



Staten Island is the southernmost of New York City's five boroughs. It is notorious as the home of the Mafiosi and the (formerly) largest garbage dump in the world. When tourists board the Staten Island Ferry, it is for the panoramic view of Lower Manhattan, at most for a short trip to the shopping center at the island's harbor.

«The fifth borough» is connected to the rest of the city by the Verazzano Narrows Bridge, built in 1964 by Swiss Othmar Ammann. But the bridge feels more like a border: the one-way toll costs an impressive 17 dollars. Demographically, Staten Island also differs from the rest of the city: the 500,000 islanders are mostly white car-dependent home owners who vote Republican. Also, the extent of the opioid crisis – many call the island «Heroin Island» – is more similar to American suburbs than the rest of New York City. Health department posters warn: «More Staten Island residents die from overdoses than from car accidents.»

It is not surprising that for thirty years there have been efforts to break away from New York City. In the 1990s, the mayor of NYC managed to appease the Staten Islanders in their two biggest concerns: With the closure of the Fresh Kills landfill and the abolition of the toll for the ferry (not for the bridge) between the Island and Manhattan. However, with the growing political division across the country, and encouraged by the success of the Brexit vote, new calls for secession are being heard today.

The differences between Staten Island and the rest of New York City exemplify the growing cultural, economic and social divide between urban and suburban areas in the United States. In the year of the US presidential election, we are therefore dedicating the April issue of the Fabrikzeitung to a portrait of the «forgotten borough» of Staten Island.

## The Forgotten Borough

## Vergessenes Viertel

Staten Island ist der südlichste der fünf Stadtbezirke von New York City. Berühmt ist er vor allem als Heimat der Mafiosi und der (ehemals) grössten Müllhalde der Welt. TouristInnen besteigen die Staten Island Ferry nur für den Panorama-Blick auf Lower Manhattan, allerhöchstens für einen kurzen Abstecher ins Shoppingcenter am Hafen.

«The fifth borough» ist durch eine Brücke mit dem Rest der Stadt verbunden – die 1964 vom Schweizer Othmar Ammann erbaute Verazzano Narrows Bridge. Allerdings wirkt diese eher wie eine Grenze: Die Einweg-Maut kostet stattdie 17 Dollar. Auch demografisch unterscheidet sich Staten Island frappant vom Rest der Stadt: Die 500'000 Insel-Bewohnenden sind mehrheitlich weisse Autofahrende, die in Eigenheimen wohnen – und Republikaner wählen. Auch das Ausmass der Opioidkrise – viele nennen die Insel «Heroin Island» – ähnelt mehr dem typischen amerikanischen Vorort als dem Rest von New York City. Plakate der Gesundheitsbehörde warnen: «Mehr Einwohner von Staten Island sterben durch Überdosen als durch Autounfälle».

Seit dreissig Jahren gibt es Bemühungen, sich von New York City abzuspalten. Der damalige Bürgermeister von NYC schaffte es in den 1990er Jahren die Staten Islanders in ihren beiden grössten Sorgen zu besänftigen: Mit der Schliessung der Fresh-Kills-Deponie und der Abschaffung der Mautgebühr für die Fähre (jedoch nicht der Brücke) zwischen Staten Island und Manhattan. Vor dem Hintergrund der landesweit wachsenden politischen Spaltung und ermutigt durch den Erfolg der Brexit-Abstimmung werden heute jedoch neue Rufe nach einer Abspaltung laut.

Die Unterschiede zwischen Staten Island und dem Rest von New York City sind beispielhaft für die wachsende kulturelle, ökonomische und soziale Kluft zwischen städtischen und vorstädtischen Gebieten in den USA. Wir widmen deshalb im Jahr der US-Präsidentschaftswahlen die April-Ausgabe der Fabrikzeitung einem Portrait des «vergessenen Stadtteils» Staten Island.



Over the breezy, soft hills of Freshkills Park, on south-west Staten Island, you can see the spiky crown of Manhattan's skyline. The city's newest, most ambitious park is three times the size of world-famous Central Park and is being designed by the same architect. But don't let the bucolic mounds and the quiet meanders trick you – underneath the grassy layer of makeup lies Staten Island's most shameful past.

These once healthy wetlands, pumped by clean creeks and home to a wide array of animal and plant species, inspired Dutch settlers to name it «Fresh Kills» – meaning «fresh waters» – when they docked on the island in the 17th century. But by the 20th century, as New York grew both horizontally and vertically, the sandy foundations of the area were not fit for residential construction.

Fresh Kills did not escape Robert Moses' ruthless plans to build the «capital of the world.» In 1948, the master builder – or, depending on who you ask, master destroyer – of modern New York City, decided to use the area as a temporary garbage dump, with hopes that adding layers and layers of solid waste for about three years would make for a reliable construction foundation. But years went by, and garbage did not stop coming. Quite the opposite.

By the mid-1950s, as New York grew more and more crowded, Fresh Kills became the biggest landfill in the world. At its peak, its 12 square kilometres of land digested nearly 30,000 tons of garbage per day. The smell was unbearable. Neighbors would have to keep their windows closed all summer, when the trash simmered under the heat. The sky was taken by white moving particles, a nightmarish mix of bloated plastic bags and hangry seagulls. Hordes and hordes of them.

Years went by and landfills in other parts of the city closed their doors, while Staten Island's shameful, stinky landscape only grew taller. Neighbors saw no end to the mountains of trash taking over their window view and started worrying about the fumes and chemicals they were breathing. Reports came out about people getting sick from contamination.

«I remember many people contacting the office almost on a weekly basis saying, 'my child has asthma, my child has cancer, is this because of the landfill?-' Meagan Deveraux, who worked for Staten Island President's Office in the mid-1990s says in a documentary about Fresh Kills.

By the early 1990s, Fresh Kills became the only dump left for the whole of New York city's garbage. Sanitation barges managed by the Navy peacefully sailed down the East River, their heavy bellies full of trash from the Bronx, Queens, Manhattan, Brooklyn and they relieved themselves in the fifth borough, also known as «the forgotten borough.»

«Nobody on 5th Avenue knew where their garbage was going, and they didn't care as long as it went,» Brian J. Laline, editor of the newspaper Staten Island Advance, said in the documentary. «Out of sight, out of mind.»

Fish Kills came to very graphically expose how New York has always seen and treated Staten Island – as its dumping ground.

Staten Island's Borough president in the 1990s, Guy Molinari, made closing the Fresh Kills landfill a priority under his tenure. «I always had the feeling that people in the other boroughs didn't give a damn about us,» Molinari said. With the help of local organizers, they used environmental laws to negotiate with the new city mayor, Rudy Giuliani. A bill setting an end date for Fresh Kills closure signed in 1996.

The last garbage ship, decorated with a celebratory red, white and blue band, docked on Fresh Kills on March 22, 2001. Staten Islanders saw this day as the end of an era – they would finally get the fresh start they deserved. The city rolled out its plans to turn Freshkills into an idyllic park – its name rebranded into one word – and opened up a competition for landscape architects.

But Fresh Kills remained quiet for a short period of time. On September 11, 2001, two planes crashed into Manhattan's Twin Towers in a terrorist attack that killed nearly 3,000 people. That day, the world changed. And Fresh Kills couldn't say no to this one last shipment.

The city did not know where to put the 1.8 million tons of rubble from the terrorist attack. Fresh Kills sounded like the only sizable option amidst the overwhelming circumstances. But this job would be very different than the one Fresh Kills was used to conduct: among the scraps of concrete, contorted metal, pulverized glass and burnt wood there were also human remains. Long, transparent plastic tents were set up. Inside, dressed in white plastic suits, face masks and

## Freshkills Park: A stinky story

## Freshkills Park: Eine stinkende Geschichte

Über den luftigen, sanften Hügeln des Freshkills Park im Südwesten von Staten Island erhebt sich wie eine stachelige Krone die Skyline von Manhattan. Das ehrgeizige neue Projekt der Stadt ist dreimal so gross wie der weltberühmte Central Park und wurde vom gleichen Architekten entworfen. Aber lassen Sie sich nicht von den idyllischen Hügeln und den verschlungenen Pfaden täuschen – der schöne Rasen ist in Wirklichkeit eine dicke Schicht Make-Up zur Abdeckung der schändlichsten Vergangenheit von Staten Island.

Diese einst gesunden Feuchtgebiete, die von sauberen Bächen gespeist wurden und eine Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten beherbergen, inspirierten holländische Siedler, die im 17. Jahrhundert auf der Insel anlegten, zu dem Namen «Fresh Kills» – «Süswasser». Doch im 20. Jahrhundert, als New York horizontal wie vertikal wuchs, zeigten sich die sandigen Fundamente des Gebietes als nicht für den Wohnungsbau geeignet.

Fresh Kills gehörte zu Robert Moses' skrupellosen Plänen für den Bau der «Hauptstadt der Welt». 1948 beschloss der Baumeister – auch genannt der Meister der Zerstörung – des modernen New York City, das Gebiet vorübergehend als Mülldeponie zu nutzen. Er hoffte, dass das Aufeinanderschichten von immer mehr Lagen festen Abfalls in ein paar Jahren ein zuverlässiges Bau-Fundament bilden würden. Aber die Jahre vergingen, und der Müll hörte nicht auf zu kommen. Im Gegenteil.

Mitte der 1950er Jahre, als New York immer dichter wurde, wuchs Fresh Kills zur grössten Mülldeponie der Welt. Auf ihrem Höhepunkt schluckten ihre 12 Quadratkilometer Land fast 30,000 Tonnen Abfall pro Tag. Der Geruch war unerträglich. Die Anwohnenden mussten die Fenster den ganzen Sommer über geschlossen halten, während der Müll in der Hitze schmort. Der Himmel war übersät von weissen, fliegenden Punkten, einer apokalyptischen Mischung aus geblähten Plastiktüten und kreischenden Möwen. Massenhaft Möwen.

Jahre vergingen und Deponien in anderen Teilen der Stadt schlossen ihre Türen, während die peinlich stinkenden Hügel von Staten Island immer grösser wurden. Vor den Fenstern der Anwohnenden raubten die sich türmenden Müllberge jegliche Aussicht. Sie begannen, sich über die Dämpfe und Chemikalien, die sie einatmeten, Sorgen zu machen. Berichte tauchten auf über Menschen, die durch die Verschmutzung bereits krank geworden waren.

In einem Dokumentarfilm über Fresh Kills sagt Meagan Deveraux, die Mitte der 1990er Jahre im Büro des Präsidenten von Staten Island gearbeitet hatte: «Ich erinnere mich, dass bei uns fast wöchentlich Anrufe eingingen von Eltern, die sagten: Mein Kind hat Asthma, mein Kind hat Krebs, ist das wegen der Deponie?».

Anfang der 1990er Jahre war Fresh Kills noch die einzige Müllhalde, die für den Abfall von ganz New York übrig blieb. Von der Navy verwaltete Müllkähne gondelten friedlich den East River runter, die schweren Bäuche voller Abfall aus der Bronx, aus Queens, Manhattan und Brooklyn, bis sie sich im fünften Bezirk erleichterten: im «vergessenen Bezirk».

«Niemand auf der 5th Avenue wusste, wo ihr Müll hinkam, und es war ihnen auch egal, solange er wegkam», sagt Brian J. Laline, Herausgeber der Zeitung Staten Island Advance, in der Dokumentation. «Aus den Augen, aus dem Sinn.» Der Film zeigt sehr anschaulich, wie New York Staten Island immer gesehen und behandelt hat – als seine Müllhalde.

Der Bezirkspräsident von Staten Island in den 1990er Jahren, Guy Molinari, machte die Schliessung der Fresh-Kills-Deponie zu einer Priorität in seiner Amtszeit. «Ich hatte immer das Gefühl, dass wir den Menschen in den anderen Bezirken völlig egal waren», sagte Molinari. Mit Hilfe der örtlichen Organisatoren verhandelte er mit dem neuen Bürgermeister Rudy Giuliani über Umweltsetze. Das Gesetz, das ein Enddatum für die Schliessung von Fresh Kills festlegt, wurde 1996 unterzeichnet.

Das letzte Müllschiff war mit einem feierlichen rot-weiss-blauen Band geschmückt und legte am 22. März 2001 auf Fresh Kills an. Die EinwohnerInnen von Staten Island sahen diesen Tag als das Ende einer Ära – endlich würden sie den verdienten Neuanfang bekommen. Die Stadt legte los mit ihren Plänen, Freshkills in einen idyllischen Park zu verwandeln – anfangen mit dem Rebranding des Namens in ein Wort – und lancierte einen Wettbewerb für Landschaftsarchitekturbüros.

Doch Fresh Kills blieb nur für kurze Zeit ruhig. Am 11. September 2001 stürzten zwei Flugzeuge in die Twin Towers von Manhattan, fast 3000 Menschen wurden getötet. An diesem Tag veränderte sich die Welt. Und Fresh Kills konnte zu dieser letzten Lieferung nicht nein sagen.



**blue construction helmets, volunteers from all over the country lined up along a factory-like running band to carefully examine tons and tons of rubble for any trace of human remains.**

Only 60 percent of 9/11 victims have been positively identified so far. Since the first DNA tests started in 2001, forensic scientists have been playing catch with the latest DNA technology, hoping that the new advances will allow them to up the percentage of identified victims, one person at a time. In a letter to the families, New York City chief medical examiner Charles Hirsch wrote in 2006: «I cannot predict how many or the time it will take. My colleagues and I reiterate our commitment to you: we will never quit.»

Today, the debris from the attack shapes hills number 1 and 9 of Freshkills Park. For some victims' families, the mounds are a constant reminder of the city's disrespectful treatment towards the victims.

«A landfill is no place to honor the dead. And yet, the families of those killed in the largest attack on American soil are forced to pay their respects at our nation's largest garbage dump,» wrote Anthony Gardner and Diane Horning on a New York Daily News op-ed in 2008. Gardner's brother Harvey and Horning's son Matthew were killed on 9/11.

There's no trace of plastic bags and seagulls in the air today, but lots of northern harriers, red-tailed hawks, yellowlegs – even some bold eagles. Its green, man-made meadows look natural and easy, but underneath them there are sophisticated systems, like the shiny pipes coming out of the ground to treat toxic leachate (contaminated dripping from the residue mix) and gasses. A Herculean effort to reverse over half a century of shame.

Visitors quietly wander around the trails or kayak on the peaceful waters. Underneath their feet, layers and layers of painful history accumulate on Fresh Kills. They will all go through the unavoidable process of decomposing. Some smells just take longer to get rid of than others.

By Marta Martinez

Marta Martinez is a multimedia journalist living in New York, but originally from Spain. Her work has appeared on CNN, VICE, The Atlantic, The New Humanitarian, Le Monde and El Pais, among other media. She often reports on gender, displacement, post-conflict and inequality, mostly in Latin America and Sub-Saharan Africa.

The end result is that Graham Beach, Oakwood Beach, and Ocean Breeze are now largely uninhabited wetlands, part of a «managed retreat» from climate change. The New York State Rising Buyout program purchased residents' plots at pre-storm real estate prices, demolished and cleared remaining structures, and handed the land back over to nature. These neighborhoods are a lesson in what may await us in coming years – less sprawling waterfront cities, with home demolition and wetland rehabilitation increasingly the norm. Cities will need wetlands «sponges» to bolster drainage systems, letting other areas remain dry as sea levels rise and as storms become more extreme and frequent.

But how these three pockets of Staten Island came into unbeing is a more telling story. It may seem like Graham Beach, Oakwood Beach, and Ocean Breeze were gone in an instant, just like that. In reality, the retreat was the product of a yearlong push for buyout eligibility and state recognition. It was a saga of community mobilization, maneuvering through an alphabet soup of (often corrupt and mismanaged) government initiatives. This may be unsurprising for many Americans, given the difficulty of mundane tasks like filing taxes or getting a driver's license. But this was different, and the stakes were much higher.

Oakwood was the first to jump through hoops correctly, gaining buyout approval from New York State and the federal Hazard Mitigation Grant Program; it bypassed local representatives that couldn't be trusted to support the retreat, as a mass move-out came with lost tax revenue. Citizens driving the effort had to prove that virtually everyone in their neighborhood would move out if the program moved forward. That residents of these pockets of a traditionally-Republican borough enthusiastically signed onto the buyout speaks volumes: when political predispositions clash with the realities of climate change, ideology often looks very different on the other side.

Ocean Beach and Graham Beach were next, but had to resort to symbolic acts to be heard. Frank Moszczynski of Ocean Breeze, for example, put up a tent on a busy intersection; he plastered it with cardboard signs that read, «Gov. Cuomo, Please Buy the Bowl», referring to the low-level area surrounding his destroyed home. Buy the bowl they did, expanding the buyout program to include over 500 homes in those three neighborhoods.

Die Stadt wusste nicht, wohin sie die 1,8 Millionen Tonnen Trümmer des Terroranschlags bringen sollte. Fresh Kills schien in Anbetracht der überwältigenden Umstände die einzig nennenswerte Option. Aber dieser Auftrag war so ganz anders als jene, die Fresh Kills bis anhin ausgeführt hatte: Unter den Betonresten, dem verbogenen Metall, dem pulverisierten Glas und dem verbrannten Holz befanden sich auch menschliche Überreste.

Lange, durchsichtige Plastikzelle wurden aufgestellt. Darin stellten sich Freiwillige aus dem ganzen Land entlang eines fabrikkähnlichen Laufbandes auf, um in weissen Schutzanzügen, mit Atemmasken und blauen Baustellenhelmen die Tonnen von Trümmern sorgfältig auf jede Spur menschlicher Überreste zu untersuchen. Nur 60 Prozent der Opfer von 9/11 wurden bisher identifiziert. Seit Beginn der ersten DNA-Tests im Jahr 2001 haben die ForensikerInnen alle neuen Trends verfolgt. Die Fortschritte der DNA-Technologie sollte es ihnen ermöglichen, den Prozentatz der identifizierten Opfer zu erhöhen, eins nach dem anderen. In einem Brief an die Familien schrieb der leitende Gerichtsmediziner von New York City, Charles Hirsch, im Jahr 2006: «Ich kann nicht sagen, wie viele es werden und wie lange es dauern wird. Aber meine Kollegen und ich versichern Ihnen: Wir werden niemals aufhören.»

Heute formen die Trümmer des Angriffs die Hügel Nr. 1 und 9 des Freshkills Park. Für die Familien einiger Opfer sind die Hügel eine ständige Erinnerung an den respektlosen Umgang der Stadt mit den Opfern.

«Eine Deponie ist kein Ort, um die Toten zu ehren. Und doch sind die Familien derer, die beim grössten Angriff auf amerikanischen Boden getötet wurden, gezwungen, ihren Respekt auf der grössten Mülldeponie unserer Nation zu erweisen», schrieb Anthony Gardner und Diane Horning in einer Ausgabe der New York Daily News im Jahr 2008. Gardners Bruder Harvey und Hornings Sohn Matthew wurden am 11. September getötet.

Heute fliegen keine Plastiktüten und Möwen mehr in der Luft, dafür Ha-bichte, Rotschwanzbussarde, Schnepfen – sogar ein paar waghalsige Adler. Die grünen, künstlich angelegten Wiesen wirken ganz natürlich, aber darunter winden sich ausgeklügelte Systeme. Daran erinnern die glänzenden Rohre, die aus dem Boden ragen, um giftiges Sickerwasser und Gase zu behandeln. Eine Herkulesaufgabe, die Schande eines halben Jahrhunderts in etwas Gutes zu verwandeln.

Die BesucherInnen wandern seelenruhig auf den Pfaden oder ziehen mit Kajaks durch die glatten Gewässer. Währenddessen türmen sich unter ihren Füßen Schichten um Schichten schmerzhafter Geschichte auf Fresh Kills. Sie alle werden den unvermeidlichen Prozess des Zerfalls durchlaufen. Manche Gerüche sind bloss hartnäckiger als andere.

Über der Gegend liegt eine fast ländliche Stimmung: Eine Brise weht vom Ufer herüber, rüttelt an den nackten Ästen der Bäume und streicht über ein paar wenige Häuser. Beim Ankommen verstehe ich, warum Menschen überhaupt hier leben wollen und warum einige von ihnen selbst bleiben, nachdem das steigende Wasser alles verändert hat.

Bis vor acht Jahren sah es hier noch ganz anders aus. Die Wurzeln von Oakwood Beach reichen bis in die 1920er Jahre zurück, als Urlauber sich in der Sommersaison an der Südküste der Insel niederliessen. Mit dem Wachstum von New York City wuchs auch die Nachfrage für erschwingliche Häuser; die Sommerbungalows wurden winterfest gemacht, und Oakwood Beach wurde zu einer ganzjährigen Gemeinde mit mehr als 300 Parzellen.

Es gibt einen Grund, warum dieses Land lange Zeit keine dauerhafte Besiedlung hatte. Durch seine tiefe Lage Sturmfluten ausgesetzt, war Oakwood an einen Kreislauf von Überschwemmungen und Umbauten gewöhnt. Dieses Leben war prekär, aber doch lohnenswert: mit erschwinglichen Immobilienpreisen, Küsten-Blick und Kleinstadtdgefühl.

Seit Hurrikan Sandy geht diese Rechnung nicht mehr auf. Der heftige Sturm mit Windgeschwindigkeiten von bis zu 185 km/h traf die Karibik und die Ostküste der Vereinigten Staaten. Er forderte 233 Todesopfer und verursachte Schäden in Höhe von über 70 Milliarden Dollar. Mehr als die Hälfte der 53 Todesopfer in New York City waren BewohnerInnen von Staten Island, fast alle lebten direkt an der Atlantikküste in Gemeinden wie Oakwood. In den Monaten nach der Katastrophe haben Stadt-, Staats- und Bundesregierungen Milliardenbeträge für den Wiederaufbau und die Aufstockung der vom Sturm zerstörten Häuser des Bezirks bereitgestellt. Für Oakwood Beach – und für das nahe gelegene Graham Beach und Ocean Breeze – war der Zyklus von Bauen und Zerstören jedoch nicht mehr haltbar. Es war Zeit für etwas neues.

Graham Beach, Oakwood Beach und Ocean Breeze sind nun weitgehend unbewohnte Feuchtgebiete, die als Teil eines «kontrollierten Rückzugs» vor dem Klimawandel gelten. Der Staat New York kaufte den BewohnerInnen die Grundstücke und den Immobilienpreisen vor dem Sturm ab, riss die verbleibenden Strukturen ab – und übergab das Land wieder der Natur. Diese Gemeinden sind eine Lektion für das, was uns in den kommenden Jahren erwarten könnte – weitläufige Städte am Wasser ziehen sich zurück, während der Abriss von Häusern und die Sanierung von Feuchtgebieten zunehmend zur Norm wird. Die Städte werden «Schwämme» aus solchen Feuchtgebieten benötigen, um die Entwässerungssysteme zu stärken und die bewohnten Gebiete bei steigendem Meeresspiegel und immer extremeren und häufigeren Stürmen trocken zu halten.

Wie diese drei Gebiete von Staten Island aufhörten zu existieren, ist tatsächlich eine viel längere Geschichte. Auf den ersten Blick wirkt es, als wären Graham Beach, Oakwood Beach und Ocean Breeze auf einmal verschwunden, einfach so. In Wirklichkeit war der Rückzug das Produkt jahrelangen Drängens nach einem staatlichen Buy-out. In einer regelrechten Saga mobilisierte sich diese Community und manövrierte sich durch eine Buchstabensuppe von (oft korrupten und schlecht verwalteten) Regierungsinitiativen. Das mag viele AmerikanerInnen wenig überraschen, die aus Erfahrung wissen, wie mühselig es ist, alltägliche Aufgaben wie das Einreichen von Steuern oder das Erlangen eines Führerscheins zu bewältigen. Aber dies war anders, und es stand viel mehr auf dem Spiel.

Oakwood war die erste Gemeinde, die korrekt durch die Reifen sprang und deshalb die Buyout-Genehmigung des Staates New York und des bundesstaatlichen «Hazard Mitigation Grant Program» erhielt. Sie umging die lokalen VertreterInnen, bei denen man nicht sicher war, ob sie den Rückzug unterstützten (Ein Massenauszug war mit Steuerausfällen verbunden). Die BürgerInnen, welche die Bemühungen vorantrieben, mussten beweisen, dass praktisch alle in der Nachbarschaft ausziehen würden, wenn das Programm zustande kommen würde. Dass die BewohnerInnen eines traditionell republikanischen Bezirks mit Begeisterung unterschrieben, spricht Bände: Wenn politische Veranlagungen mit den Realitäten des Klimawandels kollidieren, sieht Ideologie oft ganz anders aus.

Ocean Breeze und Graham Beach waren als nächste dran. Sie mussten aber erst zu symbolischen Handlungen greifen, um sich Gehör zu verschaffen. Frank Moszczynski von Ocean Breeze zum Beispiel stellte an einer belebten Kreuzung ein Zelt auf; daran hängte er Pappschildern, auf denen stand: «Gouverneur Cuomo, bitte kaufen Sie den Napf». Er bezog sich auf den tiefgelegenen Bereich rund um sein zerstörtes Haus. Tatsächlich wurde «der Napf» gekauft – und das Aufkaufprogramm auf über 500 Häuser in diesen drei Vierteln erweitert.

Crescent Beach, Great Kills, Midland Beach, New Dorp, South Beach, Totenville. Während drei Gemeinden die staatliche Buyout-Berechtigung erhalten haben, sind diese sechs daran gescheitert. Einige haben die Kriterien für das Küstenrisiko nicht erfüllt und landeten auf der falschen Seite des Zahlenspiels: Sie gelten als gerade sicher genug, um an Ort und Stelle zu bleiben – zumindest vorerst. Andere konnten nicht genug Gemeinschaftsbeteiligung aufweisen oder machten nicht genug Lärm. So oder so wurden sie ins Post-Sandy-Recovery-System zurückgeworfen, das eher wie ein Casino als wie eine soziale Dienstleistungsinfrastruktur funktioniert.

Nehmen wir das NYC«Build-it-Back»-Programm, eine stadtweite Initiative zum Wiederaufbau nach dem Sandy-Hurrikan: Eine unbeholfene, aber wirkmächtige Verbindung von Vetternwirtschaft-Kapitalismus und staatlicher Inkompetenz.

Crescent Beach, Great Kills, Midland Beach, New Dorp, South Beach, Totenville. Three communities won state buyout eligibility, but six failed. Some didn't meet coastal risk criteria, ending up on the wrong side of the numbers game. They were just safe enough to stay put – at least for the time being. Others didn't demonstrate enough community buy-in, or didn't make enough noise. Either way, they were thrown back into the post-Sandy recovery system, which functioned more like a casino than social service infrastructure.

Take the NYC Build it Back program, a city-wide post-Sandy reconstruction initiative – an awkward but potent marriage of consultant-crony capitalism and state incompetence. An audit conducted by the City government reported that its Office of Housing Recovery Operations had doled out more than \$6.8 million in pay-outs to consultants and subcontractors for shoddy and incomplete work, leading to delayed assistance to more than 20,000 applicants. The City Comptroller reported that Sandy survivors came to his public meetings with bags full of documents that they had to submit and resubmit as part of an outsourced Sisyphean exercise. At best, those six neighborhoods received delayed but effective state assistance. At worst, they fell through the cracks. Concluding forebodingly, the Comptroller remarked: «If there's one lesson to be learned from Sandy, it's that contracts are only as good as the people who manage them.»

As with other warnings that climate change gives us, it was a lesson taught, but not a lesson learned. The City government continued to hand over core state functions to consultants. Two years after Sandy, the New York City Department of Corrections hired McKinsey & Company, the consulting giant, to curb violence on Rikers Island, the City's largest jail complex. The firm worked with jail officials to create misleadingly positive statistics that lauded McKinsey's interventions; it walked away with \$27.5 million, while violence and assaults had increased in the jail by 50%.

In 2020, I write this in the midst of a pandemic, the product of a profoundly ecological phenomenon, though more protracted and less visible than a hurricane. The Trump Administration seems to have delayed widespread diagnostic testing out of greed – two years after getting the government's capacity to respond to a pandemic – for which the American public is paying the price with their lives and jobs. At this juncture, the federal government is pouring over \$2.5 trillion into getting us (and itself) out of this mess, spending money it claims it never had for climate change mitigation.

If Staten Island is our ecological future, let's hope it's not our political one too. One where some move out and relocate to higher land, but others are dubiously safer and left to brace the next wave; where consultants make a dime off disasters, and others are left to navigate a chimera of borderline-functioning recovery efforts. Our state's response to our ecological future is dubiously palliative, and barely preventative. We'll know the wave has come when it hits us.

Eric Garner was murdered by police on a Staten Island street in July 2014. That stretch of street on the island's North Shore – urban, densely populated, a main artery in a mainly Black and Latino community – bears little resemblance to much of the rest of Staten Island. Indeed, Staten Island as it now exists in most people's minds – a car-dominated suburbia of cookie-cutter homes populated by white working class ethnics out of the Sopranos or Jersey Shore – was born in the aftermath of an exodus from urban New York. That exodus was made possible by the opening of the Verrazano-Narrows Bridge and the Staten Island Expressway in 1964, which promised to finally link Staten Island to the rest of the city and open the door to large-scale development. As the rural Mid-Island and South Shore of the borough was transformed from open space to suburban sprawl, industrial production and pollution intensified on the North Shore, where Staten Island's relatively few communities of color were overwhelmingly located. Some activists fought the plans to build up the open spaces and won major victories against New York's midcentury master builder Robert Moses. Yet they could neither stop the North Shore's decline nor the proliferation of tract homes to the south. As quickly as these homes went up, new Staten Islanders, mostly white ethnics from Brooklyn, came to fill them, seeking to escape the urban problems and cramped quarters of their own neighborhoods. The battles over development in the 1960s and 1970s cemented ethnic and political geographies that persist on Staten Island. Indeed, they are indispensable for understanding contemporary battles over development, as neighborhoods like Eric Garner's find themselves surveilled, overpoliced, and once again a target for real estate speculators and developers.

In the 1960s, New York City continued to expand into its peripheries in order to both relieve the pressures of population density and scale up the industrial economy away from population centers. Staten Island offered tracts of undeveloped land which translated into opportunities for industrial and residential construction. The Verrazano-Narrows Bridge, opened in 1964, played a major part in this expansion. The year 1964 remains an inflection point in the Island's history, a singular event that transformed a community of small towns separated by green space into a picture postcard of white flight suburbia. Central to this transformation was a system of highways designed by Robert Moses, the powerful regional planner best remembered as the villain of Jane Jacobs' struggle to save Greenwich Village and Washington Square Park. In addition to helping plan the Verrazano Bridge, Moses built the enormous Staten Island Expressway across the island at its widest point, running a line of concrete from the bridge to Brooklyn in the east to the Goethals Bridge crossing to Elizabeth, New Jersey in the west. The expressway offered an artery to commercial traffic and opened the way for port and industrial facilities on the North and West shores. But the expressway acted as a physical barrier, too, dividing the more developed North Shore from the rest of the island, which remained largely rural, a mix of wetlands, primeval forest, tiny communities, and small family farms. In the early 1960s, the entire North Shore waterfront was zoned for industrial use while the rest of the Island was opened for residential construction as tract houses began to spring up on streets that had until then been only imaginary lines on city maps. Tens of thousands of new residents streamed across the bridge to occupy these new homes, which sold almost as quickly as they could be built. The suburban dream thrived in Staten Island, even if the reality – one of inadequate plumbing, poor neighborhood infrastructure, and overflowing septic tanks – failed to live up to the promise. Moses envisioned a city spread out across islands but united by grand infrastructural interventions: bridges, tunnels, and highways inaugurating an era of connection and mobility. He wanted to complete the borough's transition from farm, forest, and wetland to bedroom community. He planned parkways to link recently constructed neighborhoods to the bridges and expressways he had just built. Had Moses prevailed, the island would have been crisscrossed by a handful of highways, circling the shorelines and running right through the central highlands.

Eine Prüfung der Stadtregierung ergab, dass das Amt für Wohnungswiederherstellungsoperationen mehr als 6,8 Millionen Dollar Auszahlungen an Berater und Subunternehmer für schlampige und unvollständige Arbeiten geleistet hatte, was zu einer verzögerten Unterstützung von mehr als 20.000 BewerberInnen führte. Der städtische Comptroller berichtete, dass Sandy-Überlebende zu seinen öffentlichen Versammlungen mit Taschen voller Dokumente kamen, die sie im Rahmen einer ausgelagerten Sisyphusarbeit wieder und wieder einreichen mussten. Im besten Fall erhielten diese sechs Stadtviertel verzögerte staatliche Hilfe. Im schlimmsten fielen sie durch alle Maschen. Der Comptroller bemerkte abschliessend: «Wenn wir eine Lektion von Sandy lernen können, dann die, dass Verträge nur so gut sind wie die Leute, die sie verwalten.»

Wie bei anderen Warnungen, die uns der Klimawandel gibt, war es eine Lektion, aber keine, von der wir gelernt haben. Die Stadtregierung lagert weiterhin zentrale staatliche Aufgaben an Beratungsfirmen aus. So beauftragte das New Yorker Strafvollzugsministerium zwei Jahre nach Sandy den Beratungsgiganten McKinsey & Company, die Gewalt auf Rikers Island, dem grössten Gefängnis der Stadt, einzudämmen. Die Firma arbeitete mit Gefängnisbeamten zusammen, um irreführend positive Statistiken zu erstellen, die ihre Interventionen gut dastehen liessen. McKinsey kam 27,5 Millionen Dollar schwerer raus, während Gewalt und Übergriffe im Gefängnis um 50 Prozent zugenommen hatten.

Im Jahr 2020 schreibe ich dies inmitten einer Pandemie, die das Ergebnis eines durch und durch ökologischen Phänomens ist, wenn auch langwieriger und weniger sichtbar als ein Hurrikan. Die Trump-Administration scheint aus Gier weit verbreitete diagnostische Tests zu haben – zwei Jahre nachdem sie die Möglichkeiten der Regierung, auf eine Pandemie zu reagieren, komplett ausgedeutet hat – wofür die amerikanische Öffentlichkeit nun den Preis mit ihrem Leben und ihren Arbeitsplätzen bezahlt. Gerade gibt die Regierung über 2,5 Billionen Dollar aus, um uns (und sich selbst) aus diesem Schlamassel herauszuholen, indem sie das Geld ausgibt, von dem sie behauptet, dass sie es nie für die Eindämmung des Klimawandels hatte.

Wenn Staten Island also unsere ökologische Zukunft sein soll, dann hoffen wir, dass es nicht auch unsere politische ist. Eine, in der einige ausziehen und in höher gelegene Gefilde umziehen, während andere unten bleiben und die nächste Welle abwarten müssen. Eine Zukunft, in der sich Beratungsunternehmen an Katastrophen eine goldene Nase verdienen und andere eine Chimäre schlecht funktionierender Wiederherstellungsbemühungen steuern müssen. Die Massnahme unseres Staates für unsere ökologische Zukunft wirkt wenn überhaupt nur schwach lindernd und kaum präventiv. Wir werden wissen, dass die Welle gekommen ist, wenn sie uns trifft.

Dieser Exodus wurde durch die Eröffnung der Verrazano-Narrows-Brücke und des Staten Island Expressway im Jahr 1964 ermöglicht. Beide versprachen, Staten Island endlich mit dem Rest der Stadt zu verbinden und die Tür für eine gross angelegte Entwicklung zu öffnen. Als sich nun die ländliche Mid-Island und South Shore des Bezirks von einem offenen Raum in eine Vorstadt verwandelten, verstärkten sich an der Nordküste industrielle Produktion und Umweltschutzung, wo die relativ wenigen farbigen Gemeinden von Staten Island ungleich zahlreich vertreten waren.

Einige AktivistInnen kämpften gegen die Pläne zur Bebauung der Freiflächen und errangen auch einige Siege gegen den New Yorker Baumeister Robert Moses. Doch sie konnten weder den Niedergang der Nordküste noch die Ausbreitung von Reihenhäusern im Süden stoppen. Sobald neue Häuser gebaut wurden, kamen neue BewohnerInnen nach Staten Island, meist Weisse aus Brooklyn, um sie zu füllen – und den städtischen Problemen und beengten Vierteln ihrer ehemaligen Nachbarschaft zu entfliehen. Die Entwicklungskämpfe in den 1960er und 1970er Jahren zementierten eine ethnische und politische Geographie, die auf Staten Island noch immer besteht. Sie ist unverzichtbar für das Verständnis der gegenwärtigen Entwicklungskämpfe, da Stadtviertel wie das von Eric Garner von Polizei überschwemmt und überwacht werden – und schliesslich einmal mehr Zielscheibe für Immobilienspekulanten und StadtentwicklerInnen sind.

In den 1960er Jahren expandierte New York City weiter in seine Peripherie, um sowohl den Druck der Bevölkerungsdichte zu mindern als auch die industrielle Wirtschaft von den Bevölkerungszentren zu trennen und zu vergrössern. Staten Island hatte unbaute Landstriche, die Möglichkeiten für Industrie- und Wohnungsbau boten. Die Verrazano-Narrows-Brücke, die 1964 eröffnet wurde, spielte bei dieser Expansion eine wichtige Rolle. Das Jahr 1964 bleibt ein Wendepunkt in der Geschichte der Insel, ein einzigartiges Ereignis, das eine Community von kleinen Städten, die durch Grünflächen verbunden waren, in die Postkarte einer weissen Fluchtvorstadt verwandelte.

Im Mittelpunkt dieser Umgestaltung stand ein System von Autobahnen, entworfen von Robert Moses, dem mächtigen Regionalplaner, der als der Bösewicht von Jane Jacobs' Kampf zur Rettung von Greenwich Village und Washington Square Park in Erinnerung bleibt. Moses half nicht nur bei der Planung der Verrazano-Brücke, sondern baute auch den riesigen Staten Island Expressway, der die Insel an ihrer breitesten Stelle überquert und eine Betonlinie von der Brücke nach Brooklyn im Osten bis zur Goethals-Brücke über Elizabeth, New Jersey, im Westen verläuft. Der Expressway schuf eine Arterie für den Handelsverkehr und öffnete den Weg für Hafen- und Industrieanlagen an der Nord- und Westküste. Aber die Schnellstrasse fungierte auch als physische Barriere, welche die weiter entwickelte Nordküste vom Rest der Insel trennte, die weitgehend ländlich blieb: eine Mischung aus Feuchtgebieten, Urwald, winzigen Gemeinden und kleinen Familienbetrieben. In den frühen 1960er Jahren wurde die gesamte Nordküste für die industrielle Nutzung eingeteilt, während der Rest der Insel für den Wohnungsbau geöffnet wurde, als an den Strassen, die bis dahin nur imaginäre Linien auf den Stadtplänen darstellten, bereits Reihenhäuser zu spriessen begannen.

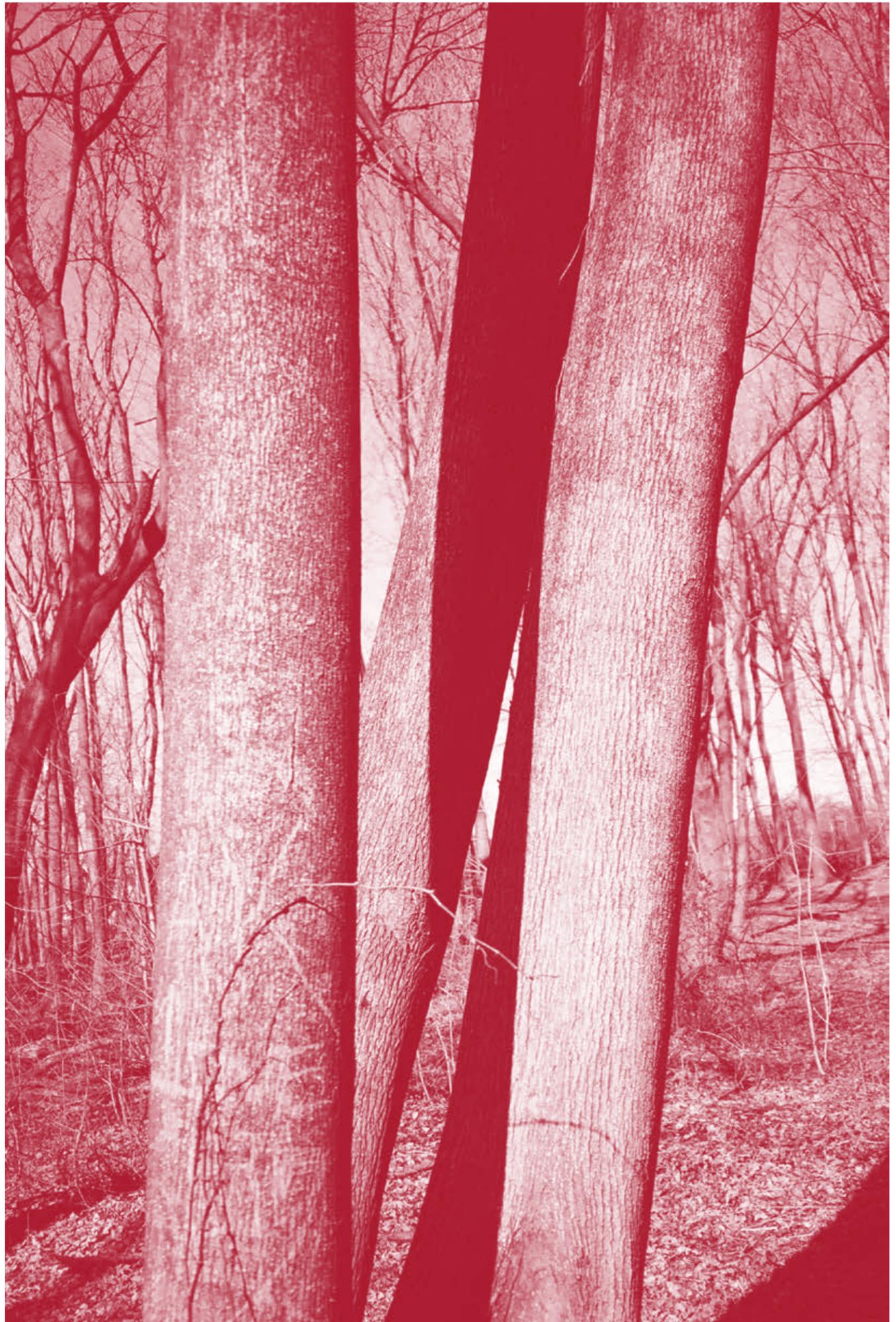
Zehntausende neuer BewohnerInnen strömten über die Brücke, um in die neuen Häuser zu ziehen, die sich fast so schnell verkauften, wie sie gebaut werden konnten. Der Traum von der Vorstadt gedieh auf Staten Island, auch wenn die Realität – unzureichende Sanifiranlagen, schlechte Infrastruktur in den Vierteln und überquellende Klärgruben – das Versprechen nicht einlöste. Moses stellte sich eine Stadt vor, die sich über mehrere Inseln erstreckt, aber durch grosse infrastrukturelle Eingriffe vereint ist: Brücken, Tunnel und Autobahnen, die eine Ära der Verbindung und Mobilität einläutern. Er wollte den Übergang des Bezirks von Bauernhof, Wald und Feuchtgebiet zu einer Schlafstadt vollenden. Er plante Parkanlagen, um neu errichtete Viertel mit den Brücken und Schnellstrassen zu verbinden, die er gerade gebaut hatte. Hätte sich Moses durchgesetzt, wäre die Insel von einer Handvoll Autobahnen durchzogen worden, die die Küstenlinien umrunden und quer durch das zentrale Hochland verlaufen würden.

Doch Ende der 1960er Jahre schien ein Sieg über Moses, der lange undenkbar war, endlich möglich. Moses' Macht schwand, da der Bau von Strassen und die Bulldozer-lastige Stadterneuerung den New Yorkern nicht die versprochenen Vorteile gebracht hatten. Unterdessen formierte sich auf Staten Island eine Organisation namens SICPC (Staten Island Citizens Planning Committee), die sich überwiegend aus gebildeten, fortschrittlichen BürgerInnen der Nordküste zusammensetzte. Sie widersetzte sich dieser Entwicklung und verscrieben sich dem Naturschutz. Es gelang ihnen, eine breite Volksbasis aufzubauen, aber sie waren erfolgreich durch ihre organisatorischen Fähigkeiten, Allianzen mit Bezirks- und Stadtpolitikerinnen und ihr Geschick, die Hebel der städtischen Bürokratie zu manipulieren.

Is Staten Island our ecological future?

Staten Island – Unsere ökologische Zukunft?

Urban Geographies and the Politics of Development on Staten Island



Yet by the late 1960s a victory over Moses, unthinkable throughout much of the previous decades, seemed newly possible. Moses’s power was waning as car-centered roadway construction and bulldozer-heavy urban renewal had not delivered the promised benefits to New Yorkers. Meanwhile, on Staten Island, an organization called the SICPC (Staten Island Citizens Planning Committee) made up of mostly educated, progressive citizens from the North Shore, was opposing development and embracing conservationism. They never built a broad popular base, but they succeeded through their organizational capacity, alliances with borough and city politicians, and facility manipulating the levers of city bureaucracy.

Their fight centered first on the effort to save High Rock Park, a forest summer camp owned by the Girl Scouts of America and located near the geographic center of the Island. The Girl Scouts had acquired the property cheaply in 1951, but as property values ballooned during bridge construction, they planned to sell the property to a developer of garden apartments. The SICPC, allied with local environmental advocate Gretta Moulton and Girl Scout parents to convince the city to halt the sale, condemn the property, pay off the developer, and designate the land as a city park. Moses himself played a major part in the effort; the park included a right of way for his planned Richmond Parkway, set to cut diagonally across the island from the Outerbridge Crossing in the southwest to the Verrazano bridge in the northeast. But a parkway through the forest preserve was not what the activists wanted, and they turned their opposition to the parkway itself. By engaging in savvy manipulation of bureaucratic processes, engineering public relations stunts like high-publicity nature walks with politicians, and taking advantage of the new Mayor John Lindsay’s commitment to public input in the planning process, the environmentalists managed to indefinitely delay the construction of the northern portion of the parkway (the southern portion had already been built in the 60s). By the 1970s, Moses was out and highway construction was no more.

By 1984, the green space had been officially designated a park system, the Greenbelt, which today remains the largest open space in New York City. Soon, the Greenbelt will be expanded to include the hills and marshlands of Freshkills Park, created by transforming what was once the largest landfill in New York City. Ultimately, Robert Moses lost and the Staten Islanders won. The struggle is appropriately commemorated by a 260-foot pile of Serpentine rock cut from the island’s bedrock to build the interchange where the Staten Island Expressway was to meet the Richmond Parkway. When construction stopped, the pile was covered over with dirt and allowed to become part of the Greenbelt. Residents have jokingly named it Moses Mountain to celebrate their victory over the titan. Yet it is impossible to recall the struggle over the parkway without also highlighting a social dynamic characterized by suspicion and resentment of outsiders. When those environmentalists gathered to oppose the expressway they gathered, too, to express their disdain for the cheap, cookie-cutter homes that had begun to take over the southern part of the island. They shared a vision of the Island as a small community with extensive tracts of wild hinterland. Until the 1960s, a long tradition of communing – surviving off of hunted, trapped, fished, and foraged wild food – had existed among ordinary Staten Islanders (and had helped many survive economic downturns), but conservationists hardly registered this popular practice in opposing the highways. Instead, they fought for a ‘forever wild’ natural preserve that they hoped would remain, at least to the casual observer, relatively free of human interference. This ideal was at odds with life as it had been lived by many Staten Islanders, who viewed the wild land as a public resource, but it was even more at odds with the lives of new residents who sought picket-fenced suburbia. In the end, the environmentalists were able to compromise with the politicians and the real estate developers, accepting that the rest of Staten Island would be yielded up to rapacious building in exchange for the preservation of the Greenbelt (this loss was sorely felt by those who had long used the coastal wetlands as sources of fish, game and wild forage).

New residents who came to Staten Island in the 1960s were mainly Irish and Italian-Americans from Brooklyn who saw in the promise of the building and real estate boom an opportunity to escape poverty, violence, and blight in the what would be called the inner city. Their choices were heavily influenced by infrastrucural projects like the bridge and the expressway that made it possible for them to work and maintain close family ties in Manhattan and the Brooklyn neighborhoods they left behind. While they retained their identity as transplants (and pre-bridge Islanders clung to their Island roots), they exercised an outsized influence on local politics. White ethnic identification surged and other demographic groups, including descendants of early British, Dutch, and French Huguenot settlers, retreated to the background. Yet both new and old Islanders coalesced around a politics of cultural conservatism and economic support for any proposal deemed likely to increase property values in the one borough where most residents own their homes. They were united by whiteness and a desire to keep Staten Island free from the so-called urban problems that plagued the rest of New York City through the 70s and 80s.

Now, Staten Island faces a new challenge: New York City again looks to the borough as a place where land is (relatively) cheap and high-density development has not yet taken place. New York City’s industrial waterfronts have again been rezoned to accommodate high-density residential development. If Robert Moses wanted Staten Island to spread out into its unbuilt areas and convert its northern waterfront into an industrial zone, contemporary development interests see the North Shore as a target for a new kind of expansion. Developers hope to confront this working waferfront into a gentrified zone of luxury condos and high-priced amenities, as they have done with great success in Brooklyn and Long Island City. The North Shore largely escaped the residential building boom that characterized the 50s and 60s, when suburban building concentrated on the South Shore. As these new homes filled with white Brooklynites, Black, Latino, and Asian Staten Islanders were largely concentrat-ed in North Shore neighborhoods that received comparatively less attention but, as the anthropologist Melissa Checker has documented, pose environmental dangers to human health, due to the presence of heavy industry on the waterfront. These neighborhoods are now prime targets for urban revitalization, that is to say, gentrification.

These two cycles of speculation, displacement, and building I’ve described have a great deal in common. In both instances, city policy paved the way for land hoarding and transactions that rewarded, or will reward, large property owners at the expense of renters and homeowners. In both instances, development is heavily concentrated in one part of Staten Island while residents in other neighborhoods watch with concern from the sidelines. In both cases, the sought-after new residents are white and well-off, even if they will not resemble current Islanders in cultural preferences or ethnic background. Though the parties responsible for North Shore development are generally large corporations, the existing real estate interest also stands to benefit as North Shore home values increase and so-called quality of life policing (like strictly enforcing laws against selling loose cigarettes on the street, which is what first led NYPD officers to confront Eric Garner) ramps up. Since the 1960s, the political center of gravity on the island has been located to the south of the Expressway. Even in partial defeat Moses’ construction cemented the social and racial geographies of the borough. Whatever their feelings on top-down development generally, it is the residents living on the South Shore, most of them either transplants from Brooklyn or their descendants, who now lead the charge against new waves of immigrants, support Donald Trump’s presidency, and seek to secede from New York City. In coming to Staten Island, they destroyed one kind of idyll; they now interpret a new wave of urbanization and demographic change as a threat to their own. They do not want to see a gentrified, high-density waterfront built in their borough, and would resist any effort to extend such a program to their own neighborhoods. Yet it is overwhelmingly likely, unless either New York’s housing market cools or a different coalition of Staten Islander can mobilize around a more inclusive plan for renewing and decontaminating the North Shore, that they, like other citizen activists before them, will accept the change. After all, they have been the beneficiaries of development before, so why should this time be any different?

By Dennis M. Hogan

Dennis M. Hogan is a PhD student in Comparative Literature at Brown University, where he is working on a dissertation about literature and infrastructure in nineteenth-century Central America. He is a native Staten Islander.

Ihr Kampf konzentrierte sich zunächst auf die Rettung des High Rock Park, eines Wald-Sommerlagers, das den Girl Scouts of America gehörte und fast im geographischen Zentrum der Insel liegt. Die Pfadfinderinnen hatten das Grundstück 1951 billig erworben, aber da die Preise während des Brückenbaus in die Höhe schnellten, planten sie, das Grundstück an einen Bauhern von Gartenwohnungen zu verkaufen. Der SICPC verbündete sich mit der örtlichen Umweltanwältin Gretta Moulton und den Eltern der Pfadfinderinnen, um die Stadt davon zu überzeugen, den Verkauf zu stoppen, das Grundstück zu beschlagnahmen, den Bauhern auszuzahlen und das Land als Stadtpark auszuweisen. Moses selbst spielte bei den Bemühungen eine wichtige Rolle; der Park schloss eine Vorfahrt für seinen geplanten Richmond Parkway ein, der die Insel von der Outerbridge Crossing im Südwesten bis zur Verrazano-Brücke im Nordosten diagonal überqueren sollte. Aber eine Strasse durch das Waldschutzgebiet war nicht, was die Aktivisten wollten. Durch geschickte Manipulation bürokratischer Prozesse, durch Public-Relations-Stunts wie öffentlichkeitswirksame Spaziergänge mit Politikerinnen, und mithilfe des Engagements des neuen Bürgermeisters John Lindsay für die Beteiligung der Öffentlichkeit am Planungsprozess gelang es den Umweltschützerinnen, den Bau des nördlichen Teils der Strasse (der südliche Teil war bereits gebaut worden) auf unbestimmte Zeit zu verzögern. In den 1970er Jahren war Moses dann raus, und der Bau der Autobahn nicht mehr möglich.

Bis 1984 wurde die Grünfläche offiziell als Parksystem ausgewiesen, der «Greenbelt» ist bis heute die grösste offene Fläche in New York City. Bald wird der Gürtel um die Hügel und Pumpfgebiete des Freshkills Park erweitert, der durch die Umgestaltung der einst grössten Mülldeponie in New York City entstanden ist. Letztendlich hat Robert Moses verloren und die Staten Islanders haben gewonnen. An diesen Kampf erinnert ein 260 Fuss hoher Haufen Serpentin-Felsen, der aus dem Inselgestein herausgeschnitten wurde, um den Knotenpunkt zu bauen, an dem der Staten Island Expressway auf den Richmond Parkway treffen sollte. Als die Baurbeiten eingestellt wurden, wurde der Haufen mit Erde bedeckt – so durfte er Teil des Grüngürtels werden. Die Bewohner nennen ihn scherzhaft Moses Mountain, um ihren Sieg über den Titanen zu feiern.

Wer sich an den Kampf um den Parkweg erinnert, kommt jedoch nicht umhin eine soziale Dynamik hervorzuheben, die von Misstrauen und Ressentiments gegenüber Aussenstehenden geprägt ist. Als sich diese Umweltschützerinnen gegen die Schnellstrasse versammelten, taten sie das auch, um ihre Verachtung für die billigen Reihenhäuser auszudrücken, die begonnen hatten, den südlichen Teil der Insel zu erobern. Sie teilten eine Vision der Insel als eine kleine Gemeinschaft mit ausgedehnten Gebieten wilden Hinterlands. Bis in die 1960er Jahre gab es unter den Staten-Inselbewohnenden eine alte Tradition von Allmenden – sie jagten, sammelten und fischten wild – was vielen half, in Wirtschaftskrisen durchzukommen. Naturschützer, die gegen die Autobahnen kämpften, wussten kaum von dieser populären Praxis. Stattdessen kämpften sie für ein «ewig wildes» Naturservat, von dem sie hofften, dass es, zumindest für den zufälligen Beobachter, relativ frei von menschlichen Eingriffen bleiben würde. Dieses Ideal stand im Widerspruch zum Leben, wie es von vielen Bewohnenden von Staten Island geführt wurde: Sie betrachteten das wilde Land als öffentliche Ressource. Aber es widersprach sich noch mehr mit dem Leben der Neuen, die eine Gartenzaun-Vorstadt wollten. Am Ende konnten sich die Umweltschützerinnen auf einen Kompromiss mit den Politikern und den Bauträgerinnen einigen. Sie akzeptierten, dass im Austausch für die Erhaltung des «Grünen Gürtels» der Rest von Staten Island habgrigen Bauprojekten überlassen würde. Ein schmerzlicher Verlust für jene, die die Küstenfeuchtgebiete lange Zeit als Quelle für Fisch, Wild und essbare Pflanzen genutzt hatten.

Die Neuen, die in den 1960er Jahren nach Staten Island kamen, waren hauptsächlich Iren und Italo-Amerikaner aus Brooklyn, die in der Verheissung des Bau- und Immobilienbooms eine Chance sahen, der Armut, der Gewalt und dem Chaos ihrer alten Viertel zu entkommen. Ihre Entscheidung herzuziehen wurde stark von Infrastrukturprojekten wie der Brücke und der Schnellstrasse beeinflusst. Diese ermöglichten, weiter in den Vierteln in Manhattan und Brooklyn zu arbeiten und enge Familienbeziehungen zu unterhalten. Während sie ihre Identität als Transplantate behielten (und die Inselbewohnenden aus der Zeit vor der Brücke an ihren Inselwurzeln festhielten), übten sie einen übermässigen Einfluss auf die lokale Politik aus. Die Identifikation mit der weissen Ethnie nahm zu, und andere demographische Gruppen, darunter Nachkommen früher britischer, holländischer und französischer hugenottischer Siedler, zogen sich in den Hintergrund zurück. Doch sowohl die neuen als auch die alten Inselbewohnenden fanden zusammen in einer Politik des kulturellen Konservatismus und der wirtschaftlichen Unterstützung für jeden Vorschlag, der versprach den Eigentumswert zu steigern. Sie alle verband der Wunsch, Staten Island von den sogenannten städtischen Problemen freizuhalten, die den Rest von New York City in den 70er und 80er Jahren plagten.

Nun steht Staten Island vor einer neuen Herausforderung: New York City sieht den Stadtteil wieder als einen Ort, in dem Land (relativ) billig ist und eine Entwicklung mit hoher Dichte noch nicht stattgefunden hat. Die industriellen Wasserfronten von New York City wurden erneut neu eingeteilt, um eine hoch verdichtete Wohnbebauung zu ermöglichen. Während Robert Moses wollte, dass sich Staten Island in seine unbebauten Gebiete ausbreitet und die nördliche Wasserfront in eine Industriezone umwandelt, haben die zeitgenössischen Entwicklungsinteressen die Nordküste im Blick für eine neue Art der Expansion. Die Bauträger hoffen, diese Wasserfront in eine gentrifizierte Zone mit Luxuswohnungen und überbeuten Annehmlichkeiten zu verwandeln, wie sie es mit grossem Erfolg in Brooklyn und Long Island City getan haben. Die Nordküste ist dem Wohnbauboom der 50er und 60er Jahre weitgehend entgangen, da sich die Vorstadtbebauung auf die Südküste konzentrierte. Und weil diese neuen Häuser voll weisser Brooklyniten waren, konzentrierten sich die schwarzen, lateinamerikanischen und asiatischen Staten Island-Bewohnenden in den eher vergessenen North-Shore-Bezirken. Wie die Anthropologin Melissa Checker dokumentiert hat, stellen diese Bezirke wegen der Schwerindustrie am Wasser eine Gefahr für die menschliche Gesundheit dar. Diese Viertel sind jetzt Hauptziele für die städtische Revitalisierung, d.h. die Gentrifizierung.

Diese zwei Zyklen der Spekulation, der Vertreibung und des Baubooms haben viel gemeinsam. In beiden Fällen ebnete die Stadtpolitik den Weg für das Horten von Land und für Transaktionen, die Grossgrundbesitzer auf Kosten von Mieterinnen und Hauseigentümern belohnten. In beiden Fällen konzentriert sich die Entwicklung stark auf einen Teil von Staten Island, während die Bewohnenden in anderen Vierteln mit Besorgnis vom Rand aus zusahen. In beiden Fällen ist die Zielgruppe weiss und wohlhabend, ungeachtet der Tatsache, dass sie mit ihren kulturellen Vorlieben und ihrem ethnischen Hintergrund nicht zu den derzeitigen Inselbewohnenden passen. Obwohl es sich bei den für die Entwicklung von North Shore verantwortlichen Parteien in der Regel um grosse Unternehmen handelt, wird sich das Immobilieninteresse noch steigern, wenn die Werte der Häuser in North Shore steigen und die so genannte «Quality of Life»-Politik aufblüht. (So zum Beispiel die strikte Durchsetzung von Gesetzen gegen den Verkauf von einzelnen Zigaretten auf der Strasse, was die NYPD-Beamten erst dazu veranlasste, Eric Garner zu konfrontieren.) Seit den 1960er Jahren befindet sich das politische Zentrum der Insel südlich des Expressway. Selbst in seiner teilweisen Niederlage zementierte der Bau von Moses die soziale und ethnische Geographie des Bezirks. Wie auch immer ihre Gefühle zur Top-Down-Entwicklung im Allgemeinen sein mögen – es sind jene, die an der Südküste leben, (die meisten von ihnen selber aus Brooklyn oder deren Nachkommen), die jetzt gegen neue Einwanderungswellen protestieren, die Präsidentschaft von Donald Trump unterstützen und sich von New York City abspalten wollen. Als sie nach Staten Island kamen, zerstörten sie eine Art von Idylle. Nun interpretieren sie eine neue Welle der Urbanisierung und des demographischen Wandels als eine Bedrohung für ihre eigene. Sie wollen nicht, dass in ihrem Bezirk ein mondänes, dichtes Hafenviertel gebaut wird, und würden sich sofort widersetzen, wenn ein solches Programm auf ihre eigenen Viertel ausgeweitet werden sollte. Dennoch ist es überaus wahrscheinlich, dass sie, wie andere Bürgeraktivistinnen vor ihnen, den Wandel akzeptieren werden. Es sei denn, der New Yorker Wohnungsmarkt kühlt sich ab oder eine andere Koalition von Staten Islandern kann für einen umfassenderen Plan zur Erneuerung und Dekontaminierung der Nordküste mobilisieren. Schliesslich waren sie schon einmal Nutzniesser der Entwicklung – warum sollte es diesmal also anders sein?

Von Dennis M. Hogan

Übersetzt von Michelle Steinbeck

Dennis M. Hogan ist Doktorand in Vergleichender Literaturwissenschaft an der Brown University, wo er an einer Dissertation über Literatur und Infrastruktur im Mittelamerika des 19. Jahrhunderts arbeitet. Er ist gebürtiger Staten Islander.

# An Interview with Staten Island's Most Imaginative Sculptor-Prankster

## Der Denkmal-Prankster

In 2016, sculptor Joseph Reginella was riding the Staten Island Ferry with his nephew. After fielding one too many questions about how many sharks live in the waters of the Upper New York Bay, Reginella had a burst of inspiration. «Have you ever heard of the Staten Island Ferry Octopus Disaster?», he asked his nephew. Having enraptured his nephew with the story, Joe decided to see if he could convince other people. He created a monument out of bronze-painted Styrofoam, depicting a ferry snarled with tentacles, and installed it in Battery Park. He followed it up with a few more memorials: to the Brooklyn Bridge Elephant Stampede, the NYC UFO Tugboat Abduction, and the Ed Koch Wolf Foundation. Some things are beyond even his imagination. Half a decade later, as a pandemic swept the globe, Fabrikzeitung caught up with Joe, who was working on his latest project while sheltering in place on Staten Island.

**How are you doing?**
I got a couple weeks’ worth of food, booze, a project that I’m working on that’s due in June. Hopefully they’re still going to want it. I got enough to keep me going so I guess I’m thankful for that.

**How did you get into sculpting fake monuments?**
I grew up in the late 70s early 80s. Monster movies and horror movies, slasher films, that’s kind of what inspired me to be an artist. When «Friday the 13th» came out I was probably like 10. I wanted to learn about special effects, and I was obsessed with this magazine «Fangoria». I learned through books and magazines that in order to do that stuff you had to know how to sculpt. Here I am 35, 30 years later – has it been that long, Jeez. And that’s what I do for a living. About five or six years ago, I made my nephew a crib. It was a scene from the end of the movie «Jaws», where the shark comes up with the boat and swallows what’s his name, Robert Shaw. I just thought it would be a hilarious photo op. It went viral and people were like, «Those horrible parents!» And I was like, people believe that the kid’s actually sleeping in this thing? That was the basis of the monuments.

**How do you achieve that effect – getting people to think it’s real?**
With the monument series, basically, I make a statue, and it’s dedicated to an event. And then I back it up with all sorts of facts. I make websites. Brochures that we put in an information kiosk. People are like, «How the hell did I never hear about this?». But it always falls on a date where news would have trumped it. Like the octopus [attack] happened the day that JFK got assassinated. So people just pause and are like «Oh yeah, I guess that’s why we never heard about it.» Even after people found out it was fake, they were still coming to look for it, taking selfies with it.

So then I decided to do a series. I did the one with the elephants, and that one went really well. And then I did another one. In the 1970s in July, there was a blackout. The city went into turmoil. And on that night, a tugboat had claimed to see what it thought was a private aircraft crash into the harbor. And they went to investigate, and they called the Coast Guard, and when the Coast Guard showed up, the tugboat was gone. And then it’s this myth that the UFO took them. So I made this statue of a longshoreman, and it’s next to an alien body. That one, I was actually getting mad, because people thought it was real. I was like, you’ve got to be kidding me.

**What was the latest one?**
I just did another one last year. [New York’s Mayor] in the 70s, Ed Koch, in order to deter people from going to tag up the trains with graffiti, had this wild idea to put wolves in the train cars to stop them. And you know, it didn’t happen. But in my universe, it did happen. And what happened was, these wolves, they migrated underground. For decades, they’ve been living in the tunnels of the city. And they come out at night into the parks to feed. And that’s one of the reasons why the parks close at dusk. So the plaque says, «Dedicated to the many tourists that go missing every year in New York City. And a reminder as to why the parks close at dusk.» And it’s dedicated by the Ed Koch Wolf Foundation. I don’t know if you’ve seen the statue – it’s a tourist being mauled by wolves.

**What are you working on right now?**
I’m working on a series of monuments that are dedicated to everyday heroes. Like for instance, one guy that I’m working on now, about 20 years ago, this guy, his name is Wesley Autrey, you can look him up. He was standing on the subway platform and someone had a seizure and they rolled onto the train tracks and the train was coming. And this guy jumped onto the train tracks, and within seconds rolled the both of them into the middle of the tracks, held the guy down because he was falling. And he saved the guy’s life. So I’m working with this organization where it’s kind of like a worldwide thing. Doing these life-sized statues of these people. They’re going to be displayed at the United Nations for a little bit. And then in Union Square, and I don’t know, Nashville. So it’s kind of a cool project, and actually that was a result of my hoax monuments, now I’m making real monuments. I’m actually working on this project with somebody else from a different studio. I’m doing the bodies and he’s doing the heads. I’m waiting for him to come over now to drop a head off. He’s coming in right now, and we’re supposed to be under quarantine, and now he’s going to freaking spend some time with me. And I hope he doesn’t have the cooties!

**You grew up on Staten Island, right?**
I did.

**What was that like?**
We had horses! The city’s literally a stone’s throw away, but Staten Island was all farms and stuff like that. I was born in ‘71. Once they built the Verrazano Bridge in the late 60s, like everybody from Brooklyn and Queens, they came to Staten Island. Now it’s like a fourteen-by-seven mile freakin’ little postage stamp, there’s a million people on it. So there’s no more stables. In the mid 80s, I moved to New Jersey, because my family liked horses and we had a stable there. But then I hated it. I hated Jersey. So I came back to Staten Island in like 1993. And I’ve been in the same place ever since.

**What made you come back and what has kept you here?**
Well, I can see the New York, the Manhattan skyline from my window. So I’m like really close. It’s cheap, because it’s rent-stabilized. And I have three thousand square feet of open space. They rent it out to me and I’ve just been using it as my studio for the past 20 years. I don’t even have to leave my house to go to work.

**Is there a good artist’s community in Staten Island?**
It’s a good artist’s community but I keep to myself. I don’t bother with anybody. I do commercial art for a living. Their art community is more like painting, crafts, y. I do different stuff.

**Do you think living on island has influenced your work?**
For the monument series, NYC is definitely my canvas. But I think the themes I came up with for those monuments – the octopus, the bridge, the tugboat UFO – all those actually revolve around water. I guess subconsciously that’s an inspiration.

**Where else do you find your inspiration?**
They just kind of pop. The last one that I did, I had these little clay maquettes. I just made some wolves and I set them up, and it looked hilarious to me. I was like «Ok, now I’ve got to come up with a story for this.» What happened was, I came up with the exact same story I told you about the wolves. And I was at my doctor’s office. And he was like, So what have you got going this year? And I told him. And he goes, «I think Ed Koch tried doing that once.» So I looked it up and I was like, son of a bitch, he did!

**What about this pandemic? Did you ever predict something like this would happen, as someone with a horror-inflected imagination?**

When I was a little kid, watching «Dawn of the Dead», I fantasized about hunkering down and having enough food. I guess this is the freakin’ equivalent of it.

by Cara Giaimo

For more about Joseph’s work, visit nycurbanlegends.com. This interview has been condensed and edited for clarity. Cara Giaimo is a writer based in Somerville, Massachusetts.

Im Jahr 2016 fuhr der Bildhauer Joseph Reginella mit seinem Neffen auf der Staten Island Fähre. Während eines ausufernden Gespräches darüber, wie viele Haie wohl in den Gewässern der Upper New York Bay leben, hatte Reginella einen Ausbruch von Inspiration. «Hast du je von der Staten Island Ferry Oktopus-Katastrophe gehört?», fragte er seinen Neffen. Dieser war von der Geschichte so begeistert, dass Joe ausprobieren wollte, ob er auch andere Menschen davon überzeugen konnte. Er schuf ein Denkmal aus bronzefarbenem Styropor und installierte es im Battery Park in Manhattan: Eine Fähre in den Fängen riesiger Tentakel. Weitere Monumente folgten: für die Brooklyn Bridge Elephant Stampede, die NYC UFO-Schlepper-Entführung und die Gründung der Ed-Koch-Wolf-Stiftung. Doch manche Dinge übersteigen sogar seine Vorstellungskraft: Ein halbes Jahrzehnt später überschwemmt eine Pandemie den Globus. In dieser Zeit suchten wir Joe in seinem Atelie auf Staten Island heim, wo er gerade an seinem neuesten Projekt arbeitet.

**Cara Giaimo:** Wie geht es dir?
Joseph Reginella: Na du weisst schon. Ich hab Essen für ein paar Wochen, Alk und ein Projekt, an dem ich arbeite. Im Juni ist es fällig – hoffentlich wollen sie es noch haben. Ich habe also genug, um mich am Laufen zu halten, da bin ich wohl dankbar für.

**Wie bist du auf die Idee von Fake-Denkmalern gekommen?**
Ich bin in den späten 70er und frühen 80er Jahren aufgewachsen. Monster- und Horrorfilme, Slasher-Filme, das hat mich irgendwie dazu inspiriert, Künstler zu werden. Als «Freitag der 13.» herauskam, war ich etwa zehn Jahre alt. Ich wollte etwas über Special Effects lernen, und was besser von dieser Zeitschrift «Fangoria». Durch Bücher und Zeitschriften lernte ich, dass du diese Dinge erstmal Bildhauerer beherrschen musst. Hier bin ich, 30, 35 Jahre später – Jeez, ist das schon so lange her? Nun verdiene ich damit meine Leinwand. Vor etwa fünf oder sechs Jahren habe ich meinem Neffen ein Babybett gebaut. Es stellt eine Szene dar vom Ende des Films «Der weisse Hai». Jene, in der der Hai auftaucht, das Boot zerbeisst und, wie heisst er nochmal, Robert Shaw, versluckt. Ich dachte, es würde ein witziges Foto werden. Es wurde zum Hit und die Leute sagten: «Diese schrecklichen Eltern!» Und ich dachte: «Die Leute glauben wirklich, dass das Kind in diesem Ding schläft?» Das war der Beginn der Denkmäler.

Wie erreichst du diesen Effekt – dass die Leute glauben, dass es echt ist?
Bei der Denkmalserie mache ich eine Statue, die einem Ereignis gewidmet ist. Das untermaure ich dann mit allen möglichen Fakten. Ich mache Websites und Broschüren, die wir in einen Informationskiosk legen. Die Leute fragen sich: «Warum zum Teufel habe ich noch nie davon gehört?» Aber es fällt eben immer auf ein Datum, bei dem diese Nachricht übertrumpft worden wäre. Wie der Oktopus-Angriff: Er war just an dem Tag, an dem JFK ermordet wurde. Also halten die Leute inne und sagen: «Ach so, deshalb haben wir wohl nie davon gehört.» Sogar nachdem sie herausgefunden hatten, dass es eine Fälschung war, kamen sie immer noch und machten Selfies. Also beschloss ich, eine Serie zu machen. Ich habe die mit den Elefanten gemacht, und die lief sehr gut. Ich machte weiter: In den 1970er Jahren gab es im Juli einen Stromausfall in New York. Die Stadt geriet in Aufruhr. Und in dieser Nacht hatten Arbeiter auf einem Schlepper behauptet, sie hätten ein privates Flugzeug in den Fängen abstürzen gesehen. Sie gingen nachschauen und riefen die Küstenwache, aber als die Küstenwache auftauchte, war der Schlepper verschwunden. So entstand dieser Mythos, dass das UFO sie mitgenommen hat. Ich habe eine Statue eines Hafnarbeiters angefertigt, mit einem Alien-Körper.Und die Leute glaubten es! Ich dachte: «Ihr versarcht mich doch.»

**Was war die letzte Skulptur?**
Erst letztes Jahr hab ich wieder eine gemacht. [Der damalige Bürgermeister von New York] Ed Koch hatte in den 70er Jahren eine wilde Idee, wie Sprayer davon abgehalten werden könnten, nachts die U-Bahn-Züge mit Graffiti zu beschmierem: Er sperrte Wölfe in die Waggonn. Und von da sind sie in den Untergrund gewandert. Jahrzehntelang haben sie in den Tunnels der Stadt gelebt. Nur nachts kommen sie in die Parks, um zu fressen. Und das ist einer der Gründe, warum die Parks in der Dämmerung geschlossen werden. Auf der Gedenktafel steht: «Gewidmet den vielen Touristen, die jedes Jahr in New York City verschwinden. Und eine Erinnerung daran, warum die Parks in der Abenddämmerung geschlossen werden.» Das Denkmal wurde von der Ed-Koch-Wolf-Stiftung gespendet. Ich weiss nicht, ob du die Statue kennst – es ist ein Tourist, der von Wölfen zerfleischt wird.

**Und woran arbeitest du zurzeit?**
Ich arbeite an einer Reihe von Denkmälern, die den HeldInnen des Alltags gewidmet sind. Zum Beispiel dieser Typ, sein Name ist Wesley Autrey, du kannst ihn googeln, das war etwa vor 10 Jahren. Er stand auf dem U-Bahnsteig, als einer einen Anfall hatte und auf die Gleise fiel – und der Zug fuhr ein! Dieser Kerl sprang auf die Gleise und rollte sich selbst und den andern innerhalb von Sekunden in die Mitte der Gleise, wo er den Kerl festhielt, weil er fuchtelte. Er rettete ihm das Leben. Ich arbeite mit dieser Organisation zusammen, das ist sowas wie eine weltweite Sache. Ich mach lebensgrosse Statuen dieser Leute. Die werden eine Weile bei den Vereinten Nationen ausgestellt. Und dann auf dem Union Square, und was weiss ich, in Nashville. Es ist ein ziemlich cooles Projekt, vor allem, weil es das Ergebnis meiner Fake-Denkmäler ist und jetzt mache ich echte. Das ist total cool. An diesem Projekt arbeite ich mit jemandem aus einem anderen Studio zusammen. Ich mache die Körper und er die Köpfe. Er sollte eigentlich gleich rüberkommen, um einen Kopf vorbeizubringen. Wir sollten eigentlich in Quarantäne sein, aber nicht diese Krätze!

**Du bist auf Staten Island aufgewachsen, oder?**
Ja, bin ich.

**Wie war das so?**
Wir hatten Pferde! Die Stadt ist wirklich nur einen Katzensprung entfernt, aber Staten Island war nur Bauernhöfe und so. Ich war ’71 geboren. Als sie Ende der 60er Jahre die Verrazano-Brücke bauten, kamen alle aus Brooklyn und Queens nach Staten Island. Jetzt ist sie wie eine winzige Briefmarke, vierzehn mal sieben Meilen, auf der eine Million Menschen sitzen. Es gibt also keine Ställe mehr. Mitte der 80er Jahre zog ich nach New Jersey, weil meine Familie Pferde mochte und wir dort einen Stall hatten. Aber dort habe ich es gehasst. Scheiss Jersey. Also kam ich 1993 nach Staten Island zurück. Und seitdem bin ich am selben Ort geblieben.

**Warum bist du zurückgekommen und was hat dich hier gehalten?**
Nun, ich kann die Skyline von New York und Manhattan von meinem Fenster aus sehen. Ich bin also ganz nah dran. Aber es ist billig, weil es mietstabilisiert ist. Und ich habe dieses verdammte fabelhafte Studio: etwa dreitausend Quadratmeter offener Raum. Ich muss nicht mal mein Haus verlassen, um zur Arbeit zu gehen.

**Gibt es auf Staten Island eine gute KünstlerInnen-Community?**
Ja, aber ich bleibe für mich. Ich kümmerge mich um niemanden. Ich verdiene mein Leben mit Werbung. Ihre Community ist ein wenig arty-farty. Ich mache andere Sachen.

**Glaubst du, dass das Leben auf der Insel deine Arbeit beeinflusst hat?**
Für die Denkmalserie ist NYC definitiv meine Leinwand. Aber ich denke, die Themen, die ich mir für diese Monumente ausgesucht habe – der Oktopus, die Brücke, das Schlepper-UFO, all das dreht sich eigentlich um das Wasser. Von daher ist es wohl unterbewusst eine Inspiration.

**Wo sonst findest du Inspiration für deine Ideen?**
Die ploppen einfach. Beim letzten Mal waren’s diese kleinen Tonfigürchen. Ich habe einfach ein paar Wölfe gemacht und sie aufgestellt – ich fand, es sah genial aus. Ich dachte: «Okay, jetzt muss ich mir eine Geschichte dafür ausdenken.» Was passierte, war, dass ich mir genau diese Geschichte über die Wölfe ausdachte, die ich dir erzählt hab. Und dann war ich in der Praxis meines Arztes. Er fragte: «Was hast du dieses Jahr vor?» Ich erzählte es ihm. Und er sagte: «Ich glaube, Ed Koch hat das mal versucht.» Ich schlug es nach und dachte: «Der Wichser, tatsächlich!»

**Was ist mit dieser Pandemie? Hast du dir mit deiner Horror-geprägten Fantasie jemals so etwas ausgesucht?**
Als ich als kleines Kind «Dawn of the Dead» sah, fantasierte ich davon, mich mit genug Vorräten im Keller zu verstecken. Das entspricht dem doch ziemlich gut.

Von Cara Giaimo
Übersetzt von Michelle Steinbeck

Weitere Informationen über Joseph Reginellas Arbeit finden Sie unter nycurbanlegends.com. Cara Giaimo ist Journalistin. Sie lebt in Somerville, Massachusetts.



