



ERNST-REUTER-HEFTE

4

Reisen in die Zukunft

Die USA-Besuche des Berliner Magistrats 1929

von Michael C. Bienert

be.bra
wissenschaft verlag

Reisen in die Zukunft

ERNST-REUTER-HEFTE

Heft 4

Michael C. Bienert

Reisen in die Zukunft

Die USA-Besuche des
Berliner Magistrats 1929

be.bra
wissenschaft verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten.

Dieses Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist
ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere
für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Verfilmungen
und die Einspeicherung und Verarbeitung auf DVDs, CD-ROMs, CDs, Videos,
in weiteren elektronischen Systemen sowie für Internet-Plattformen.

© be.bra wissenschaft verlag GmbH
Berlin-Brandenburg, 2014
KulturBrauerei Haus 2
Schönhauser Allee 37, 10435 Berlin
post@bebra-wissenschaft.de
Redaktion der Reihe: Michael C. Bienert
Lektorat: Matthias Zimmermann, Berlin
Bildredaktion: Michael C. Bienert
Gesamtgestaltung: typegerecht, Berlin
Schrift: DTLRomulus 10/13,8pt
Druck und Bindung: Elbe-Druck, Wittenberg
ISBN 978-3-95410-031-6
ISSN 2194-5810

www.bebra-wissenschaft.de

James Walker in Berlin 1927

Die Journalisten waren von dem Mann entzückt. Obwohl der New Yorker Bürgermeister James J. Walker im August 1927 nur für wenige Tage nach Berlin kam, um der Stadt im Rahmen einer Europareise einen Besuch abzustatten, prägte seine Anwesenheit für diese Zeit die Schlagzeilen der Hauptstadtpresse. Die Redaktionen berichteten ausführlich über den Aufenthalt des prominenten Gastes, der die Morgen- und Abendausgaben der Zeitungen füllte. Für Walker und seine Entourage stellte die Fahrt eine Mischung aus privatem Urlaubsvergnügen und offizieller Rundreise dar. Sechs Wochen lang zogen sie die Aufmerksamkeit der besseren Gesellschaft Europas auf sich. Dem Bürgermeister eilte dabei ein Ruf wie Donnerhall voraus. Der stets elegant gekleidete Mann war nicht nur für seinen Charme und seine Schlagfertigkeit weit über die Grenzen New Yorks hinaus bekannt, sondern vor allem sein Lebensstil erregte Aufsehen. In einer Mischung aus ungläubigem Staunen und Faszination kursierten Geschichten, etwa dass Walker dienstliche Termine nur für den Nachmittag zu machen pflege, weil er nach den durchfeierten Nächten erst in der Mittagszeit aufstehe, und dass er sich in den Speakeasy-Bars Manhattans besser auskenne als im eigenen Rathaus. Aus seiner entschiedenen Ablehnung der Prohibition machte er keinen Hehl. Trotz der Begleitung durch seine Frau hegte Walker eine Zuneigung für hübsche Revuegirls, daher fand das Berliner Nachtleben sein besonderes Interesse. Mit all diesen Eigenschaften galt der »Jazz Mayor« als Inbegriff seiner Heimatstadt, als Personifikation des niemals stillstehenden, geschäftigen und leichtlebigen »Big Apple« der »wilden« 1920er Jahre.

Neben den Galaempfängen und den Zusammenkünften mit deutschen Repräsentanten wie Oberbürgermeister Gustav Böß beinhaltete das dicht gedrängte Programm in Berlin die Besichtigung verschiedener

Empfang des
New Yorker
Bürgermeisters
James J. Walker
(Mitte) im
Berliner Rathaus
durch Gustav
Böß (rechts),
25. August 1927.



öffentlicher Einrichtungen. Walker wurde von Böß nicht nur auf einem Rundgang durch das Rudolf-Virchow-Krankenhaus begleitet, wo man sich einen Eindruck von den Bedingungen des städtischen Gesundheitssystems verschaffte, er ließ sich ebenso über das U-Bahn-Netz und die Wohnungssituation unterrichten. Überschattet wurde der Besuch aber nicht allein vom schlechten Wetter – ein enger Vertrauter Walkers berichtete später von einem andauernden Platzregen, der niedergegangen sei¹ –, sondern in erster Linie von dem »Flaggenstreit«

1 Hector Fuller: *Abroad with Mayor Walker. Being a Veritable Account of the Voyage, as Unofficial Ambassador, of the Hon. James J. Walker, Mayor of New York, on his Hard-Working Vacation to the Charming Cities of London, Dublin, Castlecomer, Berlin, Munich, Baden-Baden, Venice, The Lido, Rome and Paris, New York 1928*, S. 106f.

zwischen den Berliner Behörden und dem Verband der örtlichen Hotelbesitzer: Weil mehrere deutschnational gesinnte Hoteliers sich weigerten, anlässlich der Festivitäten an ihren Häusern das republikanische Schwarz-Rot-Gold neben dem Star-Spangled Banner zu hissen, traf der Magistrat die Entscheidung, sich unter solchen Bedingungen nicht an den Veranstaltungen zu beteiligen. Der Vorfall erregte sogar internationales Aufsehen.² Zu alledem befürchtete man ein politisch motiviertes Attentat auf den Bürgermeister. Von einem Reporter auf diese Gefahr angesprochen, entgegnete Walker gefällig, seine einzige Besorgnis sei es bislang gewesen, »dass meine Berliner Freunde mich mit Freundlichkeit töten könnten. Ich fürchte, dass diese herrlichen Bankette gefährlicher sind als alle Bomben, die ich finden werde.«³

Obwohl der Empfang von Staatsoberhäuptern und anderer hochrangiger ausländischer Würdenträger heute zum repräsentativen Tageschäft eines Bürgermeisters in einer Metropole, zumal in einer Hauptstadt, gehört, stellte der Walker-Besuch im August 1927 keine Selbstverständlichkeit dar. Neun Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wurde die Visite des New Yorkers, dessen Amt gemeinhin als das zweitwichtigste in den USA angesehen wurde, als eine Angelegenheit auf höchster diplomatischer Ebene behandelt.

Gleichwohl darf dies nicht darüber hinwegtäuschen, dass bereits seit dem Ende des 19. Jahrhunderts Verbindungen zwischen Berlin und den Großstädten Nordamerikas bestanden, die sich in Form eines Erfahrungsaustausches auf den Feldern der kommunalen Verwaltung sowie der Stadt- und Verkehrsplanung gestalteten. Der rege fachliche

2 Vgl. »Sternenbanner ohne Reichsflagge«, in: *Vossische Zeitung* vom 25. August 1927, Abendausgabe.

3 Fuller: *Abroad with Mayor Walker*, S. 107. – Alle fremdsprachlichen Zitate wurden vom Verfasser übersetzt.

Diskurs und nicht zuletzt die persönliche Begegnung von Kommunalpolitikern und Verwaltungsexperten gaben einen Hinweis auf die Intensität, mit der sich in den 1920er und frühen 1930er Jahren transnationale Vernetzungen entwickelten. Dabei handelte es sich keineswegs um eine einseitige Ausrichtung. Vielmehr waren die Akteure auf beiden Seiten des Atlantiks sehr daran interessiert, von den Erfahrungen der jeweils anderen Seite zu lernen, Anregungen zu erhalten und daraus eigene Überlegungen abzuleiten. Walkers Visite in Berlin war in dieser Hinsicht nur ein Beispiel, wenn auch das prominenteste. Wie es bei solchen Anlässen guter Brauch ist, sprach der New Yorker die Einladung zu einem Gegenbesuch aus. Dieser sollte dann im Jahr 1929 im Rahmen von zwei Amerikareisen erfolgen, die Gustav Böß und weitere Mitglieder des Berliner Magistrats in die wichtigsten Städte der USA führten.

Technischer Fortschritt und transatlantische Vernetzung

Um die Bedeutung der transatlantischen Kontakte auf kommunaler Ebene in der Zwischenkriegszeit einordnen zu können, sollte man zunächst nach ihren Anfängen fragen. Sicher existierte der Austausch zwischen der Neuen und der Alten Welt seit dem Augenblick, als die ersten Europäer damit begannen, sich dauerhaft in Amerika niederzulassen. Ab dem Ende des 16. Jahrhunderts entwickelte sich zwischen den Siedlungen und Städten in Zentral- und Südamerika ein reger gedanklicher Austausch mit den europäischen Vorbildern, der sich wechselseitig beeinflusste. Aber erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts konnte daraus ein Ideentransfer hervorgehen, der sowohl hinsichtlich seiner Intensität als auch der Qualität neue Maßstäbe setzte. Die Voraussetzungen hierfür wurden von der Industrialisierung geschaffen. Sie führte ab 1850/60 zu einem ersten Globalisierungsschub. Der rasante technologische Fortschritt hatte zur Folge, dass sich die Welt transport- und kommunikationstechnisch in einem Ausmaß vernetzte, das den Rahmen des bis dahin Vorstellbaren weit überstieg.

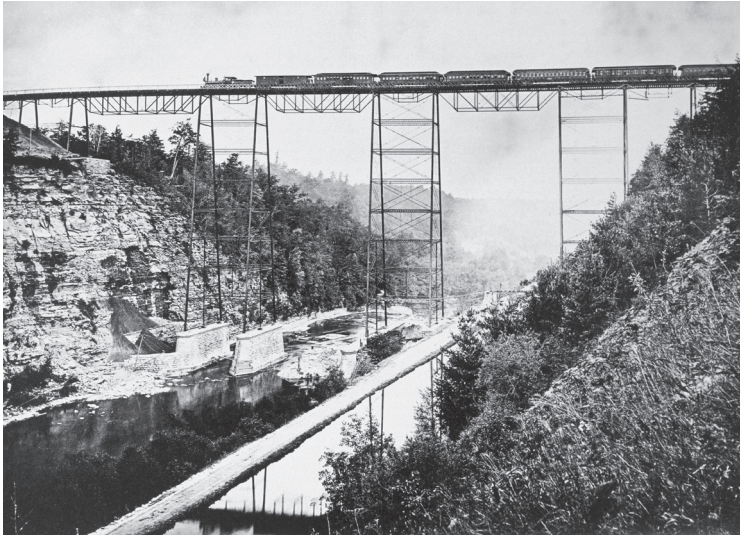
Im Atlantikverkehr leitete die Durchsetzung des Dampfschiffes eine Revolution im Passagierwesen ein: Hatte den Amerikareisenden um 1800 noch eine häufig vierwöchige, gefahrvolle Überfahrt an Bord eines Segelschiffes erwartet, deren glücklicher Ausgang keineswegs gewiss war, reduzierte sich mit dem Siegeszug des Dampfschiffverkehrs die Dauer der Passage merklich. Die durchschnittliche Reisezeit lag um 1870 bei zwölf Tagen, um 1900 betrug sie nur noch sechs bis acht Tage. Im Juli 1929 holte der deutsche Passagierdampfer *Bremen* auf seiner Jungfernfahrt von Hamburg nach New York mit nur vier Tagen, 17 Stunden und 42 Minuten das legendäre »Blaue

Band« von der *Mauretania*, die den Rekord 20 Jahre lang gehalten hatte.⁴

Von ähnlich großer Bedeutung wie der Ausbau des Atlantikverkehrs war die Erschließung des nordamerikanischen Kontinents. Nachdem der 1825 eröffnete Erie-Kanal den Siedlerströmen den Weg ins Landesinnere bis zu den Großen Seen und ins Ohio-Tal gewiesen hatte, verband sich die räumliche Erfassung des Westens mit dem Bau der Eisenbahn. 1869 wurde das erste transkontinentale Bahnprojekt zum Abschluss gebracht, das die Ost- mit der Westküste verband. Parallel erfolgte der Ausbau eines Kommunikationsnetzes, das zunächst vom Telegrafen geprägt wurde, bevor ab den 1890er Jahren das Telefon hinzutrat. Die Weiten Nordamerikas wurden in die globale »Kommunikationsrevolution« (Michael North) einbezogen. Bis dahin kaum überwindbare Distanzen schmolzen zusammen, die Welt wurde in der Wahrnehmung der Zeitgenossen kleiner. Galt Jules Vernes Romanheld Phileas Fogg aus *In 80 Tagen um die Welt* beim Erscheinen des Buches 1873 als ein tollkühner Abenteurer, wurde die literarische Fiktion bereits zwei Jahrzehnte später von den technischen Möglichkeiten der Wirklichkeit überholt.

Demgegenüber entwickelte sich die zivile Luftfahrt erst in den beiden Jahrzehnten nach dem Ersten Weltkrieg. Während der Atlantikflug in den 1920er Jahren den »Helden der Lüfte« wie John Alcock, Clarence D. Chamberlin, Charles Lindbergh, Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld und Amelia Earhart vorbehalten blieb, entstanden sowohl in den USA als auch in Europa die ersten kontinentalen Liniennetze. Obwohl die Luftfahrt in der Zwischenkriegszeit trotz

4 Vgl. Alexander Schmidt: *Reisen in die Moderne. Der Amerika-Diskurs des deutschen Bürgertums vor dem Ersten Weltkrieg im europäischen Vergleich*, Berlin 1997, S. 70f.



Eisenbahnviadukt
über den Genesee
River im Bundes-
staat New York,
1875.

der beachtlichen Fortschritte insgesamt noch im Entstehen begriffen war und die Passagierzahlen weit hinter jenen der Schifffahrt und der Eisenbahn zurücklagen, deuteten sie bereits das gewaltige Potenzial an, das dann ab den 1960er Jahren vollends zur Entfaltung kam.

Diese Umwälzungen, die sich innerhalb von nur 50 bis 70 Jahren vollzogen, erweiterten zugleich die Möglichkeiten der gedanklichen und fachlichen Vernetzung. Mit der Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations in London 1851 wurde die Reihe der Weltausstellungen eröffnet, die in den folgenden Jahrzehnten den atlantischen Westen als Vorreiter der modernen zivilisierten Welt und des Fortschritts feierten. Zugleich erwiesen sie sich als ein wichtiger Motor zur Internationalisierung des Wissensaustausches. Hatten sich die großen internationalen Zusammenkünfte bis dahin vornehmlich als Gipfeltreffen von Staatsmännern dargestellt, traten nun zunehmend

internationale Konferenzen und Fachtagungen privater und nicht-gouvernementaler Akteure hinzu. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts führte die rasch zunehmende Zahl der Gründung von nichtstaatlichen Organisationen und Verwaltungsunionen wie dem Internationalen Telegraphenverein (1865) und dem Allgemeinen Postverein (1874) zu einer fortschreitenden »Verdichtung und Integration der Staatengemeinschaft«.⁵ Darüber hinaus stieg im letzten Jahrzehnt die Zahl der international arbeitenden Nichtregierungs-Organisationen deutlich an. Sie erreichte 1910 einen Höchststand, der erst nach dem Zweiten Weltkrieg abermals übertroffen wurde.⁶

Die dramatischen Auswirkungen der Industrialisierung und der Bevölkerungszunahme in der westlichen Welt, die ein rasantes Wachstum der urbanen Zentren nach sich zogen, führten in allen Staaten Europas die Notwendigkeit einer umfassenden Stadtplanung vor Augen. Die Urbanisierung wurde als ein Phänomen der Moderne erkannt und fachlich vermessen. Daraus entwickelte sich ein übernationaler Wissens- und Erfahrungsaustausch der städtischen Eliten, der sich vor allem des Vergleichs bediente. Wichtige Impulse hierfür gingen von den Pariser Weltausstellungen der Jahre 1867, 1889 und 1900 aus. Sie vermittelten ausländischen Besuchern einen nachhaltigen Eindruck von den großen Umgestaltungen der Seine-Metropole durch Baron Haussmann. In den anderthalb Jahrzehnten vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs fanden mehrere internationale Kongresse statt, auf denen die Gemeinschaft der mit der Urbanisierung befassten Fach-

5 Jürgen Osterhammel: *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*, 5., durchges. Aufl., München 2010, S. 723.

6 Vgl. John Boli/George M. Thomas: *INGOs and the Organization of World Culture*, in: dies. (Hrsg.): *Constructing World Culture. International Nongovernmental Organizations since 1875*, Stanford 1999, S. 13–49, bes. S. 23.

leute – Verwaltungsexperten, Ingenieure, Stadtplaner, Architekten, Sozialreformer und Politiker – über die gegenwärtigen Probleme der Städte und über deren Zukunft diskutierte. So zählte die Londoner Town Planning Conference im Jahr 1910 mehr als 1.200 Teilnehmer aus aller Welt. Die USA waren an diesem wachsenden Ideenaustausch von Beginn an beteiligt, wobei sie sich zunächst hauptsächlich an den Erfahrungen Europas orientierten. Der Historiker Daniel T. Rodgers hat eindringlich beschrieben, in welchem hohem Maße seit den 1890er Jahren die sozialreformerischen und stadtplanerischen Ideen, die in Großbritannien und im Deutschen Reich entwickelt und umgesetzt wurden, eine Vorbildfunktion auf die amerikanischen Urbanisten ausübten. Erst nach dem Ersten Weltkrieg erlangten die Vereinigten Staaten mit dem Aufstieg zur führenden Wirtschaftsmacht in diesem intellektuellen Diskurs eine ebenbürtige Position.⁷

⁷ Vgl. Daniel T. Rodgers: *Atlantic Crossings. Social Politics in a Progressive Age*, Cambridge, Mass. u. a. 1998.

Berlin und Amerika

Berlin, das in den Jahrzehnten nach der Reichsgründung einen beeindruckenden Aufstieg als neues politisches, kulturelles und wirtschaftliches Zentrum des Deutschen Reiches erlebte, war in den beschriebenen transnationalen Austausch mit einbezogen. Dies erklärte sich keineswegs einzig aus seiner Stellung als Hauptstadt einer der führenden europäischen Großmächte oder aus dem Umstand, dass hier Industrieunternehmen von Weltrang angesiedelt waren. Darüber hinaus ging von der Stadt als Wissenschaftsstandort und als Kulturmetropole eine enorme Attraktivität aus, die weit über den europäischen Kontinent hinausstrahlte.

Weitaus entscheidender war allerdings, dass Berlin in besonderem Maße von der Urbanisierung und deren vielfältigen Folgen betroffen war. Die Stadt und die umliegenden Vorortgemeinden verzeichneten in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ein enormes Bevölkerungswachstum, das mit jenem der amerikanischen Großstädte an der Ostküste verglichen werden konnte. Insofern erschien es der Stadtverwaltung naheliegend, den Blick nicht nur auf die unmittelbaren Nachbarländer zu richten, sondern gleichfalls die urbanen Entwicklungen auf der anderen Seite des Atlantiks mit in den Blick zu nehmen. Im Sommer 1893 schickte der Magistrat deshalb erstmals eigene Fachleute zur World's Columbian Exposition nach Chicago. Die mehrwöchigen Reisen waren einerseits dem Besuch des Ausstellungsgeländes am Lake Michigan gewidmet. Andererseits ging es darum, Eindrücke über die allgemeine Situation in den Großstädten zu sammeln. Nach ihrer Rückkehr verfassten die Experten für das Berliner Rathaus ausführliche Berichte über Themen wie etwa die Bedingungen des Feuerlöschwesens in New York, den Zustand der Abwasserentsorgung in Boston oder die Grundzüge des amerikanischen Bildungssystems.



Gelände der
World's Colum-
bian Exposition in
Chicago, 1893.

Gleichzeitig nahm vor der Jahrhundertwende die Zahl der auswärtigen Delegationen zu, die Berlin einen Besuch abstatteten. Der Magistrat zeigte sich bei solchen Gelegenheiten sehr daran interessiert, die Reichshauptstadt als eine aufgeschlossene und herzliche Gastgeberin zu präsentieren. Als im Juni 1901 der Internationale Feuerwehrtkongress in Berlin stattfand, stellte Oberbürgermeister Martin Kirschner nicht nur die Räume des Roten Rathauses für einen Abendempfang zur Verfügung, sondern die Stadt übernahm auch die Kosten für die Bewirtung von 1.000 Gästen. Weil der Platz nicht ausreichte, musste man sogar die Stadtverordnetenversammlung darum bitten, ihren Sitzungssaal bereitzustellen.⁸ Zweifellos waren solche Veranstaltungen

⁸ Vgl. Schreiben der Stadtverordnetenversammlung von Berlin an den Magistrat vom 6. Juni 1901, in: Landesarchiv Berlin (LAB), A Rep. 001-02, Nr. 435, o. Bl.

nicht nur eine Frage des Renommees und der Repräsentation, sondern sie erwiesen sich ebenso als eine gute Werbemaßnahme.

Unter den zahlreichen Besuchern, die im Berliner Rathaus empfangen wurden, befanden sich in einem wachsenden Maße amerikanische Gruppen. Dabei wurden einerseits stets die Vorzüge Berlins herausgestellt, andererseits betrachtete man solche Empfänge im wilhelminischen Kaiserreich als einen Beitrag zur Verbesserung der deutsch-amerikanischen Beziehungen. Im August 1907 kündigten die *Deutschen Nachrichten* den Besuch von mehr als 220 Bürgermeistern und städtischen Verwaltungsangestellten aus den Vereinigten Staaten an. Die Reise wurde als ein deutliches Indiz dafür interpretiert, dass sich die diplomatischen Beziehungen zwischen beiden Nationen in den letzten Jahren erheblich verbessert hätten: »Als ein Beweis dafür und als ein Zeichen der zunehmenden Wertschätzung Deutschlands und seiner Kultur ist der beabsichtigte Besuch der amerikanischen Städtevertreter anzusehen, die nach Deutschland kommen wollen, um dessen soziale und kommunale Fortschritte zu studieren und sie mit den Zuständen ihrer eigenen fortgeschrittenen Gemeinwesen zu vergleichen. Dabei werden sie sich auch von der amerikafreundlichen Stimmung in Deutschland überzeugen können, und von der Hochachtung, die man bei uns für die große Republik jenseits des großen Teiches hegt.«⁹

Neben dem Empfang von Delegationen, die Berlin zumeist im Rahmen von Rundreisen oder internationalen Kongressen besuchten, wuchs auch die Zahl allein reisender ausländischer Fachleute. Für sie war es relativ unkompliziert, in der Stadtverwaltung Ansprechpartner zu finden, um eine sachkundige Führung durch städtische Einrichtungen wie Krankenhäuser, Schulen, Markthallen, Kraftwerke und Woh-

9 *Deutsche Nachrichten* vom 11. August 1907.

nungsbauprojekte zu erhalten. In der Regel reichte dazu eine schriftliche Anfrage, eine Visitenkarte sowie ein Begleitschreiben derjenigen Institution, in deren Auftrag sie die Reise unternahmen. In ähnlich unkomplizierter Weise wurden im Übrigen auch die Berliner Experten von ihren amerikanischen Kollegen empfangen.

Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs und dem Kriegseintritt der USA im Jahr 1917 kamen diese transatlantischen Kontakte zum Erliegen. Nach dem Friedensvertrag von Versailles 1919 knüpfte man aber an die alten Verbindungen wieder an, wenngleich aufseiten der Amerikaner zunächst einige Vorbehalte bestanden. Für die Berliner musste diese Form des Austausches nun sogar noch dringlicher erscheinen: Infolge des Groß-Berlin-Gesetzes vom 20. April 1920 veränderte sich die Physiognomie der Stadt erheblich. Berlin wurde aufgrund der umfangreichen Eingemeindungen nicht nur nach Los Angeles die flächenmäßig zweitgrößte Stadt der Welt, sondern es besaß hinter London und New York die drittgrößte Bevölkerung. Die Zukunftshoffnungen gingen sogar weit darüber hinaus: Es war vom Aufstieg Berlins zur »Weltstadt« die Rede. Der Stadtbaurat Martin Wagner sprach 1929 davon, dass man in den kommenden Jahrzehnten eine enorme Bevölkerungszunahme zu erwarten habe, sodass für die Zeit um 1960 mit etwa neun Millionen Einwohnern zu rechnen sei.¹⁰ Nun kann man darüber diskutieren, ob solche Prognosen tatsächlich realistisch waren oder nicht, doch sie wurden von seriösen Kommunalbeamten und Stadtplanern durchaus für möglich gehalten. Aus diesem Blickwinkel erschien es daher ratsam, bereits in der Gegenwart entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Dafür wurden nicht mehr allein Paris und London als Bezugspunkte gesehen, sondern ebenso New York,

10 »Verkehrssorgen der Weltstadt«, in: *Vossische Zeitung* vom 19. Juli 1929, Morgenausgabe.

Chicago, Cleveland und die Großstädte Kaliforniens. In den 1920er Jahren wuchs die Reisetätigkeit städtischer Beschäftigter deshalb kontinuierlich an. Beispielsweise fuhr der Chef der Berliner Feuerwehr, Oberbranddirektor Walther Gempp, 1925 in die USA, um sich Anregungen für technische Neuerungen und Entwicklungen bei der modernen Brandbekämpfung zu holen. Zwei Jahre später folgte dann ein Gegenbesuch hochrangiger amerikanischer Vertreter.

Aufgrund der Durchsetzung der modernen Massengesellschaft und der rasanten technologischen Entwicklung schrieb man den Amerika-reisen die Bedeutung eines Blicks in die eigene Zukunft zu. Der Oberbürgermeister Gustav Böß war bereits einige Jahre vor seiner Visite in den USA der festen Überzeugung, dass in Deutschland ein geistiger Umstellungsprozess nach amerikanischem Vorbild stattfinden müsse, wenn sich das Land von den Folgen des Weltkriegs und der Inflation erholen wolle.¹¹ Die intellektuelle Auseinandersetzung mit dem »Fordismus« und dem »Taylorismus«, die in den 1920er Jahren das Wirtschafts- und Arbeitsleben umwälzten, war von einer tiefen Faszination für die Segnungen des amerikanischen Fortschritts geprägt. So stellte ein Vorstandsmitglied der Berliner Städtischen Elektrizitätswerke nach einer USA-Reise im Herbst 1928 fest, dass die dortige Elektrizitätswirtschaft der deutschen um eine Reihe von Jahren voraus sei. Als besonders bemerkenswert empfand er nicht nur die nahezu vollständige Elektrisierung der privaten Haushalte, sondern vor allem die ausgezeichneten Verkaufsmethoden und den stark ausgeprägten »Ser-

11 Gustav Böß: *Wie helfen wir uns? Wege zum wirtschaftlichen Wiederaufstieg* [1926], wiederabgedruckt in: Gustav Böß, *Beiträge zur Berliner Kommunalpolitik*. Hrsg. u. eingel. von Christian Engeli (= *Schriften des Vereins für die Geschichte Berlins*, Bd. 62), Berlin (West) 1981, S. 33–110, bes. S. 109.

vice-Gedanken« auf der anderen Seite des Atlantiks.¹² Bei der geistigen Auseinandersetzung mit den USA ging es jedoch keineswegs um eine kritiklose Übernahme des Vorbildes. Vielmehr bewegte die Amerika-reisenden zumeist die Frage, inwieweit die dortigen Entwicklungen auf die deutschen Bedingungen übertragbar waren – und ob man dies überhaupt für erstrebenswert hielt.

Die Stadtverwaltung unter Gustav Böß zeigte sich sehr um eine stärkere internationale Verflechtung Berlins bemüht. Das neue Selbstverständnis der aufstrebenden »Weltstadt« ging dabei mit einem nahezu grenzenlosen Fortschrittsoptimismus einher. Auf dem Weltreklamekongress, der im Juni 1929 in Berlin stattfand, betonte Böß, dass solche umfassenden internationalen Tagungen das gegenseitige Verständnis und die wirtschaftlichen Beziehungen der Völker beförderten. »Sie sind ein wichtiges Mittel zum Zwecke wirtschaftlichen Warenaustausches und wirtschaftlichen Aufstiegs aller Länder der Erde. Die fachliche Verbundenheit vereinigt Personen, die vielleicht sonst im Konkurrenzkampf stehen, zu friedlicher Auseinandersetzung.«¹³ Das Gefühl einer immer enger werdenden transatlantischen Verbundenheit kam gleichfalls anlässlich des triumphalen Empfangs der Atlantikflieger Clarence D. Chamberlin und Charles A. Levine in Berlin im Juni 1927 zum Tragen. Obwohl der Versuch des ersten Direktfluges von New York streng genommen nicht auf dem Flughafen Tempelhof, sondern auf einer Wiese bei Eisleben endete, löste das Ereignis in der deutschen Hauptstadt regelrechte Stürme der Begeisterung aus. Als dann im Jahr darauf erstmals der Flug in der Gegenrichtung von Ost

12 J. Adolph: Amerikanische Elektrizitätswirtschaft. Eindrücke von einer Studienreise, in: Studienreise durch Amerika [Druckschrift], Berlin 1929, S. 1–7, hier S. 1.

13 Begrüßungsansprache von Gustav Böß auf dem Weltreklamekongress am 7. Juni 1929, in: LAB, A Rep. 001-02, Nr. 57, o. Bl.

Die Piloten der ersten Ost-West-Überquerung des Atlantiks, Hermann Köhl, James C. Fitzmaurice und Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld, besuchen Berlin, 20. Juni 1928.



nach West gelang, wurde dies erneut in den USA und in Deutschland mit Paraden und unzähligen Empfängen gefeiert.

Von solchen Episoden abgesehen, unternahm der Berliner Magistrat Schritte, um die Attraktivität der Stadt als Reiseziel für amerikanische Besucher über den Kreis der Fachleute hinaus zu erhöhen. Die Voraussetzungen hierfür waren durchaus gegeben, schließlich galt das Berlin der Weimarer Republik als die »amerikanischste« Großstadt Europas. Ein solches Attribut erklärte sich nicht so sehr aus der Größe der amerikanischen Gemeinde in Berlin, denn diese blieb in der Weimarer Republik recht überschaubar. Vielmehr ging es bei der Zuschreibung um ein Lebensgefühl, das sich mit der aufstrebenden, »avantgardistischen« Metropole verband und das gleichermaßen für die Hochkultur wie auch für das Feld des Amüsemments galt. Der Jazz eroberte die Stadt im Sturm, in den Bars, Musikclubs und Nachtlokalen tanzte man Charles-



Privates Jazzkonzert mit dem Solisten Sidney Bechet in der Villa des Bankiers Goldschmidt-Rothschild in der Tiergartenstraße, 1930.

ton. Amerikanische Waren für den Massenkonsum lagen nicht nur in den Schaufenstern am Kurfürstendamm aus, sondern waren überall in der Stadt erhältlich. Regelmäßig füllten Nachrichten aus den USA die Zeitungen, in den Theatern wurden amerikanische Stücke gegeben, die Filmindustrie eiferte dem Vorbild Hollywoods nach, in den Lichtspielhäusern der Stadt zählten US-Kinofilme mit Harold Lloyd, Buster Keaton, Rudolph Valentino und Charles Chaplin zu den Lieblingswerken der Zuschauer. Nach einem Besuch in Berlin 1928 stellte der Schriftsteller Joseph Wood Krutch deshalb mit großem Erstaunen fest: »Keine andere europäische Stadt, die ich je gesehen habe, sieht so sehr wie New York aus, und der Aufwand, um es so aussehen zu lassen, ist kontinuierlich und bewusst. [...] Wenn die Zeit kommt [...], wenn die Berliner Milch zum Mittagessen nehmen, dann können wir ohne Furcht vor dem gereizten Widerspruch eines jeden Engländers oder

Zwei Amerikanerinnen fotografieren eine Spreewälderin in ihrer Tracht vor einem Hotel
Unter den Linden, 1927.



eines jeden Franzosen sagen, dass die Vereinigten Staaten den Krieg gewonnen haben.«¹⁴

In all seinen widersprüchlichen Eigenschaften übte das Berlin der Zwischenkriegszeit auf viele Besucher eine Anziehungskraft aus, die insbesondere den Fremdenverkehr aus den Vereinigten Staaten beförderte. Kamen im Jahr 1927 31.000 Besucher aus den USA, stieg ihre Zahl bis 1930 auf fast 40.000.¹⁵ Obwohl diese Zahlen im Vergleich mit Paris bescheiden wirkten, das zur gleichen Zeit eine halbe Million amerikanische Touristen verzeichnete, so waren sie trotzdem bemerk-

14 Joseph Wood Krutch: »Berlin Goes American«, in: *The Nation* vom 16. Mai 1928, S. 564 f., hier S. 565.

15 Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin 5 (1929), S. 125; Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin 8 (1932), S. 97.

kenswert. Durch einen vorteilhaften Dollar-Wechselkurs begünstigt, stellten die US-Amerikaner seit Mitte der 1920er Jahre mit weitem Abstand den prozentual größten Anteil der ausländischen Berlin-Besucher. Angesichts des Umstandes, dass sich die zahlungskräftigen Reisenden in der Regel zwei oder drei Nächte in der Stadt aufhielten, konnte man darin durchaus einen Wirtschaftsfaktor mit vielversprechendem Entwicklungspotenzial erblicken. Nicht zuletzt aus diesem Grund bemühte sich der Magistrat im Bereich des Fremdenverkehrs um einen Ausbau der Werbe- und Vermarktungsstrategien.

Ernst Reuter und Martin Wagner in den USA

Die beiden Amerikareisen des Berliner Magistrats im Jahr 1929 standen also in einer vielschichtigen Kontinuität des transatlantischen Austausches, die auf kommunaler Ebene im Kaiserreich begonnen hatte und die nach dem Ersten Weltkrieg neu belebt worden war. Einhalb Jahre nach dem Walker-Besuch wurden im Frühjahr 1929 die Vorbereitungen für die Entsendung einer Delegation von städtischen Angestellten in die Vereinigten Staaten getroffen. Genauer genommen sollten mehrere Vertreter des Magistrats eine sechswöchige Studienreise durch die USA unternehmen. In deren Rahmen sollten sie sich, erstens, einen Eindruck von der Entwicklung der Markthallen und der Viehschlachthöfe in den Städten an der Ostküste sowie im Mittleren Westen verschaffen. Damit wurde ein zentraler Aspekt in der Verwaltung der Millionenstadt berührt. Seit dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts gehörte die Sicherstellung der Versorgung der deutschen Hauptstadt mit Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs zu den großen Aufgaben und Herausforderungen der Kommunalverwaltung. Dabei ging es keineswegs einzig um die Bereitstellung von Verkaufsflächen, die den wachsenden hygienischen Standards gerecht wurden, sondern ebenso um den Ausbau der logistischen Kapazitäten und der Transportwege von den Produktionsorten im Umland zu den Verarbeitungs- und Verkaufsstätten. Die Betriebe in den amerikanischen Großstädten, insbesondere die Union Stockyards in Chicago, von wo aus seit den 1880er Jahren der größte Teil des Fleischbedarfs der USA gedeckt wurde, galten aufgrund ihrer automatisierten Produktionsweise als weltweit vorbildlich. Es bestand ein großes Interesse, diese Errungenschaften persönlich in Augenschein zu nehmen.

Zweitens sollte es der Reisegruppe darum gehen, sich einen Überblick über den Stand und die Entwicklungen im Verkehrswesen sowie



Ernst Reuter (links) und Martin Wagner in einem amerikanischen Diner, 1929.

in der amerikanischen Städteplanung zu verschaffen. Anfang April 1929 bewilligte der Magistrat den ausgearbeiteten Reiseplan. Die Delegation wurde entsprechend der genannten Aufgabenstellung ausgewählt. Sie umfasste sieben Teilnehmer:

- Dr. Martin Wagner (Stadtbaurat);
- Ernst Reuter (Stadtrat für das Verkehrswesen);
- Paul Busch (unbesoldeter Stadtrat);
- Dr. Walter Strassmann (Oberbaurat);
- Heinrich Höltje (Magistratsbaurat);
- Werner Casper (Direktor des städtischen Vieh- und Schlachthofes);
- Georg Morowski (Direktor der städtischen Markthallen).¹⁶

¹⁶ Vgl. den Beschluss des Magistrats von Berlin vom 17. April 1929, in: LAB, A Rep. 001-02, Nr. 3222, Bl. 74 u. 76.

Die Delegation mit Martin Wagner und Ernst Reuter an der Spitze verließ Berlin am 17. Mai 1929 in Richtung Cuxhaven. Dort gingen die Männer an Bord der *Deutschland*, die sie nach New York brachte. Nachdem man ein paar Tage am Hudson River verbracht hatte, führte die Reiseroute weiter nordwärts entlang der Ostküste nach Boston und von dort über Cleveland und Detroit mit dem Flugzeug nach Chicago. Im Anschluss bestiegen die Berliner die Eisenbahn nach Kalifornien, wo sie Los Angeles und San Francisco besuchten. Auf dem Weg zurück nach New York folgten weitere Besuche in Pittsburgh, Washington, Baltimore und Philadelphia. Die Route entsprach damit weitgehend den Zielen, welche die Amerikareisenden aus Europa seit dem späten 19. Jahrhundert mit dem *Baedeker* in der Tasche wählten. Sie führte entlang der großen Eisenbahnlinien. Neben der Besichtigung der Großstädte blieb den Berlinern noch die Zeit, um Abstecher an die Niagarafälle und den Grand Canyon zu unternehmen. Der Aufenthalt in Atlantic City mit seiner imposanten Strandpromenade, wo die Upper Class New Yorks an den Wochenenden ihre Sommerfrische verbrachte, dürfte wohl keineswegs allein dem fachlichen Interesse geschuldet gewesen sein. Nachdem die Gruppe ihre Rundreise durch die USA mit einem mehrtätigen Aufenthalt in New York beschlossen hatte, folgte die Schiffspassage zurück nach Deutschland. Schließlich trafen die städtischen Angestellten am 17. Juli 1929 nachmittags, um viele Eindrücke und Erfahrungen bereichert, in Berlin ein, wo sie von der Presse empfangen wurden.¹⁷

Alle Reisenden zeigten sich von den Erlebnissen der vergangenen Wochen tief beeindruckt. In einem Beitrag für die BVG-Zeitschrift *Verkehrstechnik* bekannte Ernst Reuter, dass eine Studienreise durch

17 »Die Amerika-Fahrt der Stadtväter. Stadtrat Reuter erzählt«, in: *Vossische Zeitung* vom 18. Juli 1929, Morgenausgabe.

die amerikanischen Großstädte »für jeden, der sie hat machen können, zu den stärksten Eindrücken seines Lebens« gehöre: »In der ungeheuren Größe seiner Riesenstädte und unter dem Eindruck ihrer himmelstürmenden Wolkenkratzer, in dem Gewühl ihres Berufsverkehrs, in dem Strom ihrer unaufhörlich durch die Straßen flutenden Kraftwagen empfindet jeder die gewaltige Entwicklung, die dieses Land in den Jahrzehnten durchgemacht haben muß. Die Weite seines Raumes, die fast unerschöpfliche Fülle seines natürlichen Reichtums an Rohstoffen, die Tat- und Entschlußkraft seiner wirtschaftlichen Leitung und der für Amerika glückliche Ausgang des Weltkrieges haben hier der modernen technisch-industriellen Entwicklung einen Antrieb von fast ungeahnter Stärke gegeben.«¹⁸

Neben dem Studium hatten die Berliner die Reise dazu genutzt, um die Kontakte zu ihren amerikanischen Fachkollegen auszubauen.¹⁹ Insbesondere Reuter war dabei mit besonderer Aufmerksamkeit bedacht worden. Als treibende Kraft bei der Gründung der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft und als erster Vorsitzender des Aufsichtsrats dieses damals größten öffentlichen Nahverkehrsunternehmens der Welt hatte er sich weit über die Grenzen Berlins hinaus einen Ruf als exzellenter Organisator und Verkehrsexperte erworben. Bei der ersten Zusammenkunft mit James J. Walker in New York erklärte dieser im Scherz, dass man einen so fähigen Mann möglicherweise für die eigenen

18 Ernst Reuter: »Die Verkehrsprobleme der nordamerikanischen Groß-Städte«, in: *Verkehrstechnik* Nr. 39 vom 27. September 1929, wieder abgedruckt in: Ernst Reuter. Schriften, Reden, Bd. 2: Artikel, Briefe, Reden 1922 bis 1946. Bearb. von Hans J. Reichhardt, Berlin (West) 1973, S. 252–265, hier S. 252.

19 Vgl. Ernst Reuter: »Amerikanische Reiseeindrücke«, in: *Die Fahrt. Zeitschrift der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft* Nr. 19 vom 15. Oktober 1929, S. 1–6, bes. S. 2.

Probleme »shanghaien« (d.h. kidnappen) werde.²⁰ Außerdem bat man den Verkehrsstadtrat wenige Tage vor der Abreise darum, eine Rede für die Jahresversammlung der American Electric Railway Association auf Film zu sprechen. In dem Beitrag ließ Reuter seine Beobachtungen der vorangegangenen Wochen Revue passieren.²¹ Als eine besonders wertvolle Erinnerung an die Reise erwies sich ein halbstündiger Dokumentarfilm, den Ernst Reuter unter dem Titel *Amerikanischer Verkehr. Eindrücke einer Studienreise* mit einer Schmalfilmkamera gedreht hatte. Reuter, der seit seiner Jugend eine große Leidenschaft für die Fotografie hegte und an technischen Neuerungen Interesse zeigte, beschäftigte sich Ende der 1920er Jahre mit dem Medium des bewegten Bildes. Auf diese Weise entstand ein Amateurfilm, der faszinierende Einblicke in das Straßenleben der nordamerikanischen Großstädte auf dem Höhepunkt der »Roaring Twenties« gibt.

Das Gesehene und Erlebte führte bei den Teilnehmern der USA-Reise keineswegs zu einer simplen Bewunderung der dortigen Verhältnisse, sondern mündete in einer kritischen und differenzierten Betrachtung. Die Reisenden waren sich einig, dass der Siegeszug des Automobils am deutlichsten den Blick in die eigene Zukunft erlaube: »Deshalb sollten uns die durch die Motorisierung in Amerika entstandenen Verhältnisse am meisten interessieren, da wir diese Entwicklung noch vor uns haben. Die Motorisierung wird auch unsere Siedlungs- und Verkehrsfragen in Zukunft stark beeinflussen«, schlussfolgerte Magistratsbaurat Höltje.²² Auf einer Pressekonferenz, die der Magistrat

20 »Berlin councilors visit the mayor«, in: *The New York Times* vom 30. Mai 1929.

21 Vgl. Niederschrift der Rede Ernst Reuters an die American Electric Railway Association, o.D. [Anfang Juli 1929], in: LAB, E Rep. 200-21-01, Nr. 40, o. Bl.

22 Heinrich Höltje: »Verkehrsfragen in U.S.A.«, in: *Die Fahrt. Zeitschrift der Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft* Nr. 19 vom 15. Oktober 1929, S. 6–18, hier S. 9.



Blick vom Dach
des Hotels der
Delegation auf
Manhattan, 1929.

wenige Tage nach der Rückkehr der Delegation ansetzte, vermittelte Ernst Reuter ein plastisches Bild von den verstopften Straßen Manhattans, wo der Verkehr aufgrund des hohen Fahrzeugaufkommens fast zum Erliegen komme. Er berichtete, dass man nach der Ankunft für die Fahrt vom Schiffsanleger an der 42. Straße zum nicht weit entfernten Hotel eineinhalb Stunden mit dem Auto benötigt habe.²³ In den vergleichsweise engen Straßen um die 5th Avenue, die auf einem Bebauungsplan aus dem frühen 19. Jahrhundert beruhten und die daher nicht für den Massenverkehr geeignet waren, kämen die Omnibusse

23 Vgl. dazu auch Ernst Reuter: New-Yorker Verkehr. Rundfunkvortrag gehalten am 28. November 1929 im Schulfunk [Abschrift], in: LAB, E Rep. 200-21-01, Nr. 40, o. Bl.

nur im Schrittempo voran.²⁴ Solchen Zuständen galt es in Berlin rechtzeitig entgegenzuwirken.

Martin Wagner und Ernst Reuter betrachteten den unkontrollierten Bau von Wolkenkratzern in New York als eine wesentliche Ursache der Verkehrsprobleme, weil dies zu einer Konzentration und Verdichtung von Menschen und Fahrzeugen während der Stoßzeiten führe. Aus diesem Grund plädierte Wagner dafür, den Hochhausbau in Berlin nur in einem sehr begrenzten Maße zu erlauben. Reuter ergänzte, dass die räumliche Konzentration auf ein Zentrum, wie man es in Manhattan vorfinde, die Verkehrssituation nachteilig beeinflusse. Hingegen verfüge die Berliner Innenstadt zwischen Alexanderplatz und Kurfürstendamm über mehrere Knotenpunkte, die einer solchen Entwicklung entgegenständen. Für einige Verwunderung sorgte die Beobachtung, dass viele amerikanische Großstädte über keine Bebauungspläne verfügten, wodurch eine umsichtige Stadtplanung unmöglich gemacht werde.²⁵

Auf dem Gebiet des öffentlichen Nahverkehrs sah Reuter Berlin ebenfalls nicht im Hintertreffen. Während er den U- und Hochbahnen New Yorks aufgrund ihrer veralteten Technik und der schlechten Wartung ein schlechtes Zeugnis ausstellte, fand er für das U-Bahnnetz Bostons lobende Worte. Mit einiger Bewunderung wusste er von der immensen Bedeutung der Straßenbahn zu berichten, die in nahezu allen Großstädten der USA anzutreffen sei. Ihr umfassender Einsatz in Cleveland, Detroit, San Francisco und Los Angeles würde »das

24 Vgl. »Verkehrssorgen der Weltstadt«, in: *Vossische Zeitung* vom 19. Juli 1929, Morgenausgabe.

25 Vgl. »Hat Amerika es besser? Die zurückgekehrten Stadträte berichten über Verkehr und Städtebau in USA«, in: *Deutsche Allgemeine Zeitung* vom 19. Juli 1929, Morgenausgabe.



Straßenverkehr
in Cleveland,
1929.



Hochbahn in
Chicago, 1929.

Gerede von der Überlebtheit dieses Verkehrsmittels« widerlegen.²⁶ Reuter erhoffte sich durch das amerikanische Beispiel Impulse für die heimischen Diskussionen. Auf sein Interesse stießen insbesondere die modernen Umsteigemöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln mittels Rolltreppen, Drehkreuzen, direkten Zugängen und kurzen Wegen. Insgesamt fühlten sich die Berliner Fachleute trotz mancher Anregungen in ihrer Arbeit bestärkt. »Die Reise nach Amerika«, urteilte der Historiker Heinz Reif mit Blick auf die Eindrücke Ernst Reuters, »führte [...] ihn] nicht in ein zukünftiges amerikanisches Berlin, sondern regte ihn an, sein Konzept eines planvollen, effektiven und gemeinwohlorientierten Berliner Großstadtverkehrs, amerikanische Fehler vermeidend, fortzuentwickeln, und verlieh ihm die Sicherheit, dieses Konzept auch gegen wachsende Widerstände durchzusetzen.«²⁷

26 Ernst Reuter: »Amerikanischer Verkehr«, in: *Deutsche Allgemeine Zeitung* vom 23. August 1929, Sonderbeilage.

27 Heinz Reif: Die Reise nach Amerika 1929. Ernst Reuter und der »Aufstieg Berlins zur Weltstadt«, in: ders./Moritz Feichtinger (Hrsg.): Ernst Reuter. Kommunalpolitiker und Gesellschaftsreformer 1921–1953 (= Historisches Forschungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung, Reihe Politik- und Gesellschaftsgeschichte, Bd. 81), Bonn 2009, S. 147–171, hier S. 155.

Der große Triumph

Während die Rundreise der ersten Berliner Delegation zwischen Mai und Juli 1929 vor allem fachlichen Gesichtspunkten verpflichtet war, lag dem USA-Besuch des Oberbürgermeisters im Herbst ein sehr viel breiterer Ansatz zugrunde. Er ließ sich nicht auf wenige Fragestellungen reduzieren. Vielmehr war es ein ganzes Bündel an Gründen, das Böß dazu bewog, an der Spitze einer zweiten Reisegruppe die Großstädte der Vereinigten Staaten zu besuchen. Den Anlass bot die – seitdem mehrfach erneuerte – Einladung James J. Walkers aus dem Jahr 1927. Anlässlich der Eröffnung des Weltreklamekongresses 1929 ließ der New Yorker Bürgermeister seinem Kollegen in Berlin eine Stadtfahne überreichen – verbunden mit dem Wunsch, dass sie »ein dauerndes Wahrzeichen unserer Bewunderung und Hochschätzung« sein werde.²⁸ Einige Tage später bekräftigte Walker: »Ich warte ungeduldig auf einen Besuch von Ihnen in der Stadt New York, wo ich hoffe, dass wir es einrichten können, dass Sie sich genauso sehr zu Hause fühlen werden wie Sie uns in Berlin dieses Gefühl gaben.«²⁹

Zweifellos war die Erwiderung des Walker-Besuchs eine Frage des guten Tons. Doch Gustav Böß leiteten noch weitere Motive. Wie er später gegenüber dem Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg darlegte, ging es ihm unter anderem darum, in den Vereinigten Staaten Werbung für seine Stadt zu machen.³⁰ Dieser Gedanke war ihm aus

28 Schreiben von James J. Walker an Gustav Böß vom 18. Juli 1929 [Abschrift], in: LAB, E Rep. 200-24, Nr. 30, o. Bl.

29 Schreiben von James J. Walker an Gustav Böß vom 26. Juli 1929 [Abschrift], in: ebd., o. Bl.

30 Vgl. Schreiben von Gustav Böß an den Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg, Adolf Maier, vom 18. März 1930, in: LAB, E Rep. 200-24, Nr. 29, o. Bl.

deutsch-amerikanischen Kreisen mehrfach nahegelegt worden. Ein geschäftstüchtiger Redakteur bot sich schon im Herbst 1928 an, eine Rundreise durch die USA mit zu organisieren und medial zu begleiten, um ihr die angemessene öffentliche Aufmerksamkeit zu verschaffen.³¹ Gustav Böß zeigte sich dann während der Fahrt überaus darum bemüht, Berlin als eine moderne, aufgeschlossene und attraktive Weltstadt zu präsentieren, die einer glänzenden Zukunft entgegengehe. Auch die Stärkung Berlins als Messestadt und Standort für große internationale Kongresse lag in seinem Interesse. Aus diesem Grund beauftragte er die Verwaltung, ihm im Vorfeld der Reise statistisches Material zusammenzustellen, das sich nicht nur auf kulturelle und soziale Aspekte bezog, sondern genauso die Rolle Berlins als größte Industrie-, Banken- und Börsenstadt in Deutschland sowie als wichtigster Sitz der deutschen Wirtschaftsorganisationen hervorhob.³²

Mehr noch bewogen ihn allerdings finanzielle Anliegen. Seit der Annahme des Dawes-Planes 1924, der die Frage der deutschen Reparationszahlungen nach dem Ersten Weltkrieg regelte, waren die Vereinigten Staaten der wichtigste Kapitalgeber für das Deutsche Reich. Die wirtschaftliche Stabilisierung, die Mitte der 1920er Jahre der Weimarer Republik eine Phase der ökonomischen Erholung bescherte, beruhte zu einem erheblichen Teil auf amerikanischen Krediten und Investitionen. Für die privaten Geldgeber in den USA besaß gerade Berlin eine wichtige Brückenfunktion, um von dort aus die Märkte Osteuropas erschließen zu können. Weil Böß sehr gut um die Zusammenhänge wusste, bot die Reise also auch in dieser Hinsicht Anknüpfungspunkte. Insbesondere war er um amerikanische Kredite für die Stadt

31 Vgl. Schreiben von Robert Schwinbold an Gustav Böß vom 5. Oktober 1928 [Abschrift], in: ebd., o. Bl.

32 Aktennotiz vom 17. Mai 1929, in: LAB, A Rep. 005-03-02, Nr. 23, o. Bl.

bemüht. Wie in den meisten anderen deutschen Kommunen stieg der Finanzbedarf Groß-Berlins ständig. Die Ausgaben für die Entwicklung der Stadt und den Ausbau der städtischen Versorgungseinrichtungen verschlangen große Summen, die mit den verfügbaren Mitteln des Haushalts allein nicht bestritten werden konnten. Böß wollte die Amerikareise nun dazu nutzen, um über persönliche Kontakte nicht nur neue Kapitalgeber für Berlin-Anleihen zu gewinnen, sondern auch nach langfristigen Finanzierungsmöglichkeiten Ausschau zu halten. So führte er zahlreiche Gespräche mit Vertretern der großen Bankhäuser, Handelskammern und Versicherungen. Um die Verhandlungsposition Berlins nicht zu gefährden, fanden diese Treffen allerdings unter der größten Geheimhaltung statt. Der Oberbürgermeister hielt es nicht einmal für notwendig, im Vorfeld den Kämmerer Lange, dessen Geschick er ohnehin nicht allzu hoch einschätzte, geschweige denn die Stadtverordnetenversammlung über seine Absichten in der wichtigen Frage zu informieren. Aus Böß' Sicht verliefen die Sondierungen für die neuen Anleihen vielversprechend. »Ich habe keinen Zweifel«, urteilte er einige Wochen nach seinem Ausscheiden aus dem Amt resigniert, »dass die Berliner Finanznöte nach meiner Rückkehr aus Amerika sich bald hätten bessern lassen, wenn nicht der schwarze Freitag der amerikanischen Börse im Oktober 1929 und der Sklarekskandal dazwischen gekommen wären. Es wäre insbesondere gelungen, rechtzeitig eine Anleihe für die Berliner Verkehrsgesellschaft und die Berliner Elektrizitätswerke unterzubringen und auf diese Weise die Last der kurzfristigen Schulden der Stadt Berlin erheblich zu mildern.«³³

Darüber hinaus spielte ein außenpolitisches Motiv in die USA-Reise hinein. Stärker noch als die Rundfahrt Martin Wagners und

33 Schreiben von Gustav Böß an den Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg vom 18. März 1930, in: LAB, E Rep. 200-24, Nr. 29, o. Bl.



Begrüßung
der Berliner
Delegation mit
Gustav Böß im
Hafen von New
York, 23. Sep-
tember 1929.

Ernst Reuters wurde die Fahrt von Böß als ein Beitrag verstanden, um die diplomatischen Beziehungen zwischen dem Deutschen Reich und den Vereinigten Staaten auszubauen. Gustav Böß reiste nicht nur als Stadtoberhaupt, sondern ebenso als ein hoher Repräsentant der Weimarer Republik. In einer Zeit, als trotz der rasanten technischen Entwicklung die Fahrt über den Atlantik noch keineswegs zum Tagesgeschäft der Außenminister gehörte, wurde der Besuch eines hochrangigen Vertreters, zumal des Oberbürgermeisters der deutschen Reichshauptstadt, als eine wichtige diplomatische Angelegenheit behandelt. Offenbar hatten Gustav Stresemann und der deutsche Botschafter in Washington, Friedrich von Prittwitz und Gaffron, Böß nahegelegt, die Reise nicht zuletzt im Interesse der Diplomatie zu unternehmen. Das Auswärtige Amt war in die organisatorischen Vorbereitungen der Fahrt einbezogen. So wies die Berliner Zentrale sowohl die Botschaft

in Washington als auch die zuständigen Konsulate an, den Besuch zu begleiten und entsprechende Vorkehrungen zu treffen.³⁴ Als eine wichtige Brücke für das deutsch-amerikanische Verhältnis betrachtete man die zahlreichen Vereinigungen der deutschstämmigen Amerikaner, die im Mittleren Westen über eine große Anhängerschaft verfügten. In vielen Städten stellten diese Gruppen die Verbindung zu den Spitzen von Politik, Gesellschaft und Wirtschaft her. Darüber hinaus achtete die Berliner Delegation darauf, überall dort, wo es sich anbot, in Hotels zu übernachten, die von deutschstämmigen Hausherrn geführt wurden. Dies war etwa im *Hotel Jefferson* in St. Louis und im legendären *Bismarck Hotel* der schwäbischen Auswandererfamilie Eitel in Chicago der Fall.³⁵

Die Reiseroute der Böß-Delegation, die am 13. September 1929 Berlin verließ und der außer dem Oberbürgermeister und dessen Frau Anna die drei Stadträte Wilhelm Benecke nebst Frau, Wilhelm von Drigalski (Gesundheitswesen), Jens Nydahl (Schulwesen) sowie Obermagistratsrat Willy Müller-Wieland als persönlicher Referent von Böß angehörten, folgte zwar in vielen Punkten der Rundreise vom Sommer. Gleichwohl setzte sie an verschiedenen Stellen andere Akzente. Die Gruppe besuchte weniger Ziele als die Vorgänger. Dafür rangierten die Begegnungen mit Vertretern der amerikanischen Politik und Wirtschaft auf einem sehr hochkarätigen Niveau. Beispielsweise trafen Gustav Böß und seine Begleitung in Detroit mit dem Automobilmagnaten Henry Ford und in Hollywood mit Louis B. Mayer zusammen, dem einflussreichen Studiochef der Metro-Goldwyn-Mayer Filmpro-

34 Vgl. Schreiben des Auswärtigen Amtes an die Deutsche Botschaft in Washington vom 9. September 1929, in: Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes (PA AA), R 80302, K452909f.

35 Reiseplan von Gustav Böß, o.D. [1929], in: LAB, E Rep. 200-24, Nr. 29, Bl. 1–3.

duktion. Den Höhepunkt der Reise bildete der Empfang im Weißen Haus durch Präsident Herbert Hoover. Doch neben den repräsentativen Pflichten und dem Besuch ausgewählter touristischer Sehenswürdigkeiten kamen auch die kommunalfachlichen Fragen nicht zu kurz. Während man in New York unter anderem das Grand Central Terminal, den weltweit höchsten Wolkenkratzer – das Woolworth Building – sowie den 1927 eröffneten Hollandtunnel unter dem Hudson River mit seiner neuartigen Belüftungstechnik inspizierte, konzentrierte man sich in den anderen Großstädten auf die Hoch- und Untergrundbahnen, Brückenneubauten, den Straßen- und Siedlungsbau, Großparkplätze, Schlachtbetriebe, Markthallen, Staudämme und herausragende öffentliche Einrichtungen wie Freibäder und Bibliotheken. Nun darf man annehmen, dass die Besuche des Roxy Theatres, des damals größten Kinos der Welt, und der Ziegfeld-Revue am Broadway in erster Linie der Unterhaltung dienten. Gleichwohl vermittelten auch diese Ziele den Deutschen wichtige Eindrücke von den scheinbar unbegrenzten Möglichkeiten einer prosperierenden und der Zukunft zugewandten Gesellschaft.

Während der USA-Fahrt vertrat Gustav Böß die Stadt Berlin in der vorbildlichsten Weise. Wenngleich er die zahlreichen Grußbotschaften und Dankesreden in einem holprigen Englisch vortrug, begegneten die Amerikaner dem zwar etwas steifen, im Umgang aber einnehmenden und ehrwürdigen Stadtoberhaupt mit großem Wohlwollen und Sympathie. Böß' Äußerungen waren getragen von einem Vertrauen in die positive Zukunft der deutsch-amerikanischen Beziehungen und von einem Fortschrittsoptimismus. Dass nur einige Wochen zuvor das deutsche Luftschiff *Graf Zeppelin* auf seiner Weltumrundung in den Vereinigten Staaten triumphal aufgenommen worden war, beflügelte die enthusiastische Stimmung zusätzlich. »Moderne Mittel des Verkehrs und der Wille zum Frieden der Völker sind die Brücken über alle

Besichtigung eines
kalifornischen
Weingutes, Okto-
ber 1929.



Mauern der Trennung«, erklärte Böß in Kalifornien. »Auch der Abstand zwischen Los Angeles und Berlin wird immer geringer werden. Die Metropolen der neuen und alten Kontinente begrüßen einander schon. Weitere zehn Jahre und Los Angeles und Berlin werden [sich] noch näher sein.«³⁶

Die Wahrnehmung der Rundreise fiel auf amerikanischer Seite geradezu euphorisch aus. Bereits bei der Ankunft erlebte die Delegation, dass die New Yorker der herzlichen Begrüßung ihres Bürgermeisters in Berlin zwei Jahre zuvor in Nichts nachstanden, sondern sie sogar noch übertrafen. Böß wurde zum Ehrenbürger der Stadt ernannt und von einem Festempfang zum nächsten geleitet. Die amerikanische Presse

36 Gustav Böß: Los Angeles Speech, o.D. [14. Oktober 1929], in: ebd. Bl. 17.

zeigte ein enormes Interesse an dem Deutschen, das einem großen Filmstar zur Ehre gereicht hätte. Landesweit berichteten sowohl die nationalen als auch die lokalen Zeitungen ausführlich über den Besuch. Und Böß verhielt sich den neugierigen Fragen der Journalisten gegenüber stets aufgeschlossen, sodass sich daraus immer eine »nette« Geschichte machen ließ. Seine Geduld reichte sogar so weit, dass er in einem Fall einem aufdringlichen Reporter, der sich an den Polizeiwachen vorbei bis in seine Hotelsuite mogelte, ein kurzes Interview gab.³⁷ Die deutsche Botschaft in Washington zeigte sich mit dem Eindruck, den die Berliner hinterließen, im Nachhinein insgesamt zufrieden. Der Botschafter sprach in seinem Abschlussbericht von einem »glatt[en] und planmaessig[en]« Verlauf der Reise. Sie habe sich in vielerlei Hinsicht als ein beachtlicher Erfolg erwiesen.³⁸

37 Vgl. »Doctor Boess of Berlin«, in: *Syracuse Herald* vom 29. September 1929.

38 Bericht von Botschafter Friedrich von Prittwitz und Gaffron an das Auswärtige Amt vom 19. November 1929, in: PA AA, R 80302, K 453002f.

Der tiefe Sturz

Während Gustav Böß im Triumph die Städte von der Ost- zur Westküste bereiste, braute sich in der Heimat indes jene Krise zusammen, die ihn schon bald darauf das Amt kosten sollte. Bereits im Vorfeld des USA-Besuchs hatte es Kritik an den Reiseplänen des Magistrats gegeben. In einer Zeit, als die städtische Haushaltslage angespannt war, hielten es viele Kommentatoren für reine Geldverschwendung, dass der Oberbürgermeister nebst Gefolge zu einer sechswöchigen Reise aufbrach. Bereits aus Anlass der Studienfahrt Ernst Reuters und Martin Wagners hatten sich in der Stadtverordnetenversammlung missbilligende Stimmen bemerkbar gemacht, die an dem Nutzen der transatlantischen Unternehmungen zweifelten. Im Herbst wurden solche Töne deutlich lauter. Die kleine NSDAP-Fraktion im Preußischen Landtag stellte im September eine parlamentarische Anfrage, in der sie die angebliche Verschleuderung öffentlicher Gelder anprangerte. Der zuständige Innenminister Albert Greszinski (SPD) antwortete zwei Wochen später, dass »Studienreisen führender Persönlichkeiten in das Ausland für die Allgemeinheit von so großem Wert [seien], daß die Reisekosten demgegenüber nicht ins Gewicht« fielen.³⁹ Doch auch in der linksdemokratischen *Weltbühne* Carl von Ossietzkys erschien ein Artikel, der das Vorhaben skeptisch betrachtete. Mit ironischem Unterton stellte der Autor fest, die Amerikafahrt habe sich in den Augen vieler Zeitgenossen inzwischen zu einer »Modesache« entwickelt. Er warf die Frage auf, ob es denn unbedingt notwendig sei, dass Böß über den Atlantik aufbreche, um alles das nachzukontrollieren, was sich Reuter

39 Zit. nach Engeli: Gustav Böß, S. 229.

und Wagner bereits vorher angesehen hätten.⁴⁰ Diese Kritik musste das Berliner Rathaus zunächst nicht sonderlich beunruhigen, solange die Regierung fest im Amt saß und die Mehrheit in der Stadtverordnetenversammlung hinter dem Oberbürgermeister stand.

Mit dem Ausbruch des Sklarek-Skandals änderte sich die Situation schlagartig. Während die deutsche Delegation in New York weilte, erschienen am 26. und 27. September in der Berliner Presse die ersten Meldungen über die Aufdeckung eines großen Betrugsfalles. Den drei stadtbekanntesten Brüdern Max, Leo und Willi Sklarek, die die Inhaber der Kleider-Vertriebs-Gesellschaft waren, welche die städtischen Dienststellen mit Kleiderwaren belieferte, wurden finanzielle Unregelmäßigkeiten nachgewiesen. Diese gingen zu Lasten ihres wichtigsten Kunden – der Stadt Berlin. Mit gefälschten Rechnungen hatten sich die Brüder ein Millionenvermögen erschlichen. Die schwere kriminelle Tat zog durch weitere Aufdeckungen und Enthüllungen immer größere Kreise und entwickelte sich in kurzer Zeit zum Politikum. Es wurde bekannt, dass den Sklareks von der Stadtbank ohne gewissenhafte Prüfung üppige Kredite gewährt worden waren. Außerdem war bedenklich, dass die umtriebigen Geschäftsleute mit ihren Produkten nicht nur städtische Einrichtungen belieferten, sondern dass sie ebenfalls über eine beachtliche Privatkundenkartei verfügten, in der sich hohe städtische Mitarbeiter ebenso fanden wie Beamte von Reichs- und Staatsbehörden. Rasch war von einem weit verzweigten Netz aus Bestechung und Gefälligkeiten die Rede, in das leitende Angestellte der Stadt über Jahre hinweg verwickelt gewesen seien. Alle diese Einzelheiten potenzierten sich zu einem desaströsen Gesamtbild, das die Berliner Verwaltung in das schlechteste Licht rückte.

40 Heinz Medefind: »Sieben Berliner fahren nach Amerika«, in: *Die Weltbühne* Nr. 40 vom 1. Oktober 1929, S. 528f.

Waren es zunächst die Zeitungen der republikfeindlichen Parteien KPD und NSDAP, die den Vorfall unter dem Vorwand der Aufklärung gezielt skandalisierten, um daraus politisch Kapital zu schlagen, griffen bald auch der Boulevard und die seriösen Blätter die Geschichte auf. Weil für November 1929 die nächsten Wahlen zur Stadtverordnetenversammlung anstanden, war das politische Klima ohnehin angespannt. Schließlich richteten sich die Anschuldigungen gegen den Oberbürgermeister selbst. Böß wurde vorgeworfen, nicht nur seine Amtspflichten bei der Kontrolle der mit der Kleider-Vertriebs-Gesellschaft abgeschlossenen Lieferverträge verletzt zu haben, sondern durch die Annahme einer unangemessen günstigen Pelzjacke, die sich seine Frau im Sommer 1928 bei den Sklareks hatte anfertigen lassen, bewusst bevorteilt und indirekt bestochen worden zu sein.

Gustav Böß erfuhr erst in Kalifornien von den schweren Anschuldigungen. Weil er sich buchstäblich am anderen Ende der Welt befand und aus Berlin nur in Ansätzen von der Brisanz der Vorwürfe unterrichtet wurde, schätzte er das ganze Ausmaß der Affäre falsch ein. Telegramme aus dem familiären Umfeld rieten ihm zur sofortigen Heimkehr, aber die Informationen zur eigentlichen Sachlage blieben vage. Dass sich die Pressestelle des Magistrats unterdessen in dem Versuch, die Vorwürfe durch Gegendarstellungen zu entkräften, in widersprüchliche Aussagen verwickelte, war ihm unbekannt. Zwar forderte Böß eine restlose Aufklärung der Vorwürfe, doch entgegen anderslautender Ratschläge entschloss er sich, die Reise wie geplant fortzuführen. Aus seiner Sicht hätte eine vorzeitige Rückkehr nach Deutschland wie ein Schuldeingeständnis gewirkt, obwohl er sich nach eigenem Empfinden nichts vorzuwerfen hatte. Zudem befürchtete er, dass ein solcher Schritt von den amerikanischen Gastgebern als Affront aufgefasst worden wäre. Der Besuch bei US-Präsident Hoover in Washington sowie mehrere Gespräche mit einflussreichen Bankhäusern an der

Ostküste standen noch aus. Trotz dieser an sich einleuchtenden Argumente wirkte der Eindruck, den Gustav Böß mit seinem Entschluss hervorrief, in der Berliner Öffentlichkeit verheerend. Als die Presse den Inhalt eines fingierten Interviews mit dem Oberbürgermeister veröffentlichte, in welchem er die Vorwürfe als wenig bedeutsam einstufte, und er in einem Telegramm die öffentliche Empörung als »Wahlmanöver« abtat, heizte dies die Stimmung zusätzlich an.⁴¹ Eine Lawine an sich immer weiter steigenden Vorwürfen geriet ins Rollen. Sie ließ sich mit rationalen Argumenten nicht mehr aufhalten.

Als das Schiff am 31. Oktober 1929 mit den Heimkehrern aus Amerika in Bremerhaven anlegte, wurde die Delegation bereits im Hafen von Demonstranten, zahlreichen Journalisten und Schaulustigen empfangen. Böß war immer noch festen Glaubens, er bringe einen großen Erfolg nach Hause – umso mehr musste ihn die feindselige Atmosphäre in der Heimat schockieren. Bei der Rückkehr nach Berlin kam es am Bahnhof Zoologischer Garten zu unwürdigen, tumultartigen Szenen. Tausende Menschen, durch die Sensationspresse und von den Nationalsozialisten aufgestachelt, hatten sich dort eingefunden. Sie bescherten Böß einen Spießrutenlauf. Lynchstimmung lag in der Luft; mehrere Kriminalbeamte, Schutzpolizisten und Mitarbeiter der Stadtverwaltung mussten ihn durch einen Nebenausgang aus dem Bahnhof schaffen. »Es durfte geschehen, daß der heimkehrende Oberbürgermeister von dem Gesindel, das sich vor seiner Wohnung angesammelt hatte, in erbärmlichster Weise insultiert wurde. Die vier Polizeibeamten, die man vor der Privatwohnung des Oberbürgermeisters zu seinem persönlichen Schutz aufgestellt hatte, erwiesen sich selbstverständlich als zu schwach gegenüber der Menge. Dem Oberbürger-

41 Telegramm von Gustav Böß an Bürgermeister Arthur Scholz vom 9. Oktober 1929 [Abschrift], in: LAB, E Rep. 200-24, Nr. 24, Bl. 3.

meister wurden Fäuste unter die Nase gehalten; er und seine Frau wurden mit Beschimpfungen wie ›Schieber, Verbrecher, Lump, Gesindel, Judenknecht, Schlagt ihn tot‹ überschüttet. Herr Böß war durch die beschämenden Vorgänge [...] so erschüttert, daß er auf seinem Gang in die Wohnung fast ohnmächtig wurde und gestützt werden mußte.«⁴²

Diese demütigenden Geschehnisse erwiesen sich lediglich als ein Vorspiel für das, was auf Gustav Böß in den folgenden Monaten noch zukommen sollte. Einen Tag nach der Rückkehr ließ er sich von seinem Amt beurlauben. Um die ungeheuerlichen Vorwürfe gegen seine Person aufzuklären und zu entkräften, beantragte er die Einleitung eines Disziplinarverfahrens gegen sich. Der Sklarek-Skandal entwickelte sich zu einer medialen Hetzkampagne, die das Ansehen des bis dahin geachteten Oberbürgermeisters vollständig ruinierte. In das von Böß gezeichnete Zerrbild eines korrumpierten, eigensüchtigen und luxusverwöhnten Politikers fügte sich die vermeintliche »Vergnügungsreise« nach Amerika natürlich bestens ein. Seine öffentliche Reputation sank auf den Nullpunkt. Während der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 7. November 1929, in der schwere Beschuldigungen von den Oppositionsparteien gegen ihn erhoben wurden, hüllten sich die Vertreter der Regierungskoalition in Schweigen. Kein einziger der anwesenden demokratischen Stadtverordneten unternahm den Versuch, den Oberbürgermeister zu verteidigen. Die Parteien fürchteten, in den Strudel der Affäre selbst weiter hineingezogen zu werden. Es folgte ein aufreibendes juristisches Nachspiel, das im Mai 1930 zunächst mit einem Schuldspruch, dann aber in der Revision letztlich mit einem Freispruch des Angeklagten Böß durch das Preußische Oberverwaltungsgericht endete. Auch wenn die Vorwürfe in nahezu allen Punkten

42 *Berliner Tageblatt* vom 1. November 1929, Morgenausgabe. – Vgl. auch »Böß' Ankunft in Berlin«, in: *Vossische Zeitung* vom 1. November 1929, Morgenausgabe.

entkräftet werden konnten und er gerichtlich vollständig rehabilitiert wurde, war an eine Rückkehr ins Amt nicht mehr zu denken. Schließlich reichte Böß zum 31. Oktober 1930 seinen Rücktritt ein.

Mit dem Ende der »Ära Böß« wurde der Zenit des transatlantischen Austausches zwischen Berlin und den nordamerikanischen Großstädten überschritten. Die dramatischen Folgen der Weltwirtschaftskrise sowie die politische Radikalisierung in der Endphase der Weimarer Republik ließen Gedanken an eine Fortführung der Beziehungen deutlich in den Hintergrund treten. So besuchte James J. Walker im August 1931 zwar ein weiteres Mal die deutsche Hauptstadt. Jedoch stand diese Visite stark unter dem Eindruck der schwierigen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse. Obwohl Walker von Böß' Nachfolger Heinrich Sahn im Roten Rathaus zum Frühstück empfangen wurde und man die üblichen Höflichkeiten austauschte, war von dem großen Überschwang der bisherigen Begegnungen nicht mehr viel zu spüren. Eher mutete der Aufenthalt Walkers in Berlin in mancher Hinsicht wie eine Reminiszenz an die Vergangenheit an. Da Gustav Böß zu den offiziellen Veranstaltungen offenbar nicht eingeladen worden war, stattete ihm Walker einen privaten Besuch ab.⁴³ Die Presseberichterstattung blieb zurückhaltend.

Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 trafen zwar weiterhin amerikanische Experten und Kommunalpolitiker in Berlin ein, um die städtischen Einrichtungen zu besichtigen. Gleichwohl schrumpfte ihre Zahl merklich. Sie lag für das Jahr 1935 bei nur 97 Personen. Stattdessen wurden die Gäste aus den USA und Westeuropa nun zunehmend von Fachbesuchern aus dem ostasiati-

43 Vgl. »Berlin begrüßt Jimmy Walker. Empfang in der Vereinigung Carl Schurz«, in: *Vossische Zeitung* vom 13. August 1931, Morgenausgabe, erste Beilage.



Gustav Böß
als Zeuge im
Sklarek-Prozess,
um 1931.

schen Raum, insbesondere aus China und Japan, abgelöst.⁴⁴ Die neuen Machthaber in Deutschland zeigten nur ein geringes Interesse, die Kontakte mit den amerikanischen Städten aufrechtzuerhalten. Im Bereich des Fremdenverkehrs verloren die Vereinigten Staaten ebenfalls ihren Spitzenplatz. Selbst im Umfeld der Olympischen Spiele von 1936 konnten die Touristenzahlen der späten 1920er Jahre nicht mehr erreicht werden.

Erst nach 1945 sollte auf kommunaler Ebene ein neues Kapitel in den transatlantischen Beziehungen aufgeschlagen werden. In ihm spielte West-Berlin als »Bollwerk der Freiheit« gegen den Kommunismus eine überaus prominente Rolle. Der »Blockadebürgermeister«

44 Vgl. die Auflistungen für die Jahre 1934 und 1935, in: LAB, A Rep. 001-02, Nr. 92.

Ernst Reuter, der zu Beginn der 1950er Jahre in den Vereinigten Staaten zu einem der populärsten deutschen Politiker aufstieg, als Freiheitsheld geradezu verehrt wurde und das Land mehrfach besuchte, hatte an der Entwicklung einen maßgeblichen Anteil. Angesichts des Kalten Krieges und der deutschen Teilung unterlag dieses Kapitel der deutsch-amerikanischen Verbindungen jedoch vollkommen neuen Bedingungen. Auch wenn Reuter später immer wieder auf seine Eindrücke und Erfahrungen verwies, die er während der Reise von 1929 gesammelt hatte, so geriet die Erinnerung an die Vielschichtigkeit der deutsch-amerikanischen Kontakte in den Jahren der Weimarer Republik sowie an den großen Enthusiasmus und Fortschrittsglauben, von denen sie getragen worden waren, trotzdem in Vergessenheit.

Weiterführende Literatur

- David E. Barclay: Schaut auf diese Stadt. Der unbekannte Ernst Reuter, Berlin 2000.
- Willy Brandt/Richard Lowenthal: Ernst Reuter. Ein Leben für die Freiheit. Eine politische Biographie, München 1957.
- Christian Engeli: Gustav Böß. Oberbürgermeister von Berlin 1921–1930 (= Schriftenreihe des Vereins für Kommunalwissenschaften, Berlin, Bd. 31), Stuttgart u. a. 1971.
- Stephan Malinowski: Politische Skandale als Zerrspiegel der Demokratie. Die Fälle Barmat und Sklarek im Kalkül der Weimarer Rechten, in: Jahrbuch für Antisemitismusforschung 5 (1996), S. 46–65.
- Michael North (Hrsg.): Kommunikationsrevolutionen. Die neuen Medien des 16. und 19. Jahrhunderts (= Wirtschafts- und sozialhistorische Studien, Bd. 3), Köln u. a. 1995.
- Jürgen Osterhammel: Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts, 5., durchges. Aufl., München 2010.
- Hans J. Reichhardt: »Sie haben doch Freunde Herr Oberbürgermeister!« Briefe an Gustav Böß 1929/30, dem »Opfer einer ehr-, gesinnungs- und charakterlosen Hetze«, in: Berlin in Geschichte und Gegenwart. Jahrbuch des Landesarchivs Berlin 1986, S. 141–176.
- Heinz Reif: Die Reise nach Amerika 1929. Ernst Reuter und der »Aufstieg Berlins zur Weltstadt«, in: ders./Moritz Feichtinger (Hrsg.): Ernst Reuter. Kommunalpolitiker und Gesellschaftsreformer 1921–1953 (= Historisches Forschungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung, Reihe Politik- und Gesellschaftsgeschichte, Bd. 81), Bonn 2009, S. 147–171.
- Daniel T. Rodgers: Atlantic Crossings. Social Politics in a Progressive Age, Cambridge, Mass. u. a. 1998.

- Robert W. Rydell/Bob Kroes: Buffalo Bill in Bologna. The Americanization of the World, 1869–1922, Chicago, IL u. a. 2005.
- Axel R. Schäfer: American Progressives and German Social Reform, 1875–1920. Social Ethics, Moral Control, and the Regulatory State in a Transatlantic Context (= USA-Studien, Bd. 12), Stuttgart 2000.
- Alexander Schmidt: Reisen in die Moderne. Der Amerika-Diskurs des deutschen Bürgertums vor dem Ersten Weltkrieg im europäischen Vergleich, Berlin 1997.

Bildnachweis

- bpk Berlin** S. 21: Nr. 20014790 (Felix H. Man); S. 45: Nr. 10003053.
- Landesarchiv Berlin, E Rep. 200-21 (Fotos)** S. 25: Nr. 59; S. 29: Nr. 265; S. 31: Nr. 231; S. 32: Nr. 242.
- Landesarchiv Berlin, E Rep. 200-24** S. 37: Nr. 66/15; S. 40: Nr. 66/5.
- Landesarchiv Berlin, F Rep. 290** S. 6: Nr. II 5843; S. 20: Nr. II 5953.
- Landesarchiv Berlin, F Rep. 290-02-06** S. 49: Nr. 233/2 (Leo Rosenthal).
- ullsteinbild** S. 11: Nr. 80249301; S. 15: Nr.00122397; S. 22: Nr. 01218205 (A. & E. Frankl).
- Cover** Hochbahn in Chicago, 1929. LAB, E Rep. 200-21 (Fotos), Nr. 242.
- Umschlagseite hinten links** Empfang des New Yorker Bürgermeisters James J. Walker (Mitte) im Berliner Rathaus durch Gustav Böß (rechts), 25. August 1927. Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 Nr. II 5843.

Umschlagseite hinten rechts Straßenverkehr in Cleveland, 1929.
Landesarchiv Berlin, E Rep. 200-21 (Fotos) Nr. 231.

Der Autor

Michael C. Bienert, geboren 1978, Studium der Geschichte und Germanistik/Literaturwissenschaft an der Universität Potsdam und an der Freien Universität Berlin. Seit 2011 Geschäftsführer der Stiftung Ernst-Reuter-Archiv. Veröffentlichungen zur preußischen Geschichte des 19. und frühen 20. Jahrhunderts sowie zur deutschen Zeitgeschichte.



Björn Grötzner
Outpost of Freedom
Ernst Reuters Amerikareisen
1949 bis 1953
Ernst-Reuter-Hefte 3

48 Seiten, 10 schw.-w. Abbildungen,
Paperback
ISBN 978-3-95410-020-0
5,- €

Verschmolzen mit der Geschichte des Freiheitskampfes West-Berlins, des »outpost of freedom« hinter dem Eisernen Vorhang, galt Ernst Reuter in Amerika lange als eine der Führungspersönlichkeiten der freien Welt im Konflikt mit der kommunistischen Tyrannei Stalins. Diese transatlantische Berühmtheit beruhte nicht zuletzt auf einer klug konzeptionierten Amerikapolitik Reuters, die er vor allem im Laufe seiner drei öffentlichkeitswirksamen Reisen in die Vereinigten Staaten zwischen 1949 und 1953 umsetzte.

Die dritte Ausgabe der Ernst-Reuter-Hefte analysiert diese Berliner Außenpolitik und die Gründe für ihren Erfolg. Sie zeigt, wie in einer Vermischung von historisch einmaligen Umständen, konkreten politischen Interessenslagen und transnationalen Kontakten ein Band geknüpft werden konnte, das die Mentalität der Berliner sowie der Amerikaner nachhaltig beeinflusst hat.



Michael C. Bienert, Stefan
Creuzberger, Kristina Hübener,
Matthias Oppermann (Hrsg.)
Die Berliner Republik
Beiträge zur deutschen
Zeitgeschichte seit 1990
Zeitgeschichte im Fokus, Band 2

272 Seiten, 60 Abb., geb.
ISBN 978-3-95410-101-6
19,95 €

Mit der Friedlichen Revolution in der DDR und der Wiedervereinigung begann 1990 ein neues Kapitel in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland. Sinnfälliger Ausdruck dessen war der Beschluss des Deutschen Bundestags, das Parlament und einen Großteil der Regierungsfunktionen von Bonn nach Berlin zu verlegen.

Im Zuge der sogenannten Hauptstadtdebatte gewann der Begriff der »Berliner Republik« an Kontur. Diente er anfangs noch als Folie für Warnungen, die Tugenden der »alten« Bundesrepublik nicht aus den Augen zu verlieren, hat er inzwischen Eingang in die zeithistorische Forschung gefunden. In diesem Band gehen namhafte Historiker und Politikwissenschaftler sowohl den innen- und außenpolitischen Veränderungen als auch den neuen kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Herausforderungen in der Berliner Republik seit 1990 nach. Zugleich werden die großen Kontinuitätslinien deutlich, die sich von der Bonner Republik bis in die Gegenwart ziehen lassen.

ERNST-REUTER-ARCHIV

STIFTUNG

Die Stiftung Ernst-Reuter-Archiv wurde am 26. März 2010 gegründet. Sie ist dem Gedenken an den ersten Regierenden Bürgermeister von Berlin, Ernst Reuter (1889–1953), gewidmet. Wie kaum eine andere Persönlichkeit hat er nach dem Zweiten Weltkrieg die Geschichte Berlins und Deutschlands geprägt. Seine Rolle als wichtigste Stimme für Freiheit, Demokratie und Selbstbestimmung während der sowjetischen Blockade 1948/49 ist legendär. Bis zu seinem Tod im September 1953 setzte sich Ernst Reuter mit allen Kräften dafür ein, dass die Belange West-Berlins und der Menschen auf der östlichen Seite des »Eisernen Vorhangs« im politischen Geschehen der Bundesrepublik Deutschland gebührend berücksichtigt wurden.

Zugleich weist die Arbeit der Stiftung über die historische Person von Ernst Reuter hinaus. Sie richtet sich auf die wissenschaftliche Erforschung der Zeitgeschichte. Modernen Fragestellungen und interdisziplinären Ansätzen aufgeschlossen, sucht die Stiftung Ernst-Reuter-Archiv nach neuen Perspektiven auf die Geschichte Berlins und Deutschlands im 20. Jahrhundert.

Mehr Informationen unter www.ernst-reuter.org



Im Jahr 1929 besuchten zwei Delegationen des Berliner Magistrats die USA. Bestand der offizielle Anlass zu diesen Reisen in einer Einladung des New Yorker Bürgermeisters, so waren die Studienfahrten zugleich Teil eines regen transatlantischen Ideenaustausches, der auf kommunaler Ebene im späten 19. Jahrhundert begonnen hatte. Verwaltungsexperten und Sozialreformer, Architekten und Stadtplaner aus der Neuen und der Alten Welt wollten von den Erfahrungen der jeweils anderen Seite lernen, um Antworten auf die Herausforderungen der rasch wachsenden Großstädte zu finden. Die Amerikafahrten wurden als Reisen in die eigene Zukunft betrachtet.

Das vierte Ernst-Reuter-Heft beschreibt die historischen Hintergründe und die Entwicklung dieser Kontakte in der Zwischenkriegszeit. Es richtet damit den Blick auf ein weithin unbekanntes Kapitel der Stadtgeschichte Berlins.

ISSN 2194-5810
ISBN 978-3-95410-031-6



€ 5,- |D|

ERNST-REUTER-ARCHIV
STIFTUNG

www.bebra-wissenschaft.de