

„Fill’r up!“ Erfahrungen des eigenen Amerika: Die USA in Berichten von ‚Westermanns Monatsheften‘ in den 1960er Jahren

Rolf-Ulrich Kunze

Institut für Philosophie, University of Karlsruhe, E-Mail: Rolf-Ulrich.Kunze@philosophie.uni-karlsruhe.de

Abstract

The article contextualizes the view on US everyday life presented to the West German reader of ‚Westermanns Monatshefte‘ in the 1960s, focussing sociohistorical aspects.

Keywords: cultural history of the 1960s, transatlantic history

Manuscript received 20 December 2008, revised 15 January 2009, accepted 4 April 2009.

Copyright note: This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided that the original work is properly cited.

I

„Räume“ gehören mittlerweile zu den ‚vergangenen Zukünften‘ kulturwissenschaftlicher Interpretationseuphorie.¹ Nach ‚Gender‘, ‚Diskurs‘, ‚Text‘ und ‚Bild‘ – diese Aufzählung bildet nicht nur die Chronologie, sondern auch die methodische Strahlkraft ab – beherrschte der Raum-Begriff für einige Zeit die kulturalistische Theorie.² Seine Halbwertszeit war jedoch kurz, was möglicherweise vor allem eine Hauptursache hat: In der Geschichtswissenschaft wirken sehr verschiedene, ‚völkisch‘-ideologisch,³

soziologisch⁴ bzw. sozial- und mentalitätsgeschichtlich⁵ konturierte Traditionen einer Beschäftigung mit dem historischen Raum, die konstruktivistisch war, bevor es eine Theorie des Konstruktivismus gab.⁶ Räume sind stets dreidimensional, können also – z.B. – im Hinblick auf eine geographische, eine soziokulturelle und soziopolitische sowie eine sozioökonomische Seite betrachtet werden. Das ‚Raum‘-Paradigma war also schon vor der Erfindung der ‚Erfindung‘ erfunden.⁷ Die Frage, wie die Vorstellung bestimmter historischer Räume in den Köpfen der Zeitgenossen entsteht und wirkt, gehört zu den

¹ Vgl. z. B. Barney Warf/Santa Aria (Eds.), *The spatial turn. Interdisciplinary perspectives*, New York 2008; Jörg Döring/Tristan Thielmann (Hg.), *Spatial turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*, Bielefeld 2008; Bernd Belina/Michel Boris (Hg.), *Raumproduktionen. Beiträge der Radical Geography. Eine Zwischenbilanz*, Münster 2007.

² Das für die kulturalistische Anschlußfähigkeit unverzichtbare Minimum an Foucault-Bezug ist mittlerweile auch auf der Ebene der Einführungen in das Studium angekommen: vgl. Barbara Wolbring, *Neuere Geschichte studieren*, Konstanz 2006, 75-78 („Kulturgeschichte“).

³ Dazu Wolfgang Altgeld, *Volk, Rasse, Raum. Völkisches Denken und radikaler Nationalismus im Vorfeld des Nationalsozialismus*, in: Rudolf Lill/Heinrich Oberreuter (Hg.), *Machtverfall und Machtergreifung. Aufstieg und Herrschaft des Nationalsozialismus*, München 1983, 95-119.

⁴ Dazu Gabriele Sturm, *Wege zum Raum. Methodologische Annäherungen an ein Basiskonzept raumbezogener Wissenschaften*, Opladen 2000.

⁵ Das Muster dieses Ansatzes entwickelte Fernand Braudel, *Die Welt des Mittelmeers. Zu Geschichte und Geographie kultureller Lebensformen*, Frankfurt am Main 1990 u. ö. (zuerst u. d. T. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l’époque de Philippe II*, Paris 1949).

⁶ Die entscheidenden Stichworte dazu bei Achaz von Müller, *Raum*, in: Manfred Asendorf u. a., *Geschichte. Lexikon der wissenschaftlichen Grundbegriffe*, Reinbek 1994, 529 f.

⁷ Interessant dazu Riccardo Bavaj, *Was bringt der ‚spatial turn‘ in der Regionalgeschichte? Ein Beitrag zur Methodendiskussion*, in: *Westfälische Forschungen* 56. 2006, 457-482.

ältesten Kontinuitäten der Geschichtsschreibung in der Neuzeit.⁸

In dieser Kontinuität steht auch die moderne Nationalismusforschung mit ihrer Frage nach dem politischen Raum der Nation: „*Qu'est-ce que c'est une nation?*“ (Ernest Renan, 1882)?⁹ Die Nationalismusgeschichte hat u.a. die Nationalisierung bestimmter Räume aufzeigen können, deren kulturelle Identität und wirtschaftliche Verflechtung zunächst ganz anders organisiert war.¹⁰ Das *nationbuilding* ist also ein besonders einleuchtendes Beispiel sozialer Kommunikation (Karl Wolfgang Deutsch), die zur Konstituierung eines neuen politischen Raums führen kann.¹¹

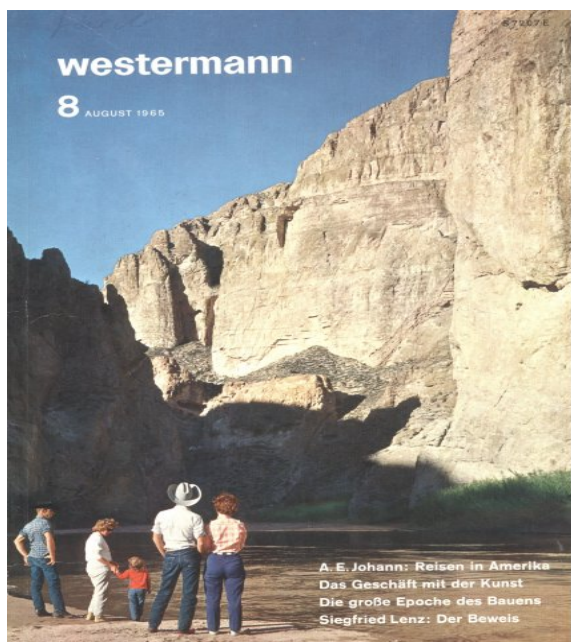


Figure 1. Titelblatt von Westermanns Monatsheften vom August 1965: mit einem Beitrag von A. E. Johann über ‚Reisen in Amerika‘¹²

⁸ Ein transatlantisches Beispiel bietet Claudia Schnurmann, *Atlantische Welten. Engländer und Niederländer im amerikanisch-atlantischen Raum 1648-1713*, Köln u. a. 1998.

⁹ Zusammenfassend dazu Rolf-Ulrich Kunze, *Nation und Nationalismus*, Darmstadt 2005, 10-13.

¹⁰ Z. B. Alon Confino, *The Nation as a local Metaphor. Württemberg, Imperial Germany, and national Memory, 1871-1918*, Chapel Hill-London 1997; aus dieser Sichtweise ergibt sich der nationalhistorische Dekonstruktivismus z. B. bei Hagen Schulze, *Gibt es überhaupt eine deutsche Geschichte?* Stuttgart 1998 (zuerst Berlin 1989).

¹¹ Zusammenfassend zu Karl Wolfgang Deutschs kommunikationstheoretischem Ansatz der Nationalismusforschung Kunze, *Nation und Nationalismus* (wie Anm. 9), 51-54.

¹² Quelle: <http://www.a-e-johann.de>.

In dem folgenden Beitrag geht es allerdings weder um die kulturalistische Metatheorie noch ihre nationalismusgeschichtliche Anwendung, sondern um eine traditionelle historische Methode – die der Quellenbeschreibung – an einem ebenso traditionellen kulturgeschichtlichen Beispiel – dem des Reise- und Bildjournalismus. Vorgestellt und auf ihre ‚raumformative‘ Wirkung befragt werden USA-Reiseberichte in ‚Westermanns Monatsheften‘¹³ der 1960er Jahre, also in einem gehoben-bürgerlichen Printmedium oberhalb des Tagesjournalismus sowie der touristischen Ratgeberliteratur¹⁴ und unterhalb der Reiseliteratur¹⁵ sowie der dokumentarischen Landeskunde.¹⁶ Die erkenntnisleitende Frage ist, auf welche Weise die Reiseberichte über die USA vor dem Hintergrund der ausgeprägten *westernization*¹⁷ des 1950er und 1960er Jahre dazu beigetragen haben, den nordamerikanischen Raum als nicht-fremden, sondern vielmehr ‚eigenen‘ Erfahrungs- und soziokulturellen Referenzraum für Westdeutsche zu konstituieren.¹⁸ Seit den 1960er Jahren gehört die selbstverständliche, vor allem durch Film und Fernsehen verstärkte Kenntnis des nordamerikanischen Raums zum *cultural code* der Westdeutschen.¹⁹ Theoretisch orientiert sich diese Quellenbeschreibung an dem für die französische Histo-

¹³ Die Kulturzeitschrift erschien im Verlag Georg Westermann zwischen 1856 und 1987, ab 1906 unter dem Titel ‚Westermanns Monatshefte‘; vgl. das Sonderheft ‚125 Jahre Westermanns Monatshefte‘: Westermanns Monatshefte 1. 1981.

¹⁴ Zeittypisch für die 1960er Jahre z. B. Ernst Schwenk, *Wander- und Campingfahrt rund um USA*, Bremen o. J.

¹⁵ Z. B. Raymond Cartier, *Fünzig Mal Amerika*, München 1962 (zuerst u. d. T. *Les 48 Amériques*, Paris 1953).

¹⁶ Vgl. Robert Adams, *Die USA*, München-Wien 1964 und 1965.

¹⁷ Grundlegend Anselm Doering-Manteuffel, *Wie westlich sind die Deutschen? Amerikanisierung und Westernisierung im 20. Jahrhundert*, Göttingen 1999; als subjektive *westernization*-Bilanz lesenswert Hellmuth Karasek, *Go West! Eine Biographie der fünfziger Jahre*, Hamburg 1996.

¹⁸ Methodisch und konzeptionell grundlegend zur Genese des deutschen Amerikabildes Volker Depkat, *Amerikabilder in politischen Diskursen. Deutsche Zeitschriften von 1789 bis 1830*, Stuttgart 1998; ein ‚Klassiker‘ der Wahrnehmungsforschung ist Eckhart G. Franz, *Das Amerikabild der deutschen Revolution von 1848/49. Zum Problem der Übertragung gewachsener Verfassungsformen*, Heidelberg 1958.

¹⁹ Vgl. David B. Morris, *Auf dem Weg zur Reife. Amerikabilder in der westdeutschen Öffentlichkeit*, in: Detlef Junker (Hg.), *Die USA und Deutschland im Zeitalter des Kalten Krieges. 1945-1990*, Stuttgart/München 2001, 761-774.

riographie in der Tradition der ‚Annales‘²⁰ charakteristischen Näheverhältnis von Geographie und Geschichtswissenschaft, dessen Entsprechung sich im Ensemble der deutschen Fachkulturen noch am ehesten in der Kulturgeographie und in der historisch aufgeklärten Soziologie des Raumes erkennen läßt. Die Kulturgeographie hat ein professionelles Bewußtsein dafür, daß sich Kulturlandschaften „als Ergebnis jahrtausendealter Prägung durch den Menschen nicht nur aktuell-quantitativ-funktional erfassen lassen.“²¹ Die Kulturgeographie sieht in der Kulturlandschaft nicht allein den „Wirtschaftsraum, Sozialraum, Funktionalraum“,²² sondern auch den „Geschichts- und Erlebnisraum, in dem sich die kulturelle Tätigkeit von Generationen niedergeschlagen hat: in den Baumdenkmälern, in den Grundrissen und Aufrissen der Städte, in der Anordnung und Nutzung von Ackerland, Grünland, Wald- und Wohn-/Wirtschaftsgebäuden im ländlichen Raum, im Verlauf der Verkehrswege, in den Anlagen von Gewerbe und Industrie.“²³ Untersuchungsgegenstand der Kulturgeographie als „historisch-genetische[r] Kulturlandschaftsforschung“²⁴ sind daher auch „die raumgestaltenden Einflüsse sozialer Gruppen (...), raumwirksame Staatstätigkeit (...), die gestaltende Kraft bedeutender Persönlichkeiten (...).“²⁵ Zur kulturgeographisch-historischen Perspektive gehört dann auch die Frage nach dem Zusammenhang von Raumwahrnehmung und Identität.

Die Soziologie sieht im Raum „eine Grundvoraussetzung aller sozialen Vorgänge.“²⁶ Die soziologische Blickrichtung zielt auf die sozialen Prozesse und Funktionen von Räumen und erkennt in ihnen soziale Institutionen.²⁷ Die Beschäftigung mit den Me-

chanismen sozialer Räume, in denen Folgen sozialer Interaktion und sozialer Kommunikation erkennbar werden, „eröffnet (...) einen wichtigen Zugang zur Analyse gesellschaftlicher Persistenz und diskontinuierlichen sozialen Wandels.“²⁸ Das kommt dem historischen Interesse an sich wandelnder Raumwahrnehmung und Selbstbildkonstruktion entgegen, indem der interpretatorische Akzent auch in der soziologischen Raumanalyse auf „Wahrnehmung und Interpretation räumlich fixierter Zeichen“²⁹ gelegt werden kann. In diesem Verständnis sind soziale Räume ein entscheidender Teil der sozialen Wahrnehmung.³⁰ Zur sozialen Wahrnehmung gehören Erwartungshaltungen, ‚Lieblingspanoramen‘, Gewohnheiten und Routinen, die ihrerseits den ‚Pfad‘ bestimmter *cultural codes* folgen. Um einen bestimmten Abschnitt eines solchen ‚Pfades‘ und seine Beschaffenheit soll es im folgenden gehen. Dabei von einem ‚Pfad‘ zu sprechen, ist angesichts der Schlüsselstellung US-amerikanischer kultureller ‚Bilder‘ in unserer Wahrnehmung – gelinde gesagt – eine Untertreibung. Es handelt sich eher um den am meisten befahrenen ‚Interstate Highway‘ der soziokulturellen Wahrnehmung in der europäisch-atlantischen und in der verwestlichten globalisierten Welt.

II

In der April-Ausgabe von ‚Westermanns Monatsheften‘ berichtete Klaus Hinsch über ‚Minnesota. Land der zehntausend Seen‘.³¹ Hinsch, Jahrgang 1941, der verschiedentlich die USA besucht hatte, studierte Mitte der 1960er Jahre Physik an der Universität Göttingen und war bis 2006 als Professor für Experimentalphysik am Institut für Physik der Universität Oldenburg tätig. Für westdeutsche Wissenschaftler, vor allem aus den Natur- und Technikwissenschaften, waren die USA auch in den 1960er Jahren besonders attraktiv.³² Hinsch beschrieb die ausge-

²⁰ Vgl. Peter Burke, *Offene Geschichte. Die Schule der ‚Annales‘*, Berlin 1991 (zuerst u. d. T. *The French Historical Revolution. The Annales School, 1929-89*, Cambridge 1990).

²¹ Bernd Wiese/Norbert Zils, *Deutsche Kulturgeographie. Werden, Wandel und Bewahrung deutscher Kulturlandschaften*, Herford 1987, 9.

²² Wiese/Zils, *Deutsche Kulturgeographie* (wie Anm. 21).

²³ Wiese/Zils, *Deutsche Kulturgeographie* (wie Anm. 21).

²⁴ Wiese/Zils, *Deutsche Kulturgeographie* (wie Anm. 21).

²⁵ Wiese/Zils, *Deutsche Kulturgeographie* (wie Anm. 21).

²⁶ Bernd Hamm, Raum, in: Bernhard Schäfers (Hg.), *Grundbegriffe der Soziologie*, Opladen 2000, 277 f.

²⁷ Ein wichtiger Untersuchungsgegenstand der Soziologie wie der Geschichte ist dabei die Stadt: Ulfert Herlyn, Stadt, in: B. Schäfers, *Grundbegriffe der Soziologie*, 373-377; Jürgen Reulecke, Ge-

sichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt am Main 1997.

²⁸ Hamm, Raum (wie Anm. 26), 278.

²⁹ Hamm, Raum (wie Anm. 28).

³⁰ Vgl. Gabriele Köhler, soziale Wahrnehmung, in: B. Schäfers, *Grundbegriffe der Soziologie*, 424-427.

³¹ Klaus Hinsch, Minnesota. Land der zehntausend Seen, in: *Westermanns Monatshefte* 105. 1964, 65-74.

³² Ein prominentes Vorbild war der deutsche Raketenbauer Wernher von Braun: Hans Gerhard Meyer, *Der Mann, der nach den Sternen greift*. Bei Wernher von Braun in *Kap Kennedy* und

prägten Gegensätze Minnesotas zwischen der hoch- und großindustriellen Erzindustrie um Duluth am Oberen See, den Seen und weiten Wäldern der Mitte und des Südens. Die Mobilität der Einwohner dieses Staats des nördlichen mittleren Westens – „85 bis 90 Prozent aller Haushalte besitzen ein oder mehrere Autos“³³ – und die den Lebensrhythmus bestimmende Verkehrsinfrastruktur³⁴ faszinierten ihn:

„Alle fahren nach Norden. Auf vielen Meilen glatten Asphalts oder Betons verlieren sie sich in die weiten Wälder. Und an die vielen kristallklaren Seen. Die heutigen Menschen leiben die Zahlen und stellten fest: es sind 11007 Seen. Sie lieben die Statistik und kamen zu dem Ergebnis: mehr als 90 Prozent aller Einwohner leben weniger als fünfzehn Kilometer vom nächsten See. (...) Sie bleiben in kleinen Wochenendhäusern, die sie *cottage* nennen. Gleich am sandigen oder felsigen Ufer unter hohen Kiefern wohnen sie. Auf einen dreibeinigen Eisenrost braten sie über Holzkohlen ihre Fische. Abends, wenn die Mücken in Schwärmen zwischen den Stämmen spielen, rudern sie auf den weiten See hinaus.“³⁵

Die Besiedlungsgeschichte der Pelz- und Fellhändler, Holzfäller und Farmer sowie wie Verdrängungs- und Marginalisierungsgeschichte der indianischen Urbevölkerung durch die weißen Siedler raffte Hinsch stark, denn sie ist im Vergleich zur Einwanderungs- und Industrialisierungsgeschichte des 1858 der amerikanischen Union beigetretenen Minnesota wenig charakteristisch. Der Landesnatur gut angepaßte skandinavische Einwanderer gaben der Landwirtschaft ihr Gepräge, vor allem ihre Effizienz. Im Gegensatz zu der Typik weißer Farmhäuser und rotgestrichener Scheunen stand die extensive Erzförder- Transportwirtschaft in Hibbing und Duluth. In Hibbing

„liegen die großen Tagebaugruben des Mesabi Range, in denen 70 Prozent des amerikanischen Eisenerzes gefördert werden. Auf schmutzig violetten Terrassen arbeiten sich die Menschen immer tiefer in die Erde. Unaufhörlich

fahren lange Eisenbahnzüge nach Duluth. (...) Die Wagen können gekippt werden. Das Erz gelangt über Rutschen in die Schiffe. Es sind die typischen Schiffe der Großen Seen, die hinten unter einem langen Schornstein die Maschine haben und ganz vorn die Kommandobrücke. Dazwischen liegt der Raum für die schwere Fracht, die über die Seen zu den Schwerindustriezentren in Ohio und Pennsylvania transportiert wird.“³⁶

Hinsch zeigte das Nebeneinander von schwerindustriellem technischem Großsystem und alter Pioniertradition an einer lokalen Tradition in Duluth:

„Einmal im Jahr drängen sich eine Nacht lang die Menschen am Minnesota Point, der Duluth vorgelagerten Landzunge. Feuer flackern am Strand in die dunkle Nacht, der Lichtstrahl des Leuchtturms springt über die Gestalten und das dunkle kalte Wasser. Am Südufer liegt noch eine Eisbarriere vor dem Strand. In den eisigen Wassern des Sees waten die Männer und ziehen zwischen langen Stangen Netze auf das Ufer zu. (...) Im weißen Licht der Bezinlampe springt und schlägt es silbern. Viele Fische, in Form und Größe den Sprotten ähnlich, werden in Eimer gesammelt. Nur einmal im Jahr zieht dieser Fisch, der *smelt*, in großen Schwärmen an die Küste. (...) Draußen verschwinden die Lichter eines Erzfrachters in die dunkle Nacht. In den Eimern schlagen die Fische.“³⁷

Doch das nördliche Minnesota war Anfang der 1960er Jahre kaum ein Ort für Touristen, sondern eher für neue industrielle Erschließung, wie Hinsch berichtete.

„Es handelt sich um ein neues, zukunftsreiches Gebiet der Eisenerzgewinnung, das Taconite-Verfahren. (...) Weniger ergiebige und besonders hartes Eisenerz – Taconite – liegt (...) in fast unbegrenzten Mengen unter dem Boden des nördlichen Minnesota. Diese Erzvorkommen, die zu den größten der Welt gehören, werden seit einiger Zeit mit eigens für Minnesota entwickelten Flammstrahl-Gesteinsbohrern erschlossen. Bei der Verwertung des erhaltigen Gesteins wird ein Verfahren angewandt, das nach dem Zermahlen eine magnetische Trennung von Gestein und Erz ermöglicht. Mehrere Milliarden Mark wurden bereits in der Taconite-Industrie³⁸ angelegt.“³⁹

Landwirtschaft und Großindustrie, Tradition und Fortschritt des von Hinsch portraitierten Minnesota lassen sich auf einen Nenner bringen, den des technikgesteuerten und technikabhängigen sozialen Wandels und der sozialen Mobilität:

Huntsville/Alabama, in: Westermanns Monatshefte 106. 1965, 14-18; zu den Brüchen und Kontinuitäten in Brauns Biographie vor und nach 1945 Johannes Weyer, Wernher von Braun, Reinbek 2006; siehe auch Georg Gerster, Die Elektronenkanone von Palo Alto, in: Westermanns Monatshefte 109. 1968, 58-62; Ernst Gollnow, Gehirne für Amerika. Fremdenlegionäre der Wissenschaft, in: Westermanns Monatshefte 109. 1968, 39-41.

³³ Hinsch, Minnesota (wie Anm. 31), 66.

³⁴ Ein Überblick bei Walter Kaiser, Technisierung des Lebens seit 1945, in: Hans-Joachim Braun/Walter Kaiser, Energiewirtschaft, Automatisierung, Information seit 1914, Berlin 1997 (Propyläen Technikgeschichte, Bd. 5), 426-440.

³⁵ Hinsch, Minnesota (wie Anm. 31), 65.

³⁶ Hinsch, Minnesota (wie Anm. 31), 72.

³⁷ Hinsch, Minnesota (wie Anm. 31).

³⁸ Vgl. dazu die Selbstdarstellung des Industriezweigs heute: <http://www.taconite.org>.

³⁹ Hinsch, Minnesota (wie Anm. 31), 74.

„Ist der Sonntag da und wird es Abend, dann kehren die vielen Wagen zurück; sie fahren in die zwei großen Zwillingstädte am Mississippi, die das Zentrum des Staates bilden. In das Drängen und Schieben der Großstadt mit ihren endlosen Fensterreihen, ihren Parkuhren, Straßenfegern, Taxis; ihren Schreibmaschinen, Akten, Ladentischen. Die Menschen kehren zurück in Mehlverarbeitungsfabriken, ins Parlament des Staates, in die Schlachthöfe, in die ausgedehnten Unterkunftshäuser der ‚University of Minnesota‘, die mit ihren fast dreißigtausend Studenten eine der größten Hochschulen Amerikas ist.“⁴⁰

Die moderne Geschichte und soziale Realität Minnesotas war exemplarisch technikzentriert, und damit stellvertretend für den amerikanischen Gesellschaftsentwurf und *way of life*.

Im Dezemberheft 1964 schrieb der für die ‚Monatshefte‘ tätige Reisepublizist A. E. Johann, eigentlich Alfred E. Johann Wollschläger (1901-1996),⁴¹ unter dem Titel ‚Die armen Amerikaner‘⁴² über die dunkle Seite Amerikas, die Präsident Lyndon B. Johnson in seinem „War on poverty“ durch die Bundesunterstützung für Infrastruktur- und Bildungsreformen seit 1964 bekämpfen wollte. Wollschläger, der in den 1920er Jahren nach Kanada ausgewandert war, hatte bereits die drastischen sozialen Folgen der Weltwirtschaftskrise in den USA der 1930er Jahre erlebt und konnte nun regionale, schichtungs- und Hautfarbe-spezifische ‚Armutskontinuitäten‘ aufzeigen. Sein Artikel hatte dennoch den Charakter eines Reiseberichts, nicht den eines Sozialreports. A. E. Johann, für den ein anspruchsvoller literarischer Stil kennzeichnend war, berichtete über das ‚Armenhaus der USA‘, den Appalachengebirgszug, der die Bundesstaaten Pennsylvania, Ohio, Kentucky, Virginia, Tennessee, North Carolina, Georgia und Alabama berührt. Er zeigte Armut in ihrer hoffnungslosesten Form, die sich über mehrere Generationen vererbte: berufliche und persönliche Chancenlosigkeit durch fehlenden Anschluß an die Märkte für Bildung, Arbeit und soziale Mobilität; krasse Altersarmut und strukturelle, modernisierungsbedingte Arbeitslosigkeit. A. E. Johann schilderte einleitend das Kommen und Gehen des Braun- und Steinkohlenbergbaus in den Appalachen vor und nach dem Ersten Weltkrieg und die Folgen des

„Abhängens‘ der Appalachen-Region seit der Großen Depression. Die strukturelle Arbeitslosigkeit hatte sich bereits auf den Habitus ausgewirkt: „keiner von diesen Männern rechnete noch damit, je wieder Arbeit zu finden. Und ob man es glaubt oder nicht: ich habe dort und anderswo Familien gefunden, die in der dritten Generation arbeitslos waren, die sich irgendwie mit den unzulänglichen staatlichen Beihilfen über Wasser hielten, nie etwas gelernt hatten und die nicht daran glaubten, daß sie je etwas lernen würden.“⁴³ Genau das war der soziale Teufelskreis aus Abhängigkeit von industrieller Monokultur und ihren Konjunkturen, Mangel an Bildung und deshalb auch Mangel an beruflicher Mobilität: „Seit 1932 hat sich im Leben dieser Menschen nichts geändert, es sei denn, das Gefühl, ausgestoßen zu sein, noch bitterer geworden ist. Wer 1932 arm war, der teilte dies Geschick mit der übergroßen Mehrheit der Nation (...). Wer 1964 noch immer arm ist, der gleicht einem Aussätzigen.“⁴⁴ Um dem westdeutschen Leser die Realität dieser Armut als absolute Größe, als Massen- und Individualschicksal zu verdeutlichen, ging A. E. Johann im folgenden auf die extrem ungleiche und sich immer weiter polarisierende Einkommensverteilung in den USA ein:

„Das durchschnittliche amerikanische Familieneinkommen lag 1963 bei 6429 Dollar, betrug also mehr als doppelt so viel wie die üblicherweise als obere Grenze der Armut angenommenen 3000 Dollar. Aber mit Durchschnittszahlen ist nicht viel anzufangen, da die enormen Einkünfte des oberen Fünftels der Einkommensbezieher allein 42 Prozent des Gesamteinkommens ausmachen. Demgegenüber muß sich das untere Fünftel mit fünf Prozent des gesamten Einkommens begnügen. (...) Geht man vom Besitz aus, so wir die Ungleichheit im ‚Lande der Gleichheit‘ noch krasser deutlich: nur zwei Prozent der Amerikaner verfügen über ein gutes Drittel aller Vermögenswerte.“⁴⁵

A. E. Johann betrachtete 20 % der Amerikaner als arm, und das hatte Auswirkungen auf die weltpolitische Rolle der USA: „Angesichts dieses unleugbaren Tatbestandes rückt die Leistung der USA als der Führungsmacht des Westens erst in die richtige Perspektive. Die riesigen Beiträge, welche die USA für die Verteidigung des Westens, den Krieg in Vietnam, die Hilfe für notleidende Völker, die Unterstützung der Vereinten Nationen usw., usw. aus-

⁴⁰ Hinsch, Minnesota (wie Anm. 31).

⁴¹ Weitere Informationen auf der Homepage der A.-E.-Johann-Gesellschaft e. V.: <http://www.a-e-johann.de>.

⁴² A. E. Johann, Die armen Amerikaner, in: Westermanns Monatshefte 105. 1964, 57-65.

⁴³ Johann, Die armen Amerikaner (wie Anm. 42), 60.

⁴⁴ Johann, Die armen Amerikaner (wie Anm. 42).

⁴⁵ Johann, Die armen Amerikaner (wie Anm. 42), 62.

geben, werden natürlich den Armen des eigenen Landes entzogen.⁴⁶ Abschließend bot A. E. Johann eine Ursachenanalyse für die Armut in den USA der 1960er Jahre. An erster Stelle stand für ihn der nach wie vor sozialstrukturelle Unterschied zwischen dem Norden und Süden der USA. Letztlich als Folge des Bürgerkriegs und der damit verbundenen Dominanz des industriellen Nordens „wohnen nur 30 Prozent der Bevölkerung der USA [in den Südstaaten], aber fast die Hälfte der Armen.“⁴⁷ An zweiter Stelle sah der Autor gravierende Bildungsdefizite vor allem in den ländlichen Südstaaten, die sich angesichts der Professionalitätsanforderungen steigender Automatisierung in Industrie und industriell betriebener Landwirtschaft immer selektiver auswirken. An dritter Stelle stand für Autor die ‚Rassen‘-Frage:⁴⁸ „Wer in den USA als Farbiger geboren wird, dem ist die Anwartschaft auf Armut mit der Hautfarbe schon in die Wiege gelegt. 44 Prozent der nicht-weißen Amerikaner zählen zu den Armen. Der Lohn der Farbigen liegt im allgemeinen um 40 Prozent unter dem der Weißen. Die Farbigen werden zuletzt eingestellt und zuerst entlassen. Ihre Schulen gehören zu den unzulänglichsten.“⁴⁹ Daraus schloß A. E. Johann auch auf die Motivation der Bürgerrechtsbewegung: „Die Unruhe unter den amerikanischen Negern entstammt in erster Linie dieser wirtschaftlichen und sozialen Diskriminierung.“⁵⁰ In den strukturellen Armutsgründen erkannte der Autor eine echte Gefährdung der amerikanischen Identität: „(...) die Wahrscheinlichkeit, daß die Armen arm bleiben, ist sehr groß. Das aber ist genau das Gegenteil des American dream, des „amerikanischen Traums“, daß auch der Ärmste den Marschallstab der Wohlhabenheit und damit der Respektabilität im Tornister trägt.“⁵¹

Im Januarheft 1965 schrieb der Fernsehjournalist Gerd Lotze über Warentests und Verbraucherzeitschriften in den USA.⁵² Hintergrund war der Beschluß der Bundesregierung vom 16. September

1964, die Stiftung Warentest einzurichten, die im Dezember 1964 entstand und ab 1966 dann die monatliche Zeitschrift ‚Test‘ herausgab.⁵³ Für Lotze war diese Form der Verbraucherinformation Anfang 1965 noch Ausdruck der ‚reifen‘ amerikanischen Marktwirtschaft und Konsumgesellschaft: „Vom Staatsbürger verlangt diese demokratische Arbeitsweise Mitdenken und Mithandeln – und manchmal auch Zivilcourage. In den Vereinigten Staaten wurde im freien dialektischen Spiel der Kräfte eine Kontrollinstanz für eine liberale Wirtschaft geschaffen. Sollte das nicht auch in der Bundesrepublik möglich sein?“⁵⁴ Lotze portraitiert den mündigen amerikanischen Verbraucher, der schon früh, in den 1920er Jahren, seine demokratischen Tugenden auf die Warenwelt übertrug:

„Die erste Reaktion der Verbraucher auf die kaum überprüfbaren Behauptungen der Hersteller fällt noch in die Hoch-Zeit des Kapitalismus, als die Stimme eines der Direktoren des Bankhauses Morgan mehr Gewicht hatte als die des Präsidenten der Vereinigten Staaten. Gegenüber zentraler Macht seit jeher mißtrauisch, baten die Konsumenten nicht den Staat um Schutz vor der selbstherrlichen Industrie, sondern nahmen ihre Geschicke selbst in die Hand. Ein junger Ingenieur und Sohn europäischer Einwanderer, Mr. J. Schlink,⁵⁵ hatte 1927 eine Reihe von alltäglichen Konsumgütern kritisch untersucht und seine Ergebnisse in einem Buch veröffentlicht, das die Frage stellte: Sind diese Dinge wirklich ihr Geld wert? „Our Money’s Worth“⁵⁶ – so lautete der englische Titel – wurde ein Bestseller.“⁵⁷

Schlink gründete mit dem Co-Autor seines Erfolgstitels, Stuart Chase (1888-1985), 1929 die Verbraucherorganisation Consumers’ Research. Lotz stellte diese und eine weitere Verbraucherschutzorganisation, die Consumers’ Union, ausführlich vor:

„Nach den Statuten sind beispielsweise die leitenden Angestellten verpflichtet, einem neutralen Steuerprüfer regelmäßig ihre Vermögensverhältnisse bekanntzugeben. Keiner der Angestellten darf Verbindungen zur Wirtschaft haben, ja nicht einmal Aktien von Firmen besitzen, deren Produkte möglicherweise getestet werden könnten. (...) Beide Vereine leben ausschließlich vom Verkauf ihrer

⁴⁶Johann, Die armen Amerikaner (wie Anm. 42), 64.

⁴⁷Johann, Die armen Amerikaner (wie Anm. 42), 65.

⁴⁸ Vgl. auch A. E. Johann, Die Schwarzen im weißen Amerika, in: Westermanns Monatshefte 106. 1965, 14-24.

⁴⁹ Johann, Die armen Amerikaner (wie Anm. 42), 65.

⁵⁰ Johann, Die armen Amerikaner (wie Anm. 42).

⁵¹ Johann, Die armen Amerikaner (wie Anm. 42).

⁵² Gerd Lotze, Warentest ohne Sensationen. Verbraucherzeitschriften in den USA, in: Westermanns Monatshefte 106. 1965, 43-46.

⁵³ Vgl. Stiftung Warentest (Hg.), 40 Jahre Stiftung Warentest, Berlin 2004.

⁵⁴ Lotze, Warentest (wie Anm. 52), 46.

⁵⁵ Frederick J. Schlink, 1891-1995.

⁵⁶ Chase Stuart/Frederick J. Schlink, Your Money’s Worth, New York 1927.

⁵⁷ Lotze, Warentest (wie Anm. 52), 44.

Zeitschriften, in denen die Testergebnisse veröffentlicht werden.“⁵⁸

Lotz zeigte sich beeindruckt von der Professionalität des Warentests:

„Nachdem man sich geeinigt hat, welche Fabrikate vorrangig untersucht werden sollen, werden die Testmethoden vorbereitet. Oft müssen sogar neue Prüfsysteme erfunden werden. Die Testverfahren, die beide Unternehmen im Laufe der Jahre entwickelt haben, sind über jede Kritik erhaben. Die Industriemanager haben es längst aufgegeben, die Überprüfungen anzuzweifeln. Consumers' Research stellt sogar die von ihren Technikern erarbeiteten Prüfmethode den Firmen kostenlos zur Verfügung. Wenn die Tests – durchgeführt vorzugsweise mit Hilfe von mechanischen, maschinellen und elektronischen Apparaten, um den Faktor des menschlichen Irrtums soweit wie möglich auszuschließen – beendet sind, verfaßt jeder der daran beteiligten Mitarbeiter einen Bericht. Ein Journalist bringt die Fachausdrücke der Wissenschaftler und Spezialisten in eine dem Laien verständliche Sprache. Dann läuft der Artikelentwurf zur Korrektur, zur Kontrolle fehlerhafter und zur Ergänzung fehlender Fakten durch sämtliche an dem Test beteiligten Fachabteilungen.“⁵⁹

Die noch von Präsident Kennedy deklarierten vier Grundrechte des Verbrauchers, „Recht auf Schutz vor schädlichen Produkten, das Recht, informiert zu werden, das Recht, auszuwählen und das Recht, gehört zu werden“,⁶⁰ sah Lotz als vorbildlich an. Die in Berlin-Tiergarten ansässige Stiftung Warentest sollte dann ganz in diesem Sinn arbeiten.

Einen ganz anderen Aspekt amerikanischer gesellschaftlicher Realität, das gezielte und erfolgreiche Eingreifen des Staates, stellte A. E. Johann im Februar 1965 in einem Artikel über die Tennessee Valley Authority vor,⁶¹ die der Inbegriff der Infrastrukturprojekte von Präsident Franklin D. Roosevelts New Deal⁶² zur Bewältigung der Folgen der Weltwirtschaftskrise gewesen war.⁶³ Der Autor hatte die Regi-

on der TVA-Aktivitäten⁶⁴ in den 1930er Jahren selbst kennengelernt und konnte nun den erheblichen Entwicklungsfortschritt einschätzen, der, sehr unüblich für amerikanische Maßstäbe, maßgeblich auf das Wirken einer staatlichen Behörde zurückgeht:

„Eine ‚Behörde‘ ist es gewesen und ist es noch heute, die für die außerordentliche Verwandlung der Tennessee-Region verantwortlich zeichnet. Die ungeheuren Gelder, die von dieser Behörde investiert worden sind, stammen fast ausschließlich aus dem Staatsäckel. Zwar muß die riesige Organisation, deren Bilanzsumme im Jahre 1963 auf annähernd 2,5 Milliarden Dollar angewachsen war, nach den Grundsätzen eines ordentlichen Kaufmanns Jahr für Jahr Rechnung legen, aber sie untersteht keinem Aufsichtsrat oder einer sonstigen Gruppe von privaten Geschäfts- oder Fachleuten; sie ist vielmehr dem Präsidenten der USA und dem amerikanischen Kongreß unmittelbar verantwortlich (...).“⁶⁵

A. E. Johann referierte auch die nie verstummte Kritik der marktwirtschaftlichen Orthodoxie an der TVA, die in ihr „den ersten und vielleicht entscheidenden Schritt zum Sozialismus“⁶⁶ sehen wollte. Doch stand die TVA mit ihrem Erfolg für einen pragmatischen Ansatz zwischen den Ideologien von Markt und Verstaatlichung:

„Die alten Begriffe von Kapitalismus und Sozialismus reichen einfach nicht mehr aus, um neue Erscheinungen wie die TVA zu begreifen und zu erklären. Gerade die ‚sozialistische‘ TVA hat in ihrem Einflußgebiet auf die Privatwirtschaft über alle Erwartung hinaus belebend gewirkt. Der Staat scheint sich heute zu einem Gebilde zu entwickeln, in dem sich öffentliche und private Initiative immer mehr mischen werden und mischen müssen. In der heutigen Gesellschaft werden die zu lösenden Aufgaben immer verwickelter, kostspieliger, risikoreicher und folgenreicher und können von Privaten (...) nicht mehr gelöst werden.“⁶⁷

Der Autor erzählt die Geschichte der TVA als Modell funktionierender, stark technikzentrierter Staatsintervention bei teilweiser Außerkräftsetzung des Wettbewerbs:

„Der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten entschied zu guter Letzt in allen schwerwiegenden Fällen zugunsten der TVA. Die TVA erhielt schließlich auch das

⁵⁸Lotze, Warentest (wie Anm. 52), 44 f.

⁵⁹Lotze, Warentest (wie Anm. 52), 45 f.

⁶⁰Lotze, Warentest (wie Anm. 52), 46.

⁶¹ A. E. Johann, Sozialismus auf amerikanisch, in: Westermanns Monatshefte 106. 1965, 19-29.

⁶² Vgl. John M. Blum et al., The National Experience. A History of the United States, New York ²1968, 678-703; Gert Raeithel, Geschichte der nordamerikanischen Kultur, in: Vom New Deal bis zur Gegenwart. 1930-2002, Frankfurt am Main ⁴2002, 11-34.

⁶³ Vgl. Thomas P. Hughes, Die Erfindung Amerikas. Der technologische Aufstieg der USA seit 1870, München 1991 (zuerst u. d. T. American Genesis. A Century of Invention and technological Enthusiasm. 1870-1970, New York 1989), 362-384.

⁶⁴ Vgl. die Selbstdarstellung des Staatsunternehmens heute: <http://www.tva.gov>.

⁶⁵ Johann, Sozialismus auf amerikanisch (wie Anm. 61), 22.

⁶⁶ Johann, Sozialismus auf amerikanisch (wie Anm. 61).

⁶⁷Johann, Sozialismus auf amerikanisch (wie Anm. 61), 26.

Recht, die noch in ihrem Bereich bestehenden kleineren privaten Elektrizitätsgesellschaften aufzukaufen. Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs war die TVA einziger Stromlieferant im ganzen Tennessee-Gebiet geworden und konnte sich von da ab ungestört der vom Kongreß abgesteckten Aufgabe widmen, immer mehr elektrischen Strom zu immer günstigeren Preisen zu liefern.⁶⁸

Was A. E. Johann in seiner Erfolgsgeschichte nicht berücksichtigte, waren die keineswegs allein aus ideologisch marktwirtschaftlicher Sicht irritierenden Seiten der TVA, von ihrem bürokratischen Wachstum und ihrer marktbeherrschenden Stellung in mehreren Bundesstaaten ganz abgesehen. Die TVA war in mehr als einer Hinsicht der – höchst erfolgreiche – Testlauf für das Manhattan-Projekt zur Atombomben-Herstellung während des Zweiten Weltkriegs und damit für die führende Rolle und Dauerpräsenz des Staates im ‚militärisch-industriellen Komplex‘.⁶⁹ In dieser Perspektive erschöpft sich die ‚Vorbildlichkeit‘ der TVA nicht auf die Ermöglichung sinkender Strompreise, den Bau neuer Wasserstraßen und die Verhinderung von Boden-erosion auf vormals agrarisch monokulturell genutzten Böden. Sie stand exemplarisch auch für eine neue Dimension der Herrschaft von Technik, Technokratie und Bürokratie. Der Erfolg der TVA war, so A. E. Johann, z.B. nicht auf Entwicklungsländer übertragbar: „Denn nur in seltenen Fällen bringen die unterentwickelten Staaten die Voraussetzungen mit, die in Amerika zum Erfolg führen: gut ausgebildete Techniker, Wissenschaftler und Administratoren, ausreichende Kapitalien, genaue und sachkundige Kontrolle der Geschäftsführung durch den Staat (...).“⁷⁰ Vergleicht man die vom Autor vorgestellten Geschäftsfelder der TVA mit dem ebenfalls vom ihm referierten TVA-Gesetz, läßt sich leicht erkennen, in welchem Umfang die staatliche Wasserwirtschafts- und Energiebehörde weit jenseits ihrer ursprünglichen Kompetenzen – u.a. im Bereich der Kernenergieforschung⁷¹ – tätig geworden ist.

Mit seinem Portrait des pazifisch-nordwestlichen US-Bundesstaats Washington im April 1965⁷² unterstrich A. E. Johann im Rahmen seiner USA-Artikelserie ein weiteres Mal den charakteristisch

amerikanischen Zusammenhang von agroindustrial-ler Hochleistungslandwirtschaft, Energiegewinnung und Technikzentrierung.⁷³ Der Autor präsentierte keine ‚Naturlandschaften‘, sondern ‚Technotope‘,⁷⁴ vom Menschen durch die Anwendung von Technik geschaffene Funktionsräume, in denen ‚Natur‘ nur noch in der Form des Nationalparks Bestand hat. Beim Anblick des von der Brandung des Pazifiks abgetragenen Felsküstenwaldes im Nordwesten des Staates machte sich der Autor seines europäischen Blicks bewußt:

„Mit jenem Gefühl des Selbstmitleids, das mich nicht gerade selten in Amerika überfällt, dachte ich an meine überfüllte und arme Heimat Europa, wo man längst etwas unternommen hätte, diesem Verderb und Verlust von so gewaltigen Mengen besten Holzes zu steuern. Hier kam es nicht darauf an. Hier wachsen an den Hängen der Olympics unvorstellbar üppige und dichte Wälder, getränkt und genährt von den reichsten Regen an der ganzen amerikanischen Westküste.“⁷⁵

Die amerikanische Antwort war eine von technischer Infrastruktur abhängende, hochmotorisierte Holzwirtschaft mit „mammuthaften Langholzlastern (...)“, die – aus morastigen Seitenwegen hervorschwankend – die wunderbaren Stämme dieser regenfeuchten Wälder zu den Sägemühlen karren.⁷⁶ Dieser Intensivnutzung entzogen seien die zu ihrem Erhalt forstwirtschaftlich gepflegten Nationalparks, der Olympic National Parc und der Mount Rainier National Park. Zur Wirtschaftsstruktur des Bundesstaats gehörten, so der Autor, so verschiedene Bereiche wie die Luftfahrtindustrie von Boeing in Seattle⁷⁷ und die Intensivlandwirtschaft im Columbia-Becken. Während Boeings Aufschwung für die zunehmende Urbanisierung der Küstenregion sorgte, ermöglichten die Staudämme des Columbia-River die landwirtschaftliche Erschließung vorher kaum nutzbarer Flächen: „Nirgendwo sonst hat der

⁷³ Ähnlich auch A. E. Johann, In Arizona rollt der Dollar, in: Westermanns Monatshefte 107. 1966, 24-36; ders., Der Staat des einsamen Sterns – Texas, in: Westermanns Monatshefte 107. 1966, 25-36.

⁷⁴ Der Begriff stammt von dem Karlsruher Technikphilosophen und -soziologen Günter Ropohl, Eine Systemtheorie der Technik. Zur Grundlegung der Allgemeinen Technologie, München-Wien 1979, 12: „Die Welt, in der wir leben, haben wir selbst gemacht: Der Biotop ist zum ‚Technotop‘ geworden.“

⁷⁵ Johann, Washington State (wie Anm. 72), 69.

⁷⁶ Johann, Washington State (wie Anm. 72), 69 f.

⁷⁷ Zur Selbstdarstellung der Firmengeschichte vgl. die Homepage von Boeing, Seattle: <http://www.boeing.com/history>.

⁶⁸ Johann, Sozialismus auf amerikanisch (wie Anm. 61), 27.

⁶⁹ Th. P. Hughes, Die Erfindung Amerikas, 384.

⁷⁰ Johann, Sozialismus auf amerikanisch (wie Anm. 61), 29.

⁷¹ Johann, Sozialismus auf amerikanisch (wie Anm. 61), 24.

⁷² A. E. Johann, Washington State. Lebensraum für dreißig Millionen, in: Westermanns Monatshefte 106. 1965, 66-78.

Mensch in solchem Umfang neues Ackerland aus dem öden Nichts geschaffen wie in diesem Gebiet. (...) Etwa 4200 Quadratkilometer werden aus einem weit verzweigten System von Kanälen bewässert. Gemüse und Obst gedeihen in Fülle und vorzüglicher Qualität.⁷⁸ Washington State, so A. E. Johann, habe auch seine wichtige Funktion im Wettbewerb der Systeme erfüllt. Denn anders als bei dem sowjetischen Versuch, Teile der kasachischen Steppe im Rahmen totalitärer Modernisierung von oben für den Weizenanbau zu nutzen,⁷⁹ sei das im Nordosten der USA gelungen:

„Hier wird vom Morgen der höchste Weizenantrag der Vereinigten Staaten erzielt. Es war ein Risiko, die kahlen Steppen unter den Pflug zu nehmen. Wie leicht konnten Regen und Wind die dünne Schicht der Muttererde abwaschen, davonblasen. Aber man hat inzwischen gelernt, die gefürchtete Auswitterung des Bodens zu verhindern. Die Pflugfurchen folgen den Höhenlinien, so daß der Regen in aberhundert winzigen Terrassen aufgehalten wird und sich nicht zu zerstörerischen Bächen zu sammeln vermag (...). Außerdem bemühen sich die Farmer, den Boden durch sorgfältige und überlegte Düngung in seiner Fruchtbarkeit zu verbessern.“⁸⁰

Der an Gegensätzen reiche Mix aus klimatischen Gegebenheiten und ‚technotopischen‘ Eingriffen des Menschen verkörpert für A. E. Johann die Gegensätzlichkeit in der technikabhängigen sozialen Realität der USA:

„In Washington klirren und glitzern große reiche Städte in all dem Reichtum, der nervösen Geschäftigkeit der Moderne, nutzen berühmte Forschungsstätten der Atom-Energie-Kommission wie bei Richland die dem gestauten Columbia entrissene Elektro-Energie, überträgt eine hochgezüchtete Landwirtschaft Laboratoriumsergebnisse ohne Umschweife in die profitable Praxis – und dicht daneben atmen über Tausende von Quadratmeilen unberührte Wildnisse, weglose Urwälder (...).“⁸¹

Und über allem, so der Autor, stehe der optimistische Glaube an ein grenzenloses, lediglich vom gezielten wissenschaftsgesteuerten Technikeinsatz abhängiges, ‚machbares‘ Wachstum: „mehr Acker-

land, üppigere Wälder, reichlichere Energie, wertvollere Erzeugnisse (...).“⁸²

Im Juli 1965 leistete A. E. Johann im Rahmen seines USA-Reisezyklus einen Beitrag zur Desillusionierung, amerikanische Großstädte betreffend.⁸³ Seine Reisedarstellungen waren – sehr amerikanisch – aus der Lenkradperspektive geschrieben; so auch über seine Ankunft in St. Louis, Missouri:

„Die schöne und problemlose Autobahn der Vierhundertsechzig fand am Rande von East St. Louis (das schon zu Illinois gehört) ein unrühmliches Ende und entließ mich in jenes abschreckend häßliche und verkommen wirkende Gewirr von schlecht gepflasterten Einbahnstraßen, Umleitungen, unübersichtlichen Kreuzungen mit verbeulten oder kaum sichtbar angebrachten Richtungs- und Nummernschildern, entließ mich in den betäubenden Lärm, Gestand und Staub eines aus allen Nähten platzenden Verkehrs, der für eine solche Hochflut von elefantenhaften Lastwagen und Sattelschleppern, Lieferautos und nicht endenwollender Horden von Personenwagen aller Größen, Preise und Altersklassen nicht geplanten Straßen schlechterdings kaum noch zu fassen vermögen. Fast alle amerikanischen Großstädte umschlingen sich mit einem solchen Kranz von abscheulichen Außenbezirken.“⁸⁴



Figure 2. Gateway Arch, St. Louis, Missouri, 1963-1965: das symbolische ‚neue Tor zum Westen‘

Das alte ‚Tor zum Westen‘ bot sich dem deroutierten Touristen als hoffnungsloses Verkehrschaos: „Batterien von Verkehrsampeln bemühten sich vergeblich, den steten Kampf aller gegen alle zu schlichten.“⁸⁵ Anders als in Europa richtete sich der hilfeschende Blick des Autofahrers aber nicht etwa auf die Polizei, „die (...) mit nervenzersägendem Sirenengeheul, blutrote Warnstrahlen aus kreiseln-

⁷⁸ Johann, Washington State (wie Anm. 72), 75.

⁷⁹ Dazu Manfred Hildermeier, Geschichte der Sowjetunion 1917-1991. Entstehung und Niedergang des ersten sozialistischen Staates der Welt, München 1998, 788-804.

⁸⁰ Johann, Washington State (wie Anm. 72), 75.

⁸¹ Johann, Washington State (wie Anm. 72), 77 f.

⁸² Johann, Washington State (wie Anm. 72), 78.

⁸³ A. E. Johann, Missouri. Mutter des Westens, in: Westermanns Monatshefte 106. 1965, 23-35.

⁸⁴ Johann, Missouri (wie Anm. 83), 24 f.

⁸⁵ Johann, Missouri (wie Anm. 83), 26.

den Blinklichtern verschleudernd, imaginären oder echten Verkehrssündern hinterher[jagte], (...)“ sondern auf die nächste Tankstelle:

„Ich bog in die nächste Groß-Tankstelle wie in einen Rettungshafen. Mein Glaube an Tankwarte als die guten Engel der Autofahrer ist nicht zu erschüttern und bestätigte sich hier aufs neue. Die magische Formel der amerikanischen Landstraße: *Fill'r up!* („Füll sie auf!“ – das Auto ist eine „Sie“ im Amerikanischen) verschaffte mir die Sympathie des munter schwitzenden Mannes am Kraftstoffquell, und ich erfuhr, daß ich nicht allzu weit von der richtigen Straße abgekommen war.“⁸⁶

Durch die Windschutzscheibe präsentierte sich der maßgeblich von deutschen Einwanderern besiedelte Bundesstaat Missouri nicht von seiner attraktivsten Seite:

„Etwa in der Mitte zwischen den beiden lärmenden, sehr geschäftigen wuchernden, sicherlich eindrucksvollen, aber auch unbegreiflich häßlichen Großstädten [St. Louis an der Grenze zum östlichen Nachbar-Bundesstaat Illinois und Kansas City an der Grenze zum westlichen Nachbar-Bundesstaat Kansas, d. Verf.] ist die einigermaßen bescheidene Hauptstadt des Staates Missouri gepflanzt: Jefferson City, auch am großen Missouri-Strom gelegen. Das Capitol hebt seine goldene Kuppel hoch über dem südlichen Steilufer in den blauen Himmel. Der Prunk wird allerdings gestört durch rußige Fabrikschornsteine, Abstellgleise der Eisenbahn und höchst unansehnliche Werkstätten am Fuße des Capitol-Hügels.“⁸⁷

Immer wieder kam A. E. Johann auf das für den europäischen Blick erstaunliche Nebeneinander ‚guter‘ und ‚schlechter‘ Wohnquartiere und auf die Regelförmigkeit des Bau- und Wohnstils in *American suburbia* zurück:

„Ohne Übergang, beinahe von Straße zu Straße wechselnd, folgen den verkommenen Vierteln weit und regellos ins Land hinausfließend die besseren und die besten Wohngehenden. Hier scharen sich die Einzelhäuser, zu ungezählten Dutzenden im Dutzend geliefert und schnell aufgestellt, herdenweise. (...) sie sehen alle ein bißchen verschieden aus und sind doch alle gleich, so gleich, daß man sie in der Erinnerung unmöglich auseinanderzuhalten vermag. Auch die Anordnung der Räume (...) ist fast im ganzen Land die gleiche – und selbst die Aufstellung der Möbel folgt so gut wie stets dem gleichen Schema.“⁸⁸

In die Tiefe ging dieser Blick nicht. Anders als bei seinen Darstellungen von Industrie und Land-

wirtschaft, aber auch von sozialen Problemen⁸⁹ fragte der Autor hier nicht nach den gesellschaftlichen Kräften, die bewirkten, was er sah. Zu denen war u.a. ein hochkompetitiver Arbeitsmarkt und eine korrespondierend hohe soziale Mobilität zu zählen, aber auch eine industrielle Struktur einer hochentwickelten Konsum- und Mobilitätsgesellschaft, die es ermöglichte, Immobilien zum lebensabschnittsbezogenen Konsumgut zu machen, das man bei sich verändernden Bedürfnissen leicht austauschen kann.

Mit Blick auf die Pionierzeit sprach A. E. Johann von der „abenteuerliche[n] Vergangenheit des heutigen Amerika.“⁹⁰ Die von ihm beschriebene soziale Realität der 1960er Jahre erschien ihm trotz ihrer extremen Gegensätze als wenig spektakulär – ebenso wie der Bundesstaat Missouri.

Autogestützte USA-Reisevorschläge⁹¹ für machte A. E. Johann im August 1965: „Unterwegs auf den Straßen der USA.“⁹² Die Art der Fortbewegung im Auto wirke, so der Autor, auf das Reiseverständnis selbst zurück:

„Für den Europäer besteht gemeinhin eine Reise darin, ein bestimmtes Ziel anzusteuern, dort zu bleiben und nach eine Reihe von Wochen wieder nach Hause zurückzukehren. Für den Amerikaner aber ist Reisen mehr: er will unterwegs sein, und zwar ständig, sich nur kurze Zeit irgendwo aufhalten und dann weiterstreben zum nächsten reizvollen Punkt oder Erlebnis. Die ungeheure Weite des amerikanischen Kontinents verlockt ja auch dazu, nicht allzu lange an einem Ort zu verweilen.“⁹³

Amerika, so A. E. Johann, ist kein Land für Wanderer, sondern für Autofahrer: „Nebenstraßen, Waldwege, Feldwege, Wanderpfade wie in Europa – es gibt sie in Amerika einfach nicht (...)“⁹⁴ Im folgenden gab der Autor praktische Tipps zum Autofahren in den USA, die seine Sympathie für diese Art des Unterwegsseins und seinen Glauben an die Vorbildlichkeit amerikanischer Automobilität unschwer erkennen ließen:

⁸⁹ Z. B. A. E. Johann, *Amerika – wohin?* Robert Kennedy und sein letztes Buch, in: Westermanns Monatshefte 109. 1968, 42-46.

⁹⁰ Johann, *Missouri* (wie Anm. 83), 33.

⁹¹ Im Unterschied zu dieser ‚on-the-road‘-Perspektive der Erfahrungsbericht einer metropolitanen Erfahrung bei Gerhard Gronefeld, *Urlaubsziel New York*, in: Westermanns Monatshefte 108. 1967, 23-36.

⁹² A. E. Johann, *Unterwegs auf den Straßen der USA*, in: Westermanns Monatshefte 106. 1965, 25-38; verlinkt auf der Homepage der A.-E.-Johann-Gesellschaft: <http://www.a-e-johann.de>.

⁹³ Johann, *Unterwegs auf den Straßen der USA* (wie Anm. 92), 25.

⁹⁴ Johann, *Unterwegs auf den Straßen der USA* (wie Anm. 92).

⁸⁶ Johann, *Missouri* (wie Anm. 83), 26 f.

⁸⁷ Johann, *Missouri* (wie Anm. 83), 28.

⁸⁸ Johann, *Missouri* (wie Anm. 83).

„Nicht nur die kreuzungsfreien großartigen *Interstates*, die Autobahnen Amerikas, sind heute als vier-, sechs- oder achtbahnige Straßen ausgebaut, sondern auch schon vielfach die *Federal Roads*, die nicht von den einzelnen Staaten, sondern vom Bund unterhalten werden und durch mehrere Staaten führen. Ähnliches gilt auch bereits für manche *State Roads*, die von den einzelnen Staaten unterhalten werden; es gilt sogar schon hier und da für die *County Roads*, die Kreisstraßen, für die die unteren Verwaltungseinheiten der Staaten verantwortlich sind.“⁹⁵

Selbst die Motels mit ihrem genormten Komfort und die großen Supermärkte am Highway waren für A. E. Johann Gewähr für den *individual pursuit of happiness*, und zwar stets *on the road*. Das Auto war für diesen Nordamerika-Reisenden der 1960er Jahre nicht nur ein Stück mobiler Individualismus,⁹⁶ es ermöglichte ein ‚Verstehen‘ der USA. Beim Thema der ‚Er-Fahrung‘ geriet A. E. Johann ins Schwärmen, richtiger gesagt: er wurde ‚auto-religiös‘:

„Der Väter der Ströme, der Mississippi, mit dem mächtigen Missouri von Westen, dem gewaltigen Ohio von Osten, dann der große Colorado im Südwesten, der Columbia im Nordwesten, der aus den Großen Seen herströmende Sankt Lorenz im Nordosten, dann das Felsengebirge, die Sierra Nevada oder auch das schier endlose bezaubernde Waldgebirge der Appalachen, die großen Wüsten im Südwesten des Landes, in Süd-Kalifornien, in Arizona, Neu-Mexiko, in Utah und Nevada, die weiten Hochland-Steppen in Texas und Oklahoma, in Kansas und Nebraska, (...) die Neu-England-Staaten (...), dann aber auch die alten Städte wie Charleston und New Orleans, daneben die modernen Hochburgen des Industriezeitalters wie New York, Detroit, Chicago oder Los Angeles – die Vielgestaltigkeit des nordamerikanischen Kontinents ist unübersehbar, ist ungeheuer. Wahrlich, wer die Fremde erleben will, die bunte Ferne, gleichzeitig das wichtigste und mächtigste Land, die reichste Nation der Gegenwart, dem sei empfohlen, sein Auto ‚unter den Arm zu nehmen‘ und durch Amerika zu ‚wandern‘.“⁹⁷

Die USA der 1960er Jahre im Bild von ‚Westermanns Monatsheften‘ waren ein Land in Bewegung; und wahrscheinlich gerade deshalb weniger ‚fremd‘ im Sinne von „bunter Ferne“ als A. E. Johann 1965 noch meinte. Gerade die konsum- und mobilitätsgesellschaftlichen Züge verbanden die westdeutsche und die amerikanische Lebenswelt bei aller Verschiedenheit.

⁹⁵ Johann, *Unterwegs auf den Straßen der USA* (wie Anm. 92), 32.

⁹⁶ Ein ausgezeichnete Überblick bei Kurt Möser, *Geschichte des Automobils*, Frankfurt am Main–New York 2002.

⁹⁷ Johann, *Unterwegs auf den Straßen der USA* (wie Anm. 92), 38.

III

Die Berichte über die USA in ‚Westermanns Monatsheften‘ der 1960er Jahre richteten sich erkennbar an ein lesendes Publikum, für das Nordamerika keine *terra incognita* ist. Ziel der Beiträge war vielmehr die Differenzierung eines Amerikabildes, das durch die Medien, den in allen weiterführenden Schulen möglich gewordenen bzw. sogar obligatorischen Englischunterricht und durch eigene Anschauung bereits klare Konturen hat. Präsentiert wurde auch nicht allein das touristisch attraktive, strahlende und erfolgreiche Amerika, sondern eine exemplarisch moderne Gesellschaft, in der sich moderne gesellschaftliche Probleme exemplarisch zuspitzen, u.a. die der Einkommens- und Chancenverteilung, der Gleichheit der Bürgerrechte, der Sinnleere eines stark konsumbezogenen Alltags, der Mobilität und generell des beschleunigten sozialen Wandels. In gewisser Weise variierte diese Sichtweise das in den 1950er Jahren stark ausgeprägte Muster der Herausstellung der ‚Vorbildlichkeit‘ amerikanischer Verhältnisse vor allem in Wirtschaft, Wissenschaft, Konsum und Technik im Bereich der soziopolitischen Strukturen: Das, was in den USA heute passierte, würde im verwestlichten Westeuropa morgen geschehen. Immer noch, oder vielmehr: erst recht angesichts sich abzeichnender Probleme der Massenkonsum-, Leistungs- und Mobilitätsgesellschaft waren die USA das Laboratorium einer sich verändernden Moderne. Doch anders als noch in den 1950er Jahren war der Abstand zwischen der US-amerikanischen und der westeuropäischen Gegenwart erkennbar geringer geworden.⁹⁸ Als Folge des auf hohem Niveau sich fortsetzenden *westernization*-Prozesses konnten in den 1960er Jahren scheinbar spezifisch amerikanische Probleme von der Forschungsorganisation bis zur Einkommensverteilung als relevant für das Verständnis vor allem der westdeutschen Gegenwartsgesellschaft dargestellt werden. Der gesellschaftlich-soziale Raum der USA war für den Leser in seinen sozialen Mechanismen nicht mehr fremd. Er erkannte nicht nur die Skyline von New York City, die großen Naturmonumente vom

⁹⁸ Vgl. Burghard Ciesla, „Tassos Rundbriefe“ aus dem „Land der Autos“. Auto-mobile Kulturerfahrungen einer deutschen Ingenieursfamilie in der Neuen und Alten Welt, in: *Technologie und Kultur. Europas Blick auf Amerika vom 18. bis zum 20. Jahrhundert*, Michael Wala/Ursula Lehmkuhl (Hg.), Köln u. a. 2000, 173-201.

Grand Canyon bis zum Yosemite National Park und die politische Architektur von Washington, D.C. ungefähr ebenso selbstverständlich wie er die Stadt-silhouette Berlins, die bayerischen Alpen und das politische Bonn ‚kannte‘. Als Bürger einer etablierten marktwirtschaftlichen Demokratie waren ihm auch die Charakteristika einer auf Markt, Konkurrenz und Individualismus beruhenden Gesellschaftsorganisation und sozialen Kommunikation vertraut. Pointiert ausgedrückt: Die ebenfalls in ‚Westermanns Monatsheften‘ gelegentlich – aber im Verhältnis zu den USA-Reportagen auffällig selten – thematisierte Lebenswelt im anderen deutschen Staat dürfte den meisten Leserinnen und Lesern wesentlich ferner gestanden haben.

Noch nicht erkennbar ist den Artikeln die kritische, mit der Vietnam-Rezeption verbundene Verdüsterung des USA-Bildes bis hin zum ‚linken‘ *cultural code* eines neuen Antiamerikanismus,⁹⁹ der für die 1970er Jahre zeittypisch werden würde. Der Vorbildcharakter der USA auch und gerade in den Schattenseiten der amerikanischen politischen Kultur erwies sich gewissermaßen auch noch *ex negativo*. Daß die Berichte dem Ausmaß des sozialen Wandels in den USA der 1960er Jahre z.B. im Hinblick auf die Rassen- und ethnische Integrationsproblematik, die endgültige Ablösung alter eurozentristischer Ostküsteneliten in Politik und Wirtschaft, die sich abzeichnende elektronische Informationsrevolution und den damit verbundenen Produktivitätsschub in der Produktion oder den neuen Dimensionen des Medienkonsums und des sich darin artikulierenden Wertewandels wirklich gerecht wurden,¹⁰⁰ mag dahingestellt bleiben. Die Beiträge entwarfen das Bild einer sich rasant und immer noch exemplarisch verändernden Gesellschaft, in deren Mitte ungelöste soziale Probleme insbesondere der Verteilungs- und Partizipationsgerechtigkeit zunehmend drängender wurden. Diese Probleme bewirkten eine deutliche Klimaveränderung im soziopolitischen Feld, schienen aber ‚systemimmanent‘, also innerhalb der gegebenen politischen und Verfassungsordnung, lösbar. Auch

das war ein Subtext der ‚Westermann‘-Artikel: Washington war nie und wird nicht Weimar. Für das Stabilitätsempfinden der Bürger in einem so eng mit den USA verflochtenen, verwestlichten Land an der Blockgrenze wie der Bundesrepublik war das eine schlechthin existentielle Botschaft.

Eine weitere Dimension insbesondere der Artikel von A. E. Johann läßt sich auf den Nenner einer Mentalitätsgeschichte des Autos; richtiger: der exemplarischen Welterfahrung durch Autofahren bringen, die – wie das einschlägige Standardwerk von Kurt Möser eindrucksvoll zeigt¹⁰¹ – immer mehr in den Mittelpunkt der (Auto-)Mobilitätsgeschichte rückt.¹⁰² Weltwahrnehmung und Weltverständnis strukturell automotorisierter Gesellschaften sind, wie Kurt Möser festgestellt, Teil ihrer emotionalen Geschichte, die sich keineswegs allein durch ‚rationale‘ Kriterien erschließt:

„Hinter allen Naivitäten der Autokritik steckt die Fundamental-Doppelillusion der prinzipiell rationalen Verfaßtheit des Autos und der prinzipiellen rationalen Lösbarkeit aller Verkehrsprobleme. Daß sich das Auto gegen Aufklärung sperrt, wie Sloterdijk bemerkt hat, hat sich bei den Autokritikern noch nicht herumgesprochen. Bei den Autoliebhabern durchaus. Autofaszination ist ein Teil unserer eigenen Gefühlsgeschichte. Wir dürfen sie nicht wegschieben. Wir müssen sie begreifen.“¹⁰³

In kaum einem anderen Land zeigt sich so deutlich wie in den USA der 1960er Jahre, daß der Personenkraftwagen ein Mittel sozialer Kommunikation, der Sinnstiftung und Identitätsfindung ist, nicht nur ein ‚technisches Kulturgut‘.¹⁰⁴ Möasers Aufforderung zum ‚Verstehen‘ der automobilen Bewegungsgeschichte des Westens weist auf eines der großen Themen der Kulturgeschichte der nächsten Jahre hin.

⁹⁹ Vgl. u. a. Gerd Langguth, Alte, neue Ressentiments. Habermas, die deutschen Intellektuellen und der Antiamerikanismus, in: Internationale Politik 59. 2004, 76-77; Sebastian Schwark, Zur Genealogie des modernen Antiamerikanismus in Deutschland, Baden-Baden 2008.

¹⁰⁰ Ein Themenaufriß bei David Farber (Ed.), The Sixties. From Memory to History, Chapel Hill-London 1994.

¹⁰¹ Kurt Möser, Geschichte des Autos, Frankfurt am Main 2002.

¹⁰² Vgl. z. B. Kurt Möser/Wolf-Dieter Burak, Lust am Auto, Landesmuseum für Technik und Arbeit Mannheim (Hg.), Mannheim 2004 [Ausstellungskatalog].

¹⁰³ Kurt Möser, Fünf Naivitäten der Autokritik, <http://www.autofrei.de/wb/media/Konf99Weimar/moeser.pdf>, 2.

¹⁰⁴ Vgl. jetzt Christof Mauch/Thomas Zeller, The World beyond the Windshield. Roads and Landscapes in the United States an Europe, Athens/Ohio 2007.