・バイエルリエン (Fritz Bayerlien) 筆

《ドイツのアルプス路 (Die Deutschen Alpenstrasse)》【図5】

険しい山裾の谷に沿って曲線の道が敷かれている場面である。かなり急な谷であり、眼下には滝が見られ、谷間の先には、道の終着点と思われるアルプスの山脈が見える。これだけの地理的に厳しい状況が認められることから、アウトバーンを敷くことが、他の区間に比べてかなり難関な工事であったことが容易に想定できる。しかし、同時に国民にはこれまで車で近づけなかったところが身近に行き来できる場所に変わることも示しており、希望のある風景と言ってよい。



【図5】フリッツ・バイエルリエン筆
《ドイツのアルプス路》

このように展覧会カタログでは作品の図版の掲載がほとんどなく、絵葉書になった作品だけが頼りになる状態のため、絵葉書の5点の作品を取り上げて、その表現について確認した。それによって、①5作品は地理的に異なる場面が選ばれ、ドイツ国内の北の低地から南の峡谷までのアウトバーンを描いた作品であること、②5作品のうち2作品が橋をメインにした作品であったこと、③5作品のうち2作品ではアウトバーンが完成している光景であり、3点は工事中の作品であること、④いまでも第三帝国のアウトバーンの作品として代表されるプロツェンの作品が認められること、⑤3作品のアウトバーンは直線に限定されず、先でカーブを描くように描かれていること、⑥すべての作品が自然を取り込むかたちで描かれていること、の6点の特徴が確認できた。

4 アウトバーンはなぜ絵画作品で描かれたのか

前章で絵画作品をめぐってその特徴をテーマと区間で分類し、さらに絵葉書になった作品の特徴を検討してきた。それらを総合すると、アウトバーンについてなにが見えてくるのか。最後に景観とアウトバーンについて詳細に論究した小野清美の研究成果などを参照しつつ考察したい。

4.1. 橋というテーマ

まず前章のテーマの分類では、橋が最も多く認められた。それは絵葉書で紹介された5枚の作品にも橋をテーマにした作品が選択されていることに裏付けられる。なぜ橋のテーマが好まれたのだろうか。小野によれば、橋はアウトバーンにおいて極めて重要なものであり、なによりも第三帝国を象徴し、そのために自然石などで造ることが求められていたという³⁰。さらに景観と調和することも重視され、そのため橋のカーブもその場所の計画の特徴に合わせて異なり、「技術的な目的と自然的な美の均衡がめざされた」と指摘されている³¹。それゆえ、おそらく「橋」は新しい技術の表象であり、また景観との調和を求められた自然の美を踏まえたものであることから、橋が好まれたと考えられる。

4.2. バイエルン州のアウトバーン

つぎの区間別の該当分析では、バイエルン州の区間が多いことがわかった。そのことにも理由があった。前述の小野によると、もともとアウトバーン建設によって交通量に比べ得ると想定された区間は、フランクフルトとハイデルベルクの区間だけだったという³²。しかしミュンヘンとザルツブルク間の工事に着手したときには、ヒトラー自らが鍬入れしたとされる³³。またフランク・ユケッターによれば、バイエルン州で最も多くテーマに選択されたイルシェンベルクのルートは地理的に厳しい場所だが、フリッツ・トートが個人的に望んだことによるもので、のちにヒトラーは、トートのためにイルシェンベルクに壮大な墓を建てる計画までしていたことを指摘している³⁴。これらの指摘からは、実際のニーズよりも、ヒトラーやヒトラーが共感するトートの個人的な思い入れを優先した区間のアウトバーンの工事が着工されていたことになり、それがバイエルン州の区間の作品が多いことにつながっていると想定される。実際ヒトラーは南ドイツ・バイエルン州のベルヒテスガーデンに第二の活動拠点をつくっており、バイエルン州がヒトラー個人にとって重要な場であった。さらに小野によると、アウトバーンは余暇道路としての役割もあったとされ³⁵、ユケッターもまた前述のイルシェンベルクのルートは山を越えるという地理的に厳しい区間だったが、このルートによってアルプスと美しいキームガウの雄大な景色を見ることができると指摘している³⁶。たしかにそのようにドイツのリゾート地である南ドイツへ向かう道路として、また目的地に近づくとアルプスの自然を満喫できる道路として推奨されていたにちがいない。こうした指摘を勘案すれば、区間のなかでもバイエルン州のアウトバーンに重きが置かれたことは、当然の成り行きだったと言える。

4.3. 曲線を描くアウトバーン

5点の絵葉書のうち2点が橋の工事中の場面だったが、それ以外の3点にはアウトバーンがメインで描かれている。作品のなかのアウトバーンは、意外と直線道路に終始せず、直線で延びるアウトバーンは、その先で曲線を描いている。それについても小野の次のような指摘がある。景観を重視したアウトバーンでは、ルート設定をめぐって、直線にするのか、「弧」を描くのかで議論があったという³⁷。景観工学博士ザイフェルトは、景観にふさわしいデザインでは「自然なスロープ」で景観をつなげることを求め、自然な斜面は道路本体と自然景観とを調和的に結びつける役割を持っていたと述べていた。また「われわれの存在の基礎としての景観」との調和がとれてはじめて道路が「芸術作品」になりうるためには、「谷や丘、斜面や丸い頂きなど数千年の古い湾曲にそって弧を描くルートの設定」こそが正しい解決であり、「そのような道路こそが生命体のリズムに合致する」ものであり、「景観親和性」において「技術的に真に完全な形態」であり、長期的に見て経済的であり、同時に「芸術的に良い形態」と見なされていた³⁸。アウトバーン建設における「最大の野心は、『最良の、美的なルート設定』にあり、「直線・円弧・直線」モデルによって作られたのが、フランクフルト～ダルムシュタット、ベルリン～シュテッティン、ベルリン～マグデブルク、ハンブルク～ブレーメン、プレスラウ～リーグニッツの区間がそれに該当すると具体的な事例もあげられていた³⁹。したがって描かれたアウトバーンが直線に終始しないデザインで、直線の先に緩やかなカーブを示すのは、美しいアウトバーンとして造成されていたためであったことが確認できた。

4.4. アウトバーンはなぜ絵画で表現されたのか

アウトバーンを多くのドイツ国民に芸術的に誇示する方法として、写真という手段もある。だが絵画作品で表現しているのには、やはりプロパガンダの役割があったことは言うまでもないだ

ろう。小野の指摘を参考にすると、アウトバーンそのものが、景観との関係を持ち、経済合理性を無視してでも国土の景観美を開き、景観のなかに調和的に組み入れることが追求されていたと言う。自然保護と技術に着目するナチの方針が、その背後には存在する。そこには民族の歴史や伝統を認識する郷土の美の享受も含まれていた。それゆえ、アウトバーンは、ドイツの国民に、文化景観の美、郷土の美、技術の美、自然美、そして自然と技術が融合した美を伝える役割が強く存在した。それを満たす方法は、現実をそのまま切り出す写真でなく、絵画作品に行き着くことになる。画家によって解釈可能な絵画によってこそ実現されるものだったと考えられるだろう。それが未完成でも全く問題がない。未完成は、完成の美を想起させ、それもまた未然の美として享受されるものだった。自然と技術と美を兼ね備えたアウトバーンの絵画作品は、郷土の美を示すものであるが、また占領した領土を我が国として、自然なかたちで国民に根づかせるプロパガンダであったことを改めて確認できるだろう。それらを総合すると、アウトバーンを描くテーマは、もしかしたら、ナチスドイツの絵画において最も象徴的なテーマであり、新しい風景画になったと言えるだろう。

おわりに

第三帝国期の体制派美術は、負の政治体制との結びつきの強さから、否定的な評価を回避できないが、当時の主流の美術だったこともまた事実であり、実態の解明を進めておく必要がある。本稿では、体制派美術のなかでも、ナチが好んで描かせ、これまで研究上では看過されてきたアウトバーンを描いた作品群を取り上げた。それらは展覧会「美術におけるアドルフ・ヒトラーの路」に展示されてナチのプロパガンダの役割を担っていた。

結論から述べると、アウトバーンを描いた作品は、ナチ時代の新しい風景画と見なせた。アウトバーンの作品群は、ドイツの北から南までの郷土の地理的特徴を示す場所が描かれ、特にヒトラーの個人的思いを反映して南ドイツが多く描かれていたことが理解された。また作品群には未完成あるいは完成した橋を描くものが多く認められたが、橋は技術の粋を象徴するだけでなく、美を創出する役割を持つことで、自然と合体した新たな美を生み出していたことが確認できた。アウトバーンの描き方にも独自の特徴が見出せた。それは、アウトバーンを直線だけにこだわらず、弧を描くように伸びて造成されていたことがわかるように構図を決めていたことである。アウトバーンの表現で特に絵画作品が選ばれていたのは、ドイツの国民に、文化景観の美、郷土の美、技術の美、自然美、そして自然と技術が融合した美を伝える役割を担うのは、現実をそのまま切り出さず、画家によって解釈可能な絵画によってこそ実現されるものだからだと考えられた。それゆえに占領した領土を我が国として、自然なかたちで国民に根づかせるプロパガンダであったことが改めて把握できた。それらを勘案すると、アウトバーンを描くテーマは、ナチスドイツの絵画において最も象徴的なテーマであり、新しい風景画になったと言えるだろう。

図版典拠

Ausstellungskatalog, *Die Strasse Adolf Hitlers in der Kunst*, Breslau 1936

本研究は JSPS 科研費 20K00202 (基盤研究 C, 代表安松みゆき, 期間 2019-2023 年) の助成を受けてすすめられた。

欧文タイトル: Das Problem der artigen Kunst in der NS-Zeit (4): Die Möglichkeit einer

neuen Landschaftsmalerei

欧文要旨

In diesem Artikel versuche ich weiterhin, die Realität der artigen Kunstwerke zu erklären, die während des Dritten Reiches in Deutschland vorherrschend waren, wobei wir von einer negativen Bewertung dieser Werke ausgehen. Anhand von Landschaftsgemälden, die die Autobahn darstellen, wurden die Merkmale der artigen Kunst und die Situation, die als Propaganda bezeichnet werden kann, untersucht. Infolgedessen wurde die Autobahn, die Natur, Technik und Schönheit verbindet, als eine Form der Malerei betrachtet.

- 1 オランダのアルネムにおいてもドイツ第三帝国時の美術展がアルネム美術館で2024年3月24日まで開催されている。
- 2 2023年10月時点、体制派美術の作品はミュンヘンの現代美術館で実際に展示されている。また退廃美術と第ドイツ美術展というナチス政権下の善悪の価値を与えられた芸術体制を明らかにする展示も並行してなされている。これ以前からも、ナチが評価した体制派美術をどのように展示するのかを試行錯誤しており、現在の展示は筆者が訪れてみた限り、3回目の展示変更となっている。まだ体制派美術の展示は確定していないようである。ミュンヘンでは美術作品としての体制派美術を思考しているに対して、たとえばベルリンでは歴史博物館に展示されており、体制派美術は歴史的な史料としての見方がとられている。その点でミュンヘンの試みはドイツのなかでも画期をなす。他の事例については以下を参照のこと。拙稿「戦後ドイツの脱ナチ化をめぐる：2017年度開催の展覧会を事例に（3）」『別府大学紀要』60, 2019, 1-13頁。
- 3 Anke Gröner : "Ziehet die Bahn durch deutsches Land". *Gemälde zur Reichsautobahn von Carl Theodor Protzen (1887-1956)*, Wien 2022.
- 4 Die Strasse in Technik u. Kunst, in: *Völkischer Beobachter*, 16. Sept. 1936.
- 5 Ausstellungskatalog, *Die Strasse Adolf Hitlers in der Kunst*, Breslau 1936, S. 5.
- 6 Die Strasse in Technik u. Kunst, in: *Völkischer Beobachter*, 16. Sept. 1936.
- 7 Ausstellungskatalog, *a.a.O.*, S. 5. = 註5. Wikipedia Die Strasse Adolf Hitlers in der Kunst https://de.wikipedia.org/wiki/Die_Straßen_Adolf_Hitlers_in_der_Kunst
- 8 Anke Gröner, *a.a.O.*, S. 132f. = 註3.
- 9 P. Rossner: *Entwurf am Januar 1936*. なお展覧会に関する新聞記事などの資料については今回は紙面の関係があり、活用できなかった。そのため別稿で扱う予定である。
- 10 フリッツ・トートについては、以下を参照。ロベルト・S・ヴィストリヒ編『ナチスドイツ時代 ドイツ人名事典』滝川義人訳、東洋書林、2002年、155-156頁。
- 11 一名フリッツ・ケレFritz Koelleが彫刻を出品している。そのため画家の総数からははずしている。なおケレは大ドイツ美術展に出品していた作家である。
- 12 《オストマルクのアウトバーンのアルム谷の橋 Ostmark, Almtalbrücke der Reichsautobahn》をヒトラーが3500RMで購入していた。大ドイツ美術展出品作品のデータ (<https://gdk-research.de/db/apsisa.dll/ete>) を参照のこと。
- 13 Hrsg. V. Andreas Beyer u.a.: *De Gruyter, Allgemeines Künstlerlexikon* Bd. 89, Berlin 2016, S. 138f.
- 14 Hrsg. V. Andreas Beyer u.a., *a.a.O.*, S. 138f. = 註13.
- 15 Hrsg. V. Andreas Beyer u.a., *a.a.O.*, S. 138f. = 註13.
- 16 Hrsg. V. Andreas Beyer u.a., *a.a.O.*, S. 138f. = 註13.
- 17 Hrsg. V. Andreas Beyer u.a., *a.a.O.*, S. 138f. = 註13.
- 18 Hrsg. V. Andreas Beyer u.a., *a.a.O.*, S. 138f. = 註13.
- 19 Hrsg. V. Andreas Beyer u.a.: *De Gruyter, Allgemeines Künstlerlexikon* Bd. 72, Berlin 2012, S. 13f
- 20 H Hrsg. V. Andreas Beyer u.a., *a.a.O.*, S. 13f. = 註19.
- 21 H Hrsg. V. Andreas Beyer u.a., *a.a.O.*, S. 13f. = 註19.

- 22 Hrsg. V. Andreas Beyer u.a.: *De Gruyter, Allgemeines Künstlerlexikon* Bd. 98, Berlin 2018, S. 191.
- 23 『レンバツハハウス美術館所蔵 カンディンスキーと青騎士』 展覧会カタログ、2010年、41, 169頁。
- 24 <https://ja.wikipedia.org/wiki/ガブリエレ・ミュンター>
- 25 <https://ja.wikipedia.org/wiki/ガブリエレ・ミュンター>
- 26 <https://www.postkarten-universum.de/KGM-1160/Kunstkarte-Gabriele-Muenter-Der-blaue-Bagger> 図版掲載の許可がとれないために本稿に添付することはできない。道路を造成する掘削機がメインに描かれている作品である。展覧会にはもう一枚作品が展示されているが、タイトルからしてほぼ同じように掘削機をメインにした作品と思われる。
- 27 Wikipedia Autobahn Siebenlehn.
https://de.wikipedia.org/wiki/Autobahnbrücke_Siebenlehn
- 28 ミュンヘンから南ドイツを結ぶアウトバーンの区間の終点はザルツブルクとなっていた。そのことは、まだオーストリアは併合がされていないものの、早くからオーストリアとのつながりをナチは重視していたことを示している。
- 29 <https://www.mutualart.com/Artist/Eduard-von-Handel-Mazzetti/6D7F45C6CF441994>
- 30 小野清美『アウトバーンとナチズム 景観エコロジーの誕生』 ミネルヴァ書房、2013年、135-136頁。
- 31 小野清美前掲書、135-136頁 = 註30.
- 32 小野清美前掲書、131頁 = 註30.
- 33 小野清美前掲書、131頁 = 註30.
- 34 フランク・ユケッター『ナチスと自然保護 景観美・アウトバーン・森林と狩猟』 築地出版、2015年、174頁。
- 35 小野清美前掲書、205頁 = 註30.
- 36 フランク・ユケッター前掲書、174頁 = 註34.
- 37 小野清美前掲書、165頁 = 註30.
- 38 小野清美前掲書、165-166頁 = 註30. 曲線の美については、シュルツェ・ナウムブルクによると言う。
- 39 小野清美前掲書、166-171頁 = 註30.