

Atlantropa

Autor(en): **Corts, Katinka**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **133 (2007)**

Heft 23: **Gestaut**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-108128>

Nutzungsbedingungen

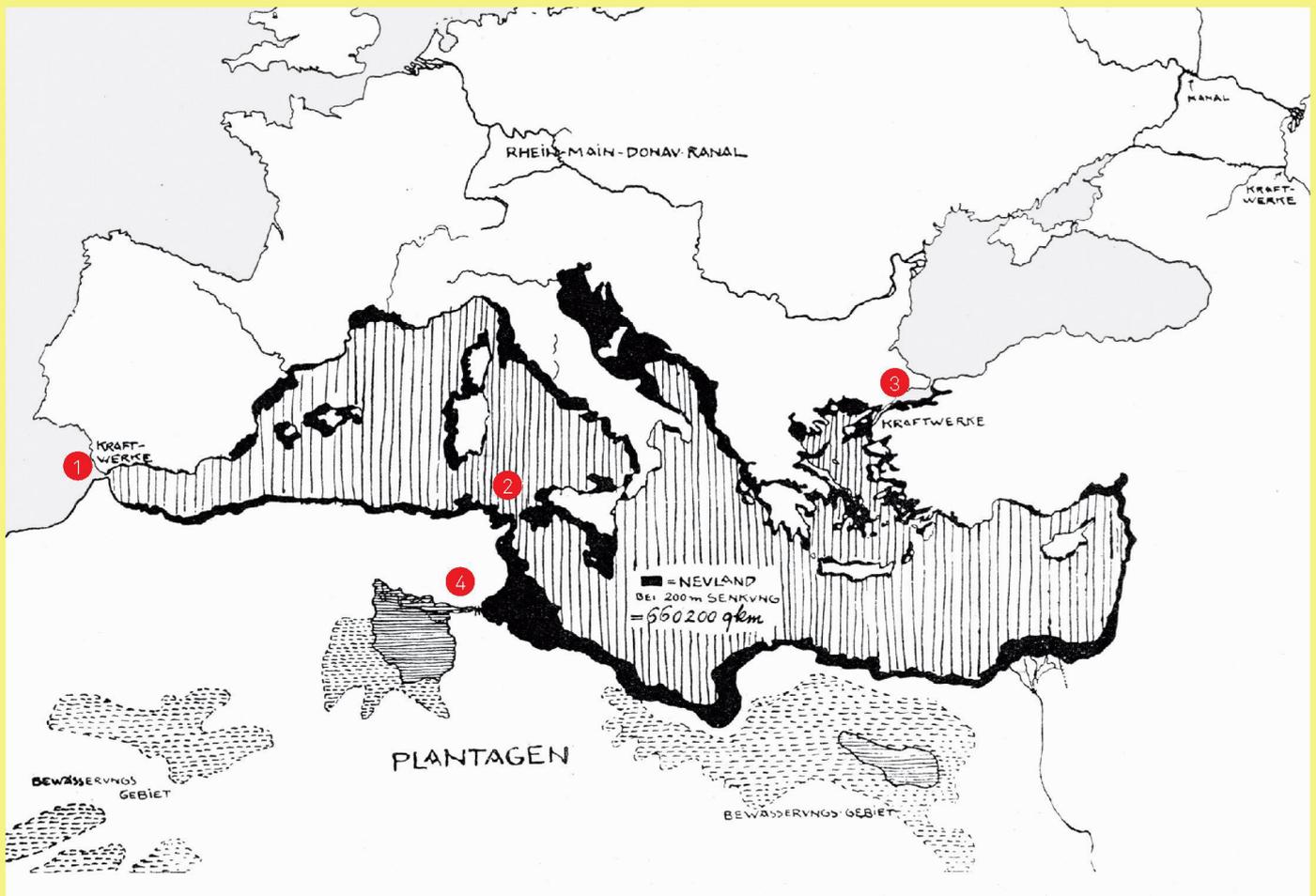
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

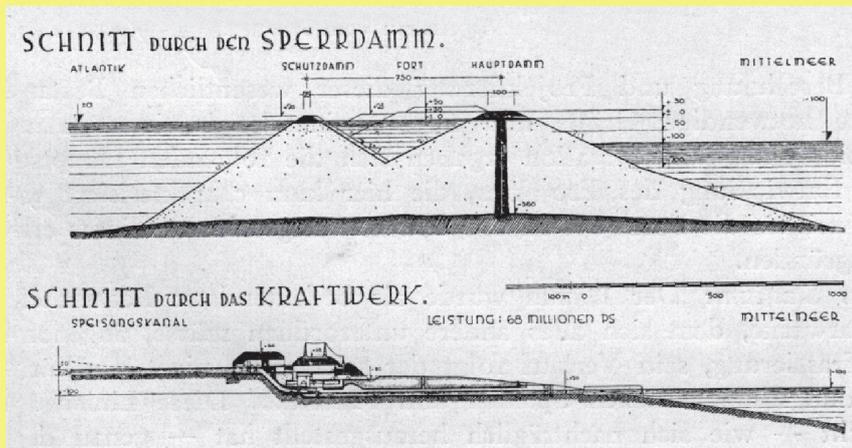
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



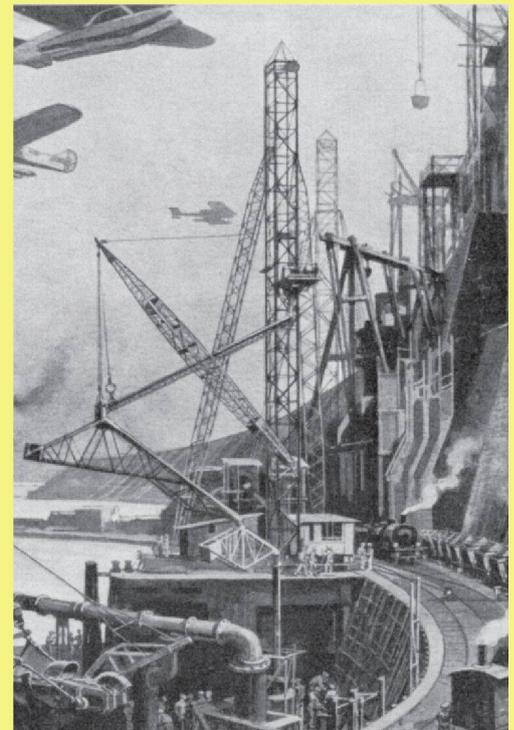
02



03



04

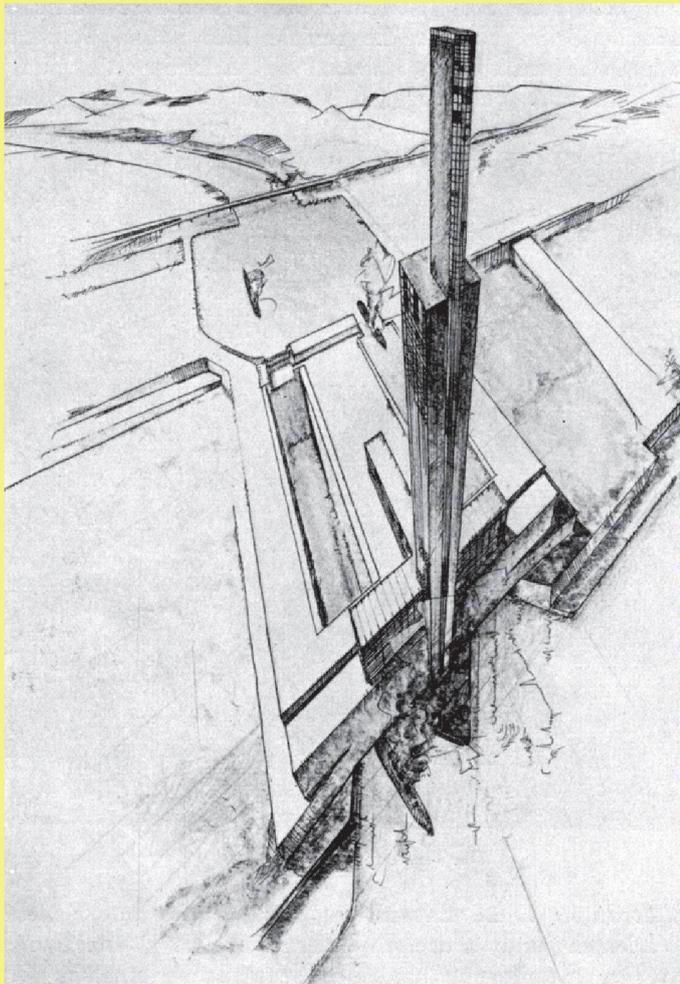


05

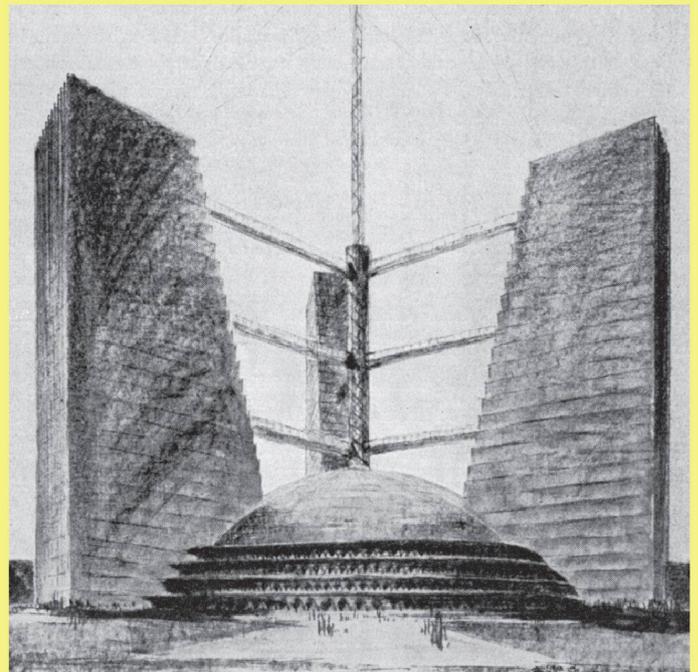
02 Durch die Absenkung des Mittelmeerspiegels um 200m entstanden grosse Flächen Neuland, die im Bild schwarz dargestellt sind. 1) Staudamm Gibraltar, 2) Tunis-Dämme, 3) Wassersammelbecken Choot el Djerid, 4) Gallipoli-Kraftwerke (Bild: Sorgel 1929, S. 29)

03 + 05 Schnitt durch den 100 m hohen und 1.6 km breiten Gibraltar-Damm und Zeichnung Baustelle (Bild Sorgel 1932, S. 13 und S. 18)

04 Die Tunis-Dämme entwarf Herbert Dübell aus München. Östlich des Damms ist das Mittelmeer um weitere 100 m abgesenkt, auf dem Damme verkehren Züge und Autos (Bild Sorgel 1932, S. 33)



06

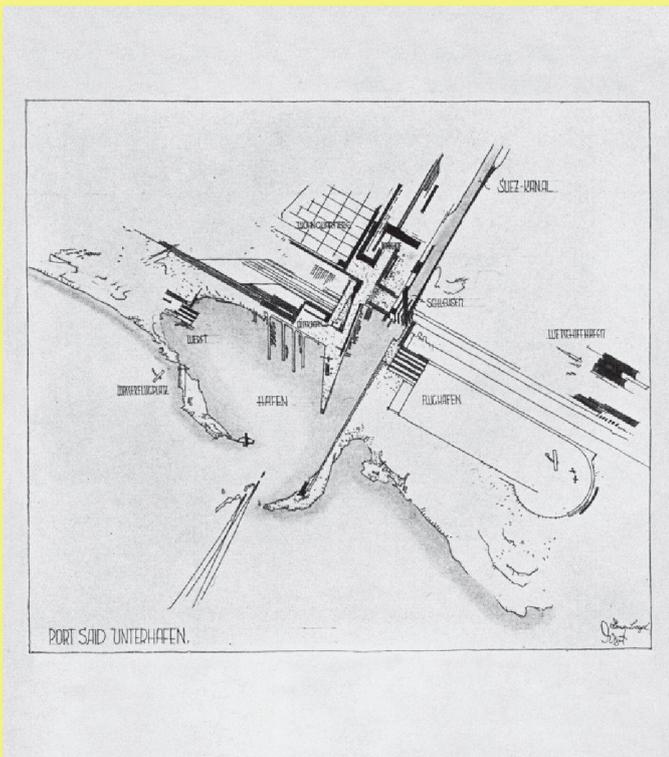


07

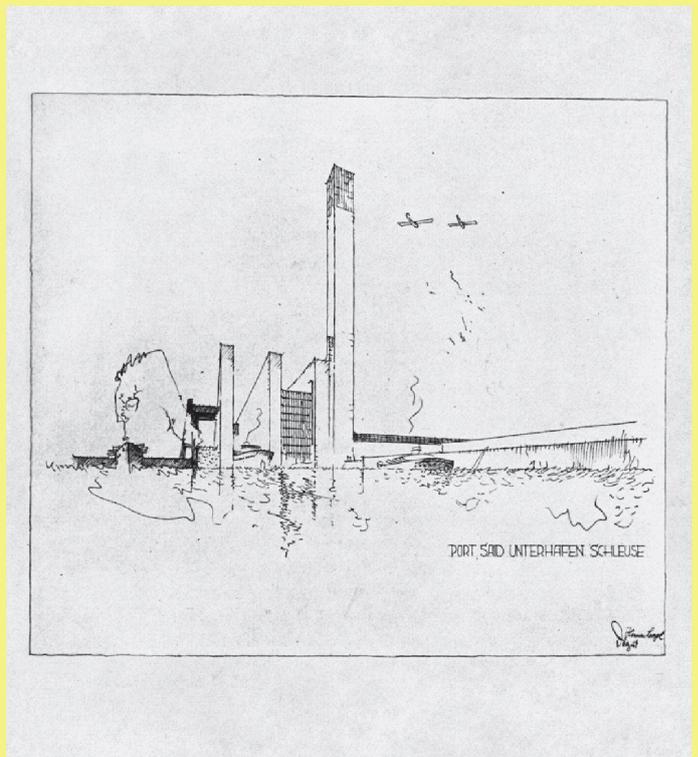
06 Der Atlantropa-Turm bei Gibraltar von Peter Behrens sollte ein 400 m hohes Wahrzeichen aus Stahl werden. Besucher hätten von ihm aus auf Atlantropa blicken können (Bild: Sörgel 1932, S. 17)

07 Das Atlantropa-Haus in Genf entwickelte Sörgel über die Jahre mit den Architekten Höger und Döllgast. Drei Hochhäuser – je ein Turm für Technik, Wirtschaft und Politik – flankieren eine Kuppel aus Glas und Eisen, in der sich Zentralleitung, Kongresshalle und Ausstellungsräume befinden (Bild: Sörgel 1932, S. 132)

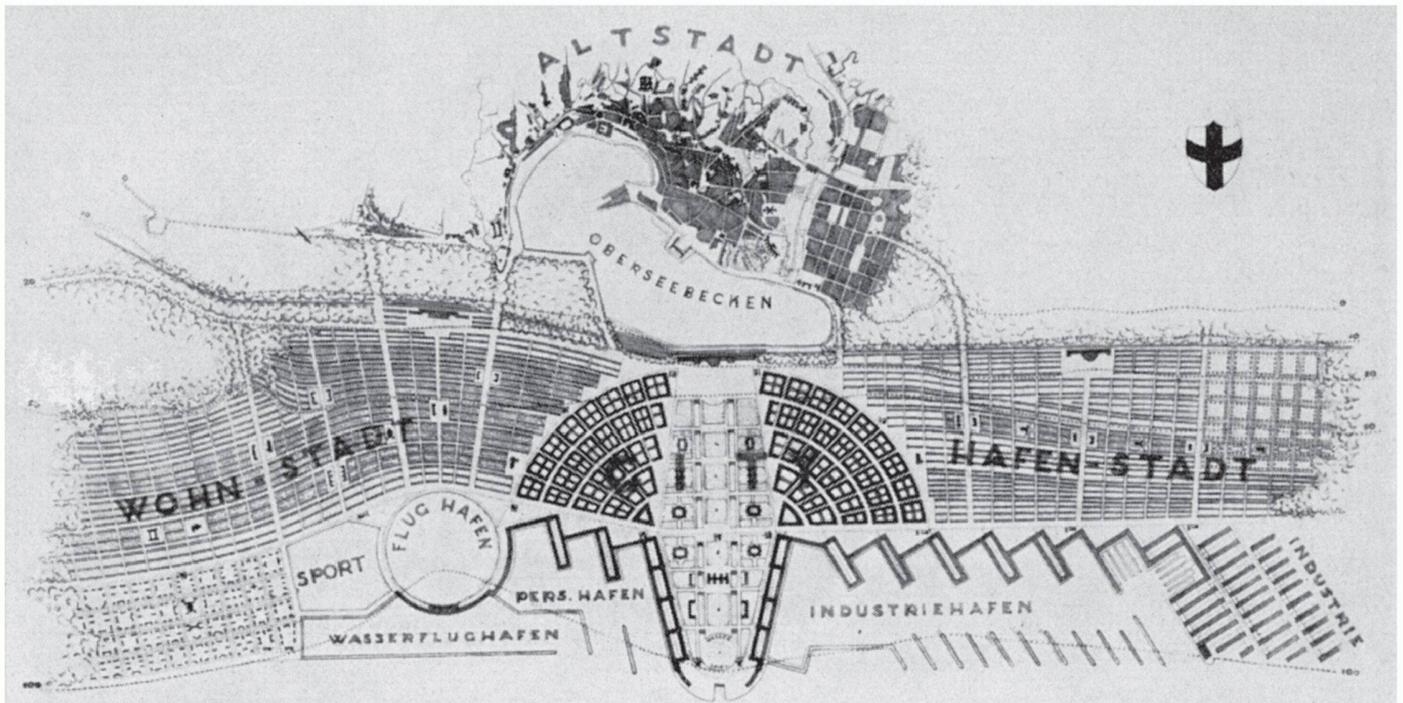
08 + 09 Da der Suez-Kanal nach der Meeresabsenkung 200 m oberhalb des Wasserspiegels gelegen hätte, sollten ein neuer Kanal und ein Unterhafen mit Schiffshebewerk, Doppelschleuse, Leuchtturm und Kraftstation gebaut werden (Bilder: Sörgel 1932, S. 60 und S. 61)



08



09



10

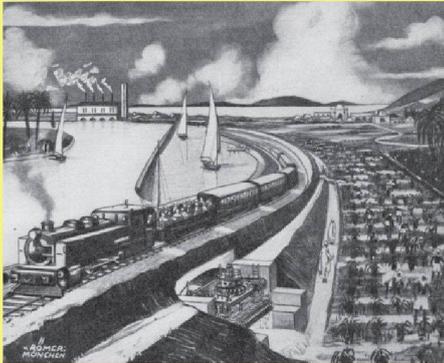
wurden die Staudämme bei Gibraltar und bei Sizilien (Bilder 1 bis 5). Ursprünglich sollte das Mittelmeer in mehreren Stufen um bis zu 500 m abgesenkt werden, schliesslich reduzierte Sörgel die Gesamtabenkung auf 200 m und trug damit den Anforderungen der Schifffahrt Rechnung. Sörgel berechnete, dass der 14,2 km lange Damm bei Gibraltar aus 10 Mrd. m³ Gestein aufgeschüttet werden müsste und sich von Gibraltar über die seichtesten Stellen zwischen den Cabezos-Riffen über Tanger bis nach Marokko ziehen sollte. Am Meeresgrund wäre er 1600 m, an der Krone 100 m breit geworden. Eine zweite Staustufe plante Sörgel zwischen Sizilien und Tunesien. Die integrierten Wasserkraftwerke sollten gemeinsam mit den neuen Stauwerken an allen Flussmündungen den Strombedarf Europas decken (etwa 50 000 MW nahm Sörgel für das Kraftwerk in Gibraltar an).

NEUE STÄDTE UND HÄFEN

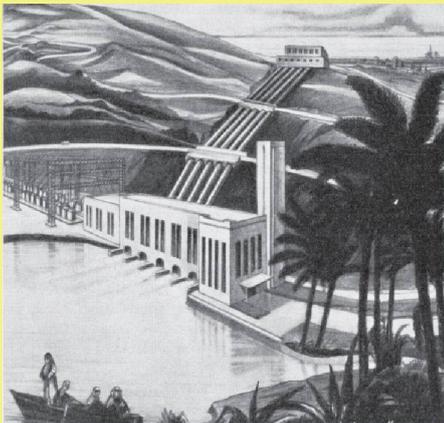
Die Staudammplanungen zogen städtebauliche und organisatorische Probleme nach sich, für die Sörgel Lösungen finden musste. Nach der Senkung des Meeres hatten die Küstenstädte keinen Zugang zum Wasser mehr, der Wasserspiegel am Suez-Kanal war um 200 m gesenkt. Damit die Schifffahrtsrouten über Istanbul und Ägypten erhalten blieben, wurden auf dem Neuland Kanäle und grosse Staustufen angelegt. Ein Kanal führt zum Salzsee Choot el Djerid, der sich von der algerischen Grenze aus quer durch Tunesien nach Osten erstreckte und für das Stauprojekt ein Wassersammelbecken sein sollte. Ein weiterer Kanal stellte die Schiffsverbindung zum Schwarzen Meer sicher: Nach der Absenkung wurden Staustufen und Schiffsschleusen eingebaut, die das Marmarameer mit dem Ägäischen Meer durch einen kurzen Landkanal mit dem Xerxesgolf (heute Golf von Saros) verbanden. Damit die Städte, die bisher an der Küste lagen, weiterhin mit dem Schiff erreichbar waren, mussten sie sich auf dem Neuland in Richtung Meer ausdehnen. Die bestehenden Hafenanlagen mussten an die Absenkung angepasst werden.

Für die Planung der Städte und einzelner zentraler Gebäude gewann Sörgel einige der wichtigsten deutschen Architekten des frühen 20. Jahrhunderts. Dazu gehörten Hans Poelzig, Fritz Höger, Emil Fahrenkamp, Ludwig Mies van der Rohe, Peter Behrens, Hans Döllgast und Erich Mendelsohn. Sie entwarfen für das Neuland neue Städte, Häfen und Wahrzeichen. Ferber Appel Architekten aus München planten das neue Genua (Bild 10), Döllgast und Sörgel den Unterhafen Port Said (Bilder 8 und 9) und Behrens den 400 m hohen Atlantropaturm bei der Nordschleuse des Gibraltarwerkes (Bild 6).

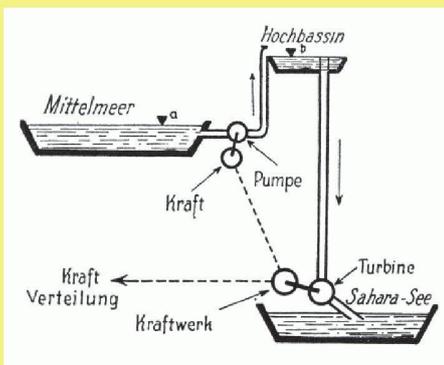
10 Nach der Senkung des Meeres wäre vor Genua eine Neustadt mit Hafen, Wohn- und Geschäftsgebäuden entstanden. Der alte Hafen sollte als Obersee erhalten bleiben (Bild: Sörgel 1932, S. 54)



11 Vom Kraftwerk ausgehend führen Kanäle in das afrikanische Land, auf den Dämmen verkehren Eisenbahnen. Über kleinere Stichkanäle mit Entsalzungsanlagen werden die Plantagen bewässert (Bild: Sörgel 1932, S. 45)



12 Wasser vom Mittelmeer wird entsalzt und in das Landesinnere Nordafrikas gepumpt, damit dort neue Seen entstehen. Der Höhenunterschied wird als Kraftstufe zur Energiegewinnung genutzt (Bild: Sörgel 1932, S. 41)



13 Schema der Saharabewässerung nach Sörgel (Bild: Sörgel 1932, S. 40)

Venedig konservierte Sörgel als Kulturdenkmal. Dank einer Staumauer am südlichen Horizont veränderte sich die Wasserlinie nicht. Sörgel: «Venedig z. B. wird Binnenstadt; die Kanalisationsverhältnisse und die 25 Mio. m³ jährliche Sinkstoffe des Po zwischen Triest und Ravenna machen solche und ähnliche Städte in ihrer heutigen Form ohnehin zu Todeskandidaten.» (Sörgel 1929, S. 32) Und an einer anderen Stelle: «Der Damm, der diesen Stausee begrenzt, liegt 30 Kilometer vom Campanile San Marcos, dessen Loggia – 50 bis 60 Meter hoch – der höchste Aussichtspunkt von Venedig ist. Von der Loggia aus kann man den Damm nicht mehr wahrnehmen, so dass der Stausee wie das offene Meer wirkt.» (Zitat nach Voigt, S. 57)

In etwa 20 Jahren entstand eine enorme Menge an Einzelarbeiten und Bauprojekten, die mit dem Atlantropa-Projekt in Beziehung standen. Viele der Planungen sollten auf dem Neuland umgesetzt werden, das nach der Absenkung entstehen würde. Sörgel schreibt von 660200 km² Neuland, einer Fläche grösser als Frankreich, Belgien und die Niederlande zusammen. Er war fest davon überzeugt, dass Afrika von den Europäern erschlossen werden musste, um kultiviert zu werden. In seiner weiterentwickelten Vorstellung des Kolonialismus ging es nicht mehr darum, einzelne Länder in Afrika zu beherrschen wie im Wettlauf um Afrika, der bis zum Ersten Weltkrieg zwischen den europäischen Staaten herrschte. Sörgel plante über die Ozeane hinweg und wollte durch die Vereinigung von Europa und Afrika zu Atlantropa einen wirtschaftlich mächtigen Weltteil – mit dem Zentrum im alten Karthago – zwischen Amerika und Asien schaffen.

WASSER FÜR AFRIKA

Mit dem Wasser, das an den Staustufen Strom erzeugen sollte, hatte Sörgel noch weitere Pläne. Es sollte entsalzt, aufbereitet und in die Sahara geleitet werden, damit dort Plantagen entstehen konnten (Bilder 11 bis 13). Die Ernte aus dieser neuen «Kornkammer Europas» sollte – wie zu Zeiten der römischen Kaiser – in erster Linie Europa ernähren. Die «Goldenen Zwanziger» liessen einen gleichzeitigen Anstieg von Wohlstand und Bevölkerung erahnen. Weiteres aufbereitetes Wasser leitete Sörgel in Kanälen nach Zentralafrika. Hier plante Sörgel ein weiteres Grossprojekt, die Flutung des Kongobeckens. Der künstliche See sollte ganz Afrika mit Trinkwasser versorgen. Durch die natürliche Verdunstung sollten laut Sörgel Wolken entstehen, die sich in der Umgebung abregneten und dadurch den Boden fruchtbarer machten. Nach einiger Zeit, so meinte er, könnte sich das tropische Klima abkühlen und Afrika wieder ein grüner Kontinent werden. Sörgel: «Die Wiederbegrünung dieses gesegneten Weltteiles könnte die Kriegs- und Mordlust der Europäer für Jahrhunderte in Aufbauarbeit umwandeln. [...] Der Wille zur Tat wäre das grösste, aussichtsreiche Kulturwerk der Menschheit des 20. Jahrhunderts.» (Sörgel 1929, S. 36) Eines seiner Hauptaugenmerke galt der Vergrösserung des Lebensraumes für die Europäer – es ging dem technokratisch denkenden Sörgel nicht um ein humanitäres Projekt. Dass sein Projekt auch negative Auswirkungen auf das Klima haben könnte, glaubte Sörgel nicht: «Über den mutmasslichen Klimawechsel, über Vulkanausbrüche oder gar die «Verlagerung der Erdachse» – wie manche unken – brauchen wir uns wahrhaftig keine Sorgen zu machen. Die Erdkugel wird keinen Schaden leiden. Der Zustand, der durch Ausführung des Projektes geschaffen werden soll, hat ja schon einmal in grauer Vorzeit bestanden. Ausserdem hat man es in der Hand, bei jedem beliebigen Niveau die weitere Senkung einzustellen.» (Sörgel 1929, S. 32)

VERGESSENE VISION

Genau 80 Jahre ist es her, dass Sörgel sein Projekt Atlantropa, eines der grössenwahnsinnigsten Bauprojekte der Menschheit, begann. Die Träume und Vorstellungen Sörgels sind längst überholt, was die politische Landkarte und die Technikgläubigkeit betrifft. Mit der Energieproblematik, die sein Projekt lösen wollte, beschäftigen wir uns aber stärker denn je.

14 Der «Schweizerischen Bauzeitung» war Sörgels Projekt 1929 eine mit spitzer Feder geschriebene Randnotiz wert (Bild: Schweizerische Bauzeitung, Band 93, S.137)

Eine grosszügige Idee: das Mittelländische Meer als Kraftquelle Europas.

Der Architekt Hermann Sörgel (München) übersendet uns ein Projekt „Das Mittelländische Meer als Kraftquelle“, das wir unsern Lesern nicht vorenthalten wollen. Bekanntlich wird das Mittelmeer nur zum geringeren Teil von seinen Süsswasserzuffüssen, zum grösseren durch einströmendes Wasser aus dem Schwarzen Meer und dem Atlantischen Ozean gespeist. Sörgel will nun die Strasse von Gibraltar, die Dardanellen und den Suez-Kanal durch Serien von Staumauern abriegeln; durch Verdunstung müsste dann der Wasserspiegel des Mittelmeeres sinken, wodurch ungeheure Ländermassen trockengelegt würden. Auf der beigelegten Karte ist die Höhenkurve von -1000 eingezeichnet: Italien verwächst durch Verschwinden der Adria mit Dalmatien, Sizilien mit Nordafrika, Griechenland mit Kleinasien usw., die ganze Politik würde umgestellt, und in den Staumauern liess sich erst noch riesige elektrische Kraftzentralen einbauen.

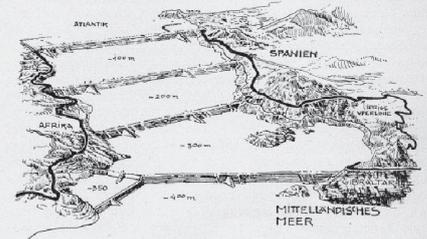


Karte des auf Kote -1000 abgesenkten Mittelmeeres.

„Es ist ein Arbeitsprogramm für ganz Europa mit ungeahnten Arbeitsmöglichkeiten für Tausende“, schliesst der Verfasser, „Die Möglichkeit einer grosszügigen Ausnützung des Mittelmeeres könnte der stosskräftige Ansporn zur machtvollen Vereinigung der Nationen werden“.

Verglichen mit dieser Idee ist das auch schon aufgetauchte Projekt, das ganze Oberengadin zwecks Stromgewinnung in einem Stausee von St. Moritz bis Maloja zu ersäulen, ein wahres Kinderspiel. Doch ist der Plan jedenfalls noch nicht so weit gediehen, dass man Protestversammlungen zur Erhaltung der Riviera, Siziliens und der griechischen Inseln abhalten müsste.

Vorliegende Mitteilung möge anstelle des vollständigen Original-Aufsatzes genügen zur Sicherung der Priorität für Sörgels Idee.



Staumauern von je 100 m Stauhöhe bei Gibraltar nach Vorschlag Sörgel.

14

Im Grössenvergleich mit den Atlantropa-Dämmen ist die chinesische Drei-Schluchten-Talsperre zwar klein, doch Asien hat noch einige Projekte in der Schublade: so zum Beispiel die Rogun-Talsperre in Tadschikistan (3600 MW) und die chinesischen Projekte Jinping (3600 MW), Xiaowan (4200 MW), Laxiwa (3700 MW) und Xiluodu (12600 MW). Sie entsprechen zusammen immerhin fast der Hälfte der Leistung des Staudamms bei Gibraltar. Bis zu seinem Tod 1952 beschäftigte sich Sörgel mit Atlantropa. Er fand immer wieder berühmte Mitstreiter, die wie er an die unbegrenzten Möglichkeiten der Technik glaubten. In der Zeit des Nationalsozialismus wurde das Projekt zwar geduldet, aber nicht unterstützt. Wolfgang Voigt, der im Rahmen einer Forschungsarbeit den Nachlass Sörgels aufarbeitete, schreibt dazu: «Einige Anhänger Atlantropas wünschten sich ebenso wie manche Nationalsozialisten die Adoption des Projekts durch das «Dritte Reich» und hofften das Reich werde sich nach einem endgültigen Sieg im Osten dem Mittelmeer-Projekt zuwenden.» (Voigt 1998, S. 107)

Herman Sörgel gründete 1942 in München das Atlantropa-Institut in der Hoffnung auf einen offiziellen Forschungsauftrag. Er hielt Vorträge über seine Arbeit und zeigte sie in Ausstellungen in München, Essen, Dresden, Hamburg und Zürich. Mit dem deutschen Überfall auf die Sowjetunion und der Niederlage der Rommel-Truppen in Nordafrika verschwand das Thema Afrika bei den Nazis. Nach dem Zweiten Weltkrieg fand Sörgel bis 1948 rund 1200 Fördermitglieder für das Atlantropa-Institut, darunter Industriekonzerne wie Krupp, Mannesmann, Hochtief und Stinnes, wodurch das Projekt nochmals kurz aufblühen konnte. Nicht nur die kriegsgeschädigte Bevölkerung, sondern auch die Vereinten Nationen in New York waren von Sörgels Vorschlag für ein friedliches Zusammenleben der Völker beeindruckt. Die Amerikaner interessierten sich zudem für die Rohstoffreserven in Afrika, die mit dem Projekt erschlossen wurden. Auch afrikanische Politiker wie der Parlamentspräsident der Mali-Föderation Léopold Sédar Senghor schlossen sich dem Projekt an. Zu den Werbemassnahmen gehörten eine Atlantropa-Zeitschrift (ab 1946) und ein Werbefilm (1950), der in deutschen und ausländischen Kinos gezeigt wurde.

Als Sörgel 1952 starb, verblasste auch das Projekt. Es gab keine treibende Kraft mehr, die zeitweiligen Mitstreiter hatten meist nur an einzelnen Teilprojekten gearbeitet. Gleichzeitig wurde die Kernkraft zum neuen Hoffnungsträger in der Energiepolitik. Das Atlantropa-Institut wurde 1958 aufgelöst. Die Utopie eines Mittelmeerstaudammes, einer unerschöpflichen Energieversorgung für Europa und einer Klimaveränderung für Afrika schlummert heute in 45 Schachteln im Archiv des Deutschen Museums in München.

Katinka Corts, cortst@tec21.ch

Literatur:

- 1 Herman Sörgel: Mittelmeer-Senkung. Sahara-Bewässerung. Pannopa-Projekt. J. M. Gebhardt's Verlag, Leipzig, 1929.
- 2 Herman Sörgel: Atlantropa. Fretz & Wasmuth AG, Zürich, und Piloty & Loehle, München, 1932.
- 3 Wolfgang Voigt: Atlantropa. Weltbauten am Mittelmeer. Ein Architektentraum der Moderne. Dölling und Galitz Verlag, Hamburg, 1998. ISBN 3933374057 (vergriffen, die Neuauflage erscheint im Sommer 2007 bei Membran International unter der ISBN 9783867350259).

HERMAN SÖRGE (1885–1952)

Sörgel studierte an der Technischen Hochschule in München Architektur (1904–1908) und ging danach in die öffentliche Verwaltung. Als Redaktor der Zeitschrift «Baukunst» widmete er sich dem Thema der Wasserkraft und begann schliesslich Ende 1927 mit den ersten Skizzen zu Atlantropa. Schnell wurde aus dem Projekt ein Lebenswerk, von dem Sörgel besessen blieb. Seine politische Haltung schwankte über die Jahre, viele seiner Äusserungen entsprangen dem untergehenden Kolonialismus und waren rassistisch, er selbst sah sich als Pazifist.