

„Wissen entgrenzen“

Podcast der Max Weber Stiftung (MWS)

Thema:

Mobilität in den Amerikas im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert

Gesprächspartner:

Andreas Greiner (DHI Washington)

Mario Peters (DHI Washington)

Skript

Our neighbors down the road_01

“From the familiar skyline of New York. It is nine days by boat, 9 hours by air and 9 seconds by the motion picture camera and the somewhat different skyline **of the northern zone of South America.”**

OV (Felix)_01b

„Von der vertrauten Skyline von New York aus sind es 9 Tage mit dem Boot, 9 Stunden mit dem Flugzeug und 9 Sekunden mit der Filmkamera, um die etwas andere Skyline des nördlichen Südamerikas zu entdecken.“

O-Ton Mario Peters_02

„**‘Our Neighbors Down the Road’** – das ist eine Produktion aus dem Jahre 1942. Also es ist ein Zeitraum, in dem sehr viele, nennen wir es mal Propagandafilme von US-amerikanischer Seite gedreht werden, **die Lateinamerika zum Inhalt haben.**“

Our neighbors down the road_03

“The road to Bogota. These Colombian highways are good all weather road, so paved, only when entering the city. We return to the route of the Pan-American Highway and again heading south.”

OV (Felix 3b):

„Die Straße nach Bogota. Diese kolumbianischen Straßen sind nur innerhalb der Städte All-Wetter-Straßen, also gepflastert. Wir kehren zurück auf die Route des Pan-American Highway **und fahren Richtung Süden.**“

O-Ton Mario Peters_04

„Das ist eine Dokumentation eines Automobil-Trips von zwei US-Amerikanern, die Südamerika mit dem Automobil bereisen. Es ging darum, die beiden wollten einerseits feststellen, wo man denn überhaupt mit dem Auto fahren kann, in Südamerika. Wie realistisch ist tatsächlich der Pan-American Highway, wie weit ist das Ganze fortgeschritten, ungefähr 20 Jahre nachdem die Idee aufkam?“

Our neighbors down the road_05

“**The highway is becoming an economic lifeline** to hundreds of communities, releasing surplus commodities to outside markets along a route to the south. We are always encountering interesting bits of native life, **such as these busy women.**”

OV (Felix)_05b

„Die Autobahn wird zu einer wirtschaftlichen Lebensader für Hunderte von Gemeinden, die ihre Waren entlang der Straße in den Süden auf die Märkte bringen können. Wir stoßen immer wieder auf interessante Aspekte des indigenen Lebens, wie zum Beispiel diese fleißigen Frauen.“

O-Ton Mario Peters_06

„Und wenn man jetzt das Reisetagebuch liest, was es auch gibt, da kommt dann schon eher deutlich durch, dass die Reise sehr schwierig war und dass man über Schotterpisten musste und dass man nicht überall fahren konnte und dass man teilweise auch verzweifelt ist und festgestellt hat, eigentlich gibt es den Pan-American Highway so nicht, wie er auf dem Papier steht.“

Intro-Musik

Janine_Mod_07:

Mit dem Auto von Alaska bis in den Süden Lateinamerikas fahren – auf einer durchgängigen Straße. Das war der Traum, der mit dem Pan-American Highway verbunden war. Die Idee dahinter, also Nord – und Südamerika stärker miteinander zu verbinden und Mobilität zwischen den Ländern zu vereinfachen, die entstand schon im 19. Jahrhundert mit dem „Panamerikanismus“. Da gab es noch keine Autos, dafür aber die Eisenbahn. Nur 7 Tage sollte es auf der Schiene dauern, um die über 8000 Kilometer zwischen New York und Rio de Janeiro zurückzulegen. Durch Gebirge, Urwälder, vorbei an Seen und durch die großen Metropolen der Zeit. 1942, als der Film „Our Neighbors Down the Road“ veröffentlicht wurde, aus dem wir gerade einen Ausschnitt gehört haben, da gab es sogar noch eine andere, noch viel schnellere Möglichkeit, diese Strecke zu überwinden: nämlich mit dem Flugzeug.

Musik Prometheus

Janine Mod_08:

Über diese verschiedenen Formen der Mobilität, deren Entstehungsgeschichte, und natürlich auch über deren Bedeutung für die interamerikanischen Beziehungen – darüber

spreche ich in dieser Folge mit Mario Peters und Andreas Greiner. Beide forschen am Deutsch-Historischen Institut in Washington.

O-Ton Mario Peters_09:

„Hallo, ich bin Mario Peters und in meinem Forschungsprojekt geht es um Panamerikanische Verkehrsinfrastrukturprojekte. Ich gucke mir da zwei ganz konkrete Fallbeispiele an. Einmal die sogenannte „Pan-American Railroad“, oder die zuerst unter dem Namen „Intercontinental Railway“ fungierte. Das ist ein Projekt aus dem späten 19. Jahrhundert. Und später kommt dann, was vielleicht mehreren Menschen ein Begriff ist, der „Pan-American Highway“, dessen Planung in den 1920er Jahren beginnt.“

O-Ton_Andreas Greiner_10

„Mein Name ist Andreas Greiner. Ich beschäftige mich in meinem Projekt mit der Entstehung der zivilen Luftfahrt in der Zwischenkriegszeit. Das sind grob die 1920er bis 1940er Jahre. Und in dieser Zeit machten sich Airlines, die man heute noch kennt, wie KLM aus den Niederlanden oder Air France aus Frankreich, die machten sich daran, interkontinentale Flug-Netzwerke zu etablieren, vor allem mit der Idee, die europäischen Mutter-Länder mit den Kolonien in Übersee zu verbinden.“

Janine_Mod_10b:

Und neben den großen europäischen Fluggesellschaften etablierte sich in dieser Zeit auch Pan American Airways als US-Fluggesellschaft.

O-Ton_Andreas Greiner_11

„Also die Airline wird 1927 gegründet und hat die ersten Flugziele in der Karibik, in Mittelamerika, in Nordamerika, Mexiko und expandiert aber wirklich sehr schnell, zuerst eben nach Süden, über den Kontinent, nach Rio de Janeiro, nach Argentinien. Das sind alles Verbindungen, die in den frühen dreißiger Jahren etabliert werden.“

Janine_Mod_12:

Man muss es sich einmal vor Augen führen: Den ersten Flug mit einem Motorflugzeug machte der US-Amerikaner Orville Wright im Dezember 1903. Er war ganze 12 Sekunden in der Luft. Gemeinsam mit seinem Bruder Wilbur hatte er die Technologie entwickelt und in den folgenden Jahren bauten sie immer bessere Flugapparate. Nur ein paar Jahrzehnte später gab es dann schon Flugzeuge, die mehrere tausend Kilometer zurücklegen konnten. Wie das am Beispiel der Verbindung zwischen den USA und Lateinamerika ganz praktisch aussah, das werden wir im Laufe der Folge noch besprechen. Erst einmal gehen wir in der Geschichte wieder ein Stück zurück. Nämlich in das 19. Jahrhundert. Da waren Flugzeuge höchstens eine utopische Idee. Aber ein anderes Fortbewegungsmittel scheint sich wunderbar zu eignen, um die Idee eines miteinander vernetzten amerikanischen Kontinents zu realisieren. Und dazu forscht Mario Peters. Und eine seiner Quellen ist der Autor und Diplomat Hinton Rowan Helper, der Ende des 19. Jahrhunderts eine Idee hat.

Zitat_Hinton Rowan Helper (Sprecher: Felix)_13

„Zu verschiedenen Jahreszeiten werden zahllose Menschen für ihre Ferien oder aus beruflichen Gründen in den Süden reisen, und zu anderen Zeiten werden Menschen in den Norden reisen. // Ein ununterbrochener Ansturm von Handel und Reisen in beide Richtungen, der das ganze Jahr hindurch Tag und Nacht in Anspruch nimmt.“

Sprecherin (Julia)_14a:

„Im Jahr 1879 beschreibt der US-Amerikanische Autor und Diplomat Hinton Rowan Helper seine Vision für eine fast 13.000 Kilometer lange Bahnlinie, von Alaska bis nach Feuerland: The intercontinental railway – die Interkontinentalbahn.“

Zitat_02 Hinton Rowan Helper (Sprecher: Felix)_14b

„Der Bau der längsten, teuersten, kostspieligsten und besten Eisenbahn, die je erdacht wurde.“

O-Ton_Mario Peters_14c

„Nach dem Bürgerkrieg in den USA versucht man in Lateinamerika neue Märkte zu erschließen, für die man glaubt, man hat einen Überschuss im eigenen Land, den man loswerden müsste, um die ökonomische Krise zu lösen. Und dann kommt eben diese Idee auf, die Eisenbahn zu bauen. Was übrigens interessanterweise auch damit zusammenhängt: Eigene Reiseerfahrungen. Wie kommt man zu der Zeit aus den USA nach Argentinien oder nach Brasilien? Geht nur per Schiff, ist extrem schwierig, dauert 3 bis 4 Monate, das ginge doch viel schneller und viel komfortabler, wenn man eine Eisenbahn bauen würde. Und das ist nicht sehr verwunderlich, dass diese Überzeugung besteht. Was immer ganz, ganz, ganz prominent ist zu dieser Zeit, ist: Man muss die Post schneller hin und her kriegen, Information schneller hin und her kriegen. Und dann kommt dieses Narrativ rein, auch bei Hinton Rowan Helper, man könnte das bauen und man könnte innerhalb von 7 bis 10 Tagen mit der Eisenbahn von New York nach Rio de Janeiro oder nach Buenas Aires fahren.“

Zitat_02 Hinton Rowan Helper (Sprecher: Felix)_15

„[Die Eisenbahn] ist ein Mittel und Zweck der Pflege freundschaftlicher und engerer Beziehungen mit den Lateinamerikanern.“

O-Ton_Mario Peters_16

„Man kann schon sagen, dass es ein Interesse an Lateinamerika gibt, das so in dem Rahmen oder in dem Ausmaß vorher nicht dagewesen ist. Und dann ist es vor allen Dingen das ökonomische Interesse, Märkte zu erschließen. Es geht darum, politischen Einfluss auszubauen. Man stört sich daran, dass die Europäer, vor allen Dingen die Briten, in Südamerika so dominant sind. Aber es gibt, glaube ich, schon Leute, die an diese Völkerverständigung glauben und da auch ein Interesse daran haben, das zu fördern.“

Janine_Mod_17:

Die Beziehungen zwischen den USA und Lateinamerika waren im 19. Jahrhundert nämlich alles andere als spannungsfrei. Die Vereinigten Staaten versuchten immer wieder Einfluss auf Lateinamerika zu nehmen, besonders auch auf die unmittelbaren Nachbarstaaten. 1846 griff die USA unter Präsident James K. Polk Mexiko an und nahm fast die Hälfte des mexikanischen Territoriums ein. Und nach dem Bürgerkrieg in den 1860er Jahren und dem

Aufstieg zur Industriemacht versuchte die USA den Einfluss auf Lateinamerika immer weiter auszubauen. Parallel war das 19. Jahrhundert aber auch die Zeit, in der die meisten südamerikanischen Länder ihre Unabhängigkeit von europäischen Kolonialmächten, wie Spanien oder Portugal, erlangt haben. Und die USA – die sah darin die Chance, den Einflussbereich der Europäerinnen und Europäer in der Region zu verringern. Was aber gar nicht so einfach war.

O-Ton_Mario Peters_18

„Die Südamerikaner haben gar kein Interesse daran, ihre doch relativ engen Verbindungen zu Europa zu kappen. Die zeigen sich zwar interessiert an diesem panamerikanischen Projekt, sie wissen aber natürlich auch, dass die USA daran Interesse haben. Wie die neuere Forschung zeigt, haben auch die zum Beispiel südamerikanischen Länder ein ganz großes Interesse daran, aber für ihre eigenen Zwecke das zu nutzen und gleichzeitig aber zum Beispiel die engen Verbindungen zu Europa aufrechtzuerhalten.“

Janine_Mod_19:

Das Eisenbahn-Projekt entwickelt sich also von der Idee hin zu einem realistischen Szenario.

O-Ton_Mario Peters_20

„1888/1889 kommt es dann tatsächlich dazu, dass die notwendige politische Unterstützung in Washington da ist. Und dann kommt es zur ersten interamerikanischen Konferenz, die dauert sechs Monate. Und während dieser Konferenz, wo man dann eben vor allen Dingen lateinamerikanische Diplomaten, die sowieso schon in Washington sitzen, einlädt, da wird das Ganze eigentlich auf eine offizielle Ebene gehoben. Und da gibt es tatsächlich fokussierte Anstrengungen, das zu fördern, dann kommt auch tatsächlich das notwendige Geld, vor allen Dingen von der US-amerikanischen Regierung. Der Kongress gibt dann immer wieder solche sogenannten ‚appropriations‘ frei, 50.000 \$, dann 65.000 \$, ist natürlich damals viel mehr Geld als heute, dafür dass dann eine Gruppe von Ingenieuren und von Landvermessern nach Zentralamerika fahren kann und dort Landvermessungen durchführen kann.“

Janine_Mod_21:

Hinton Rowan Helper war an diesem Prozess dann nicht mehr aktiv beteiligt. Er gehört zu den sogenannten „Projekte-Machern“, er war einer der Ideengeber. Wurde aber von offizieller Seite in die konkrete Planung dann nicht mehr involviert.

(leise die Dampfeisenbahn einblenden und unter Mod)

Janine_Mod_22:

Ein paar Jahre später, 1906, veröffentlicht die politische Monatsschrift „Scribner’s Magazine“ aus den USA auf dem Titel ein Poster mit einer Eisenbahn, die mit ziemlich viel Dampf auf ziemlich wackeliger Strecke ein Gebirge umfährt. Dieses Titelbild ist auch unser Podcast-Coverbild – also wenn ihr euch das mal anschauen wollt. Außerdem haben wir auch einen Link zu dem Bild in Großauflösung in die Shownotes gepackt. Das Magazin jedenfalls richtet sich vor allem an junge Leser*innen. Und das Titel-Bild ist untertitelt mit: „The first of the Series on the Railways of the future“ – die „Eisenbahnen der Zukunft“. Das klingt nach einer Erfolgsgeschichte, war es aber nicht. Als Theodor Roosevelt 1901 Präsident der USA wird, verlor das Eisenbahn-Projekt immer mehr an politischer Kraft...

O-Ton_Mario Peters_23

„...weil er eigentlich eher an einem Panamakanal interessiert ist als an der Panamerikanischen Eisenbahn.“

Janine_Mod_24:

Eisenbahnstrecken in den verschiedenen Ländern, in Lateinamerika und auch in den USA, gab es natürlich, aber die Idee einer miteinander vernetzten Strecke von Nord nach Süd, von Alaska bis Feuerland, hat im frühen 20. Jahrhundert nach und nach an Unterstützung verloren.

Zitat aus Werbefilm Donald Duck_25

„3 Caballeros, 3 Caballeros they say we are birds of a feather“

Janine_Mod_25b:

Einige Jahrzehnte später, im Jahr 1944, bringt Disney den neuen Donald Duck-Film „The Three Caballeros“ in die Kinos. Im Film reist die Ente Donald Duck nach Mexiko, um seine Freunde südlich der Grenze zu besuchen. Unter anderem mit der Eisenbahn.

Zitat aus Werbefilm Donald Duck_26

„We are happy amigos“

Janine_Mod_27:

Der Film ist nicht nur voller Klischees über Lateinamerika, sondern betont an den verschiedensten Stellen auch die enge Freundschaft zwischen Donald Duck und seinen

mexikanischen „Caballeros“ - „we are birds of a feather. We are happy amigos“ – „Wir sind aus dem gleichen Federn gemacht, wir sind glückliche Freunde.“ Da haben wir wieder die Erzählung von der Völkerfreundschaft. Ein Narrativ, welches schon Hinten Rowan Helper 1879 verbreitet hat. Und nach dem Scheitern des Eisenbahnprojektes Anfang des 20. Jahrhunderts ließ das Interesse der USA an Lateinamerika auch nicht nach. Im Gegenteil. Und mit Präsident Franklin D. Roosevelt bekam diese Politik der „Völkerfreundschaft“ in den 1930er Jahren, also einige Jahrzehnte später, sogar einen neuen Namen, nämlich die „Good Neighbor Policy“:

O-Ton_Original Roosevelt 1933_28

“**In the field of world policy** I would dedicate this Nation to the policy of the good neighbor—the neighbor who resolutely respects himself and, because he does so, respects the rights of others—the neighbor who respects his obligations and respects the sanctity of his agreements in **and with a world of neighbors.**”

OV (Sprecher: Felix)_29

„Auf dem Gebiet der Weltpolitik möchte ich diese Nation der Politik des guten Nachbarn widmen – des Nachbarn, der sich selbst entschlossen achtet und weil er dies tut, die Rechte anderer achtet – des Nachbarn, der seine Verpflichtungen achtet und die Heiligkeit seiner Vereinbarungen in und mit einer Welt von Nachbarn respektiert.“

O-Ton Andreas Greiner_30

„Es gab in dieser Zeit aber doch ein Umdenken hin zu dieser Idee der guten Nachbarschaft, also des positiven Austauschs, des nicht Gewalt basierten Austauschs, was aufkommt mit Präsident Herbert Hoover und dann von seinem Nachfolger Franklin D. Roosevelt fortgeführt wird und vor allem im Vorspiel zum Zweiten Weltkrieg sehr relevant ist. Lateinamerikanische, unabhängige Staaten auf Seiten der USA zu haben, als Abwehr zum Beispiel gegen Nazideutschland.“

Janine_Mod_31:

...sagt Andreas Greiner. Die wirtschaftliche Motivation mit Lateinamerika zu kooperieren, die schon im 19. Jahrhundert da war, und auch die Idee auf den geografischen Raum Einfluss zu nehmen, gerade auch mit Blick auf die Konkurrenz in Europa, bleibt für die USA in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts also enorm wichtig.

O-Ton Andreas Greiner_32

„Ich glaube, was wichtig ist bei dieser ‚Good Neighbor Policy‘ zu bedenken, ist, dass das natürlich nur die nette Fassade der US-amerikanischen Außenpolitik ist oder die eine Hälfte der US-Außenpolitik. Es lebten am Vorabend des Zweiten Weltkriegs 18 Millionen Menschen unter Herrschaft der USA. Auch Hawaii zum Beispiel war noch

kein US-Staat. In Lateinamerika, die Panamakanalzone war bis weit in die 70er Jahre hinein ein US-Mandatsgebiet. Das heißt, auch hier gibt es quasi diese ungleichen Machtverhältnisse, während man gleichzeitig betont, gegenüber diesen souveränen Staaten jetzt sich auf Augenhöhe zu begegnen.“

Janine_Mod_33:

Diese ungleichen Machtverhältnisse spiegeln sich auch in der Frage wider, wie Infrastrukturprojekte organisiert und finanziert werden. Wer sie vorantreibt und wer nicht. Und welche Mobilitätsformen dabei in den Fokus geraten.

Musik, Minimal

Janine_Mod_34:

Nach dem Scheitern der Eisenbahnlinie hörte die Planung hin zu einer stärkeren Vernetzung aber nicht auf – im Gegenteil. Auf den Pan-Amerikanischen Kongressen, zum Beispiel, trafen sich auf offizieller Ebene Diplomaten und zum Beispiel auch Wirtschaftsvertreter, um sich auszutauschen und neue Projekte zu planen. Es gründeten sich, gerade auch Anfang des 20. Jahrhunderts, Pan-Amerikanische Verbände in den verschiedenen Fachgebieten, zum Beispiel der Medizin oder der Rechtswissenschaft. Und auch die Frauenbewegung der 1920er Jahre hat sich auf panamerikanischer Ebene organisiert. Es gibt also schon längst grenzüberschreitende Kooperationen jenseits der rein politischen Ebene, als dann vor allem in der Zwischenkriegszeit zwei neue Mobilitätsformen immer mehr an Bedeutung gewinnen, nämlich die Automobilität und der Flugverkehr. Dazu Mario Peters:

O_Ton_Mario Peters_35

„Das andere, was ich glaube, auch wichtig ist, ist dieses Nebeneinander von Verkehrsmitteln, wo man immer so ein bisschen die Wahrnehmung hat und denkt - zuerst kam die Eisenbahn, dann kam das Automobil und dann kam das Flugzeug. Und die haben sich natürlich nicht gegenseitig abgelöst in dem Sinne. Sondern es ist ein Nebeneinander, was zwar im Diskurs der Zeit, wenn man jetzt die 1920er Jahre nimmt, zum Beispiel, wo es immer darum geht, dass das Automobil sehr viel mehr Möglichkeiten des individuellen Fortbewegens bietet. Und das ist der Diskurs, sage ich mal, der Unterstützer des Automobils, dass die Eisenbahn obsolet werden wird. Aber gleichzeitig, wenn du dir die Quellen anguckst, hast du immer auch in Automobil-Zeitschriften, ist es immer noch notwendig, die Fahrpläne der Züge abzdrukken, weil das immer noch das dominante Verkehrsmittel ist und weil die Straßeninfrastruktur einfach nicht so gut ausgebaut ist, als dass tatsächlich eine

konsequente Fortbewegung im Automobil außerhalb des städtischen Raums zum Beispiel möglich gewesen wäre.“

Janine_Mod_36:

1945, also etwa zur gleichen Zeit, als Donald Duck im Zeichentrick-Film nach Mexiko reist, veröffentlicht die „American Geographic Society of New York“ gemeinsam mit der „Standard Oil Company of New Jersey“ eine Karte des amerikanischen Kontinents. Und auf der Karte ist eine Straße eingezeichnet, die von Fairbanks in Alaska bis Buenos Aires im Süden von Lateinamerika führt. Die Legende verrät, es handelt sich um den „Pan-American Highway“.

Zitat Standard Oil Plakat 1945 (Sprecher: Felix)_37

„In wenigen Jahren wird der Traum einer ganzen Generation von Amerikanern – Nord-, Süd- und Mittelamerikanern – in Erfüllung gehen. Ihre Kontinente werden durch die längste Autobahn der Welt verbunden sein. Es wird möglich sein, von Argentinien nach Alaska zu fahren.“

Janine_Mod_38:

Einige Strecken des Pan-American Highways sind noch mit der Notiz „projected or impassable“ versehen, also „nicht passierbar“. So zum Beispiel das Gebiet um den Darién Gap in Panama. Durch den Regenwald gibt es bis heute übrigens keine Straße. Und noch etwas ist wichtig zu wissen: der Darién Gap gehört heute zu einer der gefährlichsten Migrationsrouten Amerikas. Die Menschen, die vom Süden in den Norden migrieren, haben keine andere Möglichkeit, als den Regenwald zu passieren. Über 90.000 Menschen nutzen diese Routen jedes Jahr, viele sterben auf der Flucht, eben auch, weil dieses Gebiet nahezu unpassierbar ist und alternative Fluchtwege fehlen. Das ist ein ganz aktuelles Beispiel dafür, wie Mobilität auch diskriminieren kann. Dazu später noch einmal mehr. In den 1920er Jahren jedenfalls wurde die Idee, eine Straße durch bisher unpassierbare Gebiete zu bauen, leidenschaftlich diskutiert.

O-Ton Mario Peters_39:

„Der Pan-American Highway – die Idee wird das erste Mal formuliert 1923 auf der fünften Interamerikanischen Konferenz in Santiago de Chile und zwei Jahre später gibt es dann den ersten Panamerikanischen Highway Kongress 1925 in Buenos Aires. Und im folgenden Jahrzehnt, den 1930er Jahren, werden dann auch erst die ersten Abschnitte gebaut. Zuerst war es so eine Idee so einer durchgehenden Straße. Aber ein Jahr später, auf dem zweiten Pan-American Highway Congress 1929 in Rio, da wird es eigentlich schon festgelegt: Nein, es sollen erstens Straßen sein, die schon stehen und die schon im Bau sich befinden und die dann eingegliedert werden in dieses System. Und man muss die Lücken füllen.“

Zitat Standard Oil Plakat 1945 (Sprecher: Felix)_40

„Weite Teile des Pan-American Highway werden bereits täglich genutzt. Ein Drittel dieser großen internationalen Fernstraße ist fertiggestellt und asphaltiert, und mehr als drei Viertel davon sind ganzjährig befahrbar. Die Lücken werden durch Bauarbeiten geschlossen und machen immer mehr Teile der Autobahn für das Fahren bei allen Wetterlagen möglich.“

Ausschnitt_04_Our neighbors down the road_41

“It doesn't happen often, but once in a while there are heavy rains in the desert of northern Peru with bad results to the roadway.”

OV (Sprecher: Felix), 41b

„Es passiert nicht oft, aber hin und wieder gibt es schwere Regenfälle in der Wüste im Norden Perus mit schweren Folgen für die Straßen.“

O-Ton_Mario Peters_42:

„Die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg, wo du in den verschiedenen Ländern ein ganz klares Aufkommen des Automobils hast, wo das Ganze auch eine Automobil-Kultur sich entwickelt, in den USA natürlich noch in einem ganz anderen Ausmaß als in den Ländern Lateinamerikas. Aber du hast auch in Brasilien, Argentinien, Chile oder in Mexiko - hast du eine starke Automobil-Bewegung. Die sind zwar zahlenmäßig ganz klar in der Minderheit, die Leute, die sich das leisten können, aber es ist eben eine Minderheit, die viel Einfluss hat, die sowohl gesellschaftliche Elite ist als auch in politischen Gremien sitzt. Genau wie bei der Eisenbahn wird dieses Verkehrsmittel und seine Infrastruktur, das Automobil und die Straße werden eigentlich so zum Inbegriff der Modernisierung und des Fortschritts. Und das hast du schon auf nationaler Ebene. Und das Internationale, was dann reinkommt, nämlich dieser Pan-American Highway, der fördert das Ganze eigentlich. Das Internationale sozusagen, das wird dann genutzt, um auf lokaler oder auf nationaler Ebene diesen Ausbau dieser Infrastruktur zu fördern.“

Auto_Atmo einblenden und nach 2 Sekunden leise unter Mod legen

Janine_Mod_43:

Als die Idee des Pan-American Highway Realität wurde, war diese Autobahn also ein Projekt für die finanzielle Elite der Gesellschaft, für Wirtschaftsunternehmen oder auch für den Postverkehr.

Janine_Mod_44:

Ähnlich sieht es beim Flugzeug aus. Und weil das Publikum bei der zivilen Luftfahrt der Zwischenkriegszeit ziemlich wohlhabend war, setzten die Airlines auf Luxus, sagt Andreas Greiner.

Propeller_Flugzeug-Atmo einblenden und unter O-Ton legen

O-Ton Andreas_Greiner_45:

„Also Komfort war tatsächlich, glaube ich, das Stichwort. Und entsprechend versucht vor allem Pan American Airways, aber auch Imperial Airways in Großbritannien, einen Luxus zu bieten, den man sonst eben auf Übersee-Dampfern findet. Die Piloten bekommen Uniformen, die Flugbegleiter heißen Stewards, so wie auf dem Schiff. Es gibt schon Ende der Zwanzigerjahre Mahlzeiten an Bord. Es gibt einen Aussichtsdeck, von dem man an einem großen Fenster stehen und rauchen kann. Das heißt, es spricht ganz gezielt ein Publikum an, das absolut zur Oberschicht gehört.“

Janine_Mod_46:

Etwa 30 Passagiere kann ein Passagierflugzeug in den 1930er im Durchschnitt transportieren. Das Unternehmen Pan American Airways wird 1927 gegründet und expandiert vor allem nach Lateinamerika. Aber die zivile Luftfahrt ist gar nicht unbedingt der Hauptgrund, weshalb sich das Streckennetz der Airline so rasch entwickelte.

O-Ton Andreas_Greiner_47:

„Pan American Airways bekommt vor allem Förderung für diese Luftpost und dadurch erhalten sie durch die Hintertür staatliche Subventionen. Weil in den USA staatliche Subventionen einen anderen Stellenwert haben als in Europa, darf es quasi keine offizielle staatliche Airline sein. Aber sie bekommen ein Monopol auf Luftpost nach Lateinamerika und können sich so finanzieren.“

Musik Zubaida (CCO)

Zitat: The Good Neighbor who calls every day (1941), Sprecher (Felix)_48

„Täglich befördern die riesigen [Flugzeuge] industrielle, militärische und diplomatische Boten auf wichtigen Missionen. Sie befördern stetig Geschäfts- und Urlaubsreisende, Post, Material und Waren in beide Richtungen. Fast 200 Städte in den 20 lateinamerikanischen Republiken werden von ihnen angefliegen – und bringen die Menschen dort in engeren, freundschaftlicheren und gewinnbringenden Kontakt miteinander und mit den USA.“

Janine_Mod_49:

Diese Zeilen stehen 1941 auf einem Werbeplakat von Pan American Airways. Wenn wir uns nochmal vor Augen halten, dass es die Flugzeug-Technik zu dieser Zeit noch nicht mal 40 Jahre gibt, muss man einfach sagen, die Luftfahrt hat sich rasant entwickelt. Wie konnte es sein, dass so viel Geld in diesen Mobilitätssektor investiert wurde? Gerade auch von Seiten der USA?

O-Ton_Andreas Greiner_50:

„Bei Pan American Airways ist es wichtig zu sehen, in welchem Kontext sie entstanden sind. Zum einen diese ‚Good Neighbor Policy‘, zum anderen aber auch konkret: Welche anderen Airlines gab es zu dieser Zeit? Und zentral für die Gründung von Pan American Airways ist eine kolumbianische Fluggesellschaft namens ‚Scadta‘, die von deutschen Auswanderern und Deutsch-Kolumbianern 1919 schon gegründet wurde. Und die haben aus US-amerikanischer Perspektive immer diesen Anschein eben eine deutsche Airline zu sein. Und die kommen irgendwann auf die Idee, auch Flüge in die Panamakanalzone anbieten zu wollen. Und dann kriegt man in Washington, im Außenministerium, auch im Kriegsministerium, Angst, dass eben diese besonders schutzwürdige, militärisch besonders wichtige Panamakanal vielleicht von deutscher Seite potenziell bedroht werden könnte, indem deutsche Flugzeuge da landen. Diese Rhetorik vor allem ist sehr zentral in der Gründung von Pan American Airways. Und die Firmenleitung ist auch schlau, das zu betonen, um eben an diese Gelder zu kommen. Und Pan American Airways soll also die amerikanische Dominanz im mittelamerikanischen Himmel sicherstellen. Pan Am expandiert dann so schnell, dass sie 1930 diese andere Airline „Scadta“ kaufen, womit das Problem dann auch gelöst ist. Das heißt, hier gab es schon größere, ja außenpolitische Zusammenhänge, die da sehr wichtig waren, und gleichzeitig aber auch die Idee dieser guten Nachbarschaft. Das Flugzeug ist natürlich als Speerspitze der Technik, diese silber-glänzenden Flugzeuge, auch ein Symbol für Fortschritt, den die USA den Rest Amerikas eben auch bringen kann.“

Janine_Mod_51:

Auch am Beispiel von Pan American Airways wird deutlich, dass es eben nicht nur, wie in Werbeprospekten dargestellt, darum geht, eine freundschaftliche Verbindung mit den Nachbarländern aufzubauen, sondern es geht um Machtpolitik, um Einfluss in einer wirtschaftlich relevanten Region. Bei der Luftfahrt spielt natürlich auch die Konkurrenz aus Europa eine Rolle, zum Beispiel Airlines wie KLM, 1919 gegründet und deutlich älter als Pan American Airways. Und Pan American Airways will sich ein Monopol auf die Flugrouten und Flughäfen in Lateinamerika sichern. Aber im politischen Machtgeflecht haben auch bei der Luftfahrt die lateinamerikanischen Staaten eigene Interessen.

O-Ton_Andreas Greiner_52:

„Pan American Airways baut natürlich diese interkontinentale Verbindung. Aber daran schließen sich dann ganz oft lokale Netzwerke an, die von Subunternehmen oder auch von eigenständigen Unternehmen betrieben werden und die dann etwa das Amazonasgebiet mit den Metropolen an der Küste in Verbindung setzen in Brasilien. Auch in Kolumbien gibt es quasi ein Hochland, das mit der Küste durch das Flugzeug viel besser in Verbindung gesetzt werden kann, als das vorher der Fall war. Das heißt, diese Verbindungen sind sehr im Interesse dieser Staaten. Und Brasilien zum Beispiel, Argentinien genauso, pocht etwa gleichzeitig darauf, dass die Piloten brasilianisch sind, die mit Pan American Airways, die mit Lufthansa, die mit Air France

fliegen, dass dort brasilianische Piloten ausgebildet werden und eben auch in diesen Flugzeugen mitfliegen. Das heißt, diese Staaten wissen durchaus, dass sie nicht alles bereitstellen müssen ohne Gegenleistung, sondern sind ihrerseits an so einem versprochenen Modernisierungsschub interessiert und sehr darauf bedacht, diese Fluglinien zu bekommen und wiederum ihrerseits Nutzen daraus zu ziehen.“

Ausschnitt_05_Our neighbors down the road_53

“The road that takes us north to Rio de Janeiro is the last section of the Pan-American Highway or beyond. So after 13,000 miles, much of it on splendid roads and much of it through jungles, mountains of desert Pampa, this journey of ours is about to end. This is our proof, at least to us how is a handmade thing as good road can help to consolidate many people, **help to make them real neighbour.**”

OV (Felix)_53b

„Die Straße, die uns in den Norden nach Rio de Janeiro führt, ist der letzte Abschnitt des Pan-American Highway. Nach 13.000 Meilen, von denen ein großer Teil auf herrlichen Straßen und ein großer Teil durch Dschungel, Berge und die Wüstenpampa führt, geht unsere Reise nun zu Ende. Das ist der Beweis, zumindest für uns, dass etwas mit der Hand Gebautes, wie eine gute Straße, dazu beitragen kann, viele Menschen zusammenzuführen und sie zu echten Nachbarn zu machen.“

Janine_Mod_54:

Wenn man sich den Film „Our Neighbors Down the Road“ aus dem Jahr 1942 anschaut, dann könnte man meinen, er erzählt eine Erfolgsgeschichte. Genauso wie die Erfolgsgeschichte der anderen Mobilitätsformen. Also erst die Eisenbahn, dann das Auto und nicht zuletzt auch das Flugzeug haben es scheinbar geschafft, neue Gebiete zu erschließen, die Menschen in Süd- und Nordamerika miteinander zu verbinden. Den Kontinent zu modernisieren. Aber die Mobilitätsgeschichte generell als Erfolgsgeschichte zu deuten, ist etwas, was in der populären Wahrnehmung oft diskutiert wird, aber die Geschichtswissenschaft – die sieht das ziemlich kritisch.

O-Ton_Andreas Greiner_55:

„Es gab eben sehr lange den Trend, sich auf diese Verkehrsmittel als Technik zu fokussieren. Das ist zum Glück schon lange nicht mehr so, also dass man sich nur dafür interessiert, was für einen Motor hat ein Flugzeug oder was für einen Tank hat eine Eisenbahn oder wie viel Pferdestärken hat die. Das ist, würde ich sagen, absolut nicht mehr die Regel, nur darauf zu schauen, sondern wir blicken sehr stark auf Kulturgeschichte, sozialgeschichtliche Aspekte. Aber ich würde schon sagen, dass jetzt jenseits der Wissenschaft das Grundverständnis ist, dass es ja einen Entwicklungsprozess gibt der Globalisierung, der die Menschen immer mehr verbindet. Und die Erde schrumpft quasi, und man muss aber überlegen, für wen schrumpft sie und sie schrumpft nicht für alle. Und wichtig für die Technikgeschichte andererseits ist es vielleicht zu verstehen, dass Verbindung und Mobilisierung und

Verbesserung von Verkehrsmitteln nicht gleichbedeutend ist mit menschlichem Vorankommen, humanitärem Prozess, sondern, dass diese Transportmittel mitunter intendiert oder un-intendiert schon ja eingepflanzt haben, zu diskriminieren, sesshaft zu machen, zu trennen, zu hierarchisieren. Also es ist kein universeller Fortschritt, der mit ihnen einhergeht, sondern auch sie haben quasi Machtstrukturen inhärent, die nicht immer intendiert sind, die sich aber durchaus niederschlagen.“

Janine_Mod_56:

Für den Forschungsbereich der Mobilitätsgeschichte sind das sehr wichtige Zugänge, um die Geschichte der Mobilität aus verschiedenen Perspektiven zu greifen. Zum Beispiel darauf zu schauen, wer wird eigentlich an Strecken angebunden und wer nicht? Zum Beispiel an Flughäfen oder zentrale Bahnhöfe. Wer hat einen Zugang zu zentralen Autobahnen und wer nicht? Wie ist der öffentliche Nahverkehr finanziert und organisiert? Und natürlich auch, welche politischen und wirtschaftlichen Ziele und Intensionen stehen hinter den einzelnen Mobilitätsprojekten? Das sind Fragen, die sich nicht nur in der Geschichte stellen, sondern bis heute.

O-Ton_Andreas Greiner_57:

„Wir sehen hier im Fall von Lateinamerika, glaube ich, sehr deutlich, dass es eben auch einhergeht mit politischen Konjunkturen. Und das Flugzeug ist eine Sache, die eigentlich immer gefördert wurde. Und das liegt natürlich daran, dass es eine bestimmte Zahl an Reisenden eben bedient und das ist eine Mobilitätsform, die erwünscht ist. Also in die USA zu fliegen, können nur bestimmte Leute, weil das Aussortieren schon viel früher stattfindet. Und diese Mobilitätsform ist daher leicht quasi zu steuern und zu kontrollieren. Und ich würde sagen, das ist einer der Gründe, warum Luftfahrt ja einem Wachstumsprozess unterworfen ist, weil es eben keine oder ganz, ganz wenig unerwünschte Migration nur noch bringt. Sondern es bringt Geschäftsreisende, es bringt Touristen, es verbindet natürlich Diasporas, aber es bringt kaum illegale Migration, es bringt kaum Arbeitsmigration oder Niedriglohnsektor-Arbeitsmigration mit sich. Das heißt, das ist etwas, was gefühlt an einer Grenze kontrolliert werden kann und insofern eine Mobilitätsform ist, die es seitens von Regierungen quasi zu fördern gilt, während andere Mobilitätsformen – die Straße, auf der jeder fahren kann, es nicht können.“

Janine_Mod_58:

Um nochmal auf die Migrationsroute durch den Darién Gap in Panama zu kommen: Für die Menschen, die sich auf diesen gefährlichen Weg machen, gibt es keine Möglichkeit, mit dem Flugzeug oder mit dem Schiff in den Norden des Kontinents zu kommen. Seien es Visa-Bestimmungen, die das verhindern, Migrationsgesetze, oder auch die finanziellen Mittel, die dafür notwendig sind. Ihr seht also, die Geschichte der Mobilität hat viele Facetten und kann

helfen, Fragen und Problemstellungen, mit denen wir heute konfrontiert sind, besser zu verstehen.

Musik MINIMAL

Janine_Mod_59:

Wenn ihr mehr über die Forschung von Andreas Greiner und Mario Peters erfahren wollt, findet ihr Links und Literaturhinweise in den Shownotes. Außerdem findet ihr dort auch einen Überblicksaufsatz zur Mobilitätsgeschichte, der auf dem Portal „Docupedia Zeitgeschichte“ erschienen ist.

Intro-Musik

Janine_Mod_60:

Ich bin Janine Funke. Das war eine weitere Folge des Podcasts „Wissen entgrenzen“ der Max Weber Stiftung. Wir freuen uns, wenn ihr diese Folge teilt und uns gern auch Feedback per Mail oder auf den Social Media-Kanälen der Max Weber Stiftung gebt. Bis zum nächsten Mal!