

Van Vleck, Jenifer: *Empire of the Air. Aviation and the American Ascendancy*. Cambridge, MA: Harvard University Press 2013. ISBN: 978-0-6740-5094-5; 400 S.

Rezensiert von: Sabine Dworog, Historisches Institut, Justus-Liebig-Universität Gießen

Kaum eine andere Technologie war für die weltpolitischen Machtverschiebungen im 20. Jahrhundert so zentral wie das Flugzeug. Mit einer erst zu Beginn der 1940er-Jahre einsetzenden Debatte über das „Air Age“ waren die USA vergleichsweise spät darin, die volle Tragweite der neuen Technologie zu erkennen und sich diese kulturell wie geostrategisch zu eigen zu machen. Anderswo – etwa in Deutschland oder Italien – hatten die Potenziale der Luftfahrt bereits ein bis zwei Jahrzehnte zuvor kühnen kulturellen und politischen Visionen Nahrung gegeben.¹ Dennoch waren es die USA, die sich in der Mitte des 20. Jahrhunderts in der stärksten Position befanden, ihre an die Luftfahrt anknüpfenden globalen Gestaltungsvorstellungen Wirklichkeit werden zu lassen.

„Empire of the Air“ untersucht Vision und Wirklichkeit des amerikanischen Air Age. Die Studie geht auf eine bereits 2009 an der Yale University eingereichte und mehrfach preisgekrönte Dissertation zurück. Die Historikerin Jenifer Van Vleck verfolgt darin die These, dass die Luftfahrt als Katalysator und Optik der neuen Weltordnung zentral für die Vorstellung des „American Century“ und des „American Exceptionalism“ war. Sie zeigt, dass die internationalistische Symbolik des Air Age keineswegs im Widerspruch zur Aneignung der Luftfahrt für genuin nationalistische Ziele stand. Ganz im Gegenteil habe eine entterritorialisierte Idee der kulturellen und ökonomischen Durchdringung fremder Machtphären durch Verkehrs- und Handelsbeziehungen es den USA ermöglicht, die eigenen imperialen Bestrebungen mit einer Ablehnung des klassischen Kolonialismus europäischer Prägung symbolisch und politisch in Einklang zu bringen. Um dies zu belegen, durchmisst Van Vleck die Zeit des Aufstiegs und des Höhepunkts der amerikanischen Vormachtstellung in der Welt von 1900 bis 1970.

Sie spannt dabei folgenden argumentati-

ven Bogen: In den 1910er- und 1920er-Jahren knüpfte der Luftfahrtdiskurs in den USA an ältere nationalistische Narrative über die besondere amerikanische Fähigkeit zur technischen Innovation, zur Überwindung von Grenzen und zur Autarkie an. Seit den späten 1920er-Jahren galt das Flugzeug als genuin amerikanische Erfindung. In dieser Zeit wurde es zum Instrument der amerikanischen Machtausweitung innerhalb der westlichen Hemisphäre als der traditionellen Einflussphäre der USA, und zwar nicht wie zuvor in Form militärischer Eroberung, sondern in Form kommerzieller Durchdringung. Die außenpolitischen Ziele Washingtons und die kommerziellen Ziele international agierender Unternehmen griffen dabei Hand in Hand, wie Van Vleck am Beispiel der Pan American Airways zeigt.

Diese Fluggesellschaft hatte bereits 1927 mit der Route zwischen Miami und Havanna die erste regelmäßige Auslandsverbindung von den USA aus angeboten und hielt bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs das Monopol für internationale Flüge aus den USA. Wegen der hohen strategischen Bedeutung dieser Routen wurde die Pan Am eng in die militärischen Planungen Washingtons eingebunden, und zwar noch vor dem offiziellen Eintritt der USA in den Zweiten Weltkrieg. Im Detail untersucht Van Vleck dies am Beispiel der Lufttrouen in Südamerika und in Afrika, die von der Pan Am erschlossen, ab 1940 aber von der Washingtoner Regierung finanziert wurden. Die europäischen Einrichtungen der Pan Am wurden später in den alliierten Luftkrieg integriert. Auch während des Kalten Kriegs griff man erneut auf die bewährte Zusammenarbeit zwischen militärischer und ziviler Luftfahrt zurück. So etablierte und unterhielt die Pan Am in den fünfziger und sechziger Jahren Teststationen

¹ Vgl. Peter Fritzsche, *A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge MA 1992; Fernando Esposito, *Mythische Moderne. Aviatik, Faschismus und die Sehnsucht nach Ordnung in Deutschland und Italien*, München 2011; Robert Wohl, *A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination, 1908–1918*, New Haven (CT) [u.a.] 1994; Ders.: *The Spectacle of Flight. Aviation and the Western Imagination, 1920–1950*, New Haven (CT) [u.a.] 2005; Christoph Asendorf, *Super Constellation – Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne*, Wien/New York 1997.

für Missiles und flog Soldaten zu ausländischen Militärbasen oder an die Front in Vietnam. Im Rahmen der Konkurrenz zwischen den USA und der Sowjetunion um Einfluss in den blockfreien Staaten übernahm die Pan Am zusammen mit dem Außenministerium die Durchführung von Modernisierungsprojekten. Mit der Subvention der weltweiten Luftverkehrsinfrastruktur schufen die USA gleichzeitig Kanäle für die Zirkulation amerikanischen Kapitals, amerikanischer Konsumgüter, amerikanischer Touristen, technischer Berater und Waffen.

Die Idee, die Einflussphäre der USA nicht nur über die westliche Hemisphäre, sondern über den gesamten Globus auszuweiten, bündelte sich Anfang der 1940er-Jahre im Air Age-Diskurs, der von der internationalistischen Rhetorik des Globalismus, einer neuen, dem Flugzeug angepassten und Ländergrenzen transzendierenden Kartographie und der Idee einer neuen Frontier der Luft für das amerikanische Volk geprägt war. Anders als in Europa, wo den Menschen spätestens mit dem Zweiten Weltkrieg das destruktive Potenzial der Luftfahrttechnologie sehr bewusst war, behielt das Flugzeug in der amerikanischen Öffentlichkeit auch nach Pearl Harbor seinen Charakter als Symbol für Freiheit, Fortschritt und Sicherheit. Nach dem Krieg ergänzten sich im Selbstbild der „aufgeklärten Modernisierer“ Internationalismus und das Bewusstsein amerikanischer Überlegenheit.

Während die frühen 1940er-Jahre in der amerikanischen Historiographie als internationalistische Phase gelten, zeigt Van Vleck demgegenüber, dass der vordergründige Internationalismus auch in dieser Zeit stets nationalistisch unterlaufen wurde. Weder die Medien, noch Politiker oder Luftverkehrsvertreter ließen in ihren Debattenbeiträgen einen Zweifel daran, dass insbesondere die USA vom anvisierten freien Austausch von Flugzeugen, Waren und Reisenden profitieren sollten. Dies treffe, wie Van Vleck analysiert, auch für die auf der internationalen Luftfahrtkonferenz von Chicago vertretene amerikanische Position zu. Gegen die Idee, dass es zwei klar voneinander zu unterscheidende außenpolitische Phasen – eine frühere Phase des liberalen Internationalismus und eine spätere Phase einer konservativen und offener natio-

nalistischen Außenpolitik – gab, betont Van Vleck die Kontinuität nationalistischer Denkweisen.

Mit dieser Erzählung gelingt Van Vleck eine konzise und gut lesbare, in weiten Teilen unterhaltsame Kulturgeschichte der amerikanischen Luftfahrt. Zu den besonderen Stärken des Buches gehört die Verknüpfung der unterschiedlichen Erzählstränge: Durchgehend werden die Analyse der Luftfahrtdiskurse, die Darstellung der unternehmerischen Strategien der Pan Am und die Interpretation der auswärtigen Luftverkehrspolitik der USA aufeinander bezogen und in Spannung miteinander gebracht. Zusätzliche Tiefe gewinnt diese Verknüpfung durch die Berücksichtigung der engen persönlichen Beziehungen zwischen den zentralen Akteuren, etwa zwischen dem Direktor der Pan Am Juan Trippe und seinem ehemaligen Yale-Kommilitonen Henry Luce, dem Herausgeber der Magazine Time, Life und Fortune. Diese Magazine taten sich in der Propagierung des amerikanischen Air Age besonders hervor. Darüber hinaus erfährt der Leser interessante Einzelheiten, etwa dass bestimmte, noch heute als sehr amerikanisch geltende Reisegewohnheiten auf die Werbekampagnen der Pan Am zurückzuführen sind, die den Amerikanern Auslandsreisen unter anderem mit dem Vorschlag schmackhaft zu machen versuchten, Reiseziele und Sehenswürdigkeiten wie Konsumgüter zu sammeln (S. 220).

Dass Details des Arguments zu Widerspruch reizen, tut der Untersuchung keinen Abbruch, sondern belegt ihr Potenzial, weitere vertiefende Forschungen anzuregen. Schwerer wiegen jedoch zwei andere Aspekte, an denen die Erklärungskraft der Studie ihre Grenzen findet. Erstens markiert „Empire of the Air“ mit der Frage nach der Bedeutung der Luftfahrt für die Außenpolitik und das Selbstbild der USA einerseits insofern einen luftfahrthistorischen Forschungsstand, als die Aviatik nicht mehr nur noch luftfahrtimmanent behandelt, sondern in die Erforschung der größeren Zusammenhänge des 20. Jahrhunderts integriert wird.² Andererseits geht Van Vleck diesen Weg nicht konsequent, weil

² Vgl. diesbezüglich den Ansatz von Jeffrey A. Engel, *Cold War at 30,000 Feet. The Anglo-American Fight for Aviation Supremacy*, Cambridge (MA) / London 2007.

sich der lange erzählerische Bogen ihres Buches an der Geschichte der amerikanischen Luftfahrt, und weniger am amerikanischen Empire-Building orientiert. Insbesondere der Stellenwert der Luftfahrt in Relation zu anderen Strategien der USA, ökonomisch und politisch die Welt zu beherrschen, bleibt dadurch unklar.

Zweitens werden die für die Untersuchung zentralen Kategorien Empire, Nationalismus und Internationalismus nicht analytisch operationalisiert. Dies macht sich insbesondere im letzten Kapitel bemerkbar, wo die Zeit seit den späten 1960er-Jahren behandelt wird. Dem zuvor verfolgten Narrativ des Aufstiegs des American Century folgt hier das des Niedergangs der US-Hegemonie im Luftverkehrssektor wie im weltpolitischen Machtgefüge. Van Vleck hält sich damit eng an das Muster der zeitgenössischen Wahrnehmung und verliert die Distanz zu ihrem Gegenstand. Dies ist deshalb bedauerlich, weil die Kategorie des ökonomischen Empires gut geeignet gewesen wäre, um die Kontinuitäten und Diskontinuitäten der amerikanischen Machtentfaltung differenziert herauszuarbeiten. Es ist in dieser Hinsicht bezeichnend, dass der Schluss nicht die aus der Untersuchung hervorgegangenen Verläufe resümiert, sondern beim Topos vom Aufstieg und Niedergang der Imperien stehenbleibt und mit einem Blick auf die gegenwärtige Air-Age-Nostalgie endet.

HistLit 2014-3-123 / Sabine Dworog über Van Vleck, Jenifer: *Empire of the Air. Aviation and the American Ascendancy*. Cambridge, MA 2013, in: H-Soz-Kult 03.09.2014.