

Leseprobe aus:
Karl Schlögel
American Matrix



Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf
www.hanser-literaturverlage.de

© 2023 Carl Hanser Verlag GmbH & Co. KG, München

HANSER

KARL SCHLÖGEL

AMERICAN MATRIX

BESICHTIGUNG EINER EPOCHE

Hanser

1. Auflage 2023

ISBN 978-3-446-27839-4

© 2023 Carl Hanser Verlag GmbH & Co. KG, München

Umschlag: Peter-Andreas Hassiepen, München

Motiv: Gift of Mrs. Hugh Ferriss

Satz: Greiner & Reichel, Köln

Druck und Bindung: Friedrich Pustet, Regensburg

Printed in Germany



MIX
Papier | Fördert
gute Waldnutzung
FSC® C014889

INHALT

Vorwort 11

MELANCHOLISCHE REISE: ALEXIS DE TOCQUEVILLE
UND GUSTAVE DE BEAUMONT IN AMERIKA 19

Reise über die Landkarte der Neuen Welt 25 / Der Auftrag: Erforschung des Gefängniswesens. Die Verbesserung der Menschen 29 / Die Besichtigung des alten Frankreich in Kanada und Louisiana 30 / Die Spur zu den letzten Mohikanern Fenimore Coopers. Die Eingeborenen. *Wilderness* 31 / Ohio oder die Erfahrung der *Frontier*. Zivilisation auf vorgeschobenem Posten 33 / New Orleans, der Süden und die Rassenfrage 36 / *Civil society*, Städte, die Abwesenheit des zentralistischen Staates 38 / Rückkehr nach Europa. Sich fügen ins Unabänderliche. Projektionen 40 / Die Parallelaktion: Custines »La Russie en 1839« 43

EINE NEUE RAUMERFAHRUNG - FRIEDRICH RATZEL IN AMERIKA 55

»American Space« 58 / Farbenlehre des Indian Summer 60 / Die Niagarafälle. Versuch über Erhabenheit 62 / Weite des Raumes und Raumbewältigung 64 / Raumbewältigung – *E pluribus unum* 69 / Großräume der Zukunft: Amerika, Russland 73

MAX WEBERS USA-REISE UND BAEDEKERS HANDBUCH
FÜR NORDAMERIKA VON 1904 79

Ein ungeheures Pensum 82 / Nordamerika-Handbuch. Navigation und *area studies* 86 / St. Louis. *Gateway to the West* 87 / Wo eine neue Welt verfertigt wird. Stationen einer Erkundung 91 / In den Schlachthöfen von Chicago: Die protestantische Ethik und

der »fleischgewordene Geist des Kapitalismus« 96 / »The Americanization of the World« 99

SOWJETISCHE GRAND TOUR INS 20. JAHRHUNDERT.

ILF UND PETROW UNTERWEGS IN AMERIKA 107

»Amerika liegt an einem großen Highway«. Reise über die Landkarte der USA 109 / »Von Amerika lernen« – *Soviet Americanism* 115 / Grand Tour im 20. Jahrhundert. Topographie der amerikanischen Zivilisation 119 / Sowjetromantik und New Deal 126 / Der Dritte Mann 128

»DISCOVER AMERICA - GO GREYHOUND« 139

Mapping Greyhound Empire 140 / Bewegungsgeschichte 146 / *Streamlining America* 150 / Greyhound als »Ort der Wahrheit« und die *Freedom Riders* 153

HOOVER DAM - DIE MEGAMASCHINE IN DER WÜSTE

UND DAS GENIE DER INGENIEURE 159

Monumentale Erhabenheit 160 / Hoover Dam, Visitor Center: Einführung in ein amerikanisches Epos 162 / Genius Loci. Was im Boulder Canyon zusammenkam 166 / Die Orchestrierung des »reellen Gesamtarbeiters« 170 / Die Vollkommenheit der Form 175 / Hoover Dam vs. Dneprostroj, New Deal vs. Fünfjahresplan, Roosevelt vs. Stalin 178

»DETROIT INDUSTRY« - DIEGO RIVERAS SIXTINA AMERICANA 193

Ein Anfang mit Diego Riveras *Sixtina Americana* 195 / Hauptstadt des *Automobile Age* 201 / Henry Ford, Albert Kahn und Detroit an der Wolga 206 / Die Stadt als Prärie, der Zauber der Ruinen 216 / Die Stimme von Motown: Techno und andere 221

AUF DEM CAMPUS - »OASE, EINE WELT FÜR SICH« 227

Campus Maps: Grundrisse einer Landschaft 231 / »The Lawn« in Thomas Jeffersons »Academical Village« 239 / *Dormitories, Athletics* etc. – Campus als Lebensform 245 / Der Campus als *Global Village* 251

NAVIGIEREN IN L. A.	257
Mike Davis als Archäologe der Gegenwart 262 / Unterwegs mit Reyner Banham. Das Ende des Flaneurs. Fahren lernen 264 / Walter Benjamins Zeitgenosse: Anton Wagner 271 / <i>City upon a hill, City on the Highway</i> : Frank Lloyd Wright und Lewis Mumford 277 / Rückflug nach Europa: Das Ende einer Epoche 280	

ROCKEFELLER CENTER ODER: REICH, KRAFT UND HERRLICHKEIT DES AMERIKANISCHEN JAHRHUNDERTS	289
Genius Loci, Metamorphosen 292 / Meisterwerk ohne Genius. Wo alles zusammenkommt 298 / »Man at the Crossroads«, »March of Civilization«: Das Rockefeller Center als ideologisch-ästhetischer Komplex 302 / Hugh Ferriss: »Metropolis of Tomorrow« / Wja-tscheslaw Oltarschewski: »Contemporary Babylon« 307 / Teilung der Welt: Wolkenkratzer in New York, Hochhäuser in Moskau 313	

GRAND-CANYON-PILGERFAHRT	325
Verstummen am Abgrund 327 / Blick in die geologische Zeit: <i>Reading the Rocks</i> 332 / <i>Amphitheater der Zeit</i> . Die Felswand zum Sprechen bringen 334 / John Powells Durchquerung des Canyons – Eine andere Entdeckung Amerikas 337 / Eine Nation am Lagerfeuer. American Grand Tour oder: Wie man Amerikaner wird 342	

»I HAVE A DREAM ...« DER ZAUBER DER FREIEN REDE	357
--	-----

LEBENSÄUFE: DER NACHRUF ALS AMERIKANISCHE ERZÄHLUNG	365
--	-----

AMERICAN MATRIX	375
<i>Airview</i> – Der Blick von oben 375 / Jeffersons Karte, Northwest Ordinance – Einen Kontinent vermessen 382 / »March of Civilization« – Vermessung und Gewalt 392 / Homogenisierung, Neuvermessungen, Geographien des Wandels 398	

METROPOLITAN CORRIDOR. EISENBAHN-AMERIKA	405
Amerikanische Geschichte, Eisenbahngeschichte	405 / Verlang-
samung, Zeitreisen	409 / Anschauungsunterricht in Nation Build-
ing	410 / Metropolitan Corridor
416 / Kathedralen des Goldenen	
Zeitalters: Grand Central, Penn Station und andere	419 / Chicago
Union Station: »Where all the forces of the nation intersect«	424 /
Renaissance, Globalisierungsstraßen	426
AMERIKAS HIGHWAYS -	
DIE RÖMERSTRASSEN DES 20. JAHRHUNDERTS	433
Die Welt von morgen: Futurama 1939	436 / »Magic Motorways« –
ein amerikanisches Manifest	439 / Eisenhowers »Großer Nationaler
Plan«	445 / Caterpillars, Raupen, Dampfwalzen – die Kraft, Berge
zu versetzen	450 / Verkehrsform und Lebensform
453	
PAN AMERICAN: EMPIRE OF THE AIR	461
<i>The hub</i> : Amerikanischer <i>common place</i>	461 / <i>Fly over America</i> –
Streckenkarten transkontinental	466 / Eroberung des Himmels,
Helden der Luft, Zeit der Aviatoren	471 / Empire of the Air. Die
Verfertigung von <i>one world</i>	475
»MINIMA MORALIA«, SANTA MONICA	491
Kulturindustrie, »Minima Moralia«	492 / Exil und Emigration:
Künstler und Intellektuelle auf der Flucht vor Hitler	496 / Adressen,
Grundriss einer exterritorialen Enklave	500 / 165 Mabery Road:
Salka Viertels Salon	506 / Amerika: Zuflucht im Jahrhundert des
Totalitarismus	513
»I HAVE SEEN THE FUTURE«:	
WELTAUSSTELLUNG NEW YORK 1939/40	525
Spurensuche	526 / Schauplätze des Aufstiegs
529 / Rundgang durch	
die Welt von morgen	534 / Futurama, Democracy
539 / Der sow-	
jetische Pavillon als Gegenwelt	547 / Das Ende der Utopie
550	

NATION OF STEEL 557

Landschaften aus Eisen und Stahl 562 / Das Pathos des *Machine Age* 564 / Capital of Steel, Carnegies City Beautiful 567 / Kontinent der Arbeit. Die Arbeiterklasse und die Erschaffung Amerikas 575 / Steeltown Gary, Stalins Magnitogorsk 579

MALL OF AMERICA - PASSAGEN DES 20. JAHRHUNDERTS 587

Überfluss und Ordnung 588 / Victor Gruens Erfindung der Neuen Stadt: Von der Galleria Vittorio Emanuele II in Mailand zur Shopping-Mall 594 / Campbell's Soup oder die Geburt der Avantgarde aus dem Geist des Supermarkts 603 / Konsumismus und Kommunismus: Die Shopping-Mall im Kalten Krieg und in der Welt danach 605

MUSEUMLAND AMERIKA 615

Museumslandschaften: Herculaneum am Pazifik, Kreuzgänge am Hudson 616 / Ursprüngliche Akkumulation, Gründerzeit 618 / Rubel gegen Rubens, Traktoren gegen Tizian 627 / Kunstkammern der Zivilisation, Paläste des Fortschritts 634 / National Mall: *a Mall of Nations* 638

BASEBALLSTADION ODER: WAS AMERIKA ZUSAMMENHÄLT 645

The Great American Novel (Philip Roth) 650 / Homo ludens. Von Körpern, Kraft und Herrlichkeit des Spiels 657 / Stadiengeschichte: Was das Yankee Stadium mit Jefferson und Madison zu tun hat 658 / Das Spiel geht weiter 665

ENTLANG DER »COLOR-LINE« -

AUF DEN SPUREN VON W. E. B. DU BOIS 671

W. E. B. Du Bois: »The problem of the twentieth century is the problem of the color-line« 676 / Segregierter Raum 684 / Um die Verfassung. Philadelphia 1970 686 / »Breaking the color-line« 697

ARCHIPEL AMERIKA	705
Indianerland: Die große Abwesenheit 705 / Aby Warburgs Reise und die Geistertänze 707 / Geschichte des Verschwindens 713 / Dialektik des Fortschritts und Puschkins Indianer-Sympathie 720 / Der indianische Archipel und Jefferson's Map 724 / Sichtbarwerden: Die Besetzung von Alcatraz 728	
 AMERICAN MANNERS - VERHALTENSLEHREN DER DISTANZ	 737
<i>Civility</i> : Höflichkeit 740 / <i>Lining-up</i> : Die Etikette der Warteschlange 747 / Höflichkeit und Herzlichkeit: Dale Carnegie im Lande der Bolschewiki 751 / Die Zweite Verfassung 754	
 KARAWANSEREIEN DES 20. JAHRHUNDERTS	 759
Das Motel als sozialer Ort 760 / Ikonen der Einsamkeit: Menschen im Hotel 761 / Nabokovs Motel, Lolitas Nest 763 / Transiträume der Mobilität: Genealogie einer Form 767 / Überall und nirgends zu Hause in der Welt 772	
 »THE TRUTH OF BEAUTY«: FRANK LLOYD WRIGHTS SUCHE NACH DER AMERIKANISCHEN FORM	 779
Kontaktzone Auditorium Building: Das Ehepaar Max und Marianne Weber und Frank Lloyd Wright 779 / Organische Architektur. Stilgeschichte, gebaute Topographien 781 / Ein Amerikaner in Moskau, ausgerechnet 1937 791 / Ein amerikanischer Held: Frank Lloyd Wright in Ayn Rands Roman »Fountainhead« 798 / Paradoxien, Knoten, Verwicklungen, unaufgelöst 801	
 ANHANG	 813
Danksagung 813 / Textnachweis 815 / Bildnachweis 816 / Personenregister 819	

VORWORT

Was muss passiert sein, dass jemand wie ich, der sich ein Leben lang mit Russland beschäftigt hat, auf die Idee verfällt, ein Buch über Amerika zu schreiben? Vielleicht ist die Antwort einfacher als vermutet: Wer sein Leben lang in der sowjetischen und der amerikanischen Hemisphäre unterwegs war, der blickt anders auf die eine wie die andere Welt. Ich reiste 1970 zum ersten Mal in die USA, war aber 1966 und 1969 bereits in der Sowjetunion unterwegs gewesen. Das ist nun ein halbes Jahrhundert her. Der sowjetische Realsozialismus war für einen linken Aktivist, der damals mehr von der chinesischen antibürokratischen Kulturrevolution fasziniert war, nicht besonders interessant, und wer es nach dem Internationalen Vietnam-Kongress in Westberlin 1968 mit dem Kampf gegen den Imperialismus ernst meinte, der ging in die USA: *The belly of the beast*, wie es damals hieß. Die erste Reise ging vor allem in die Zentren der Antikriegsbewegung, in das Amerika der Bürgerrechtler, in meinem Fall besonders zu Kundgebungen und Büros der Black Panther Party, die mit ihrem Konzept, die soziale Frage mit der Rassenfrage zu verbinden, eine neue Perspektive zu eröffnen schien.

Von dieser ersten Reise, der zahlreiche andere folgten, stammen die Eindrücke, die dauerhaft bleiben, so wie das bei ersten Eindrücken oft der Fall ist. Monate lang die USA von Küste zu Küste und von Nord nach Süd durchquerend, das Land durch die Fenster des Greyhound Bus entdeckend, überall freundlich aufgenommen – so ist eine tiefe Sympathie gewachsen, die ich bis heute nicht anders fassen kann als in Goethes berühmter Verszeile in den *Xenien*: »Amerika, du hast es besser/Als unser Kontinent, das alte,/Hast keine verfallene Schlösser/Und keine Basalte./ Dich stört nicht im Innern/Zu lebendiger Zeit/Unnützes Erinnern/Und vergeblicher Streit.« Daran haben auch die auf die dunklen Seiten Ame-

rikas verweisenden Erfahrungen – die Bilder aus den Städten des Rust Belt, die von Drogen und Gewalttätigkeit verwüsteten Viertel, die gottverlassenen Siedlungen irgendwo in einem Tal der Appalachen, die verhängnisvollen Kriege im Irak und Afghanistan – im Prinzip nichts geändert. Man konnte von der Größe und Großzügigkeit Amerikas fasziniert sein, auch wenn man an dem Land unendlich Vieles auszusetzen hatte. Ich habe mich gefragt, woher diese tiefe Sympathie rührte, ob es sich nicht doch um eine Projektion handelte, die alles ausblendet, was zu einem Idealbild von Amerika nicht passt, eine Form von Verdrängung, eine Fluchtreaktion in einer Situation, in der eine Alternative zur freiheitlich-liberalen Lebensform des Westens nicht in Sicht ist.

Für die Rekonstruktion der eigenen Faszination – und vielleicht nicht nur meiner – bleibt nichts anderes übrig als – für einen Augenblick wenigstens – die großen Erzählungen von Aufstieg und Fall des amerikanischen Imperiums erst einmal ruhen zu lassen und jene Stationen noch einmal Revue passieren zu lassen, an denen die dauerhafte Begeisterung für das Land geweckt wurde. Das sind – nicht überraschend – die Pflichtstationen jeder Amerika-Reise, die in jedem Reiseführer verzeichneten Naturwunder, die Sehenswürdigkeiten und Highlights, die jeden Ankömmling aus Europa schockierende und befreiende Weite des Raums, der Eintritt in eine Zeit mit ihrem eigenen Tempo und Rhythmus. Man bewegt sich dabei, ob man will oder nicht, immer schon auf Wegen, auf denen andere vor einem unterwegs gewesen sind. So werden Reisen im Raum zu Reisen durch die Zeit.

Wenn es einen übergreifenden Begriff gibt für das, was mich nie losgelassen hat, dem ich nachgehen musste, dann war es: die Produktion des amerikanischen Raumes, die aus dem nordamerikanischen Kontinent in so kurzer Zeit das Zentrum einer Zivilisation hat werden lassen, die im 20. Jahrhundert weltweit ausstrahlte und große Teile der Welt bis heute prägt.

Ein Titel wie »Americanization of the World. The Trends of the Twentieth Century« von William T. Stead, erschienen im Jahre 1901, konnte in einem Augenblick auftauchen, als Amerika im Begriffe war, sich definitiv von seinen Vorbildern zu lösen und zu einer eigenen Form zu fin-

den. Vielleicht war die Weltausstellung von Chicago 1893 – zur Feier des 400. Jahrestags der Ankunft von Christoph Kolumbus im Jahre 1492 – der erste große selbstbewusste Auftritt des »amerikanischen Jahrhunderts«, so wie vielleicht der Einsturz der Türme des World Trade Center am 11. September 2001 in unüberbietbar prägnanter Symbolik dessen Ende und den Eintritt in eine Konstellation mit gänzlich neuen Grenz- und Frontverläufen signalisierte. Was sich in dem Jahrhundert ereignet, ist der Aufstieg Amerikas, verkörpert in der Entfesselung einer beispiellosen gesellschaftlichen Dynamik, die die USA zum Kraftzentrum der transatlantisch-westlichen Zivilisation haben werden lassen. Es ist kein Zufall, dass der Amerika-Enthusiasmus europäischer Reisender um 1900 in vielem dem zwischen Fassungslosigkeit und Verunsicherung schwankenden Staunen heutiger China-Reisender gleicht.

Man kann die Geschichte Amerikas im 20. Jahrhundert entlang der Geschichte der Verfassung, der Institutionen, der Kultur und vieler anderer Themen schreiben, enzyklopädisch in chronologisch geordneter Form, aber man kann sie auch als Ortsbeschreibung versuchen, als Topographie des Wandels, ob ausgelöst durch technologischen Fortschritt, demographische Veränderungen, Naturkatastrophen oder andere Prozesse. »Im Raume lesen wir die Zeit«, auf die Geschichte der USA bezogen, bedeutet dann, sich auf der Oberfläche zu bewegen, durch den Raum zu navigieren, Landschaften zu erschließen, sich auf Schauplätzen umzusehen, Zeitschichten freizulegen und lesbar zu machen. So entsteht ein Amerika-bild nicht primär aus der Vertikale der zeitlichen Abfolge von Epochen, sondern aus der Horizontale des Raums. Für eine derartige Neuvermessung des amerikanischen Jahrhunderts werden dann Objekte, Quellen und Materialien wichtig, die sonst eher in Spezialdisziplinen – Verkehr, Kommunikation, Infrastruktur, Bau und Stilgeschichte – abgedrängt oder ausgewandert sind. Die Arbeit an Raumbildern und die Analyse von Orten und Landschaften rücken ins Zentrum. Besondere Aufmerksamkeit richtet sich auf die Gemeinplätze, die man in der Regel der Rede nicht für wert befindet, weil sie sich von selbst verstehen. Es sind aber gerade jene wie selbstverständlich in Anspruch genommenen Common Places und Alltagsroutinen, die Gesellschaften zusammenhalten und über

die das Nachdenken in der Regel immer erst dann beginnt, wenn sie – wie in Katastrophenfällen oder Ausnahmezuständen – ausfallen und zu funktionieren aufgehört haben. Infrastrukturen und Netzwerke, Knotenpunkte und Verkehrskorridore sagen etwas aus über Beschleunigung und Verlangsamung, über Integration oder Desintegration, über soziale Stabilität und Mobilität, über gesellschaftliche Basiskräfte, die auch die Institutionen tragen. Die Geschichte der amerikanischen Gesellschafts- und Nationsbildung lässt sich, wie Donald W. Meinig in seinem großen Werk »The Shaping of America. A Geographical Perspective of 500 Years of History« gezeigt hat, entlang der Transformation des kontinentalen Raums beschreiben. Diese räumliche Prägung, die sich nicht nur in den Grundrissen von Städten und Kartenbildern von Landschaften niedergeschlagen hat, bezeichne ich als American Matrix.

Und hier kommt die andere Erfahrung ins Spiel, die Erfahrung des sowjetischen Wegs im 20. Jahrhundert. Es bedurfte nicht erst der Lektüre der berühmten Passage in Alexis de Tocquevilles »De la démocratie en Amérique«, wo er von den verschiedenen Wegen Amerikas und Russlands als den Mächten der Zukunft spricht, um einen vergleichenden Blick zu entwickeln. Wer sich auf beiden Seiten der Grenze bewegte, die Europa geteilt hat, konnte Verbindungslinien und Wahlverwandtschaften entdecken, für die der bloß auf das politische System fixierte Blick unempfindlich oder blind war. Der an den Phänomenen der sowjetischen Welt geschärfte Blick sieht anders und anderes auch in der amerikanischen Welt.

Das System der Highways, das den Kontinent durchzieht, wird als Form der Raumerschließung und Raumdurchdringung erst wirklich bedeutsam, wenn man etwas von der Wegelosigkeit im weiten russischen Raum erlebt hat. Die Bedeutung der Automobilität und Dichte des Flugnetzes ist erst vollständig zu ermessen, wenn man ihr Fehlen und die damit verbundene Einschränkung von Bewegungsfreiheit erfahren hat. Der Nachtflug von Moskau nach Wladiwostok zeigt ein anderes Relief als der Flug von der Ost- an die Westküste Amerikas: hier das sich in der Weite Sibiriens verlierende schmale Städteband entlang der Transsib, dort das über das ganze Territorium sich ausbreitende Netz hell illuminiertes

Städte. Die sichtbaren Siedlungsformen und Infrastrukturen drücken anders geartete Besitz- und Eigentumsverhältnisse aus. Vom disziplinierten Lining-up, ob an der Kasse des Supermarkts oder beim Einstieg ins Flugzeug, kann nur fasziniert sein, wer ein Leben lang das unübersichtliche Gedränge und Geschiebe in den Warteschlangen der Sowjetzeit erlebt hat. Dass Höflichkeit und Abstandswahrung gesellschaftliches Leben erst erträglich macht, versteht besser, wer am eigenen Leib die Rohheit des Umgangs im Alltag einer von ständiger Knappheit und Gewalt imprägnierten Gesellschaft erfahren hat. Vom Komfort, den gewöhnliche amerikanische Motels und Lodges bieten, kann nur schwärmen, wer ohne solche jederzeit zur Verfügung stehenden Facilities auskommen musste.

Aber es gibt auch die Momente einer fast unangestrengt-natürlichen Übereinstimmung, wenn man sich etwa die fast identische Bildsprache von Erstem Fünfjahresplan und *Machine Age* ansieht, von jenem Aufbruch in eine Welt jenseits des »alten Europa«. Wie verwandt sind die heroischen Arbeitergestalten auf den Murals des New Deal und den sozialistischen Fresken der Stalinzeit! Gemeinsame Leitbilder gab es für die Jugend hier wie dort: den Beruf des Piloten und des Ingenieurs. Wie ähnlich sind sich die Großprojekte der Elektrifizierung und Industrialisierung, von Hoover Dam und Dnjeprogos-Kraftwerk. Man träumt in Moskau den Traum von einem Kalifornien und einem sowjetischen Hollywood auf der Krim. Wer die Ausstellung der Errungenschaften der Volkswirtschaft in Moskau gesehen hat, wird leicht die Vorbilder – die White City der Weltausstellung von Chicago und den Lunapark von Coney Island – erkennen. Delegationen von Arbeitern und Technikern pilgern zu Henry Ford, um die neueste Technik zu studieren, während Albert Kahns Architekturbüro für die Sowjetunion Hunderte Fabrikanlagen entwirft, darunter eine Autofabrik für »Detroit an der Wolga« und eine Traktorenfabrik für Stalingrad. Der Palast der Sowjets, das in Moskau geplante höchste Gebäude der Welt, nimmt Maß am Empire State Building, während Wjatscheslaw Oltarschewski, der nach dem Krieg für die Planung und die Errichtung der Hochhäuser in Moskau verantwortlich ist, seine Erfahrung beim Bau von Wolkenkratzern in New York gesammelt hat. Stalins für die Lebensmittelindustrie zuständiger Volkskommissar

interessiert sich für die Verfahren der amerikanischen Konservenindustrie, für elektrifizierte Küchen und Automatencafés. Wie eng die sowjetisch-amerikanischen Verhältnisse jener Jahre verflochten waren, darauf stoßen heute Besucher an ganz unvermuteten Orten: etwa in der National Gallery in Washington, wo die Meisterwerke zu sehen sind, die Stalin aus der Eremitage verkaufte, um die Industrialisierungsprojekte des Ersten Fünfjahresplan zu finanzieren.

Der am Vergleich geschulte Blick ist aber auch scharf genug, um jederzeit die radikale Differenz der Erscheinungen zu erkennen – zwischen offener und geschlossener Gesellschaft, zwischen dem Leben in einem demokratischen Land und dem in einem totalitären »System«. Die Strategen des New Deal sind fasziniert vom Plangedanken, aber doch meinen sie etwas anderes als die Staatliche Plankommission der sowjetischen Kommandowirtschaft. Präsident Roosevelt preist 1936 bei der Einweihung des Hoover Dams die Helden der Arbeit, aber er hat nicht Stachanow'sche Stoßarbeiter vor Augen. Die Natur soll erobert und gezähmt werden im Tennessee Valley Authority Project, aber vor allem mit modernen Maschinen, nicht mit Schubkarren und Schaufeln der Gulag-Häftlinge. Die Massen, die in die Nationalparks pilgern, kommen als Touristen in ihren eigenen Autos, die sowjetischen Urlauber reisen in Gewerkschafts-Kollektiven und Delegationen an. Amerika hat viele Zentren aus eigener Kraft, Russland die eine Hauptstadt, in der alles entschieden wird. Und auch diese Differenz ist überall mit bloßem Auge zu erkennen: Amerika blieb vom Krieg unversehrt, anders als das verheerte Territorium der UdSSR.

Dieses Buch handelt von einem Amerika, das es so nicht mehr gibt, von dem ungewiss ist, ob und wie es sich neu erfindet und aufstellt. Seit dem Angriff auf das World Trade Center ist schon wieder eine Epoche vergangen mit Erschütterungen, die deutlich machen, dass die »Welt von gestern« sich aufzulösen begonnen hat und sich auch die erste Supermacht von einst auf eine neue Verteilung der Macht im Weltmaßstab einstellen muss. Tektonische Verschiebungen, der Aufstieg Chinas, die Erschütterung des Finanzsystems mit allen Konsequenzen, die auf die Fragilität, vielleicht sogar auf das Ende der bis dahin bekannten Form der Globa-

lisierung und die Stellung des »globalen Westens« verweisen. Der Krieg Russlands gegen die Ukraine sowie die Drohung Chinas gegen Taiwan haben das Gesamtsystem der internationalen Beziehungen in Frage gestellt. Unter den veränderten Bedingungen sind die Schwächen Amerikas offen zutage getreten. Amerikas Heartland, für lange Zeit von vielen nur noch wahrgenommen als Fly-over-Country zwischen den dominierenden Zentren an der Ost- und Westküste, nahm Rache für die desaströsen Folgen einer entfesselten und außer Kontrolle geratenen Globalisierung. Unbemerkt, hinter dem Rücken der politischen Parteien, Institutionen und Medien öffnete sich die tiefe soziale, ökonomische, vor allem aber kulturelle Kluft, die Amerika zu spalten droht und die die Radikalisierung der Lager vorantreibt, bis hin zum offenen Aufstand gegen die bis dahin unantastbar geltenden Orte und Institutionen der amerikanischen Demokratie, wie geschehen am 6. Januar 2021: Bilder, die eine tiefe Erschütterung sichtbar machen und Formen des Bürgerkriegs in den Horizont des Möglichen rückten. Wie diese Auseinandersetzung ausgehen wird, ob die Institutionen und die mit ihnen gegebenen Verfahrensweisen standhalten, wird sich zeigen.

Der Abschied vom Amerika des 20. Jahrhunderts gibt den Blick frei auf eine Szene der Verunsicherung, der Erschöpfung und der inneren Verfeindung. Und als ob dies noch nicht genügte, brachte die Corona-Epidemie das Riesenland von einem auf den anderen Tag zum Stillstand. Die Zeit angehalten. Der Fluss des Alltags unterbrochen. Leere Abflughallen. Kein Stau auf den Runways, aber Stau der Containerschiffe vor Long Beach. Der Rhythmus der Pendelbewegung zwischen Wohnung und Arbeit ausgesetzt. Highways, die Arterien des Landes, für einen Augenblick verödet. Der Strom der Besucher in Nationalparks und Museen versiegt. Die Hotels geschlossen. Einreisesperren. Amerika über Nacht von der übrigen Welt abgeschnitten. Der Times Square verwaist. In den Schluchten von Manhattan die Sirenen von Ambulanzen und Feuerwehr. Alle Bewegungen und Formen des gesellschaftlichen Lebens für eine historische Sekunde erstarrt. Alles, was uns als Normalität der Zivilisation vertraut war, in ein neues Licht getaucht. Zeit der Disruption, der Trennung, der Atomisierung, des Rückzugs. Welch eine Erfahrung! Es war

dies der Augenblick, in dem selbst die Kraftmaschine des San Diego Freeway zum Stillstand kam, die zehnspurigen Betonbänder leer – aber nur für einen Augenblick. Wie ein großes Innehalten, so als sollten die Zeitgenossen die Möglichkeit bekommen, noch einmal, einen genaueren Blick auf die Szene zu werfen, um sich ihrer Kraft zu vergewissern. Es ist aber auch der Augenblick, in dem sich das große Land fit macht für Amerikas Zeit nach dem amerikanischen Jahrhundert.

Berlin im Mai 2023

HOOVER DAM – DIE MEGAMASCHINE IN DER WÜSTE UND DAS GENIE DER INGENIEURE

Monumentale Erhabenheit / Hoover Dam, Visitor Center: Einführung in ein
amerikanisches Epos / Genius Loci. Was im Boulder Canyon zusammenkam /
Die Orchestrierung des »reellen Gesamtarbeiters« / Die Vollkommenheit
der Form / Hoover Dam vs. Dneprostroj, New Deal vs. Fünfjahresplan,
Roosevelt vs. Stalin

Einen ersten Eindruck von dem, was der Hoover Dam am Colorado ist, gewinnt man als Passagier an Bord eines Flugzeugs auf dem Weg von New York nach Los Angeles. Irgendwann, schon westlich der Rocky Mountains, etwa auf der Höhe von Las Vegas, wenn die Grenze zwischen Arizona und Nevada überflogen wird, liegt tief unten die »Pyramide in der Wüste« oder das »Weltwunder des 20. Jahrhunderts«, wie der Staudamm während seiner Bauzeit in den 1930er Jahren genannt wurde.

Er ist auch aus großer Höhe leicht auszumachen durch den riesigen, vom Damm aufgestauten Lake Mead, der sich weit unten, scharf abgehoben von der gelb-roten Farbe der von Canyons durchfurchten Wüstenlandschaft, ausbreitet. Mit bloßem Auge kann man auch die Staumauer erkennen: eine winzige, leicht gekrümmte Spange, die, der engsten Stelle des Canyons präzise eingepasst, dem Fluss den Weg verstellt und ihn so dem Willen seiner Erbauer gefügig macht.



Die »Pyramide in der Wüste«: Der Hoover Dam aus der Luft.

MONUMENTALE ERHABENHEIT

Doch die Schwierigkeit, sich vom Hoover Dam ein Bild zu machen, wird erst so recht klar, wenn man an ihn heranrückt, um ihn aus der Nähe zu betrachten. Alle Worte scheinen hilflos und unangemessen angesichts der Größe und Monumentalität des Bauwerks. Es vermittelt ein Gefühl der Ohnmacht und der Fassungslosigkeit. Man empfindet – auch wenn man nicht zum ersten Mal dem Eindruck imposanter Bauwerke ausgesetzt war – spontan das Außergewöhnliche, das Präzedenzlose, das überkommene herkömmliche Erfahrungen übersteigt und alle gewohnten Begriffe hinter sich lässt. Man möchte sich dem Schauer, den die Begegnung mit dem Monumentalen auslöst, und der Verführung zur pathetischen Übersteigerung, die als Reaktion naheliegt, entziehen, und doch ist es kaum möglich, sich gegen die spontane Empfindung des Überwältigenden zu wehren. Man muss diese Erfahrung als Erfahrung des »Erhabenen« bezeichnen, auch wenn es um so etwas Banal-Alltägliches wie einen Stau-

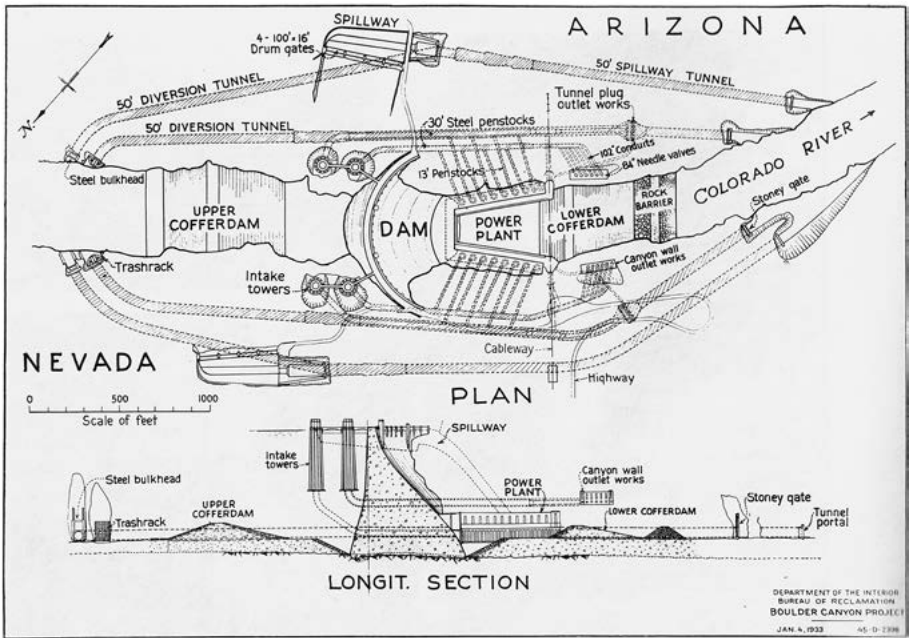
damm geht. Edmund Burke hat vom »Erschauern«, von einer Mischung aus »Delight and Horror« gesprochen¹, Immanuel Kant von einer der Kontrolle durch die Vernunft entgleitenden »Bewegung des Gemüts«, von der Erfahrung dessen, »was über alle Vergleichung groß ist«, und von der »Unangemessenheit unseres Vermögens der Größenschätzung«.² Und Friedrich Schiller sprach vom erhabenen Gegenstand, der unsere Fassungskraft übersteigt und der uns doch nicht loslässt: »Der erhabene Gegenstand ist von doppelter Art. Wir beziehen ihn entweder auf unsere Fassungskraft und erliegen bei dem Versuch, uns ein Bild oder einen Begriff von ihm zu bilden; oder wir beziehen ihn auf unsere Lebenskraft und betrachten ihn als eine Macht, gegen welche die unsrige in Nichts verschwindet. Aber ob wir gleich in dem einen wie in dem anderen Fall durch seine Veranlassung das peinliche Gefühl unserer Grenzen erhalten, so fliehen wir ihn doch nicht, sondern werden vielmehr mit unwiderstehlicher Gewalt von ihm angezogen. Würde dieses wohl möglich sein, wenn die Grenzen unsrer Phantasie zugleich die Grenzen unsrer Fassungskraft wären?«³

Das Gefühl der Überwältigung stellt sich nicht nur beim Anblick von Naturschauspielen ein – an den Niagarafällen, am Rand des Grand Canyon, sondern auch bei Bauwerken und Landschaften, die von Menschenhand errichtet sind. So auch beim Hoover Dam. Fassungslosigkeit ergreift die Besucher beim Anblick der in die Tiefe abstürzenden Staumauer, Sprachlosigkeit angesichts der jeden Laut verschluckenden Weite des Canyons. Viele schaudert es in der Turbinenhalle, die vom gleichmäßigen Rhythmus der Generatoren vibriert, viele werden überwältigt von der Schönheit, die der leicht gewölbten Staumauer bei all ihrer Monumentalität innewohnt. Für David Nye ist der Hoover Dam eines der Monumente dessen, was er im Anschluss an Leo Marx in einer bahnbrechenden Arbeit »Technological Sublime« nennt, das »technisch Erhabene«.⁴ Andere Repräsentanten dieser Form der Erhabenheit sind die Golden Gate Bridge in San Francisco oder die Brooklyn Bridge über den East River, die Wolkenkratzer in New York und die von ihnen gebildete Skyline als eine von Menschen gemachte Gebirgslandschaft. Für die Vereinigten Staaten, deren Gründung sich nicht auf überkommene europäische Traditionen

stützen konnte, keine Kathedralen, Tempel, Marktplätze, Burgen und Schlösser, keine königliche Familie und keine seit langem überlieferten Memorialstätten besaß, aus denen sich das Selbstbewusstsein Europas speiste, war die Schaffung repräsentativer grandioser Bauwerke, in denen sich die werdende Nation verkörperte und wiedererkannte, ein entscheidendes Moment der Identitäts- und Nationsbildung. Sie stellten die emotionalen Bindungen der neuen, aus der Einwanderung hervorgehenden Gesellschaft her, ohne die kein Gemeinwesen auf Dauer auskommt. Der Hoover Dam ist deshalb nicht nur ein spektakuläres Bauwerk, sondern eine jener Ikonen, um die herum sich die amerikanische Nation gebildet hat – und bildet. Die Millionen von Touristen, die jedes Jahr den Hoover Dam besuchen, sind der beste Beweis dafür.

HOOVER DAM, VISITOR CENTER: EINFÜHRUNG IN EIN AMERIKANISCHES EPOS

Man erreicht den Hoover Dam gewöhnlich von Las Vegas aus, das jährlich von rund 25 Millionen Touristen besucht wird. Ende der 1920er Jahre eine Kleinstadt von rund 5000 Einwohnern, verdankte Las Vegas seine Elektrizität, die Versorgung mit Wasser, seinen Aufstieg überhaupt dem Hoover Dam. Nun ist ein Ausflug zum Staudamm meist Bestandteil des touristischen Gesamtpakets, zu erreichen in einer Stunde Autofahrt oder auch per Helikopter, die bis zum Grand Canyon fliegen. Unterwegs berührt man Boulder City, eine 1930 planmäßig angelegte Stadt mit geometrischem Grundriss, in der Bauleitung, Arbeiter und ihre Familien untergebracht wurden und von der noch einige Gebäude übrig geblieben sind. Sobald man am Black Canyon angekommen ist (so heißt der Abschnitt des vom Colorado gegrabenen Canyons an dieser Stelle), liegt einem die ganze Anlage zu Füßen. Die vierspurige Straße führt auf der Dammkrone hinüber nach Arizona – die Grenze zwischen beiden Staaten verläuft in der Mitte der Staumauer –, wo sie sich in Serpentinaen wieder hinaufwindet auf das Plateau. Zwischen den Felswänden aus



Grundriss und Querschnitt des Hoover Dam.

rotem und schwarzem Granit ist die Staumauer zu sehen, die 200 Meter bis auf den Grund des Canyons hinabstürzt. Oberhalb der Staumauer ragen die beiden an die 130 Meter hohen Wassereinflaßtürme aus dem Wasser des Stausees, flussabwärts, auf dem Grund des Canyons, sind die beiden langgestreckten Kraftwerke mit den Turbinenhallen zu sehen und noch weiter unterhalb die Überlaufunnel, aus denen – je nach Wasserführung – die Wassermassen in weitem Strahl ins Flussbett zurückgeleitet werden. Nicht zu sehen sind die Portale der Überlaufunnel flussaufwärts. Der weiße Saum an den Uferfelsen zeigt an, dass der Wasserspiegel sich einige Meter abgesenkt hat und das Kraftwerk infolgedessen nicht mehr mit voller Kapazität arbeitet. An den senkrecht abfallenden Felsen sind das Umspannwerk und die schräg angebrachten Strommasten zu sehen, über deren Leitungen die im Kraftwerk erzeugte Elektrizität nach Kalifornien, Nevada und Arizona gelangt. Auf der Seite Nevadas erinnern Skulpturen und Denkmäler an die Erbauer des Damms und an die Arbeiter, die beim Bau ums Leben gekommenen sind, auch ein

Denkmal für Jacky, das Maskottchen der Bauarbeiter, wurde nicht vergessen.

Wer den Hoover Dam genauer sehen will, nimmt sich die Zeit für das Besucherzentrum mit angeschlossenem Museum und lässt sich vielleicht sogar durch den Maschinenraum des Kraftwerks auf dem Felsengrund des Canyons führen: ein Rundgang, der, wie so oft in amerikanischen Museen, auf vorbildliche Weise knappe und solide Grundinformation mit Anschaulichkeit verbindet. Im Museumshop kann man sich zudem eindecken mit Reprintausgaben der Dokumentation von Planung und Bau aus den 1930er Jahren, mit Devotionalien wie überall sonst auch, aber auch mit monographischer Fachliteratur aus Universitätsverlagen. Das Angebot verspricht Informationen für den Fachmann ebenso wie elementares Wissen für den Laien, der noch nie etwas über die Großprojekte des New Deal gehört hat.

An einem solchen Ort kann man viel lernen; das fängt an mit Daten, Statistiken und Zahlen, darunter Superlative in Serie: Der zwischen 1931 und 1935 gebaute Hoover Damm gehört zum Typus der Bogengewichtsmauer. Die Talsperre war mit 221 Meter Höhe, auf der Dammkrone mit vierzehn Meter und an der Sohle mit 201 Meter Breite der größte Damm der Welt. 2,6 Millionen Kubikmeter Beton und 43 500 Tonnen Stahl wurden benötigt; 110 Tunnel und Schächte mussten gegraben werden, die zusammen eine Länge von sieben Meilen ergeben; der für den Bau gegossene Beton würde ausreichen für den Bau eines fünf Fuß (ca. 1,50 m) breiten Weges vom Nord zum Südpol; das Baumaterial für den Damm würde reichen für einen Zug vom Hoover Dam bis Kansas City, Missouri; das Volumen des Baus ist größer als jenes der Großen Pyramide, der Damm umfasst zwei Meilen an Schächten und Galerien; auf der Baustelle gab es Fünfzig-Tonnen Trucks; Busse für 150 Passagiere; ein Schienennetz von 39 Meilen (ca. 60 km) Länge; eine Cafeteria servierte 6 500 000 Mahlzeiten; Seilbahnen, die an mobilen Türmen auf den Canyon-Rändern fixiert waren, konnten Lasten bis zu 25 Tonnen transportieren; eine Seilbahn konnte sogar 200 Tonnen bewegen; die Wassereinlauffürme sind so hoch wie ein 34-stöckiges Gebäude; Stahlrohre mit einem Gewicht von 88 000 000 Pound (ca. 40 000 t) wurden verbaut.⁵ Ein Bauwerk dieser Di-

mension wird in weniger als fünf Jahren fertiggestellt: Baubeginn 1931 – Einweihung im September 1935. Wir erfahren etwas über die Organisation und die Motive, die zu diesem Großprojekt geführt haben, über die Effekte, die es nach sich gezogen hat. Und alles erscheint im Modus des Vergleichs, es sind Zahlen der Überbietung, Rekorde, Superlative: immerhin der höchste Staudamm der Welt und ein Stausee, der jeden Menschen auf Erden mit Tausenden Litern Wasser versorgen könnte. Der Besucher passiert Bildstreifen: Gruppenaufnahmen von leitendem Management und Arbeitskolonnen, von Sprengungen und gewaltiger Maschinerie, Arbeiterporträts, von der Armada von Trucks, den *High Scalers*, jenen Kletterern, die unter Lebensgefahr die Wände des Canyons von lockerem und gefährlichem Gestein säubern, und den Seilbahnen, die Lasten von der Größe einer Lokomotive über die Schlucht hinweg transportieren. Bilder, die von der Faszination des *Machine Age* zeugen und die die bedeutendsten Künstler Amerikas in ihren Bann schlugen, von der überwältigenden Schönheit von technischen Bauten, in der die Konstruktion des Ingenieurs aufhört, nur Technik zu sein, und die Arbeit des Ingenieurs zum künstlerisch-ästhetischen Ereignis wird.⁶ Auf den Monitoren sehen und hören wir die Wochenschauen und wie sehr der Bau eine Sache ganz Amerikas war, wir hören und sehen die Rede Präsident Roosevelts am 30. September 1935 zur Eröffnung des Kraftwerks. Am Ende fahren die Besucher im Aufzug nach unten und blicken von einer Balustrade hinab in die Halle mit den Turbinen, deren Bewegung man im leisen Vibrieren des Bodens spürt.

Bald wird klar, dass dies nicht nur als Kommentar zu einem bedeutenden Bauwerk zu verstehen ist, sondern als eine große Geschichtserzählung: Amerika in der Zeit des New Deal, in der Zeit der Überwindung der Großen Depression, eine Saga der Krisenbewältigung, eine Demonstration, dass Dinge möglich sind, die man zuvor nicht einmal zu denken wagte, und eine Erinnerung daran, dass alles möglich ist, wenn man es sich nur zutraut und will. In dieser Geschichte verdichtet sich in einem bestimmten Augenblick das Schicksal einer Nation, eines jener vielen Kapitel, die sich zum amerikanischen Epos im 20. Jahrhundert, ja des technischen Fortschritts der Menschheit überhaupt zusammenfügen.

GENIUS LOCI. WAS IM BOULDER CANYON ZUSAMMENKAM

Der Hoover Dam ist eines der Hauptwerke des New Deal, des großen Sozial- und Wirtschaftsprojekts unter Präsident Roosevelt, das die USA aus der Großen Depression herausführen sollte.⁷ Aber die Entscheidung für den Bau war bereits vorher, noch in der Regierungszeit von Präsident Herbert Hoover, gefallen, ebenso der Baubeginn im Jahre 1931. Daraus erklärt sich auch die Namensgebung und Umbenennung des Damms. Ursprünglich nach dem Boulder Canyon benannt, wurde er mit Baubeginn nach seinem Initiator Hoover, der ein in Stanford ausgebildeter Ingenieur war und dem die Errichtung des Staudamms eine Herzensangelegenheit gewesen war, umbenannt. Kurze Zeit später verlor Hoover jedoch die Präsidentschaftswahlen und die Roosevelt-Administration tat alles, um seinen Namen zu tilgen und den Bau für Roosevelts New Deal zu vereinnahmen, übrigens mit dem Argument, ein so grandioses Werk übersteige die Kräfte eines Einzelnen, wie groß dieser auch sei (so Innenstaatssekretär Harold Ickes). Erst nach dem Zweiten Weltkrieg und dem Ende der Ära Roosevelt bekam der Damm seinen ursprünglichen und bis heute gültigen Namen zurück.

Der Entscheidung für den Bau wurde lange Jahre vorbereitet und der Baubeginn zeigt das einzigartige und glückliche Zusammentreffen der grundlegenden Motive, Interessen, Organisationen und Personen, die ihn dann schließlich realisiert und betrieben haben. Sie lassen sich im Nachhinein leicht identifizieren.

Die Spanier hatten den Colorado bereits 1539 entdeckt, nicht der größte Fluss auf dem nordamerikanischen Kontinent, der ihnen aber als wasserreiche und möglicherweise schiffbare Verbindung im wasserarmen, ja wüstenhaften Südwesten Nordamerikas besonders nützlich schien. Erst spät erkundet durch die legendäre Expedition John Wesley Powells Mitte des 19. Jahrhunderts, der das weiße Amerika auch die Entdeckung des Grand Canyon verdankt⁸, machte er von sich reden durch Veränderungen seines Flussbetts und katastrophale Hochwasser (besonders im Jahre 1906), die die expandierende Landwirtschaft Südkaliforniens – vor allem

im Imperial Valley – in Mitleidenschaft zogen.⁹ Die Bändigung des Flusses und seine Indienstnahme für Bewässerung großen Stils verdrängten die Frage der Schiffbarmachung und standen am Anfang des Großprojekts, wie auch die Gründung der für Kanal- und Wasserwirtschaft zentralen Institutionen: des noch von Wesley Powell initiierten Bureau of Reclamation und der aus der Militärakademie von Westpoint hervorgegangenen Civil Corps of Engineers, in deren Hand seit Jahrhundertbeginn Planung und Durchführung aller bedeutenden Wasserbauvorhaben lagen.¹⁰

Am Anfang standen die Erkundung und Vermessung des Geländes seit Anfang der 1920er Jahre auf der Suche nach dem zentralen, entscheidenden Ort für die Errichtung des Staudamms. Triangulationen, Probebohrungen, geologische Analysen zur Stabilität des Untergrunds, Rentabilitätsberechnungen – koordiniert vom Bureau of Reclamation in Denver – in Kürze: »Machbarkeitsstudien« führten an jene Stelle im Black Canyon (obwohl das ganze Projekt nach dem etwas weiter flussaufwärts gelegenen Boulder Canyon benannt wurde), die dem ingeniiösen Vorhaben den größten Effekt versprach. Immer mehr Erwartungen wurden mit dem Projekt verbunden, was am Ende zum Bau eines Mehrzweckdamms führte: Stand zu Beginn die Hochwasserkontrolle und die Bewässerung, sogar die Schiffbarmachung des unteren Laufs des Colorado im Mittelpunkt, erschien im Laufe der Jahre die Aussicht auf die Errichtung eines Kraftwerkes immer attraktiver, das die Industrialisierung, und das bedeutete damals zuallererst: die »Elektrifizierung« des amerikanischen Südwestens, befördern würde; hier ging es vor allem um den wachsenden Energiehunger (nicht nur den Wasserhunger) Südkaliforniens, besonders im Großraum Los Angeles.

An eine »Bändigung« des Flusses war nicht zu denken ohne die Zustimmung und Abstimmung all jener am Colorado liegenden Anrainstaaten: also Wyoming, Utah, Colorado, Nevada, Arizona, Kalifornien, Staaten mit sehr unterschiedlicher wirtschaftlicher Potenz und Durchsetzungskraft. Es musste eine Form gefunden werden, die Interessen dieser miteinander konkurrierenden Staaten unter einen Hut zu bringen, was auch gelang; die Einigung von sechs Kontraktpartnern war auch die

Bedingung für die Bewilligung von Bundesmitteln, die am 3. Juli 1930 erfolgte. Freilich kam es immer wieder zum Zusammenstoß der unterschiedlichen Interessen, etwa bei den Ansprüchen auf die Zuteilung der Wassermengen oder des Anteils an der Stromerzeugung.

Nun konnte die Ausschreibung erfolgen, in der Firmen und Unternehmen gesucht wurden, die in der Lage waren, ein Vorhaben dieser Dimension technisch, organisatorisch und logistisch in einer absehbaren und sehr knappen Frist von sieben Jahren unter Androhung von Vertragsstrafen zu verwirklichen. Den Vergabeprozess, der im Bureau of Reclamation in Denver am 4. März 1931 zu Ende ging, gewannen Firmen, die bereits Erfahrungen mit ähnlichen Projekten gesammelt hatten und die in den kommenden Jahrzehnten ihre Expertise auch weltweit zur Geltung bringen würden: die Bechtel Construction Company, Morrison & Knudsen, die Shea Company, MacDonald & Kahn, Henry Kaiser und die Utah Construction Company, die alle ihre speziellen Erfahrungen in Tunnelbau, Brücken- und Eisenbahnbau, Wasser- und Kanalbau mitbrachten. Die »Six Companies« firmierten von nun an als Hauptakteure. Sie stellten auch die Führungsmannschaft, das Macht- und Entscheidungszentrum mit dem Ingenieur Frank T. Crowe als dem erfahrensten Dammbauer seiner Generation an der Spitze, der für das Gesamtprojekt verantwortlich war.¹¹

Die erstaunlichsten Leistungen und die größten Opfer für die Errichtung des Baus aber erbrachten die Arbeiter; auf dem Höhepunkt der Bau-tätigkeit waren es rund 5000. Selbst heute, bei sommerlicher Gluthitze von über 60 Grad Celsius in der Mojave-Wüste oder mehr als 50 Grad Celsius zwischen den Felswänden des Canyons, unvorstellbar, wie unter diesen Bedingungen überhaupt nur gewöhnliche Arbeit verrichtet werden konnte. Es war der von Massenarbeitslosigkeit und Elend der Großen Depression erzeugte Druck, der Tausende aus den ganzen USA nach Las Vegas trieb, wo die ersten Arbeiter für das Boulder Project eingestellt wurden, der sie dazu brachte, alle nur denkbaren Entbehrungen auf sich zu nehmen und im tausendköpfigen realen Gesamtarbeiter aufzugehen – Hitzeschlag, lebensgefährliche Dehydrierung, Vergiftungen in den von Abgasen erfüllten Tunneln, schwere Arbeitsunfälle, Tod durch herunter-

stürzendes Gestein waren an der Tagesordnung. 96 Arbeiter bezahlten mit ihrem Leben. Proteste und Widerstandshandlungen, wie sie einige Mitglieder der IWW, der Industrial Workers of the World, der sogenannten »Wobblies«, zu initiieren versuchten, hatten angesichts der rigorosen Unterdrückung auf dem Baugelände keine Chance. Umso erstaunlicher ist es, dass sich dennoch eine weit verbreitete und nicht von der Propaganda konstruierte Stimmung, ja ein Stolz entwickelt hat, mit dabei gewesen zu sein bei einem großen Projekt.

Die eigentliche Arbeit am Dammbau konnte erst beginnen, nachdem die nötige Infrastruktur geschaffen war. Die Gründung von Boulder City, etwa zehn Meilen von der Baustelle am Canyon entfernt, war eine davon und löste Las Vegas, die 5000-Seelen-Stadt, »The last Town of the West«, das bescheidene Eldorado für Glücksspiel, Bordelle und Umgehung der Prohibition, als »Basislager« der Arbeitskräfte ab. Edmund Wilson berichtet: »Las Vegas ist (...) überfüllt mit arbeitssuchenden Wanderern (...) und derzeit ist der Platz vor dem Bahnhof nachts so voll mit schlafenden Männern, dass er wie ein Schlachtfeld aussieht.«¹² Boulder City war eine Planstadt, mit geometrisch angelegtem Grundriss, Dutzenden von spartanisch eingerichteten Barracken für die ledigen und Einzelhäusern für verheiratete Arbeiter, einem Gästehaus für prominenten Besuch und Verwaltung, eine Stadt mit Postamt, Drugstore, Gefängnis und eigenem Sheriff, der die Kontrolle über die Stadt rigoros durchsetzte – Joseph Stevens spricht sogar von einem »Miniature Police State«. Aber es war auch der Ausgangspunkt für eine Städtebildung »aus wilder Wurzel« mit einer Art Casino, einer tausend Mann fassenden Halle, Tanzabenden mit aus San Francisco oder Los Angeles eingeflogenen Gästen und einer steigenden Zahl von Geburten, der Einrichtung von Schulen und nicht weniger als vier Kirchen.

Weitere infrastrukturelle Projekte, die dem Bau vorausgingen, waren die Herstellung einer Verbindung zur Union Pacific, der Bau einer Hochspannungsleitung, die Strom aus dem San-Bernardino-Tal liefern konnte, die Erschließung von Steinbrüchen und die Errichtung von Fabriken für Schotter- und Zementherstellung, die Errichtung eines Hospitals und einer Mensa, ein Betrieb für die Versorgung mit Eiswasser, die Anlage

von Straßen hinab in den Canyon, sogar die Errichtung eines Stahlwerks (einschließlich Hochöfen und Walzwerk) für die Herstellung von Tunnelröhren, die auf dem Landweg nicht hätten herangeschafft werden können, die Errichtung der mobilen Türme auf den Canyon-Rändern, den Endpunkten der den Canyon überspannenden Seilbahnen (*Aerial Tramways*) für den Transport von Menschen und Lasten.

DIE ORCHESTRIERUNG DES »REELLEN GESAMTARBEITERS«

In den historischen Darstellungen des Hoover-Projekts wird die Abfolge der einzelnen Bauphasen während der verschiedenen Bauabschnitte minutiös dokumentiert und dargestellt.¹³ Um eine Vorstellung vom wirklichen Verlauf der Bauarbeiten zu gewinnen, sollte man die Perspektive derer einnehmen, die das Baugeschehen vor Ort überblickt haben, einschließlich der Touristen, die seit Beginn der Bauarbeiten Boulder City und den Canyon besuchten.¹⁴ 1934 hatten immerhin 266 436 Besucher die Aussichtsplattform besucht, Union Pacific hatte Touristen, Journalisten, Prominente, die sich das Schauspiel nicht entgehen lassen wollten, in ultramodernen stromlinienförmigen Zügen an die Baustelle befördert, unter ihnen Berühmtheiten aus dem nahen Hollywood wie Bette Davis, John Wayne, Henry Fonda.¹⁵ Von dort aus bot sich ein atemberaubender und überwältigender Anblick der zyklischen Erdbewegungen. Tausende von Arbeitern – auf dem Höhepunkt im Jahre 1934 waren es 5000 –, in einem Gewirr von Schaufelbaggern, Raupenschleppern, Kränen, einer Armada von hin- und herfahrenden Schwerlastern, Metallgestängen, Schläuchen für die Pressluftbohrer, Containern, die an Seilen aus Hunderten von Metern über dem Grund des Canyons schwebten. Eine besondere Attraktion für die Zuschauer waren die *High Scalers*, die Insekten gleich über die senkrecht abfallenden Felswände kletterten. Der Schriftsteller Frank Waters sah das 1933 so: »Der letzte Abgrund war wie ein Riss durch Erde und Zeit gleichermaßen. Der üble Geruch von Mesozoicum-

Schlamm und Urgestein erfüllte die Luft. Tausende von fahlen Lichtern, wie hell erleuchtete Sterne, brannten auf den Höhen der Klippen. Unten ächzten und knurrten prähistorische Ungeheuer – große, brutale Dinosaurier mit riesigen Leibern, mit langen Hälsen wie die des Brontosaurus und mit Panzern so dick wie die des Stegosaurus. Dampfschaukeln und Krane, die sich tonnenschwer an den vielen Menschen weideten. Andere Ungeheuer donnerten im Gleichschritt heran, hielten gerade so lange, um die Gangart zu wechseln, während sich ihre Körper mit Abraum füllten, und dann zurückrasten, wie Ameisen von Wand zu Wand springend, wie Führer von Arbeitselefanten, nackt bis zur Hüfte, auf den Sitzen ihrer Gespanne reitend, mit einem Fuß auf dem Trittbrett stehend und über die Kabinendächer spähend, während sie mit einer Hand lenkten. Und all diese unaufhörliche, monströse Aktivität vollzog sich in aller Stille, in der Hitze des Dschungels und wie in der Dämmerung der Welt vor der Ankunft des Menschen.«¹⁶

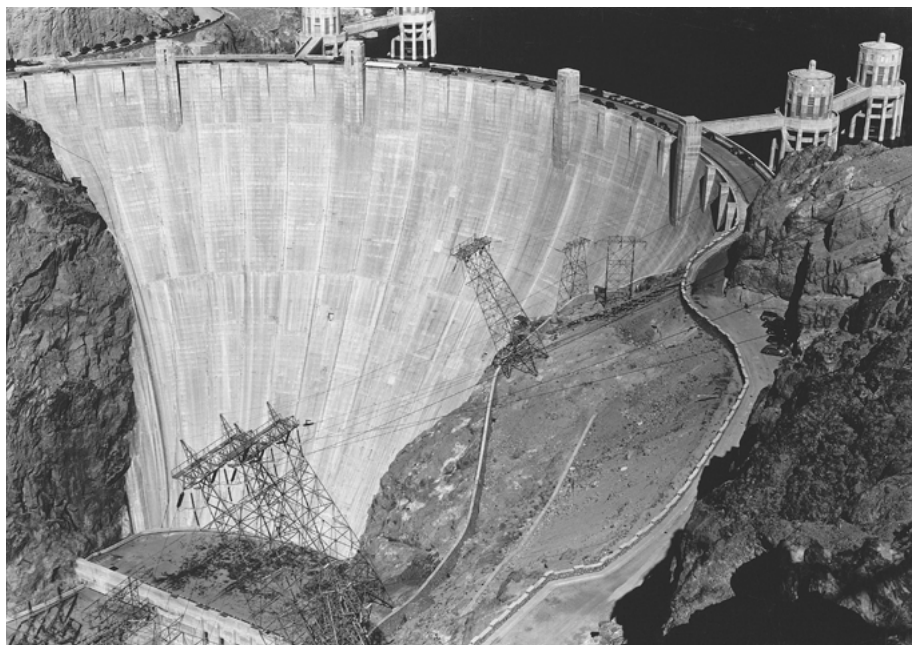
Es gab kaum jemanden, der sich vom Anblick dieser konzertierten Aktion, vom Erlebnis enthusiastischer Zusammenarbeit nicht zum pathetischen Lobpreis kollektiver Anstrengung und des Zusammenspiels der Arbeiter des Kopfes und der Hand hätte hinreißen lassen, aber derselbe Frank Waters bemerkt auch gleich über die Differenz zwischen der Wirklichkeit und ihrer literarischen Darstellung: »Schön zum Schreiben, aber es stank nur nach Dynamit und Dieselabgasen der Lastwagen.«¹⁷

Doch was wie ein Labyrinth, wie ein Ameisenhaufen oder einfach nur wildes Chaos aussah, war in Wirklichkeit ein hochkomplizierter, in sich abgestimmter Mechanismus, bei dem ein Glied ins andere greifen musste, um den Arbeitsablauf rationell, effizient und fristgemäß zum Abschluss zu bringen. Es hat etwas von einer Arbeitsarmee an sich, die unter dem Kommando eines Generalstabs gegen die Natur kämpft und in einer Schlacht, in der trotz äußerster Disziplin auch Opfer in Kauf genommen werden, den Sieg davonträgt. Hier gibt es strategische Planung, Etappen, Frontabschnitte, Umgehungsmanöver, Nachschublinien, Spreng- und Festigungsarbeiten, Situationen, die außer Kontrolle geraten können, und riskante Entscheidungen, die erst vor Ort getroffen werden, die gelingen, aber auch tödliche Folgen haben können.¹⁸

Die Etappen sind leicht zu bestimmen, nachdem die Großplanung in Denver abgeschlossen, das Headquarter in Boulder City etabliert und die Logistik – einschließlich des Baus von Boulder City – bereitgestellt war.

An den Dokumentationen des Baus lassen sich die vier Phasen ablesen: die Trockenlegung des Flussbettes durch die Umleitung des Colorado in vier Tunneln; die Errichtung von Fangdämmen ober- und unterhalb der Baustelle, die den Fluss aufstauten und in die Umleitungstunnel leiteten; der Bau der eigentlichen Talsperre; schließlich der Bau der beiden Kraftwerke. Dies alles wurde geleistet zwischen dem 17. September 1931, als mit einem Festakt auf der Seite Nevadas der Beginn der Bauarbeiten gefeiert wurde, und dem 7. Oktober 1936, als erstmals Wasser durch die gerade fertiggestellten Hauptturbinen geleitet und zwei Tage später erstmals Strom ins kalifornische Stromnetz eingespeist wurde.¹⁹ Die offizielle Übergabe war bereits am 30. September 1935 in Anwesenheit Roosevelts gefeiert worden.²⁰

Um die Arbeit an den Fundamenten vorzubereiten, musste der Fluss umgeleitet werden. Angesichts der Enge der Schlucht war dies nur möglich, indem auf jeder Flussseite jeweils zwei Tunnel durch die Felswände des Canyons getrieben wurden. Diese Arbeiten begannen im Frühjahr 1931. Jeder Tunnel war etwa 1200 Meter lang und hatte einen Durchmesser von rund siebzehn Metern, also etwa die Breite einer vierspurigen Straße und die Höhe eines fünfstöckigen Hauses. Um möglichst rasch voranzukommen, wurde eine Kombination aus Sprengungen, Bohrvortrieb und Abtransport des Abraums entwickelt. Dabei kamen Maschinen aller Art – Raupenschlepper, Caterpillars, Traktoren, Schaufelbagger und schwere Lastwagen zum Einsatz. Besonders eindrucksvoll war ein extra konstruierter »Drilling Jumbo«, eine motorgetriebene, zehn Tonnen schwere Bohranlage mit vier Plattformen, auf denen die vorrückende Bohrmannschaft – Bergleute, Sicherheitsingenieure, Sprengmeister, Elektriker und andere mehr – arbeitete, die aus ungefähr neunzig Mann bestand. 1932, als die Arbeit in vollem Gange war, arbeiteten an die 1200 bis 1500 Mann gleichzeitig in allen vier Tunneln. Trotz Ventilatoren und Flutlicht waren die Verhältnisse im Tunnel wegen des Riesenlärms und der Abgase, erst recht aber wegen der herabstürzenden Felsbrocken gesund-



Die Staumauer des Hoover Dam, aufgenommen von Charles Sheeler (1883-1965).

heitsschädigend, wenn nicht lebensgefährlich. Der Zeitplan aber musste eingehalten werden, um die Kosten nicht zu sprengen und um den unbe-rechenbaren Frühjahrs- und Sommerhochwassern zu entgehen. Im März 1932 begann die Betonierung der Tunnelwände. Mit der Umleitung des Colorado am 14. November 1932 war die erste Phase abgeschlossen, und es ist eine Ironie der Geschichte, dass jener Präsident, auf dessen Initiative das Boulder-Projekt zurückging, am 21. November die Baustelle be-sichtigte, nachdem er am 4. November die Wahlen gegen Roosevelt ver-loren hatte. Man konnte nun zum nächsten Schritt – der Errichtung der Fangdämme – übergehen.

Fangdämme (*cofferdams*) ober- und unterhalb der künftigen Talsper-re dienten der Aufstauung des Colorado, um die Baufläche trocken zu halten. Auch deren Bau aus Felsgestein, Schotter, Betonblöcken ging mit atemberaubendem Tempo vor sich. Eine ganze Armada von Lastwagen lieferte im Minutenrhythmus das Material. Im Dezember 1932 wurden täglich an die 4000 Lastwagenladungen auf dem Scheitel des oberen

Fangdamms abgeladen. Zu Neujahr 1933 war der Damm fertiggestellt, rechtzeitig vor Beginn des Frühjahrshochwassers. Im Februar 1933 waren auch die *High Scaler* mit ihrer abenteuerlichen Arbeit an den Canyon-Wänden fertig und es begann die Arbeit am unteren Fangdamm. Ein Jahr früher als geplant wurden diese Arbeiten abgeschlossen.²¹

Im dritten Abschnitt wurde die Staumauer errichtet. Auch hier waren neue Wege zu gehen. Beton, »the very heart and soul of Hoover Dam«, musste produziert und in präzedenzlosen Mengen herangeschafft werden. Im November 1931 wurden die ersten 350 000 Tonnen Baustahl per Bahn angeliefert, um Zement- und Schotterwerke zu bauen – auch hier gibt es wiederum eindrucksvolles Bildmaterial in den Dokumentationen des Bureau of Reclamation. Der Beton musste von makelloser Qualität sein, weil schon feinste Risse sich langfristig katastrophal auswirken konnten. 1928 war die Staumauer des St. Francis Damm oberhalb von Los Angeles geborsten und hatte 400 Menschen das Leben gekostet – ein Ereignis, das allen auf der Boulder-Baustelle gegenwärtig war. Weitere Einrichtungen – Seilbahnen, ein Kühlwasserwerk – waren nötig, um ein neues Bauverfahren für die Staumauer anwenden zu können. Am 8. März 1932 wurde der erste Beton für die Talsperre gegossen, am 5. Dezember 1934 fotografierten Reporter die dreimilliardste Ladung aus den von der Seilbahn herabgelassenen Containern. Damit war die Höhe von 726,4 Fuß (ca. 220 m) erreicht.²² Die Neuartigkeit des Verfahrens bestand darin, dass die Staumauer nicht aus »einem Stück«, nicht aus einem Guss emporwuchs, sondern aus Hunderten von gesondert gegossenen Betonblöcken, durch die Kühlleitungen geführt waren, die die Hydrationswärme, die beim Abbinden des Betons entstand, reduzierten und somit die Bildung von Rissen verhinderten. Hätte man, so die Ingenieure, die Mauer aus einem Block gegossen, wären zum endgültigen Abklingen des Auskühlungsprozesses mehr als hundert Jahre notwendig gewesen. Die Kühlanlagen waren in der Lage, jeden Tag hundert Tonnen Eis zu produzieren. Der Betonierungsprozess dauerte von Juni 1933 bis März 1935. Obwohl aus einzelnen, später verfugten Betonblöcken bestehend, wuchs eine 221 Meter hohe Staumauer heran, die an der Sohle 201 Meter, auf der Dammkrone vierzehn Meter breit war. Die Betonierungsarbeit erreichte

mit zunehmender Routine ein ungewöhnliches Tempo. Alle 78 Sekunden wurde ein Container mit flüssigem Beton angeliefert.²³ Das Tempo der Betonierungsarbeiten war nur möglich dank der von Frank Crowe erfundenen, über den Canyon verlaufenden Seilbahnen, die dank eines perfekten Signal- und Zeichensystems in der Lage waren, die tonnenschweren Container mit dem flüssigen Beton punktgenau in den Holzbehältern zu platzieren, wo sie dann von Arbeitern festgestampft wurden. Diese Cableways wurden auch noch für den Transport der Stahlröhren benutzt, die das Wasser in die Turbinen des Kraftwerks leiten sollten. Auf Plattformen wurden auch die Arbeiter zu ihren Einsätzen oder zurück auf den Canyon-Rand verfrachtet – Hunderte von Metern über dem Abgrund –, ein Bild, das an die Arbeiter auf den Stahlgerüsten der New Yorker Wolkenkratzer erinnert.

Den Abschluss bildete der Bau der vier Wassereinlauftürme oberhalb der Talsperre, der Bau der beiden Kraftwerksflügel auf der Sohle des Damms und die Fertigstellung der Überlauftunnel, mit denen der Wasserstand des Colorado reguliert wurde.

DIE VOLLKOMMENHEIT DER FORM

So beeindruckend schon die einzelnen Leistungen dieses Baus sind, so ist der Eindruck, den er vermittelt, mehr als die Summe dieser Leistungen. Es ist die Vollkommenheit der Form, die Besucher bis auf den heutigen Tag in ihren Bann schlägt. Der Journalist Theodore White schrieb 1935 in *Harpers's Magazine*: »Es ist eine wunderbare, faszinierende Sache. Sie ist sehr kompliziert. Sie hat eine Bedeutung, die man nicht in Wochen, vielleicht nicht in Jahren begreifen kann (...) Ich schaue wie gebannt und versuche, zu begreifen, um es für immer vor meinem geistigen Auge zu bewahren.«²⁴ Ein anderer Besucher, der Schriftsteller J. B. Priestley, beobachtete im Jahre 1937: »Eine Welt gigantischer Maschinen und titanischer gemeinsamer Unternehmungen. Hier, in dieser Wildnis des amerikanischen Westens hat der neue Mensch, der Mensch der Zukunft,

etwas vollbracht, und was er vollbracht hat, verschlägt einem den Atem. Wenn man auf dieses riesige, ebemäßige Ganze hinunterschaut, auf seine Betontürme, seine Kraftwerke, auf die neuen Seen und Katarakte, die er geschaffen hat, und wenn man die Männer sieht, die das alles vollbracht haben, die sich weit unten wie Ameisen bewegen oder gefährlich in der Luft schweben, als wären sie wie kleine Spinnentiere, und wenn man die majestätische Ordnung und den Rhythmus der Arbeit sieht, dann überkommen einen Gefühle, die schwer zu beschreiben sind, und sei es nur, weil einige von ihnen so neu sind? Oder war es der große Damm selbst?«²⁵ Alle hier versammelten Attribute laufen auf die Überwältigung durch das Erhabene hinaus, das hier identisch wird mit der Vollkommenheit der Form, der Schönheit des Bauwerks, seiner ästhetischen Qualität. Monumentalität und Eleganz, Einpassung in eine großartige Natur, deren Wirkung durch das Bauwerk selber noch gesteigert wird, die Elementarkraft eines Gebirgsstroms, nun durch einen intelligenten Eingriff des Menschen gezähmt, die Monumentalität der Staumauer mit ihrer schmucklos-glatten Oberfläche – all das hat sich in der endgültigen Gestalt zusammengefunden, »wie von selbst«, in Wahrheit aber durch das Können eines dem Bauwerk gewachsenen Architekten: Gordon B. Kaufmann (1888–1949), der auch das Gebäude der Los Angeles Times entworfen hatte, ein Architekt, in dessen Büro zeitweilig auch Richard Neutra, der aus Österreich immigrierte Klassiker der kalifornischen Moderne, beschäftigt gewesen war.

Gordon Kaufmann folgte nicht einfach den Imperativen der Ingenieure, war kein »Funktionalist«, sondern wandelte das »Design des Staudamms von einem banalen, abgegriffenen Klassizismus in etwas Modernes. Sein modernistisches Vokabular respektierte nicht nur die technischen Anforderungen der Ingenieure, sondern steigerte sie sogar (...) Er vereinfachte und modernisierte die verschiedenen Elemente des Damms. Auf der Dammkrone traten der überhängende Balkon und vier unterschiedliche Türme zurück und wichen einer Reihe von Observationsnischen und -türmen, die sich aus der Mauer herausheben und ungehindert nach oben führen.«²⁶ Er gestand klar: »Es gab nie den Wunsch oder den Versuch, einen architektonischen Effekt oder einen bestimmten

Stil zu schaffen, sondern jedes einzelne Problem ernst zu nehmen und es in das Ganze zu integrieren, um ein System von schlichten Oberflächen zu schaffen, die hier und da durch Schatten gegliedert werden, wo es Bauplan oder Erfordernisse nahelegen.«²⁷ Kaufmann war auch verantwortlich für den Entwurf der Turbinenhalle, die farbigen Dächer und Ornamente der Wassereinlasstürme und viele andere Details. Das gilt für die Lobby der Lifttürme in der Staumauer und das Denkmal mit den geflügelten Wesen, die eine Apotheose des Genies menschlicher Arbeit verkörpern, und das Große Siegel der Vereinigten Staaten auf der Seite Nevadas, ein Werk Oskar J. W. Hansens. Der Künstler Allen Tupper True aus Denver hatte die Lobby mit den Fußböden aus dunkelgrünem und schwarzem Marmor, mit weißem Stuck, Aluminium-Decken, Treppengeländern aus Chrom und Bronze gestaltet, ein Musterbeispiel des Art déco. Bemerkenswert aus anderen Gründen sind die Reliefs mit Motiven aus der Welt der Indianerstämme am Colorado – der einzige Hinweis darauf, dass die größte Baustelle der USA in einer Region errichtet wurde, in der die Geister der Urbevölkerung des Kontinents ihre Heimat hatten. Man kann nur zustimmen, wenn Wilson über die architektonische Leistung Kaufmanns und seiner Mitarbeiter zum Schluss kommt: »Letztendlich ist der Hoover-Damm, wie alle großen Kunstwerke und alle wichtigen Symbole, jenseits von Beschreibung und Interpretation. Er ist mehr als das, was geschrieben oder ausgedrückt werden kann. Als Kunstwerk rührt er an die Basis des Emotionalen, eröffnet neue Erfahrungen und erschließt eine neue Realität. Der Hoover-Damm ist eines der großen architektonischen Wahrzeichen der amerikanischen Moderne der 1930er Jahre.«²⁸ Wenn so viele große Künstler der 1930er Jahre – Charles Sheeler, Margaret Bourke-White, Louis Lozowick, Charles Demuth – um den Hoover Dam kreisten und ihn in ihren Bildern zu fassen suchten, so ist dies wohl der beste Beweis für die Durchschlagskraft des *Machine Age* und die Rolle, die ein zur Ikone gewordener Hoover Dam darin gespielt hat. Schlagzeilen priesen die »Great Pyramid of the American Desert, the Ninth Symphony of our day« oder: »Eine visuelle Symphonie, geschrieben in Stahl und Beton – den Begriffen unserer mathematischen und Machine-Age-Kultur –, unsagbar schön in ihrer Linienführung, großartig originell, stark, einfach

und majestätisch wie die größten Werke der Kunst aller Zeiten und aller Völker, ein Werk, das unsere Zeit so großartig zum Ausdruck bringt wie keines zuvor.«²⁹

(...)