

NEW YORK

Im J.-F.-Kennedy International Airport präsentiert sich das halbe Amerika, die besiedelte, die bebaute, die Gott sei Dank kleinere Hälfte. Und wenn die Jumbo Jets am Boden engere Kurven drehen könnten, dann wäre auch diese Flughafenwelt gerastert. So bilden die Rollbahnen ein großes Oval - und darauf beschränkt sich die Planung - das das sich innen die Abfertigungsgebäude legen. Praktische Kolosse ohne Form, ergänzt durch die Riesenschachteln der Hangars und Hallen. Dazwischen taucht verloren Saarinens TWA Terminal auf; klein, fast zierlich liegt es da, wie ein gestrandeter Stachelrochen, die einzige Architektur unter dem Gebauten.

Nach dem von Pfeilen und Hinweisen gelenkten Gang durch die Labyrinth leicht nervös geworden, läßt uns der Zollbeamte einfach durch: als Referenz an Europäer, Touristen, die zum ersten Mal in den Staaten sind und wie Checkkartenbesitzer aussehen. So kommt man übrigens in den Staaten überall gut durch. Die Ankunft in der Neuen Welt ist nicht erhebend, das Taxi schäbig und zerbeult, der Anblick der Skyline von Manhattan, eine halbe Stunde später, nicht überraschend.

Über die Queensborg Bridge kommend, tauchen wir bei der UNO in die Straßenschluchten ein. Es ist gar nicht so hektisch. Die Ampeln scheinen nur für die Fahrenden zu gelten. Fußgänger umtänzen bei Rot die Autos wie Toreros, kaum einer hupt deswegen. Gullys qualmen, der Himmel ist hoch und kantig ausgeschnitten, die Hafstraßen endlos, die Sensationen sind banal und schnell vertraut.

Unser Hotel lag dicht am Times Square. Es hat, wie der Platz, der nichts weiter ist als die langegezogene Kreuzung zwischen Broadway und der Seventh Avenue, bessere Zeiten gesehen. Verschwunden ist der Glanz des Theater Distrikts. Von einem neuen Hochhaus - gerade wurde unter, wie Kettenhemden gewirkten Stahlmatten, die Fundamentgruben in den Fels von Manhattan gesprengt - erhofft man sich neuen Aufschwung. Die 42. Straße ist das Zentrum der Prostitution, von der 8. Avenue abwärts zum Hudson scheint ein ganzer Stadtteil aufgegeben. Häuser, Straßenzüge verkommen, die Fußwege voller Dreck und Scherben, in den tiefen Kühlen der aufgebrochenen Fahrbahnen setzen die schlecht gefederten Straßenkreuzer auf.

Es sind die Gegensätze, die New York prägen und der nicht begreifbar schroffe Wechsel zwischen ihnen. Es sind die Extreme, die die Stadt unerträglich machen, wenn man schon am Bahnhof Zoo in Berlin vom Elend der Großstädte überfordert ist. Wie soll der Espresso schmecken, während drei Meter weiter Abfalleimer durchwühlt werden oder ein alter Schwarzer stehen bleibt, um sich die Kopfhörer seines Walkman aufzusetzen. Umständlich und rührend wird das Kabel in zwei verschiedenen weiten Ringen um den Hals gelegt, wie eine Kette.

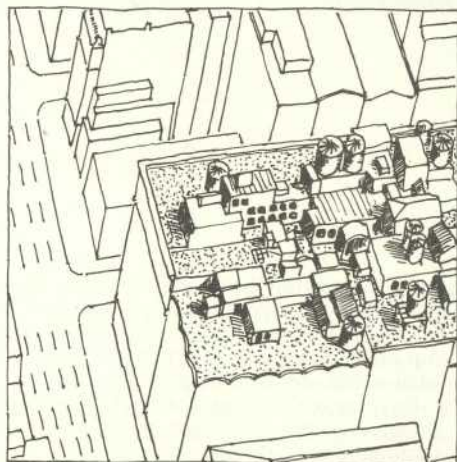
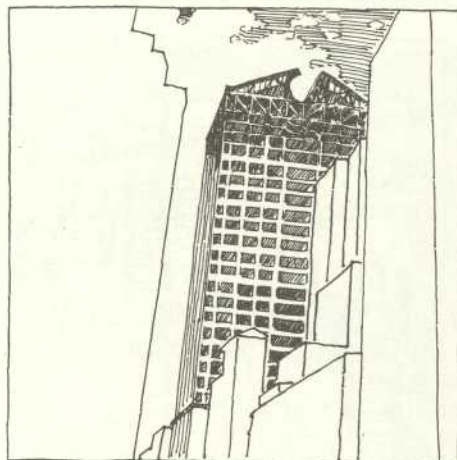
Wie er hoffentlich mit Jimmy Hendrix sind wir auf dem Empire State Building weit von dieser Welt entfernt. Trotz des Rummels, trotz der amerikanischen Touristen, die laut, kariert - sogar ihre Hosen sind gerastert - und wohlgenährt, in allem nur sich selbst bewundern. Das sind die reduzierten Individuen, deren Summe, nach Musil, durchaus ein geniales Ganzes ergeben kann, trotz der ständig gegenwärtigen Kümmerlichkeit seiner Erbauer und Bewohner, also nimmt uns hier oben die steinerne Metropolis in ihren Bann.



Cord Machens

Der Einstieg in die Rasterwelt

Skizzen aus den USA. 1. Lieferung



Zögernd lösen sich die Zwillingstürme der World Trade Centers aus den tief hängenden Wolken. In der Gegenrichtung, midtown, überragt die glänzende, in Halbkreisen gestaffelte art-deco Spitze des Chrysler Buildings die glatten Kästen des neueren Baubooms. Hier wird gerade das AT + T Building von Johnson verkleidet. Mit Naturstein! Von dem acht Geschoß hohen Rundbogenportal bis zum Chippendale Giebel. Da hat Johnson Weltbewegendes gemacht: der Wolkenkratzerarchitektur wieder Hand und Fuß gegeben.

Unter uns das Meer der handfesten Hochhäuser, die meisten sind doch nur 15 Geschosse hoch. Die dunklen Straßen, die hellocker oder ziegelroten, noch rhythmisch gerasterten Lochfassaden in perspektivischer Verkürzung, die wiederum dunklen Dachflächen in immer verspringender Höhe. Sie, mit ihren vom Fassadenrand abgerückten, kubisch verschachtelten Aufbauten und den absurden Bassins beherrschen den Blick. Und wenn man mit leichtem Zusammenkneifen der Augen diese Dachlandschaft für sich nimmt, die Dachfläche als zweite obere Bodenebene, dann entstehen über der größten Rasterstadt unzählige Keimzellen amerikanischen Städtebaus. So fängt das kleinste Nest im Westen an, Häuser und Hütten im rechten Winkel aneinandergesetzt, und dazu der runde, hölzerne, kegelbedachte und aufgebockte Wasserbehälter, das Symbol für Versorgung und Anschluß, für Landwirtschaft und Eisenbahnstation.

Städte am Wasser bieten zu dem Erleben von den Höhen der Stadttopographie ein zweites Abenteuer: die Stadtrundfahrt. In New York besorgt das die Circle Line. Die Umrundung Manhattans beginnt am Ende der berühmten 42. Den Hudson herunter nach Süden, vorbei an den Kaianlagen, neu gebaute und zerstört liegengelassene. Der Blick durch die Straßenschluchten geht nun von Anfang bis Ende; Schneisen in der Stadt, kein städtischer Raum, mit Massen versehene Strecken. Auf der Rückfahrt von dem unvermeidlichen Abstecher zur Freiheitsstatue - sie ist ungefähr so charmant wie das Hermannsdenkmal im Teutoburger Wald - liegt die klassische Ansicht Manhattans vor uns.

Die kleinen traditionellen Hochhäuser werden umstellt und überragt von den hell oder dunkel gleichmäßig strahlenden Fassaden der dimensionslosen Schachteln. Das gebaute Modell einer Übertreibung. Es fasziniert, so zusammengeballt und aufgetürmt auf das Wasser gestellt. Aber anders als in Venedig, wo die Geschichte im Gesicht der Fassaden, Glanz und Alter, im Dekor und abbröckelnden Putz, im Vergehenden weiterlebt, besteht die Ansicht Manhattans nur aus der Skyline, von den Amerikanern selbst so in ungewollter Reduzierung genannt. Und in der Tat schwindet das Träumen beim Näherkommen, der Reiz des ersten Blicks bleibt ohne Erweiterung, Vertiefung, im Gegenteil, weiter auf dem East River wird spätestens beim Anblick der monotonen Türme der Stuyvesant Apartments die Fragwürdigkeit solcher Agglomeration deutlich. Da ist jede Drehbrücke am Harlem River in ihrer sinnvollen und schönen Gründerjahrekonstruktion spannender als der Anblick ganzer Stadtteile.

Nachdem der Harlem River mit scharfem Knick nach Westen den Felsrücken Manhattans durchschnitten hat, mündet er in den Hudson. Über das Heck nach Norden schweift der Blick überrascht über einen breiten Fluß, der behäbig sein Ziel erreicht hat. Zwei Inseln im Strom, rechts flacheres, bewal-