

Geplantes Genfer Atlantropahaus, Sörgel-Projekte am Mittelmeer, Bau des Gibraltardamms*: Volumen von 3600 Cheopspyramiden

UTOPIEN

Korken vor Gibraltar

Eine Fläche größer als Frankreich wollte ein deutscher Visionär im Mittelmeer trockenlegen und Europa mit Afrika zum Kontinent „Atlantropa“ verschmelzen. Das Projekt des Architekten Herman Sörgel war die phantastischste vieler Utopien der dreißiger Jahre.

Wanderpfade, die sich vom Bergland in Korsika bis nach Sardinien winden, und 450 Autobahnkilometer zwischen Venedig und dem Adriastrand – die Welt am Mittelmeer könnte heute ganz anders aussehen.

Die Inseln Elba, Sizilien und Korfu wären mit dem europäischen Festland verschmolzen, Peleponnes und Türkei nur durch einen schmalen Tümpel getrennt. In der Ägäis, wo heute das türkis schimmernde Meer die Touristen anlockt, könnten 2500 Jahre alte Schiffswracks aus dem Schlick ragen und wie gestrandete Wale in der Sonne bleichen. Antike Weltwunder wie der Leuchtturm von Pharos oder der Koloß von Rhodos lägen womöglich, für jedermann sichtbar, am Wegesrand. All dies jedenfalls versprach die Utopie.

Mit einem gigantischen Staudamm-Projekt wollte der deutsche Architekt Herman Sörgel in den dreißiger Jahren Teile des Mittelmeers trockenlegen. Eine an der Basis 2500 Meter, an der Dammkrone 100 Meter breite Sperre bei Gibraltar und ein

kleinerer Staudamm bei den Dardanellen sollten das Gewässer wie überdimensionale Korken gegen den Atlantik und das Schwarze Meer verschließen.

Sörgel hatte errechnet, daß die ins Mittelmeer mündenden Flüsse wie Po, Rhône und Nil nicht reichen, um den Wasserspiegel konstant zu halten. Die Verdunstung werde deshalb dafür sorgen, daß die Fluten um 165 Zentimeter pro Jahr sinken. Am Ende sollte das Niveau des Binnenmeers um bis zu 200 Meter fallen. In seiner Phantasie verschob Sörgel alle Küstenlinien, das Mittelmeer ließ er um ein Fünftel schrumpfen.

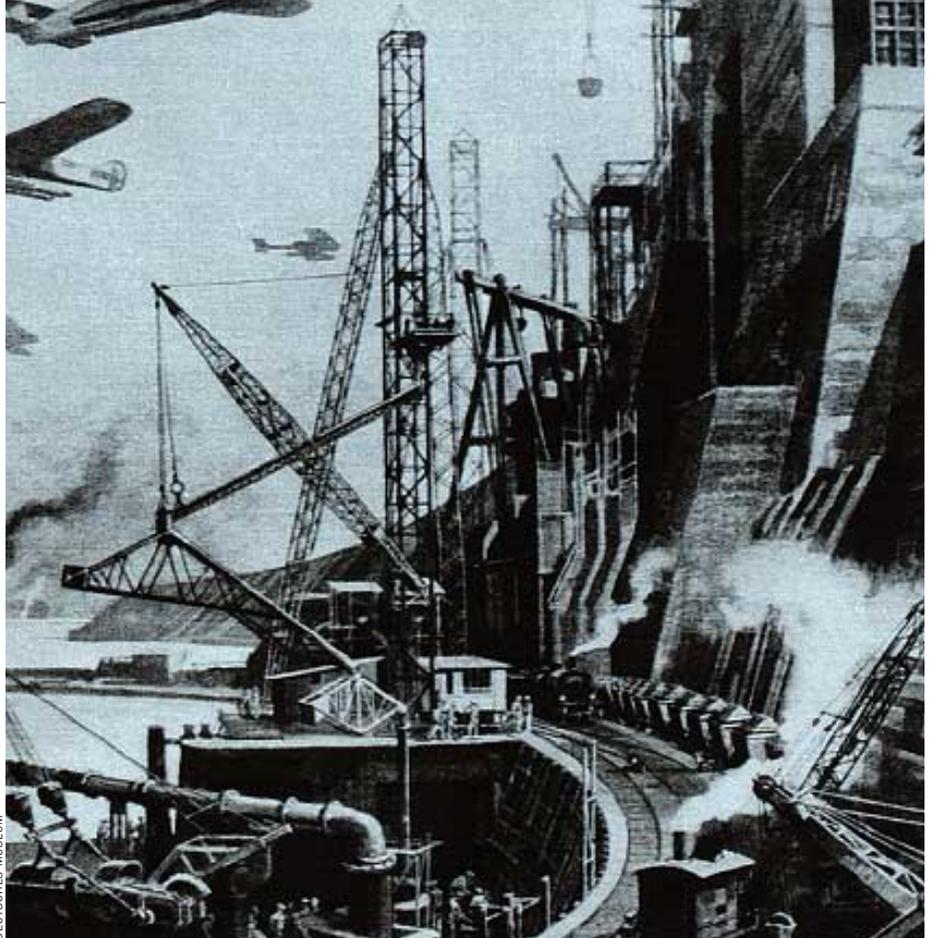
Land und Energie versprach der Visionär im Überfluß. Rund 600 000 Quadratkilometer Neuland wollte er nach und nach vor den Küsten auftauchen lassen – soviel wie die Fläche Frankreichs und Belgiens zusammen. Acht Wasserkraftwerke an den Flußmündungen und Meerengen sollten

eine Gesamtleistung von 110 000 Megawatt erbringen – mehr als genug, um bis heute den gesamten Strombedarf Deutschlands zu decken. Allein die Turbinen in der Flanke des Gibraltar-Damms hätten die Energieproduktion aller deutschen Atomkraftwerke zusammen weit übertroffen.

Auch an den Schiffsverkehr hatte der Planer gedacht: Eine riesige Schachtschleuse mit bis zu 100 Meter hohen Wänden sollte selbst den größten Ozeanlinern die Passage ins Rest-Mittelmeer und zurück ermöglichen.

Hatte Sörgel schon bei den Staudämmen nicht mit technischen Superlativen geizigt (das Volumen von 3600 Cheopspyramiden wäre nötig gewesen, um den Gesteinspfropfen bei Gibraltar aufzuschütten), so sollten weitere Megaprojekte das Mittelmeer vollends in eine wuselnde Baustelle verwandeln. Den Gibraltar-Damm krönte er mit einem 400 Meter hohen triumphalen Wahrzeichen – ein Wolkenkratzer aus Stahl und Glas, 70 Meter höher als das damals noch im Bau befindliche Em-

* Links: Studie von Fritz Höger; Mitte: Entwurf von 1932; rechts: Vision des Malers Heinrich Kley.



DEUTSCHES MUSEUM

pire State Building. Auf dem Reißbrett verband er den alten Kontinent mit dem rohstoffreichen Afrika durch eine Autobahn und eine Eisenbahnlinie, die über den Hauptdamm oder durch einen Tunnel führen sollten. Eine weitere Verkehrsachse überbrückte die Meerenge zwischen Sizilien und Tunesien.

Sechs Milliarden Dollar (in Preisen von 1932), so glaubte Sörgel, werde der Bau des Gibraltar-Staudamms kosten. Nutzen verhiess er vor allem den Mittelmeer-Anrainern: Mit zuvor entsalztem Wasser aus dem Mittelmeer sollte die nördliche Sahara bewässert werden – drei Millionen Quadratkilometer fruchtbares Agrarland glaubte der Planer dadurch der Wüste abringen zu können, fünfmal soviel wie an den Küsten des Mittelmeers.

Gleichsam en passant löste Sörgel auch die Landprobleme der jüdischen Siedler: Vor der Küste Palästinas werde sich ein 10 bis 35 Kilometer breiter Landgürtel aus den Fluten erheben – genug Platz, um den eben beginnenden Konflikt zwischen jüdischen Einwanderern und Arabern zu entschärfen.

Bis in die frühen fünfziger Jahre propagierte der 1885 in Regensburg geborene Architektur-Exzentriker und Megalomane seine faustischen Landgewinnungspläne.

* Wolfgang Voigt: „Atlantropa. Weltenbau am Mittelmeer. Ein Architektentraum der Moderne“. Verlag Dölling und Galitz, Hamburg; 144 Seiten; 48 Mark.

Dann gerieten sie fast vollständig in Vergessenheit. Nur noch eine Handvoll Experten kannten die wie Science-fiction anmutende Mittelmeer-Vision. Jetzt hat der Frankfurter Architekturhistoriker Wolfgang Voigt das bizarre planerische Treiben des Bau-Utopisten wiederentdeckt*.

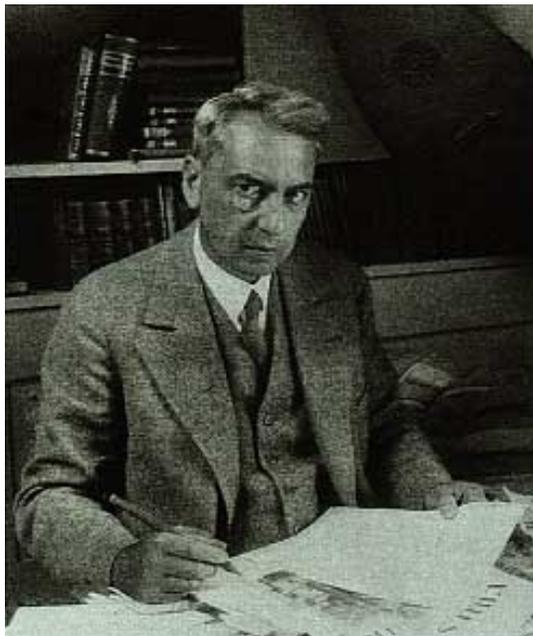
Mit Bewunderung und Frösteln zugleich schildert er die Geschichte des Bauvorhabens, das den Fortschrittsoptimismus einer ganzen Epoche widerspiegelt. Sörgels Mittelmeerplan, schreibt Voigt, sei die „gigantischste technisch-architektonische Utopie

des 20. Jahrhunderts“ gewesen. Das „Think big à la Sörgel“ habe zum „kollektiven Traum einer Generation“ gehört, „die sich anschickte, mit den Mitteln der Technik dem ‚neuen Menschen‘ eine neue Welt zu erschaffen“.

Nie prallten an die Technik geknüpfte Hoffnung und Skepsis unversöhnlicher aufeinander als in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg. Während der Geschichtsphilosoph Oswald Spengler („Der Untergang des Abendlandes“) die Apokalypse prophezeite, spukten in vielen Köpfen Bauprojekte von gewaltigen Dimensionen. Die nicht länger von Macht- und Profitinteressen mißbrauchte Technik, so glaubten Fortschrittsoptimisten, sei die Triebfeder einer neuen Epoche. Sie stilisierten Ingenieure und Techniker zu Übermensch. Die Natur war ihnen nur ein leeres Schlachtfeld, auf dem sich die monumentalen Umgestaltungsphantasien neuer gesellschaftlicher Eliten austobten.

Großbauprojekte nährten während der Weltwirtschaftskrise die Hoffnungen von Arbeitslosen wie Politikern. Anfang der dreißiger Jahre träumten deutsche Ingenieure von einem Geniestreich im Norden: Durch einen Damm zwischen Dover und Calais und einen zweiten zwischen Ostengland und der Westküste Jütlands wollten sie den größten Teil der Nordsee trockenlegen und dadurch Siedlungsland von der Größe Österreichs und der Schweiz gewinnen.

Andere Vorhaben blieben nicht nur auf dem Papier. Die Niederländer bauten zwischen 1927 und 1932 einen 15 Kilometer



Architekt Sörgel (1932): *Natur als Schlachtfeld*

langen Damm vor dem Ijsselmeer. Das „Zuidersee-Projekt“ diente der Landgewinnung und sicherte zugleich den zur Hälfte unter dem Meeresspiegel liegenden Küstenstaat. In der Sowjetunion besaßen viele Großprojekte den offiziellen Segen von Parteitagebeschlüssen.

Auch Sörgel landete mit seinen Plänen keineswegs „im Ghetto der verrückten Erfinder“, wie der Frankfurter Forscher berichtet. Bekannte Architekten wie Hans Poelzig, Peter Behrens, Fritz Höger, Hans

se, „würde man die Kriegsschiffe mit Rädern versehen, um sie ins Wasser zu lassen.“

Die südfranzösische Küstenlinie um 70 Kilometer ins Meer hinausgeschoben, der italienische Stiefel bis zur Unkenntlichkeit von der neuen Landmasse verschluckt, sämtliche Häfen Italiens von der See abgeschnitten: „Oh, der arglose Herr Sörgel“, giftete der Mailänder „Corriere della Sera“, „hat er nicht andere Felder, auf denen er seine wirren Phantasien betätigen kann?“

Der so Angefeindete spann unterdes seine Ideen fort: Europa und Afrika würden dank der neuen Verkehrsverbindungen zum neuen Erdteil „Atlantropa“ zusammenwachsen, der mächtig genug sein werde, Amerika und Asien Paroli zu bieten.

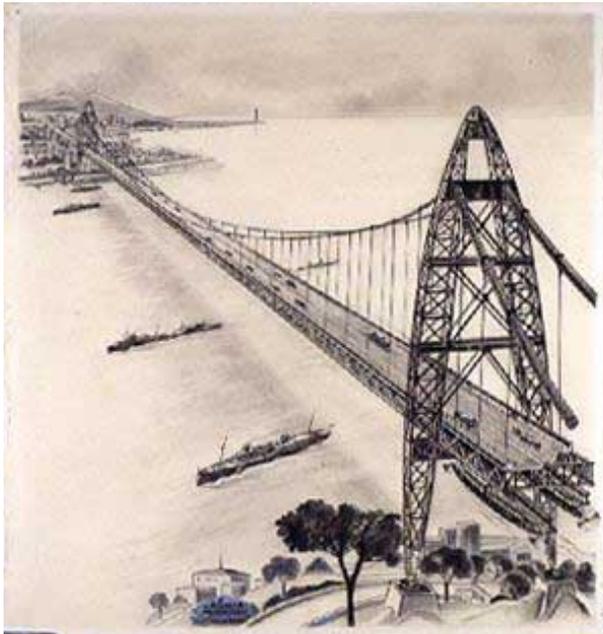
Erst als die Nazis an die Macht kamen, hatten die Pläne des Visionärs, der mit seinem bizarren Bauvorhaben „die Kriegs- und Mordlust der Europäer für Jahrhunderte in Aufbauarbeit“ umzuwandeln gedachte, ihre Faszination verloren. Zwar spekulierte auch Hitler auf Landgewinn in Europa, doch war sein Blick nicht nach Süden, sondern nach Osten gerichtet. Zudem galt der mit einer Halbjüdin verheiratete Sörgel den braunen Machthabern als unsicherer Kantontist.

Nach 1945 fand Sörgels Idee erneut Zulauf. „Die friedenshungrige und noch immer technikgläubige Jugend der Trümmerzeit“, urteilt Voigt, habe in Atlantropa „den aktuellen Stoff zum Träumen gefunden“.

Ökologische Bedenken waren der Nachkriegszeit fremd. Sörgel hat sich nie damit befaßt, wie die Erdkruste auf die Verringerung der Wasserlast reagieren würde. Auch daß er dem Meer nur salzverkrustetes Land hätte abgewinnen können, auf dem kaum die versprochenen satten Felder gediehen wären, kam ihm nie in den Sinn.

Den Todesstoß versetzte seinen Plänen letztlich nicht Fortschritts-Skepsis, sondern im Gegenteil eine neue Euphorie: Das Feuer des Atoms versprach in den fünfziger Jahren eine reichere Energieausbeute als die ehrgeizigsten Staudamm-Projekte und Turbinen-Kraftwerke.

1952 lief der Jules Verne des 20. Jahrhunderts auf der Münchner Prinzregentenstraße vor ein Auto. Am 25. Dezember desselben Jahres erlag Sörgel, der in seinem Leben viele Schriften, aber kaum wirkliche Bauten hinterlassen hatte, seinen schweren Verletzungen. Wenig später war auch Atlantropa tot. ◆



DEUTSCHES MUSEUM

Brückenprojekt zwischen Sizilien und Tunesien
Stiefel verschluckt

Döllgast oder der Amsterdamer Stadtplaner Cornelis van Eesteren steuerten kostenlos Entwürfe zu dem Mittelmeerprojekt bei. Nur Le Corbusier zeigte dem deutschen Phantasten die kalte Schulter.

Die Prominenz der architektonischen Moderne ließ sich von Sörgel ins Megafieber versetzen. Sie zeichnete Blaupausen für zukunftsweisende Modellstädte, die auf dem Neuland entstehen sollten, und entwarf Neuplanungen für die vom Meer abgerückten Hafenstädte Genua, Neapel und Messina.

Sörgel selbst kümmerte sich um den maritimen Ausgleich für die trockenengefallene Serenissima. Mit einem Hunderte von Kilometer langen Stichkanal wollte er Venedig mit dem nun fernem Mittelmeer verbinden. Die Gondolieri hätten weiterhin auf dem Canal Grande und in den Seitenkanälen der Stadt schippern können: Ein 30 Kilometer breiter Stausee sollte die Illusion von der amphibischen Existenz der Stadt im Meer aufrechterhalten.

Deutsche Literaten und Filmregisseure ließen sich von den phantastischen Plänen Sörgels inspirieren. In den Blättern der Mittelmeerländer überwogen dagegen Verwunderung und Spott. „In Toulon, Bizerta und La Spezia“, eiferte die Marseiller Pres-