

Weltgewerkschafts-Bund (WGB). Das ist zweifelsohne korrekt – auch noch so viele CIA-Millionen hätten nicht die Gründung einer neuen Gewerkschaftsinternationale ermöglicht, wenn nicht starke Kräfte in diesen Gewerkschaften es gewollt hätten. Das Komitee zur Abwicklung des alten Internationalen Gewerkschaftsbundes war so zugleich eine Art Vorbereitungsgruppe für die Neugründung eines „westlichen“ Gewerkschaftsbundes. Es gibt eine Reihe schwedischer Arbeiten, u. a. des Historikers Klaus Misgeld, die in diesem Zusammenhang Wesentliches beitragen, hier aber nicht benutzt werden.

Nach Lauschkes Einschätzung sollte der politische Einfluss der CIA nicht zu hoch bewertet werden (S. 134). Jedoch lässt er die Zusammenarbeit zwischen der US-Regierung und AFL-CIO etwa 1958 enden, andere Wissenschaftler (Robert Waters/Gordon O. Daniels) haben festgestellt, dass sie zumindest in Guyana noch weitere zehn Jahre auf einer gemeinsamen Grundlage funktionierte, für die demokratische Entscheidungen der Bevölkerung ohne Relevanz waren. Lauschkes Auffassung nach waren AFL bzw. AFL-CIO nicht Werkzeuge der US-Regierung, sondern sie verfolgten eigenständige gewerkschafts-politische Ziele: gewerkschaftliche Kooperation auf einer nicht-politischen Grundlage. Diese Zusammenarbeit umfasste allerdings auch die weitgehend sozialdemokratisch orientierte Gewerkschaftsbewegung im kontinentalen Europa. Es gibt offenbar auf diesem Gebiet noch viel zu tun, um zu einem besseren Verständnis der widerspruchsvollen Entwicklung zu gelangen, und es ist ärgerlich, dass die Chance hier nicht den Möglichkeiten entsprechend aufgegriffen wurde.

Anmerkungen:

- 1 <http://library.fes.de/si-online/jugend-intro-dt.html>
- 2 <http://library.fes.de/library/english/si.html>
- 3 Siehe etwa A. Laschitzka: Die Liebknecchts, S. 115-120.
- 4 E. Wittmann: Zwischen Krieg und Faschismus. Die SJI 1932–1940, S. 48 (Anm. 61).

**Ralf Roth / Karl Schlögel (Hrsg.):
Neue Wege in ein neues Europa.
Geschichte und Verkehr im 20. Jahr-
hundert, Frankfurt am Main: Campus
Verlag, 2009, 555 S.**

Rezensiert von
Ralph Kaschka, Berlin

Das Thema Europa hat in der Geschichtswissenschaft nach wie vor Konjunktur. Hier reiht sich auch der anzuzeigende Band über den Bereich Verkehr im europäischen Kontext für das 20. Jahrhundert ein. Die Aufsatzsammlung ist Resultat einer Tagung aus dem Jahr 2007. Es sind nicht weniger als 26 Beiträge vereinigt, die in fünf etwa gleich großen, thematisch unterschiedlichen Kapiteln aufgegliedert sind. Nach einer Einleitung der Herausgeber enthält Kapitel I allgemeinere Ausführungen zum Verhältnis von Verkehr und der Geschichte Europas; Kapitel II bietet eine Betrachtung der Historie des Kontinents aus verkehrsgeschichtlicher Perspektive; Kapitel III erfasst das Geschehen im Verkehrswesen während Erstem und Zweitem Weltkrieg mit Schwerpunkt auf der Eisenbahn; Kapitel IV greift kulturhi-

storische Aspekte des Sektors auf; Kapitel V schließlich beleuchtet den Verkehr als Mittel, räumliche Grenzen überschreiten zu können, veranschaulicht aber ebenso, wie anfällig er für Störungen wie Unfälle sowie durch Gewaltakte sein kann. Einführend streichen die beiden Herausgeber Roth und Schlögel vollkommen zu Recht die große Bedeutung des Verkehrsbereichs heraus: „[Es] ist offensichtlich, dass Entfernung und Nähe, Versorgung und Verteilung von Gütern, Ideen und Menschen ohne das Medium des Verkehrs nicht denkbar sind“ (S. 11). Sie zählen neben den klassischen Feldern des Schiffs-, Flug-, Eisenbahn- und Straßenwesens richtigerweise zum Gebiet der Nachrichten und Kommunikation zum Verkehrssektor. Sie zielen darauf ab, möglichst viele Schattierungen des Verkehrs zu zeigen, um die Verschiedenartigkeit und Differenziertheit des Bandthemas zu verdeutlichen, und arbeiten dazu mit einem transnationalen Konzept. Hierbei wird zutreffend, gerade was die Transport- und Kommunikationsnetze betrifft, auf das geographische Grenzen überwindende Charakteristikum des Verkehrs rekurriert. Sodann machen Roth und Schlögel klar, dass das Werk interdisziplinär angelegt sein soll. Angesichts der großen Zahl von Beiträgen sollen im Folgenden lediglich einige wenige herausgegriffen und vorgestellt werden.

In Aufsatz 2 (Kapitel I) stellt Ralf Roth allgemeine Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte an. Er streicht heraus, dass die Prozesse des Transports, der Mobilität und der Kommunikation im Vergleich zu früheren Zeiten heute in einer viel größeren Menge, Differenziertheit, Geschwindigkeit und Dichte ablaufen. Das vergrößere das Spektrum an Chancen,

Möglichkeiten, aber auch Unsicherheiten. Danach wird historisch über den Weg der Universal- und Globalgeschichte zum transnationalen Konzept des Bandes hingeleitet. Roth zeigt Faktoren auf, woran eine europäische Geschichte entwickelt werden kann. Hieran schließt sich die Darstellung des im Jahre 2009 aktuellen Forschungsstandes zur Geschichte Europas und europäischer Einzelstaaten im Allgemeinen und zum Verkehr im Besonderen im 20. Jahrhundert an. Dabei kann Roth ein Desiderat (Ausnahme: Eisenbahn) für den transnationalen Ansatz der historiographischen Bearbeitung des Gegenstands prinzipiell plausibel machen. Indes fehlen in seinem Überblick gerade zur technischen Infrastruktur einige Publikationen.¹ Zwar stellen Hans-Liudger Dienel und Colin Divall im folgenden Aufsatz das Großprogramm “Tensions of Europe” vor, aus dem einige der fehlenden Veröffentlichungen hervorgegangen sind, und Gijs Mom führt diese Werke in seinem Aufsatz konkret an. Jedoch vermisst man bei Roth einen expliziten Verweis darauf. So entsteht der Eindruck, das Feld und Konzept bildeten noch eine äußerst große Lücke und der Autor verfügte nicht über hinreichende Kenntnis zur Forschungslage.

In Aufsatz 8 (Kapitel II) beschreibt Helmut Trischler die Verläufe im Verkehr in Ost und West in der Zeit der Blockkonfrontation nach 1945. So hat es bereits kurz vor Kriegsende und später seitens der USA, Frankreichs und von europäischen Institutionen Bemühungen für eine die Staatengrenzen übergreifende Verbindung des Verkehrs gegeben. Diese sind jedoch von den Ländern der östlichen Hemisphäre oder den nationalen Interessen westeuropäischer Partner torpediert worden. Die

Folgen der Spaltung in Ost und West nach 1945 für Europa führt Trischler exemplarisch an den historiographisch sonst wenig beachteten Wasserstraßen sowie den Autobahnen vor. Bei den Wasserstraßen verloren in Deutschland die Elbe und der Mittelkanal ihre vormals große Bedeutung. Die Grenzziehung verursachte nach 1945 die meisten deutschen Wasserbauprojekte. Indessen mussten Ostblockstaaten wie die ČSSR (bis in die 1960er Jahre hinein im Übrigen ebenso die DDR) für ihren Transitverkehr westliche Häfen wie Hamburg in Anspruch nehmen. Laut Trischlers abschließender, stimmiger Einschätzung hätten die Verkehrsnetze in ihrer historischen Kontinuität und Beständigkeit letztlich einer klaren Teilung der Welt widerstanden. Überdies hat der Transitverkehr selbst in der Hochzeit des Kalten Krieges dem Osten ermöglicht, westliche Waren, Mentalitäten und Wertmaßstäbe kennenzulernen und sich anzueignen. Diese Entwicklung war nicht aufzuhalten.

Einen interessanten Aspekt für den Verkehr wirft Christopher Kopper in seinem Aufsatz (Kapitel III) auf: die Involvierung des Transportwesens in einen Krieg. Insbesondere für die Mobilmachung bei militärischen Eskalationen wird es, inklusive seiner zivilen Bestandteile, genutzt und benötigt. Das erörtert Kopper anhand des Einsatzes der Eisenbahn im Ersten Weltkrieg. Dabei tun sich für die Vorbereitungsphase von Kriegen frappierende Parallelen zu Strukturen und Mechanismen auf, wie sie in der Militär- und Sicherheitspolitik gleichfalls nach 1945, namentlich in der DDR (hier immer auf Weisung der Schutzmacht Sowjetunion), bei der Bahn zu beobachten sind. So wurde auch in Preußen weit vor 1914 damit

begonnen, in Kooperation zwischen Militär und zivilen Eisenbahnstellen genaue Militärfahrpläne für die Mobilmachung und den Aufmarsch aufzustellen. Zudem arbeiteten in Preußen wie der DDR die für die Eisenbahn zuständigen militärischen Bereiche und die Direktionen der Länderbahnen, in der DDR die Generaldirektion der Reichsbahn, im Geheimen die Erweiterung der Gleisanlagen und Verladerrampen sowie den Umbau von Güterwagen für Militärtransporte für den Kriegsfall ganz genau aus. Des Weiteren hatten Preußische Eisenbahnverwaltung wie ostdeutsche Reichsbahn auf Betreiben des Militärs für eine Auseinandersetzung Strecken auszubauen, die in der Friedenszeit nur sehr wenig oder gar nicht befahren wurden. Das veranlasste beide Bahninstitutionen zu betriebswirtschaftlich unsinnigen Investitionen. Es ist davon auszugehen, dass dem Militär- und Sicherheitsbereich im verkehrlichen Segment Spezifika inhärent sind, die systemunabhängig historische Kontinuitäten hervorbringen. Darüber hinaus erscheint zu Koppers Beitrag aus transnationaler bzw. europäischer Perspektive notierenswert, dass es neben den negativen Auswirkungen der Kriegshandlungen im Ersten Weltkrieg für die Bahnen in Belgien und Polen im russischen Westen (nach 1918 das Gebiet Litauens) durch den Bau von Strecken durch das deutsche Militär auch zu positiven infrastrukturellen Effekten gekommen ist.

Einen sehr innovativen Ansatz entwickelt Kurt Möser (Kapitel IV). Er greift in seinem konzisen Artikel die Zukunftsentwürfe für den Verkehr im 20. Jahrhundert auf. Zutreffend richtet er sein Augenmerk nicht nur auf die Wünsche, sondern ebenso auf die Befürchtungen, die im Laufe

der Zeit für zukünftige Transportmittel in der Gesellschaft gehegt wurden. Vor 1914 herrschten bei den Menschen vor allem Phantasien rund um die Luftfahrt vor, die später in der Vision von der Erreichbarkeit des Weltalls aufgingen. In den beiden Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg standen für den Verkehr dann Antizipationen der Zukunft im Mittelpunkt, die sich um den Antrieb mittels der aufkommenden Nuklearenergie drehten. Synchron entstanden Imaginationen im Zuge der „Zukunft der Stadt“. Individuelle und kollektive Formen der urbanen Mobilität sollten miteinander verbunden werden. Zu den neu gedachten Verkehrsmitteln zählten die Kabinenbahnen und die Einschienenhochbahn. Problematisch ist lediglich die synonyme Verwendung der Begriffe „Vision“ und „Utopie“.

Insgesamt ist der kaum auf Archivmaterialien basierende, vielmehr aus veröffentlichten Quellen und der Forschungsliteratur erarbeitete Sammelband auf jeden Fall ein Gewinn. Er besticht insbesondere durch seine breite Anlage. Positiv hervorzuheben ist zusätzlich, dass geschichtswissenschaftlich vernachlässigte Teilgebiete, wie die Verkehrsinfrastruktur „Pipeline“ und das Transportmittel „Container“ (Michael Hascher, Kapitel V) eigens zur Sprache kommen. Nützlich und hilfreich sind die zahlreichen Tabellen und Abbildungen sowie die Indizes zu Personen und Orten im Anhang. Gleichwohl müssen einige

Monita erwähnt werden. Trotz der Erwartung, etwas über europäische Perzeptionen und Initiativen mehrerer verschiedener Staaten des Kontinents zu erfahren, überwiegt im Band in summa der Blick von und auf Deutschland. Ferner bleiben die Felder Kommunikation und Nachrichten etwas unterbelichtet; neuere Phänomene wie das Internet werden nicht einbezogen. Ein besseres Lektorat hätte zahlreiche orthographische und grammatikalische Fehler vermieden (z. B. S. 29 f., 37, 39 f., 224 f., 369, 371, 373). Bedauerlich ist auch, dass der Name des bekannten Wirtschaftshistorikers Knut Borchardt zweifach falsch geschrieben ist (S. 25 f.). Letztlich schmälern diese Kritikpunkte den Wert des Sammelbandes nicht.

Anmerkung:

- 1 So z. B.: J. Frerich/G. Müller, Europäische Verkehrspolitik. Von den Anfängen bis zur Osterweiterung der Europäischen Union, München 2004; G. Mom, Roads without rails. European highway-network building and the desire of long-rang motorized mobility, in: *Technology and Culture* 46 (2005) 4, S. 745-772; E. v. d. Vleuten/A. Kaijser (Hrsg.), *Networking Europe. Transnational infrastructures and the shaping of Europe*, Sagamore Beach 2006; F. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, Amsterdam 2008. Seit 2009 sind zur Thematik weitere Beiträge u. a. unter der Leitung von Gerold Ambrosius am Institut für europäische Regionalstudien in Siegen erschienen, sowie in: A. Badenoch/A. Fickers (Hrsg.), *Materializing Europe. Transnational infrastructures and the project of Europe*, New York 2010.