

In Erich Kästners Roman *Fabian*, geschrieben und gedruckt im Jahre 1931 als ein Zeitbild der Weltwirtschaftskrise, gibt es einen kurzen Dialog zwischen Fabian, der von der Not der Zeit gebeutelten Hauptperson, und seiner Berliner Wirtin Frau Hohlfeld, die ihren Untermieter gegen seine Gewohnheit untätig im Zimmer vorfindet:

„Was machen Sie denn da?“ fragte Frau Hohlfeld. Sie war unbemerkt eingetreten. Fabian sagte abweisend: 'Ich fange Fliegen. Sie sind heuer groß und knusprig.' – 'Gehen Sie nicht ins Geschäft?' – 'Ich bin in den Ruhestand getreten. Vom nächsten Ersten ab erscheine ich im Defizit des Finanzministeriums, als unvorhergesehene Mehrausgabe.' Er schloß das Fenster und setzte sich aufs Sofa. 'Stellungslos?' fragte sie. Er nickte (...).“

Um Fabian Mut zu machen, bringt sie das Gespräch auf ein Riesenprojekt, durch das die Zukunft besser werden soll: „Die Wirtin wurde gesprächig. 'In der Zeitung schlug gestern ein Ingenieur vor, man solle den Spiegel des Mittelmeeres um zweihundert Meter senken, dann kämen große Ländereien ans Licht, wie vor der Eiszeit, und man könne sie besiedeln und Millionen von Menschen darauf ernähren. Außerdem sei, mit Hilfe kurzer Dämme, eine durchgehende Eisenbahnverbindung von Berlin bis Kapstadt möglich!' Frau Hohlfeld war noch jetzt von dem Vorschlag eingenommen und sprach voller Feuer. Fabian pochte auf die Armlehne des Sofas, daß der Staub tanzte. 'Na also!' rief er. 'Auf, ans Mittelmeer! Laßt uns den Spiegel senken! Kommen Sie mit Frau Hohlfeld?'“¹

Der bizarre Vorschlag des Ingenieurs war keine Erfindung Erich Kästners: Es handelte sich um ein ernsthaft diskutiertes Vorhaben, das in den letzten Jahren der Weimarer Republik die deutsche und internationale Öffentlichkeit beschäftigte – das zunächst „Panropa“, später „Atlantropa“ genannte Projekt, das 1928 von dem Münchner Architekten und Journalisten Herman Sörgel (1885–1952) entwickelt worden war und nicht weniger anstrebte als den Umbau zweier Kontinente. Atlantropa sprengte alle Maßstäbe; es war, wie ich meine, die gigantischste technisch-architektonische Utopie des zwanzigsten Jahrhunderts. Von Utopie wollte ihr Urheber allerdings nichts hören; er haßte nichts mehr als den Vergleich mit Jules Verne und bestand stets darauf, daß seine Vision mit den technischen Mitteln der Gegenwart aus dem Stand heraus realisierbar war.²

Der Grundgedanke Atlantropas läßt sich in zwei Sätzen zusammenfassen: Senkt man den Wasserspiegel des Mittelmeers mit technischen Mitteln dauerhaft ab, gewinnt man gewaltige Flächen Ackerland und unerschöpfliche Energiereserven, die sich ebenso vielfältig wie segensreich einsetzen lassen. Die zur Durchführung Atlantropas notwendige Zusammenarbeit der europäischen Staaten macht den Krieg unmöglich, sie führt zur Stabilisierung

und friedlichen Vereinigung des zerstrittenen Kontinents im Sinne der während der zwanziger Jahre international wirkenden Paneuropa-Bewegung.

Die technische Konzeption beruhte auf neuen Erkenntnissen über den Wasserhaushalt des Mittelmeers. Der deutsche Ozeanograph Otto Jessen hatte dieses nur über eine schmale Meerenge mit den Weltmeeren verbundene Gewässer als ein stetig dampfendes Verdunstungsbecken beschrieben, das nur deshalb nicht austrocknet, weil vom Atlantik beständig Wasser nachfließt, in jeder Sekunde 88.000 Kubikmeter, das zwölfwache Volumen der Niagarafälle. Eine west-östliche Strömung, verbunden mit einem kaum merklichen Gefälle, besorgt den Abfluß der Wassermassen hin zum Verdunstungsschwerpunkt im östlichen Mittelmeer. Für Herman Sörgel war dieses Meer eine Art natürliches Kraftwerk mit gewaltigem Energiepotential, das mit technischen Mitteln verstärkt und ausgenutzt werden könnte. Der naheliegende Gedanke, die 300 Meter tiefe Meerenge von Gibraltar durch einen Damm zu schließen, um hier das größte Wasserkraftwerk der Welt zu bauen, bildete die Keimzelle des Projekts, das Sörgel zwischen 1927 und 1929 unter Mithilfe einiger Ingenieure zu einem komplexen Umgestaltungsplan für die gesamte Mittelmeerregion ausbaute.

War der Damm erst gebaut, würde durch die Verdunstung eine völlig neue Geographie geschaffen, die am Gibraltdamm wie durch ein Ventil reguliert werden konnte: Bei einer auf 100 Meter kalkulierten Absenkung im westlichen Mittelmeer würde die Adria verschwinden, Sardinien und Korsika würden zusammenwachsen; Sizilien würde größer, und die Meerenge von Messina verwandelte sich in eine Landbrücke. Zwischen Sizilien und Afrika war schließlich ein zweiter Damm mit Kraftwerken vorgesehen, so daß das östliche Mittelmeer um 200 Meter gesenkt werden konnte. Aus den Wassern sah Sörgel nicht nur fruchtbares Land von der Größe Frankreichs auftauchen; die gewonnene Elektrizität – 110.000 Megawatt, damals eine unvorstellbar große Energiemenge! – würde ausreichen, um ganz Europa zu versorgen und große Teile der Sahara zu bewässern, um diese für Landwirtschaft und Besiedlung zu erschließen.

Das langfristige Ziel hinter den technischen Maßnahmen war die Vereinigung Europas und Afrikas zum Superkontinent Atlantropa, der stark genug sein würde, um sich als dominante Weltmacht dauerhaft zu behaupten. Im Hintergrund stand die geopolitische Vision einer Dreiteilung der Welt in die Großräume Amerika, Atlantropa und Asien, die deshalb ohne Spannungen untereinander auskommen würden, weil sie mit ungefähr gleich großen Ressourcen und Landflächen ausgestattet seien. Die Rolle Afrikas in dieser im Weltmaßstab friedfertigen, nach innen aber offen rassistischen Konstellation beschränkte sich auf die einer gemeinsamen Kolonie

der Europäer. Um das tropische Klima auf die Bedürfnisse weißer Siedler herunterzukühlen, entwarf Sörgel ein 1935 präsentiertes System von riesigen, untereinander verbundenen Stauseen im Kongogebiet und in der Sahel-Zone, das auf die Lebensräume der eingeborenen Bevölkerung keine Rücksicht nahm.

Was heute sein sicheres Schicksal wäre, trat um 1930 nicht ein: Herman Sörgel landete nicht im Getto der verrückten Erfinder. Zwar tauchten Zweifel an der technischen Durchführbarkeit auf; es regte sich auch, besonders in der rechten Presse, Kritik an der pazifistisch inspirierten politischen Konzeption. Über die kaum berechenbaren geologischen und klimatischen Folgen für die Biosphäre der Erde machten sich nur wenige Fachleute Gedanken, und deren Bedenken gingen unter in der Begeisterung für die als faustisch gepriesene technische Großtat. Das allgemeine Vertrauen in die segenstiftenden Werke der Technik war ungebremst, und die angestrebten Dimensionen irritierten eher den konservativen Teil des Publikums. So gab es am Ende der Weimarer Republik erklärte Atlantropa-Anhänger nicht nur in Deutschland, sondern auch in Österreich, der Schweiz und in Holland; die Gründung einer übernationalen „Atlantropa-Verständigungspartei“ schien unmittelbar bevorzustehen.

Mit dem Regierungsantritt Hitlers im Jahre 1933 geriet das Projekt in eine Krise, die sich an den politischen Parametern des Projekts entzündete. Nicht nur der europazifistische Akzent des Unternehmens stand im Widerspruch zur Politik des „Dritten Reiches“, auch die Himmelsrichtung war nun verfehlt, denn mittelfristig angestrebte Expansionsziele der NS-Führung lagen im Osten und nicht im Süden. Erst nach Kriegsende konnte Sörgel die Werbung im alten Stil wiederaufnehmen, so daß das Projekt eine bemerkenswerte zweite Konjunktur erlebte. Der Traum von Atlantropa traf, wie schon zu Zeiten der Weltwirtschaftskrise, den Nerv der Zeit: Er präsentierte sich als gigantisches Aufbauwerk, das die Dimensionen des Marshall-Plans noch weit in den Schatten stellte. Erst der Tod Sörgels – er kam Weihnachten 1952 durch einen Autounfall ums Leben – brachte auch der Atlantropabewegung ihr Ende. Der Erfolg, der sich in der politischen Wirklichkeit nicht einstellte, erfüllte sich stattdessen in der Literatur. So war das Mittelmeerprojekt nicht nur ein gesuchter Stoff für Jugendbücher (z. B. *Das neue Universum*, 1936); es wurden mehrere Romane auf den Markt gebracht, von denen sich der 1939 erschienene *Amadeus* des Schweizer Romaniers John Knittel zum internationalen Bestseller entwickelte.³

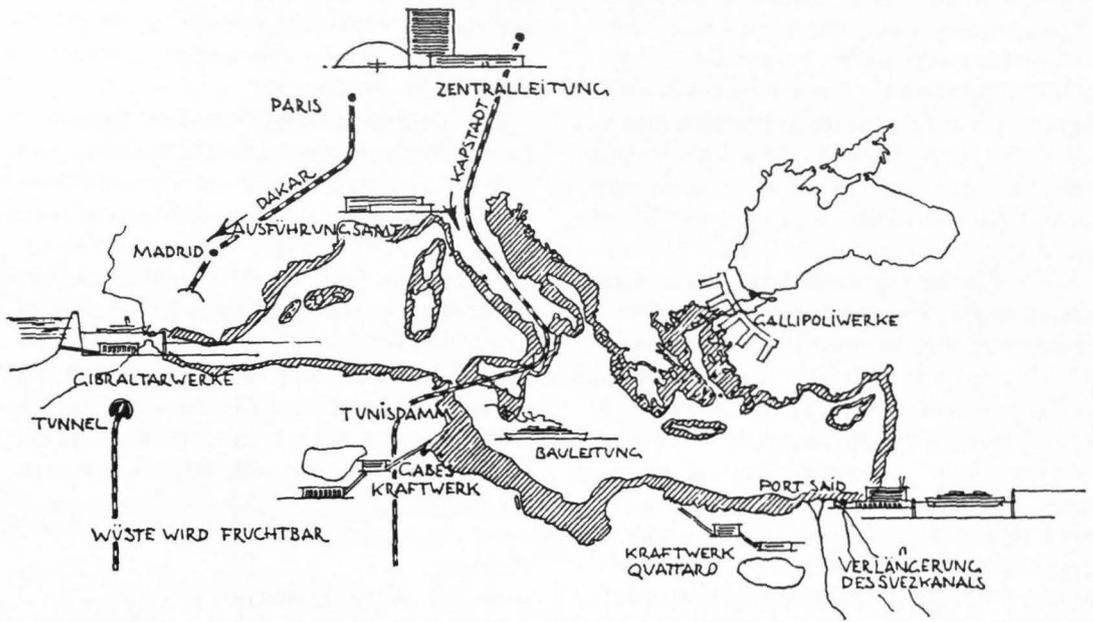
Das Sörgelsche Projekt war – historisch gesehen – kein isoliertes Phänomen, sondern nur die utopische Spitze einer Reihe von technischen Großplanungen, die Wasser und Land neu verteilten. In den Jahrzehnten zwischen 1920 und 1950 gab es eine

auffällige weltweite Konjunktur dieser in Mega-Maßstäben konzipierten „Makroprojekte“. Das bekannteste europäische Makroprojekt war der 1920 in Angriff genommene Zuiderseeplan in den Niederlanden, in dessen Verlauf ein Binnenmeer von der Nordsee abgetrennt wurde, das in den folgenden Jahrzehnten schrittweise entwässert und in großen Teilen agrarisch genutzt worden ist. Ein anderes realisiertes Beispiel ist das 1933 gestartete Tennessee-Valley-Projekt der USA, eine von gezielten Entwicklungsmaßnahmen begleitete Regulierung eines großräumigen Flußsystems im Mittleren Westen, die als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme im Rahmen von Roosevelts New-Deal-Politik konzipiert worden war.

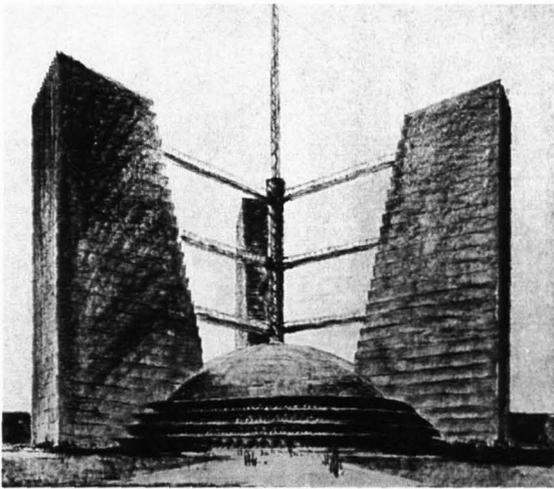
Makroprojekte sind ein systemübergreifendes, als Teil der industriellen Revolution zu verstehendes Phänomen der Moderne, das im Westen ebenso wie im Osten seine Anhänger fand. So hatte auch die Sowjetunion ihre als „Großbauten des Kommunismus“ gefeierten Makroplanungen, die ihren Gipfel im 1949 veröffentlichten sogenannten Dawydow-Projekt erreichten: Die ins Eismeer fließenden sibirischen Flüsse Ob und Jenissej sollten zu einem Meer von der Größe der alten BRD aufgestaut und ein Teil des Wassers nach Süden umgeleitet werden, um die Steppen Mittelasiens in fruchtbare Agrarflächen umzugestalten.

Was uns bei Atlantropa aufhorchen läßt, ist die Mitarbeit hochkarätiger deutscher und österreichischer Architekten, die sich zwischen 1929 und 1933 von Sörgel zu einer Reihe von Entwürfen animieren ließen. Die Liste der Mitarbeiter macht es unmöglich, das bizarre Vorhaben als Spleen eines Außenseiters abzutun. Unter ihnen befanden sich einige bekannte Vertreter der Moderne: Peter Behrens, Hans Döllgast, Emil Fahrenkamp, Fritz Höger, Hans Poelzig, Lois Welzenbacher.⁴ Erich Mendelsohn stellte sich als Planer der neuen Küsten Palästinas zur Verfügung. Als Unterstützer Atlantropas bekannten sich auch Wilhelm Kreis, Martin Mächler und Robert Vorhoelzer sowie in den Niederlanden der CIAM-Vorsitzende Cornelis van Eesteren. Die Ring-Mitglieder Otto Haesler und Karl Schneider bekundeten Sörgel ihr Interesse, ebenfalls Entwürfe beizusteuern. Viele Architekten litten unter der Weltwirtschaftskrise; ihre einst blühenden Büros siechten mangels Aufträgen dahin. Konkrete Aussicht auf Bauaufträge am Mittelmeer waren dennoch vorerst kaum zu erwarten: Das Vorhaben war auf anderthalb Jahrhunderte konzipiert; viele Teilprojekte hätten selbst im Falle einer Einigung der europäischen Staaten über Atlantropa erst nach einer langen Periode der Wasserabsenkung begonnen werden können. Die Atlantropa-Entwürfe sind somit als Idealprojekte anzusehen, deren Sinn darin bestand, für die Durchführbarkeit des Sörgelschen Planes und nebenbei für ihre Verfasser zu werben.

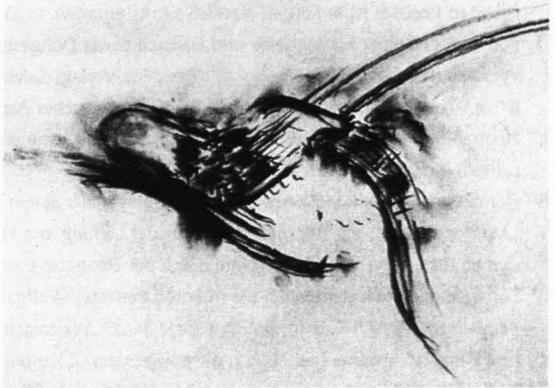
Die meisten Entwürfe galten den zukünftigen Kraftwerken und Schleusenanlagen sowie den Neu-



1| Übersichtsplan der Mittelmeerwerke



2| Alantropa-Zentrale in der Schweiz, Entwurf von Fritz Höger 1931



3| Das neue Marseille/Port du Rhone, Entwurf von Lois Welzenbacher 1930

planungen für die großen Küstenstädte rund ums Mittelmeer, deren Häfen schon in der ersten Phase der Absenkung austrocknen würden. Die Summe der bekanntgewordenen Arbeiten erscheint wie eine Ausstellung der vorhandenen architektonischen Richtungen: Die Avantgarde der Moderne hinterließ ebenso ihre Spuren wie die akademische Tradition, „amerikanistische“ Tendenzen ebenso wie futuristische Ideen.

Zur Größenordnung seines Planes schrieb Sörgel 1928, es sei ein „Vorurteil zu glauben, daß der Mensch nicht fähig zu großen Veränderungen der Erdoberfläche ist. Er wird mit Hilfe der Technik nicht nur negative, sondern in Zukunft auch in positiver Weise ungeahnte Verbesserungen der Erdoberfläche erreichen können“. In Anspielung auf die nur imaginierten „Weltbauten“ Bruno Tauts – gemeint ist dessen 1919 gedruckter Zyklus der *Alpinen Architektur* – beharrte er auf der höchst realen Natur Atlantropas: „Wenn Bruno Taut aufruft zu großen Taten ohne Nutzen – nur einer hohen, schönen Idee hal-

ber – so ruft der hier vorgetragene Gedanke mit den gleichen Worten auf zu einer Tat, die ganz dem Nutzen, die ganz dem Vorteil künftiger Menschen und Kulturen dienen soll“.⁵

Die Wiederentdeckung Atlantropas aus der Distanz der Baugeschichte erlaubt uns einen neuen Blick auf die klassische Moderne. Der unerhörte Sprung im Maßstab, vom Mikrokosmos der „Neuen Wohnung“ über die „Neue Stadt“ auf die Ebene der Kontinente, schreckte die Architekten nicht ab; er faszinierte sie. Herman Sörgels Projekt gehörte zum kollektiven Traum einer Generation, die sich anschickte, mit den Mitteln der Technik dem „Neuen Menschen“ eine neue Welt zu erschaffen. Einzelne Sequenzen dieses Traums stellen sich in der Rückschau als Alpträume dar; Atlantropa ist einer von ihnen.⁶

Verfasser:

Dr.-Ing. Wolfgang Voigt

Hochschule für bildende Künste Hamburg

Anmerkungen:

- 1 Erich Kästner, Fabian, Berlin 1931, p. 120. Den Hinweis auf Kästners Roman verdanke ich Peter Klein, Hamburg.
- 2 Herman Sörgel: Atlantropa, München/Zürich 1932. Herman Sörgel: Atlantropa, Zürich/München 1932. Die technischen Details sind zusammengefaßt in S. 9–26. Zur technisch-wirtschaftlichen Konzeption siehe auch die im Deutschen Museum München entstandene Arbeit von Alfred Opitz: Atlantropa, in: Kultur und Technik (München), Jg. 1979, H. 3.
- 3 John Knittel: Amadeus, Berlin 1939.
- 4 Arbeiten von Behrens, Döllgast, Fahrenkamp, Höger, Popp und Welzenbacher sind in Sörgels Denkschrift „Atlantropa“ von 1932 beschrieben und abgebildet. Von dem 1936 verstorbenen Hans Poelzig besaß Sörgel Aufzeichnungen oder Skizzen über einzelne städtebauliche Aufgaben an den Küsten Atlantropas, die er nach dem Zweiten Weltkrieg zusammen mit den Entwürfen von Behrens und Popp in einem Band der geplanten Buchreihe „Atlantropa-Bibliothek“ veröffentlicht wollte. Von diesen Arbeiten Poelzigs ist in Sörgels Nachlaß nichts erhalten. In jüngeren Publikationen der Baugeschichte werden nur die Arbeiten von Welzenbacher für Marseille und Gallipoli sowie Döllgasts Entwurf für das neue Suez erwähnt. Vgl. August Sarnitz: Lois Welzenbacher Architekt 1889–1955, (Residenz-Verlag) Salzburg, Wien 1989, S. 107–110; sowie Hans Döllgast 1891–1974 (Hrsg.: Technische Universität München, Bund deutscher Architekten BDA) Ausst. Kat., München 1987, S. 250.
- 5 Herman Sörgel, „Das Mittelmeerbecken als Neuland, eine phantastische Möglichkeit“, in: Reclams Universum 45 (1928), H. 5, pp. 501–504, Zitat p. 501.
- 6 Der obenstehende Bericht referiert Teilergebnisse aus einem inzwischen abgeschlossenen Forschungsprojekt zum Thema „Makroprojekte“, das der Verfasser unter der Leitung von Hartmut Frank an der Hochschule für Bildende Künste in Hamburg durchführte. Die Förderung erfolgte durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG). Eine Buchpublikation ist vorgesehen. Für weitere Details siehe auch die früheren Berichte; Wolfgang Voigt: „Atlantropa. Ein hypertrophes Projekt der Moderne“, in Bauwelt 82 (1991), H. 18/19, pp. 938–943; ders.: „Weltmacht Atlantropa. Herman Sörgels geopolitische Strategie für die Einheit Europas“, in: Die Zeit, Nr. 23, 31. 5.1991; ders.: „‘Le plus grandiose projet des temps modernes’: Herman Sörgel et le projet Atlantropa“, in: Jean-Louis Cohen, Hubert Damisch (Hrsg.): Américanisme et Modernité. L'idéal américain dans l'architecture, Paris 1993, pp. 375–384.