# Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung zwischen Liberalismus, Regulierung und staatlicher Eigentätigkeit

Herausgegeben von Uwe Müller

Leipziger Universitätsverlag 1996

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Comparativ: Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden Gesellschaftsforschung / hrsg. im Auftrag der Karl-Lamprecht-Gesellschaft Leipzig e. V. von Matthias Middell.– Leipzig: Leipziger Univ.-Verl.

Früher Schriftenreihe

Jg. 6, H. 2. Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung zwischen Liberalismus, Regulierung und staatlicher Eigentätigkeit. – 1996

Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung zwischen Liberalismus, Regulierung und staatlicher Eigentätigkeit/hrgs. von Uwe Müller. Leipzig: Leipziger Univ.-Verl., 1996

(Comparativ; Jg. 5, H. 1)

ISBN 3-931922-11-1

NE: Müller, Uwe [Hrsg.]

© Leipziger Universitätsverlag GmbH 1996

COMPARATIV
Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden Gesellschaftsforschung
Heft 2 (1996)
Infrastrukturpolitik in der Industrialisierung zwischen Liberalismus, Regulierung und staatlicher Eigentätigkeit
Herausgegeben von Uwe Müller
ISSN 0940-3566
ISBN 3-931922-11-1

# Inhalt


**Editorial** 8

**Aufsätze**

*Andreas Helmedach* Infrastrukturpolitische Grundsatzentscheidungen des 18. Jahrhunderts am Beispiel des Landverkehrswesens: Großbritannien, Frankreich, Habsburgermonarchie 11

*Uwe Müller* Die Modernisierung der Straßenverkehrsinfrastrukturpolitik während der Industrialisierung. Ein deutsch-britischer Vergleich 51

*Claude Diebolt* Deutsche und französische Bildungsausgaben im 19. Jahrhundert im Vergleich 72

*Elfi Bendikat* Nahverkehrspolitische Konflikte und kommunale Interventionen in Berlin und Paris: 1890–1914 85

**Forum**

*H. C. F. Mansilla* Die ökologischen und demographischen Probleme Lateinamerikas und das entwicklungspolitische Bewußtsein von 1950 bis 1980 111

*Michael Geyer* Kurze Rede über die Zukunft der Vergangenheit im Cyberspace 128

**Mitteilungen und Berichte**


- „Kulturtransfer im Epochenumbruch. Frankreich – Deutschland 1770-1815". Internationale Arbeitstagung in Saarbrücken (*Gudrun Gersmann*) 140


**Buchbesprechungen**


- Christian Pfister, Bevölkerungsgeschichte und Historische Demographie 1500-1800, München 1994 (*Stefan Militzer*) 145
- Pierre Rétat, Le dernier Règne. Chronique de la France de Louis XVI (1774-1789), Paris 1995 (*Annette Keilhauer*) 147
- Monika Neugebauer-Wölk, Esoterische Bünde und Bürgerliche Gesellschaft. Entwicklungslinien zur modernen Welt im Geheimbundwesen des 18. Jahrhunderts, Göttingen 1995 (*Ursula Goldenbaum*) 150
- Christophe Charle, La République des Universitaires 1870-1940, Paris 1994 (*Gabriele Lingelbach*) 154
- Christian Geinitz, Volker Ilgen, Ute Scherb, Holger Skor, Andreas Weber, Kriegsgedenken in Freiburg. Trauer, Kult, Verdrängung, Freiburg i. Br. 1995 (*Friedemann Scriba*) 157
- Frank von Auer/Franz Segbers (Hrsg.), Sozialer Protestantismus und Gewerkschaftsbewegung: Kaiserreich – Weimarer Republik – Bundesrepublik Deutschland, Köln 1994 (*Joachim Bleyl*) 160
- Werner Bramke/Ulrich Heß (Hrsg.), Sachsen und Mitteldeutschland. Politische, wirtschaftliche und soziale Wandlungen im 20. Jahrhundert, Weimar/Köln/Wien 1995 (*Uwe Müller*) 163
- Peter Bender, Episode oder Epoche? Zur Geschichte des geteilten Deutschland, München 1996 (*Jörg Roesler*) 167

- Andrea Komlosy/Václav Bůžek/František Svátek (Hrsg.), Kulturen an der Grenze. Waldviertel, Weinviertel, Südböhmen, Südmähren, Wien 1995 (*Pavel Himl*) 169
- Christa Randzio-Plath/Bernhard Friedmann, Unternehmen Osteuropa eine Herausforderung für die Europäische Gemeinschaft. Zur Notwendigkeit einer EG-Ostpolitik, Baden-Baden 1994 (*Andrej A. Gross*) 172
- Jörn Rüsen, Konfigurationen des Historismus. Studien zur deutschen Wissenschaftskultur, Frankfurt a.M. 1993 (*Eckhardt Fuchs*) 174
- Sandra Marcella Lucia Liebscher, Gegenwärtige kulturelle Probleme und Varianten der Valdesi. Ethnographie der italienischen Waldenser 1991-1993, Bochum 1994 (*Friedemann Scriba*) 176
- Diane Singerman, Avenues of Participation. Family, Politics, and Networks in Urban Quarters of Cairo, Princeton N.J. 1995 (*Henner Fürtig*) 178

Verzeichnis der Autorinnen und Autoren 181

# Editorial

Das Ausmaß des Staatsinterventionismus bildet einen permanenten Streitpunkt in der wirtschaftspolitischen Diskussion. Der Umfang staatlicher Infrastrukturinvestitionen, das Verhältnis von privaten und öffentlich finanzierten und betriebenen Infrastruktureinrichtungen, die Einflußnahme auf privat getragene Infrastrukturen (Regulierung) stellen dabei wichtige Fragenkomplexe dar.

Die dominierende Tendenz derartiger Diskussionen unterliegt offensichtlich Pendelbewegungen. Gegenwärtig überwiegen die Forderungen nach Entstaatlichung, wird die größere Effektivität privatwirtschaftlicher Unternehmen gegenüber bürokratisierten Institutionen betont, werden staatliche Monopole in private Monopole umgewandelt oder dem Wettbewerb ausgesetzt, soll der Staatshaushalt durch Privatisierung bislang öffentlicher Aufgaben saniert werden. Die deutsche Einheit hat diese Tendenz forciert. Im Prinzip handelt es sich jedoch um den (bislang noch) gedämpften Nachvollzug der in der angelsächsischen Welt von Reagan und Thatcher durchgesetzten Wende zur Deregulierung und Privatisierung. In der zweiten Hälfte der sechziger Jahre befand sich das Pendel auf der anderen Seite. In der Bundesrepublik wurde es als Selbstverständlichkeit angesehen, daß der Staat für die Verbesserung der im Nachkriegsaufschwung vernachlässigten Infrastruktur verantwortlich sei. Wichtige Argumente für die staatliche Eigentätigkeit auf diesem Gebiet waren die hohe Kapitalintensität von Infrastrukturinvestitionen sowie die wegen der langen Nutzungsdauer bedeutenden strukturellen, vor allem externen Effekte.

Politische Grundsatzentscheidungen über die Träger der Infrastruktur überdauerten in einigen Fällen derartige konjunkturelle Schwankungen der Wirtschaftspolitik, prägten sie somit über Jahrzehnte und überlebten mitunter sogar die auf ihrer Grundlage hergestellten Anlagen. Ein typisches Beispiel: Nachdem in den siebziger und achtziger Jahren des 19. Jhs. das Privatbahnsystem aus den verschiedensten Gründen in die Kritik geriet, entschloß man sich in den betroffenen Ländern zu Reformen der Eisenbahnpolitik, deren Ergebnisse bis heute fortwirken. Während es in Deutschland seit 1879 zu einer Verstaatlichung der Eisenbahnen auf Länderebene kam, beschritt man in den USA acht Jahre später mit dem *Interstate Commerce Act* den Weg der staatlichen Tarifregulierung, ohne in die Eigentumsstruktur einzugrei-

fen. Für den Historiker ist es also nicht nur interessant, die erwähnten Pendelbewegungen weiter in die Vergangenheit zu verfolgen und so zeitliche Vergleiche anzustellen. Neben diesen Zeitzyklen existieren auch länderspezifische Kontinuitäten, die offensichtlich durch die verschiedenen Wege der Modernisierung präfiguriert worden sind, zumal erst im Laufe der Industrialisierung und Urbanisierung die Grundlagen zahlreicher Infrastrukturen gelegt worden sind (Eisenbahn- und Telefonnetze, Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs, der Elektroenergie-, Gas- und Wasserversorgung sowie ein wesentlicher Teil von Einrichtungen des Bildungs- und Gesundheitswesens...).

Im vorliegenden Heft werden ganz bewußt sowohl methodisch prinzipiell verschiedene als auch sich stark ähnelnde Herangehensweisen vorgestellt. Die Entscheidung in der Trägerfrage hatte dabei zunächst im Mittelpunkt zu stehen. Zukünftige Forschungen werden hingegen in stärkerem Maße als bisher die Intentionen staatlicher Eigentätigkeit, Regulierung oder laissez faire-Politik mit den Resultaten zu vergleichen haben, wofür erneut ein Methodenpluralismus erforderlich sein wird.

*Andreas Helmedach* und *Uwe Müller* beschäftigen sich mit der bislang von der Forschung etwas vernachlässigten Straßenverkehrsinfrastruktur. Die Vergleichsebenen ihrer Beiträge liegen in einer zeitlichen Querschnittsanalyse für das 18. Jh. bzw. in einem von der Industrialisierung ausgehenden sachlichen Bezug, so daß die englische Entwicklung in verschiedenen Kontexten erscheint. So wie die historische Perspektive die mitunter von der aktuellen Politik beschränkte Sicht auf sozialwissenschaftliche Probleme erweitern kann, ist auch der Nutzen der systematischen Wissenschaften für die historische Forschung mittlerweile unumstritten. Dementsprechend werden Fragestellung und Klassifikation der Probleme (in jeweils unterschiedlichem Maße) vom historischen Forschungsstand und dem Theorieangebot der Wirtschafts- bzw. Verkehrswissenschaft beeinflußt. Dabei ist gerade angesichts der gegenwärtig neu entfachten Diskussion über den Standort der Wirtschaftsgeschichte festzustellen, daß die Beziehung zwischen Ökonomie und Geschichte nicht als Verhältnis zwischen Theorie und Empirie simplifiziert werden sollte. Dies gilt insbesondere für die Bereiche öffentlicher Sektor und Wirtschaftspolitik, die von der neoklassischen normativen Modellökonomie in der Regel ausgespart werden. Auch der Anwendung von für die wirtschaftshistorische Forschung fruchtbaren Ansätzen, etwa aus der neuen Institutionenökonomie, sollten auf der Grundlage traditioneller historiographischer

Methoden erarbeitete Typisierungen vorausgehen. Diese können dann Anregungen, eventuell sogar Kriterien für vergleichende Betrachtungen über andere Länder oder auch andere Infrastrukturbereiche liefern, aus denen historische Theorien mittlerer Reichweite erwachsen.

Unmittelbar meßbare Produkte politischen Handelns verlangen hingegen (zunächst) nach anderen Analysemethoden. Die von *Claude Diebolt* untersuchten Bildungsausgaben stellen nur zum Teil Infrastrukturinvestitionen im engeren Sinne dar, schufen aber zweifellos wichtige Voraussetzungen für das Wirtschaftswachstum, insbesondere in der zweiten Industrialisierungsphase seit 1870. Diebolts zumindest für Frankreich eindeutiger ökonometrischer Befund sich antizyklisch entwickelnder Bildungsausgaben wirft nun die von der historischen Forschung, auch unter Nutzung hermeneutischer Methoden, zu beantwortende Frage auf, ob der politisch-institutionelle Bereich angesichts der „gesetzmäßig" erscheinenden Macht statistischer Zusammenhänge lediglich der Transformation des in der Aufschwungsspanne von Privatunternehmen überakkumulierten Kapitals zu in der Abschwungsspanne einzusetzenden staatlichen Bildungsinvestitionen dient. Man kann m.E. nicht davon ausgehen, daß es sich hier um einen selbstorganisatorischen Prozeß handelt. Obgleich nämlich die Staatsquote im 19. Jh. wesentlich geringer war als heute, dürfte der haushaltspolitische Gestaltungsspielraum aufgrund des niedrigen Niveaus der vorhandenen Infrastruktur und der rein konsumtiven Sozialausgaben sowie der geringeren Staatsverschuldung größer gewesen sein.

*Elfi Bendikat* schließlich präzisiert durch ihre Analyse eines zwar eng umrissenen, gleichwohl außerordentlich wichtigen Zeitraums in der Geschichte zweier Metropolen das oft doch zu stark von den allgemeinen Trends bestimmte Bild. Diese Herangehensweise führt nicht zwangsläufig zur Verirrung im Detail, sondern schärft, wenn sie mit einem komparativen Ansatz verbunden ist, den Blick für die mitunter spezifischen Reaktionen auf Urbanisierung und sozialpolitischen Interventionsbedarf.

Berlin, im Juni 1996 Uwe Müller

Andreas Helmedach

# Infrastrukturpolitische Grundsatzentscheidungen des 18. Jahrhunderts am Beispiel des Landverkehrswesens: Großbritannien, Frankreich, Habsburgermonarchie

Der Infrastrukturbegriff hat sich seit den sechziger Jahren trotz der Schwierigkeiten, ihn streng zu definieren, in verschiedenen Sozialwissenschaften international durchgesetzt als Begriff für vor allem materielle und, in einer weitergehenden Definition, wie sie Reimut Jochimsen erarbeitet hat, auch institutionelle und personelle Grundlagen jeder Wirtschaftstätigkeit.[1] Auf die Definitionsprobleme kann hier nicht näher eingegangen werden. Nach wie vor gilt, was Knut Borchardt schon 1971 resignierend festgestellt hat: „Die Suche nach Merkmalen, die diese Bereiche streng und eindeutig von anderen Sektoren der Wirtschaft unterscheiden und zugleich hinreichende interne Homogenität des Aggregats sichern, bleibt... erfolglos"[2]; aber das unterscheidet den Infrastrukturbegriff nicht von anderen, die sich ebenfalls als zweckdienlich für die sozialwissenschaftliche Forschung erwiesen haben. Gemeinhin rechnet man zur Infrastruktur: Verkehr und Telekommunikation (Straßen, Wasserwege und Häfen, Eisenbahnen, Post, Telegraphie und Telefon), Unterricht und Wissenschaft, Verwaltung, Rechtspflege und öffentliche Sicherheit, Sozialwesen sowie Erhaltung und Verbesserung der natürlichen Ressourcen.[3] Auch ohne strengere Unterscheidung können als typische Merkmale von Infrastruktureinrichtungen betrachtet werden ihre Abhängigkeit von staatlicher Politik, ihr im allgemeinen hoher Kapitalbedarf, ihre langen Planungszeiten und lange Lebensdauer, ihre Produktion „externer Effekte" und z.T. auch „sozialer Ersparnisse" (*social savings*) bei gleichzeitig schwieriger Produktivitätsmessung. Infrastrukturpolitik kann sich entwicklungs-, struktur-, konjunktur- und verteilungspolitische Ziele setzen.

Historische Arbeiten, deren Konzeption vom Infrastrukturbegriff bestimmt wird, sind schon für das 20. Jh. überraschend selten; für die Zeit davor noch seltener. Zwar versteht sich, daß es infrastrukturelle

Einrichtungen auch schon früher gegeben hat, ebenso wie staatliche, halbstaatliche oder private Institutionen, die mit deren Herstellung und Betrieb befaßt waren. Wer sich aber mit dem naheliegenden Gedanken beschäftigt, die Geschichte der Infrastruktur bis an den Beginn der modernen Welt zurückzuverfolgen, stößt sofort an äußerst enge, von Quellenlage und Forschungsstand gesetzte Grenzen, und zwar umso heftiger, je mehr quantitative Daten gesammelt und verglichen werden sollen; von der Anmaßung, verschiedene Staaten, sei es aus dem deutschen Makro- und Mikrokosmos oder anderen Regionen Europas, vergleichend zu betrachten, ganz zu schweigen. Für das „Säurebad des Vergleichs" im Sinne Hans-Ulrich Wehlers fehlen noch schlichtweg die Voraussetzungen, zumal alle quantitativen Angaben, wenn überhaupt vorhanden, erst auf ihre Vergleichbarkeit geprüft werden müßten.[4] Zweifelsohne war jedoch das Verkehrswesen „Ausgangspunkt einer staatlichen Infrastrukturpolitik" (Herbert Knittler).[5] Versucht werden soll deshalb ein kursorischer und thesenhafter Überblick über Motive, Ziele, Trägerschaften und Finanzierungsformen beim Ausbau dieses wichtigen Infrastrukturbereiches in der vor- und frühindustriellen Zeit in Großbritannien, Frankreich und dem Habsburgerreich mit gelegentlichen Seitenblicken auf andere, vorwiegend deutsche Staaten. Daß ein solcher Versuch bisher fehlt, mag das Unternehmen rechtfertigen. Für das Habsburgerreich stützt es sich auf eigene Quellenforschung.[6]

## 1. Leitende Fragestellungen

Die Dienstleistung Verkehr – als Ortsveränderung von Personen, Gütern und Nachrichten – wird aus drei Gründen nachgefragt; Fritz Voigt sprach in seiner imponierenden Verkehrstheorie darum von der „Trilogie der Funktionen des Verkehrs":
1. als „Dienstleistung zur Befriedigung von Konsumbedürfnissen"; die Verkehrsleistung hat hier den Charakter eines Endproduktes.
2. als „immanenter Bestandteil jeder Arbeitsteilung und jedes Marktes"; die Verkehrsleistung ist hier kostenträchtige Voraussetzung der Produktion und Konsumtion.
3. als Voraussetzung und Element der „Integration des Staates und der Gesellschaft" und dabei variabel abhängig von deren Struktur. (Bedenkenswert in diesem Zusammenhang übrigens Voigts Hinweis: „Für diese dritte Funktion des Verkehrs ist keines der Modelle anwendbar, die die theoretische Nationalökonomie bisher erarbeitete").[7]

Obgleich sich die drei Funktionen des Verkehrs selten empirisch rein voneinander scheiden lassen, tritt doch die eine oder andere als Motiv gelegentlich mehr in den Vordergrund; so auch bei den Eingriffen des 18. Jhs. in das überlieferte Verkehrssystem. Damit stellt sich zunächst die Frage nach den Überlegungen und Zielen der Entscheidungsträger.

Das Verkehrs- und Nachrichtensystem[8] der Zeit vor dem Eisenbahnbau umfaßte Straßen und schiffbare Wasserwege sowie deren Nebeneinrichtungen wie z.B. Häfen, Posthäuser, Herbergen und Ställe als Verkehrswege.[9] Dazu kommen als Mittel des Transfers von Personen, Waren und Nachrichten die Post und das gewerbliche Reise-, Frachtfuhr- sowie Schiffswesen einschließlich der darin arbeitenden Menschen und der dazu gehörigen Betriebsmittel wie Zugtiere, Schiffe und Wagen. Weg und Mittel sind in ihrem Funktionieren aufeinander angewiesen und bilden zusammen die Verkehrsinfrastruktur. Auf den ersten Blick sichtbar, jedoch keineswegs selbstverständlich, ist die Tatsache, daß Weg und Mittel unterschiedliche Trägerschaften aufweisen können. Bei beiden sind jeweils Anlage- und Betriebskosten zu unterscheiden, wenn auch empirisch nicht immer voneinander zu trennen. Die Fragen nach der „Infrastrukturpolitik" drängen sich somit auf: nach dem Verhältnis von staatlicher und privater Trägerschaft, der Aufbringung der notwendigen Investitionen und gegebenenfalls deren Refinanzierung, nach der Verteilung von Gewinn und Verlust, nach den struktur- und konjunkturpolitischen Konsequenzen. Doch soll neben dem Produktionsfaktor Kapital der Produktionsfaktor Arbeit nicht übersehen werden: Hat man sich „freier" oder erzwungener Arbeitsleistung bedient, und wenn letzteres, auf welcher Rechtsgrundlage – Fronarbeit, Sträflinge, Militär? Interessant sind auch unterschiedliche Gewichtungen der einzelnen Zweige des Verkehrssystems, deren Wandel – Kanäle oder Straßen? – und die diesem Wandel zugrundeliegenden Entscheidungen. Damit kommt schließlich das meist schwer zu klärende Problem der externen Effekte und sozialen Ersparnisse ins Blickfeld; und damit ist ein Fragenkatalog formuliert, für den, was die größeren europäischen Staaten und Regionen angeht, bisher wohl lediglich die britische Forschung befriedigende Antworten aufzuweisen hat.

## 2. Der Ausgangspunkt: Die technischen Möglichkeiten des vorindustriellen Verkehrssystems

Fernand Braudel hat bekanntlich das vom Verkehrssystem der europäischen frühen Neuzeit bestimmte Raum-Zeit-Gefüge als eine Struktur der „longue durée" gekennzeichnet, die sich in nur sehr langsamen Rhythmen verändert. Mit dem 18. Jh., nicht erst mit dem Eisenbahnbau, bricht in mehreren europäischen Regionen diese Struktur auf; das Veränderungstempo wird deutlich schneller, am schnellsten, wie nicht anders zu erwarten, in England. Dies gilt, obschon das Verkehrssystem des 18. Jhs. im Landesinneren, nicht nur auf den Straßen, sondern auch entlang der Flüsse und Kanäle, auf animalische Energie angewiesen blieb. In der traditionellen Technik waren noch Produktivitätsreserven enthalten, die bei entsprechendem Kapitaleinsatz mobilisiert werden konnten.[10] So sind z.B. oft schon nur durch den Bau von Flußbrücken große Gewinne an Reisezeit und Verkehrssicherheit erzielt worden.

Der genaue Gang des technischen Fortschritts im Straßenbau des 18. Jhs. bedarf noch der Aufhellung. Die technische Ausführung der neuen Straßen war in dieser Erprobungsphase des neuzeitlichen Straßenbaues noch sehr uneinheitlich, das „learning by doing" noch nicht ingenieurwissenschaftlich überhöht. „Basisinnovation" jedenfalls war die nach wiederentdecktem römischen Vorbild in Frankreich schon im 17. Jh. entwickelte Packlagenbauweise oder *Chaussierung*, d.h. Beschotterung eines elliptischen, am Rande mit Wassergräben versehenen Straßenkörpers, nach Möglichkeit auf fester Steingrundlage, die ohne kontinuierliche Straßenunterhaltung nicht sinnvoll ist. Die Einführung einer regelmäßigen Straßenunterhaltung durch besoldetes Personal ist darum von genauso großer Bedeutung wie der Chausseebau selbst und muß als die zweite große Neuerung des Jahrhunderts der Aufklärung neben der Wiederaufnahme des planmäßigen Kunststraßenbaus betrachtet werden. Die Kammerschleuse, der technisch wichtigste Bestandteil der in dieser Zeit zahlreich neu geschaffenen Kanalwege, war spätestens seit ihrer Beschreibung in Leon Battista Albertis „De re aedificatoria" Mitte des 15. Jhs. in Europa bekannt[11] und hatte in den niederländischen und norditalienischen Handels- und Gewerberegionen bereits früh breite Anwendung gefunden. Selbst die in England seit dem 17. Jh. auftretenden *waggonways* (Holzschienenbahnen) lassen sich auf die Bergwerkstechnik des ausgehenden Mittelalters zurückführen. Erst gegen Ende des 18. Jhs. treten In-

novationen auf, die den überlieferten Rahmen sprengen, wie z.B. eiserne Brücken, eiserne Schienen oder der optische Telegraph. Letzterer bedeutete in der Tat eine Umwälzung im Vergleich zum bisherigen Verfahren der Nachrichtenübermittlung, der Post, die als ein spezifisches System von Arbeitsorganisation und Arbeitsteilung seit dem 15. Jh. in weiten Teilen Europas bekannt war. Insgesamt aber sind es nicht „revolutionär" neue Konstruktionen oder Arbeitsweisen, sondern die stark vermehrte Anwendung bereits bekannter Technologie, durch die eine Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur bewirkt worden ist.

Ebensowenig war die Kenntnis dieser Technologie seit dem 17. Jh. innerhalb West- und Mitteleuropas prinzipiellen regionalen Beschränkungen unterworfen. Sie gehörte, ähnlich wie z.B. Entwicklungen der Architektur, zum allgemeinen Fundus der europäischen Kultur, aus dem sich jeder bedienen konnte. Ihre Anwendung ist jedoch durchaus durch Vorbilder stimuliert worden. Wenn im folgenden die drei Großstaaten Großbritannien, Frankreich und Habsburgermonarchie im Vordergrund stehen, dann nicht nur deshalb, weil sie eine angemessene Vergleichsebene bilden, sondern auch, weil alle drei, in jeweils spezifisch eigener Art, im 18. Jh. bereits signifikante Fortschritte bei der „Verkleinerung" jener großen Räume gemacht haben, aus denen sie sich zusammensetzten. Dabei darf aber nicht übersehen werden, daß das führende Land des 17. Jhs., die Vereinigten Niederlande, gerade auch auf dem Gebiet des Verkehrssystems den Zeitgenossen als Muster dafür gedient hat, welche Intensität des Transfers von Personen, Gütern und Nachrichten möglich und „modern" sein konnte.[12]

## 3. Verkehrswegenusbau als Sache der Gesellschaft: Großbritannien

Zunächst einige Schlaglichter auf die britische Entwicklung, die, wie schon erwähnt, als am besten erforscht gelten kann:[13] Noch 1740 fuhr zwischen London und Birmingham wöchentlich gerade eine Linienkutsche – ein wahrhaft „mitteleuropäisches" Maß. 1783 waren es schon 30 pro Woche, 1829 aber 34 am Tag![14] Wüßten wir davon nicht schon aus anderen Quellen, wir müßten nur auf diese Information hin annehmen, daß sich in dieser Zeit im Umkreis von London und Birmingham sensationelle Veränderungen vollzogen haben.

Nachdem zwischen 1660 und 1750 an allein etwa 40 Flußläufen *erstmals* Verbesserungen vorgenommen worden waren, gab es in Großbritannien knapp 1400 Meilen (ca. 2250 km) schiffbarer Wasserwege.

1830 waren es dann 4090 1/2 Meilen (215 davon in Schottland) oder ca. 6580 km, nun mehrheitlich aus Kanälen bestehend.[15] Allein zwischen 1791 und 1794, in der berühmt gewordenen *canal mania*, konnten die Aktien für 42 neue Kanäle plaziert werden.[16] Die Ergebnisse dieses Kapitaleinsatzes, der dem Publikum wohl nicht zuletzt durch die mehr als 17 Prozent Dividende schmackhaft gemacht worden ist, die beispielsweise die „Birmingham Canals" im Jahre 1790 zahlten,[17] sind noch heute beeindruckend. Viele Kanäle wiesen lange Kanaltunnel und Aquädukte auf. Dieses Wasserstraßennetz ist ausschließlich privat finanziert worden. In der Flußverbesserung waren vor allem Nonprofit-Institutionen aus lokalen Treuhändern oder städtischen Korporationen tätig, die – ähnlich wie im Straßenbau – die aufgenommenen Baukredite aus den von der Schiffahrt erhobenen Nutzungsgebühren verzinsten und zurückzahlten. Eine nicht ganz kleine Zahl von Kanälen hatte nur einen Besitzer; letztere waren meistens auch mit Bergwerken gesegnet. Der Normalfall aber war die Aktiengesellschaft.[18]

Eine englische Besonderheit waren die frühen, zunächst hölzernen Schienenwege (*waggonways* oder *tramroads*), deren Anfänge auf das frühe 17. Jh. zurückgehen. Ihre Hauptaufgabe war zunächst die Verbindung von Grubenmund und Schiffsbauch. Seit dem Beginn des 18. Jhs. nahm ihre Zahl schnell zu. Um 1830 dürfte es etwa 1500 Meilen (ca. 2400 km) solcher Linien gegeben haben, die nun schon alle mit eisernen Schienen versehen waren. Bis etwa 1760 gehörten sie ausschließlich Privatleuten, meist Eigentümern von Montanbetrieben. 1777 entstand das erste von zahlreichen gemischten Kanal-Eisenbahn-Systemen, bei denen der Waggonway als *public line* im Besitz einer Kanalgesellschaft stand und, zumal in gebirgigem Gelände, Zubringerfunktionen zum Wasserweg übernahm. Waggonways als selbständige öffentliche Linien auch mit Personenverkehr, dann die tastenden Ansätze zu einem nationalen Netz und schließlich das Auftreten der frühen Lokomotiven fallen in die ersten drei Jahrzehnte des 19. Jhs.[19]

Waren die Kanäle und deren Zubringer auch das Rückgrat des Massengutverkehrs, darf doch die Bedeutung der Straßen für die Industrielle und die ihr vorausgehende agrarische Revolution in keiner Weise unterschätzt werden.[20] Um 1835, nach mehr als einem Jahrhundert des Straßenausbaus, gab es in England 1116 *Turnpike trusts*, die über 35.000 km mautpflichtige „Schlagbaumstraßen" in allerdings durchaus unterschiedlich guter Weise unterhielten. Damit war etwa ein Fünftel des gesamten Straßennetzes zum Wohle der Reisenden und Güterversender der erst in diesem Jahr abgeschafften, völlig unzurei-

chenden „Pflege" durch auf Basis der Gemeinden (*parishes*) organisierte, unbezahlte bäuerliche Zwangsdienste entzogen.[21] Entlang einiger stark befahrener Straßen hatte es sich schon im 17. Jh. gezeigt, daß die örtlichen Kräfte mit der Straßenunterhaltung überfordert waren. Die vom Parlament 1663 erstmals genehmigte Möglichkeit, für bestimmte Abschnitte der *King's highways* Wegebaukommissionen aus örtlichen Würdenträgern (zunächst nur den Friedensrichtern) einzurichten, ging auf Initiativen von lokalen Kräften zurück, die nicht länger einem Transitverkehr dienen wollten, der ihnen keinen Nutzen, sondern nur Ärger und Kosten brachte. Die Turnpike Trusts durften Kapital zum Zweck der Straßenreparatur aufnehmen, das dann aus den Mautgebühren, die an den namensgebenden Schlagbäumen erhoben wurden, zurückzuzahlen war. Eine erste größere Zahl neuer Trusts entstand um 1725/1730. Zur Massenerscheinung wurden die Trusts erst in einer zweiten „Welle" von 1750 bis 1772 (der *turnpike mania*), der weitere nach 1790, nach 1809 und um 1825 folgen sollten.[22]

Die Trusts hatten sich gegen Widerstände durchzusetzen, denn sie waren neben den Einhegungen das für die Landbevölkerung am deutlichsten sichtbare Zeichen des Übergangs von der moralischen zur Marktökonomie.[23] Hinter den Trusts standen die Gewinner dieser Umwälzung, vor allem die *landed interests*, der Grundbesitz. Dies gilt auch für die Zeit nach dem Übergang von der mehr „reaktiven" Gründung von Turnpike Trusts zur Bewältigung des steigenden Verkehrs hin zu solchen, die schon ausdrücklich zur „Verkehrsförderung" gedacht waren. Schließlich ist seit den neunziger Jahren bei den Turnpikes auch spekulatives Investment (wie beim Kanalbau) nachweisbar; einhergehend mit deren Vordringen in die neuen Industriegebiete.[24] Gegeneinander um Verkehrsanteile konkurrierende Turnpike Trusts sind zwar erst eine Erscheinung des frühen 19. Jhs., aber ein kontinuierliches Fallen der Straßenfrachtgebühren ist schon das ganze 18. Jh. hindurch ihr Verdienst.[25]

Die Einführung der regelmäßigen Straßenunterhaltung auf der Basis von Mauteinnahmen ging in England dem Bau der ersten kunstgerechten Chausseen voraus. Zwar bestanden viele Straßendecken schon seit dem 17. Jh. aus Kies, Schotter oder Schlacke auf konvexem Untergrund,[26] aber Packlagenstraßen sind auf der Insel erst in der zweiten Jahrhunderthälfte durch John Metcalfe (1717-1810) eingeführt worden.[27] Dies mußte kein Nachteil sein in einem Land, wo Schwerlasttransporte in viel größerem Maße als anderswo auf dem Wasserweg durchgeführt werden konnten, was die Straßen schonte bzw. eine

leichtere Straßenbauweise ermöglichte. Braudel schätzte das Verhältnis von Land- und Wassertransport im britischen Güterverkehr um 1800 auf etwa 1:1 gegenüber 8:1 bzw. (wenn nur die Königsstraßen einbezogen werden) 2:1 1828 in Frankreich.[28] Es gibt viele Anzeichen dafür, daß sich die Straßenbauqualität in England auch schon vor dem Auftreten so weltbekannter Ingenieure wie Thomas Telford und John MacAdam nach und nach verbessert hat.[29]

MacAdam war aber nicht zuletzt derjenige, der wie kein anderer zur Verdrängung erzwungener Arbeit (*statute labour*) im englischen Straßenbau beigetragen hat, indem er die Vorteile der Lohnarbeit nachwies und seine Baumethoden auf den Einsatz armer und ungelernter ländlicher Arbeitskraft ausrichtete, die im Stücklohn Steine schlug. Denn bis 1835 konnten ja auch die Turnpike Trusts noch auf die Verpflichtung der Bewohner der Parishes zur Straßenfron zurückgreifen und ließen sich diese bestenfalls durch Geldzahlungen ablösen. Demgegenüber hatten die Kanalbauer immer nur freie Lohnarbeit beschäftigt und so von den *navvies*, den in großen Gruppen von Baustelle zu Baustelle wandernden Erdarbeitern bis hin zum im großen Ingenieurbüro angestellten Zivilingenieur ganz neue Berufsgruppen hervorgebracht.[30]

Der „Staat", d.h. das gesetzgebende Parlament beteiligte sich an dieser Entwicklung lediglich durch die Schaffung eines legislativen Rahmens, von dem hier der *General Turnpike Act* von 1773 hervorgehoben werden soll, mit dem häufige Streitfragen zwischen Fuhrleuten und Straßenunterhaltern wie höchstzulässige Ladegewichte oder Breite der Wagenräder geregelt worden sind.[31] Steuergelder für den Straßenbau bewilligte das Parlament nur in Einzelfällen für strategische Straßen, erst Anfang des 19. Jhs. auch für strukturpolitisch wichtige.[32]

Die Verbesserung der Straßenverhältnisse hatte den Weg zur Verkürzung der Reisezeiten im Personenverkehr eröffnet: Sie betrugen zwischen den wichtigsten Bevölkerungszentren Großbritanniens um 1830 durchschnittlich nur noch die Hälfte des Standes der Zeit um 1770 und gar nur noch ein Fünftel dessen von 1750. Hieß es noch 1754 in einer Zeitungsanzeige: „However incredible it may appear, this coach will actually arrive in London four days after leaving Manchester", hatte sich dreißig Jahre später im Konkurrenzkampf rivalisierender Unternehmen die Fahrtdauer auf die Hälfte der unglaublichen vier Tage reduziert. Die Fahrzeitreduzierung ging einher mit einer schnellen Steigerung der Frequenz der einzelnen Linien sowie der Zahl der Fahrgäste.[33] 1835 gab es in ganz England, Schottland und

Wales neben den ersten großen Eisenbahnlinien mehr als 14.000 reguläre Wagendienste in der Woche.[34] Zwar wurden auch die staatlichen Postdienste seit der zweiten Hälfte des 18. Jhs. modernisiert; seit 1784 verkehrten vereinigte Brief- und Reisewagen als *mail-coaches* mit Reisegeschwindigkeiten, die in Kontinentaleuropa erst nach den napoleonischen Kriegen erreicht worden sind, und zwar 1797 bereits auf 42 Linien von zusammen 4110 Meilen (über 6600 km) Länge.[35] Offensichtlich war der Staat keineswegs bereit, den privaten Betreibern alle Einnahmen einzuräumen. Aber dennoch stellten private Gesellschaften das Gros der Personenverkehrsdienstleistungen, die im Großbritannien des ausgehenden 18. Jhs. bereits den Charakter eines Konsumgutes anzunehmen begannen.

Auch im Güterverkehr entwickelte sich in Großbritannien schon im 18. Jh. ein System, dessen Komplexität seinesgleichen suchte. Auf dem Wasser überwog dabei noch der Eigentümer-Schiffer, wenngleich es Kanalgesellschaften und Speditionen gab, die eigene Flotten von Kanalbarken unterhielten. Im Straßengüterverkehr dagegen gab es bereits eine klare Unterscheidung zwischen dem überregionalen Verkehr, der in der Hand der Liniendienste großer Speditionen war, und dem lokalen, in dem für kleine, traditionell auf ländliche Gasthäuser gestützte Unternehmen und selbst Nebenerwerbsfuhrleute noch Raum blieb.[36]

„Industrialisierung von Raum und Zeit" (Wolfgang Schivelbusch)?

In Großbritannien hat man den hier angerissenen Wandlungsprozeß als erste Phase einer „Verkehrsrevolution" bezeichnet und damit eine begriffliche Analogie zum welthistorischen der Industriellen Revolution hergestellt. Laut Philip S. Bagwell begann die *transport revolution* um 1770 und dauert bis heute an. Das wesentliche Kennzeichen der „transport revolution of the eighteenth and early nineteenth centuries" aber sei, daß durch Einsatz von Kapital und (für England, A.H.) neuen Technologien im Fluß- und Kanalbau die Zugkraft des Pferdes im Gütertransport mit dem größtmöglichen, nämlich unter günstigen Umständen gegenüber einer unbefestigten Straße mehr als hundertfachen Nutzen verwendet werden konnte.[37] Nur so konnte der massenhafte Kohleverbrauch Gebiete erfassen, die der Küstenschifffahrt nicht zugänglich waren. Die Beschleunigung der Beförderung von Gütern, Personen und Informationen vergrößerte zur selben Zeit Umfang und Effizienz der Märkte und erlaubte eine verbesserte Ausnutzung der Ressourcen.[38]

Die verkehrsgeschichtliche Sonderentwicklung Englands gegenüber dem kontinentaleuropäischen Weg zeichnete sich schon im 17. Jh. mit der Schaffung der Institution der Turnpike Trusts ab, durch die die rational organisierte, regelmäßige Straßenausbesserung noch vor der ingenieurmäßigen Straßenverbesserung einsetzte. Der ebenso extensive wie intensive, ausschließlich privat finanzierte bzw. vorfinanzierte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur begann dann in großem Maßstab um die Mitte des 18. Jhs. als Teil der Durchkapitalisierung der ganzen Gesellschaft. Die große Bevölkerungszunahme in der zweiten Hälfte des 18. Jhs., damit verbunden die sich verstärkende Nachfrage nach Agrar- und gewerblichen Produkten führte zu einer schnellen Zunahme des überregionalen Austausches und ließ so die Einführung verbesserter Formen des Gütertransportes unabweisbar werden.[39] Es war die Gesellschaft, die dabei die Initiative ergriff. Die Ziele der Akteure waren rein ökonomische. Die Auswahl der einzusetzenden Technik folgte ökonomischen Prinzipien. Die Trägerschaft von Anlagen und Betriebsmitteln (mit Ausnahme des Reservats der Post) war großenteils privat; einen Zwischenstellung nehmen allerdings die im 18. Jh. überwiegend auf Non-profit-Basis arbeitenden Treuhandorganisationen für den Straßen- und Flußbau ein, die man als privatrechtlich organisiert bezeichnen kann, denen aber die Straßen oder Flüsse nicht *gehörten*.

Die Finanzierung der Anlagekapital- und Betriebskosten erfolgte ganz überwiegend durch die Verkehrswegebenutzer über Nutzungsentgelte. Privat waren in der bald einsetzenden Spekulation natürlich auch Gewinn und Verlust. Das Investment erfolgte demgemäß zyklisch; konjunkturpolische Überlegungen kamen nicht zur Anwendung, strukturpolitische Effekte unterlagen keiner Lenkung. Die zunehmende Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen bot nicht nur günstige Möglichkeiten der Kapitalanlage, sondern stimulierte auch die Entwicklung eines Kapitalmarktes. Die Vorfinanzierung der Turnpike Trusts mobilisierte kleine Ersparnisse in ländlichen Gegenden.[40] Überhaupt stammten die verwendeten Kapitalien zu einem großen Teil aus der Landwirtschaft.[41] Und es war nicht die Eisenbahnfinanzierung, sondern die des Kanalbaues, die neue Formen der Geldanlage wie die Vorzugsaktie im Mutterland der Industriellen Revolution verbreitet hat.[42]

Einer frühen Phase der Industrialisierung, geprägt vor allem von der rasanten Entwicklung der Textilindustrie und von enorm zunehmender Kohleförderung, deren Ausmaß alle bisherigen Bewegungen

großer Rohstoffmassen in der gesamten Menschheitsgeschichte weit in den Schatten stellte, war also ein Verkehrssystem adäquat, das sich zwar noch nahezu ausschließlich vorindustrieller Technologien bediente, das aber bis auf geringe Restbestände nichtökonomischer Bindungen den Gesetzen des Marktes ganz unterworfen war.

## 4. Verkehrswegenusbau als Sache des absolutistisch regierten Zentralstaats: Frankreich

So wie die britische verkehrsgeschichtliche Forschung von den Fragen nach Verlauf und Ursachen der Industriellen Revolution beflügelt worden ist, war (und ist) das Leitmotiv der französischen die Integration der französischen Räume zu dem einen Raum Frankreich.[43] Ansätze zum zentralstaatlich organisierten Verkehrswegebau reichen hier bis an die Wende vom 16. zum 17. Jh. zurück.[44] Seit dem 17. Jh. war Frankreich dann einer der Vorreiter der Infrastrukturentwicklung.

Allgemein bekannt sind die Kanalbauten der Zeit Colberts, besonders der 240 km lange *Canal du Midi* (1667-1681) mit seinen hundert teils mehrstufigen Schleusen. Die Vilaine war aber bereits im 16. Jh. durch Schleusen kanalisiert,[45] der *Canal de Briare* als erster Teil einer Verbindung der Flußsysteme von Loire und Seine schon 1604 begonnen und 1642 fertiggestellt worden. Der Zusammenschluß dieser beiden Flüsse erfolgte dann allerdings durch den *Canal d'Orléans* und die Kanalisierung des Loing erst 1692 bzw. 1724.[46] Die Lage Frankreichs auf dem „Isthmus", der Verkehrsachse zwischen den norditalienischen und niederländischen Handels- und Gewerberegionen, erklärt wohl die Herkunft der Vorbilder dieser Wasserbauten. Deren Hauptziel war zunächst die Verbindung der vier großen Flußsysteme von Seine, Loire, Rhône und Garonne; bald kam noch der Rhein hinzu. Vauban hatte gar die Schiffbarmachung von 190 Wasserläufen vorgeschlagen.[47] Colberts Kanalbaupläne konnte das Ancien Régime nicht vollenden, wenngleich große Kanalprojekte das 18. Jh. hindurch und auch danach weiterverfolgt worden sind. Bis 1789 entstanden etwa 1000 km Kanäle, daneben waren zu dieser Zeit etwa 7000 km Flußweg nutzbar, viel davon aber nur bei hohem Wasserstand.[48] Etwa 200 weitere km an Kanälen kamen bis 1821; 1843 gab es dann etwa 4000 km Kanalweg.[49] 1789 wie 1843 war also das französische Wasserstraßennetz größer als das britische, davon das Kanalnetz 1843 fast genauso groß wie das des Mutterlandes der Industriellen Revolution, bei einer allerdings bedeutend größeren Ausdehnung des französischen Territoriums.[50]

Finanziert wurden diese für ihre Zeit als technische Meisterleistungen anzusehenden Bauten seit den Zeiten Colberts ausschließlich vom Zentralstaat, der allerdings den Betrieb und die Unterhaltung der einmal geschaffenen Kanäle an private Unternehmer verpachtete. Die Vorstellungen der französischen Behörden gipfelten in dem gigantomanischen Plan Becqueys aus dem Jahr 1820, der den Bau von 10.000 weiteren km Wasserstraßen vorsah. Trotz der zentralen Planung hatten die französischen Schleusen übrigens genau wie die von unterschiedlichen Gesellschaften gebauten englischen keine einheitlichen Abmessungen, so daß freier Transitverkehr der Schiffe nicht uneingeschränkt möglich war.[51]

Die vom Schiffsverkehr zu zahlenden Mautgebühren mögen zur Unterhaltung der Kanäle bequem ausgereicht haben; ob sich aber die Baukosten angemessen verzinst haben – was bei den englischen Kanälen mehrheitlich der Fall war –, ist unbekannt und muß in einigen Fällen bezweifelt werden. Die französische Forschung scheint unter dem Bann des Dogmas von der „Eroberung des nationalen Raumes" dem Rentabilitätsproblem nicht viel Aufmerksamkeit gewidmet zu haben. Auffällig ist der Wandel in der Schwerpunktsetzung vom Kanal- auf den Straßenbau in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts, ohne daß aber die Anlage von neuen Kanälen völlig vernachlässigt worden wäre.[52] Möglicherweise haben die Planer dieser Epoche damit mehr Augenmaß bewiesen, als Lepetit ihnen heute zugestehen will.[53] Am *Canal de Bourgogne* beispielsweise mit seinen nicht weniger als 195 Schleusen ist von 1775 bis 1832 gearbeitet worden, an der Rhein-Rhône-Verbindung über Saône und Doubs von 1783 bis 1833.[54] Zu dieser Zeit fuhr zwischen Loire und Rhône, abschnittsweise seit 1823 von einer privaten Steinkohlegesellschaft eröffnet, bereits die erste Eisenbahn Frankreichs, ein *waggonway* nach englischem Muster, und versorgte Lyon mit Brennstoffen.[55] Grenzen der staatlichen Kapitalkraft werden hier ebenso sichtbar wie auch solche der verkehrswirtschaftlichen Rationalität. Wenn auch niemand im 18. Jh. den Siegeszug der Dampflokomotive voraussagen konnte, liegt demnach die These nahe, daß ein Teil der immensen Kanalbauwerke trotz aller „rationalen" Planung nichts anderes als eine Fehlallokation von Ressourcen gewesen ist.[56]

Colbert erkannte auch die Bedeutung guter Straßen. Die schon im 16. und 17. Jh. gepflasterte, wegen ihrer Breite gerühmte Straße von der Loire zur Seine, von Orléans (dem damals bedeutendsten Binnenhafen) nach Paris – der *pavé le Roi* – wurde nun durch weitere Kunst-

straßenanlagen im Pariser Becken ergänzt. Außer dem „réseau de prestige",[57] das im größeren Umkreis von Paris auf schönem Sandsteinpflaster dem König bequeme Reisen ermöglichte, sollten nun die Häfen mit der Hauptstadt verbunden werden; dazu kamen überwiegend militärstrategisch motivierte Projekte im Norden und Osten des Königreichs. Von Anfang an unter den beschränkten finanziellen Mitteln leidend, konnten diese hoffnungsvollen Ansätze in der wirtschaftlichen Krise der späten Regierungszeit Ludwigs XIV. nur mit vermindertem Tempo fortgesetzt werden bzw. schliefen sogar ganz ein.[58]

Einen merklichen Aufschwung nahm der Straßenbau dann wieder nach 1738 unter dem Generalkontrolleur der Finanzen Orry. Dieser hatte nicht nur eine neue Prioritätenliste aufgestellt, an deren Spitze wiederum die von Paris ausgehenden Hauptstraßen standen. Sondern er hatte auch eine „Lösung" für die Probleme von Finanzierung und Arbeitskraft gefunden, die den Staatshaushalt entlastete. „Beherzt", bemerkte Fernand Braudel, wagte sich der der Staat „an eine Aufgabe heran, die seine Kräfte freilich nach wie vor überstieg, wenn schon nicht mehr seine Absichten."[59] Ausgehend von Erfahrungen der Zeit Ludwigs XIV. und Regelungen, die seit etwa 1720 in einigen Intendanzen (darunter Orrys eigener in Soissons) angewendet worden waren, wurde 1738 der Straßenbau per Statut der unbezahlten bäuerlichen Fronarbeit überragen. Die neue Regelung betraf fast ganz Frankreich; nur einige der *Pays d'Etat* wie z.B. das Languedoc wendeten sie nicht an. Von der Straßenfron *Corvée Royale* („dite de grands chemins") waren Adelige, der Klerus und dessen Diener, Stadtbewohner, Dorfschullehrer, Postmeister, selbst Hirten ausgenommen. Um so schwerer lag die Last auf der Bauernschaft.[60]

Betroffen waren die Bauern im Alter von 16 bis 60 Jahren, die in zwei, drei oder auch vier *lieues*, d.h. in bis zu zwanzig Kilometer Entfernung von den königlichen Straßen wohnten. Nach regional unterschiedlichen Regeln mußten die verpflichteten Pfarrgemeinden im Frühjahr und Herbst Arbeitskräfte und Wagen stellen – so konnten sich die *corvéables* in manchen Gegenden von Dritten vertreten lassen, in anderen nicht. Jede Gemeinde (*paroisse*) war für einen festgelegten Straßenabschnitt zuständig. Die verlangte Arbeitszeit schwankte zwischen sechs und 30 Tagen im Jahr; gelegentlich war sie noch höher. Mißbräuche durch die Behörden waren nicht eben selten. Diese „außerordentliche steuerliche Belastung in Form von Arbeit" (Braudel) war nicht nur ungerecht wegen der großen regionalen Unterschiede in den Anforderungen, sondern auch und vor allem deswegen, weil die,

die von den neuen Straßen am wenigsten direkt profitierten, den höchsten Beitrag zu deren Herstellung und Unterhaltung zu leisten hatten. Die Corvée Royale war eine sehr harte Belastung für die Produktivität der Landwirtschaft. Uneffektiv wie Zwangsarbeit meistens, war sie den Bauern verhaßt und in der zweiten Jahrhunderthälfte dann auch in der Öffentlichkeit umstritten. Beginnend 1758 in Caen, erhoben deshalb manche Intendanten statt der Zwangsarbeit eine Geldsteuer von den Gemeinden, was die Last innerhalb der Bauernschaft gleichmäßiger verteilte und die sehr viel rentablere Beschäftigung von Lohnarbeitern auf den Straßen ermöglichte.[61]

1776 unternahm Turgot einen Anlauf, die Corvée Royale in eine Geldsteuer für *alle* französischen Familien, auch die adligen und die der Stadtbürger, umzuwandeln, aber dieses Projekt scheiterte. Turgots Modell vollständig steuerfinanzierter Hauptstraßen dürfte im 18. Jh. einzigartig gewesen sein. Kurz vor dem Untergang des Ancien Régime, am 6. November 1786, ist dann wenigstens für alle Bauern die lange überfällige Geldsteuerregelung erlassen und die Straßenfron *an den Hauptstraßen* somit beseitigt worden.[62] Für die Nebenstraßen dagegen waren bis weit ins 19. Jh. hinein die Dorfgemeinden verantwortlich.[63]

Noch immer aber hatte sich am Grundproblem dieser Art der Infrastrukturunterhaltung nichts geändert, nämlich der höchst ungleichen und ungerechten Lastenverteilung auf die Gesamtbevölkerung. 1789 fiel die Corvée Royale auch als Geldsteuer, und nach einigem hin und her mußte man sich zur Aufstellung von Schlagbäumen an den großen Landstraßen durchringen. 1797/98 eingeführt, sind die Wegegelder wegen ihrer Unpopularität bereits 1806 wieder abgeschafft worden. Bei der Einführung dieser kurzlebigen „Straßenunterhaltungssteuer" (*taxe d'entretien des routes*) hatte man sich am englischen Beispiel und an den Lehren Adam Smiths orientiert, aber nicht zu sehr: Alle Einkünfte kamen in einen Topf und sollten dann zentral nach Gesichtspunkten der Entwicklungsförderung bisher infrastrukturell benachteiligter Regionen umverteilt werden.[64] Direkter Ersatz nach dem Scheitern des Experiments 1806 war eine Salzsteuer und damit wiederum die einseitige Belastung der Landwirtschaft. Von nun an sind in Frankreich die Straßen höherer Ordnung ausschließlich aus dem Steueraufkommen gebaut und unterhalten worden.

Zu den Neuregelungen der Zeit Orrys gehörte auch die der administrativen Kompetenzen. 1743 wurden die technischen von den finanziellen Diensten getrennt. Von 1750 bis 1754 erhielt das *Corps des*

*Ponts et Chaussées* seine sehr dauerhafte, eigenständige, nur von der Revolution zeitweise gefährdete Gestalt als Zentralbehörde aus „cadres de valeur, animés d'un esprit uniforme". Nur die großen landständischen Provinzen (*pays d'Etat*) behielten in Straßenbausachen ihre Autonomie. 1747 ist dieser Behörde mit der *Ecole des Ponts et Chaussées* auch eine Ingenieurschule zur Seite gestellt worden – die erste dieser Art der Welt.[65] Der Etat des Corps stieg seit 1715 in Stufen, aber offenbar kontinuierlich und betrug 1786 fast 9,5 Millionen Livres. Mit anderen Worten: der steuerfinanzierte Anteil am Verkehrswegebau war schon damals höchst beachtlich.[66] Diese Mittel gingen vor allem in den Neubau; eine Trennung der Neubauaufwendungen in solche aus der Corvée und solche aus Steuern scheint jedoch nicht möglich zu sein.

Auf dieser organisatorischen Basis erlebte der Straßenbau in den Dekaden nach 1750 eine große Zeit.[67] Nach 1760 wurden insbesondere in Nordwestfrankreich „auf starken gesellschaftlichen Druck" (Lepetit) bereits auch Nebenstraßen verbessert.[68] Die Größe der Aufgabe des Ausbaus des nationalen Straßennetzes, verglichen mit der Knappheit der zur Verfügung stehenden Mittel, förderte überhaupt ein eher regionales Vorgehen und Entfaltungsmöglichkeiten für partikulare Interessen z.B. von Städten, was von den Anwälten des Zentralismus gestern wie heute beklagt wurde und wird.[69] Ob aber die strukturpolitischen Konsequenzen dieser Art „Bürgerbeteiligung" wirklich so negativ gewesen sind? Lepetit hat mit großem Quellen- und Rechenaufwand nachgewiesen, daß trotz des Netzes der Königsstraßen noch um 1820 die Zugangsmöglichkeiten der Franzosen zum „nationalen" Verkehrsnetz sehr ungleich im Raum verteilt, daß der Raum und zu einem guten Teil auch die Märkte noch auf regionalen Grundlagen organisiert waren.[70] Aber auch die Franzosen verteilten sich ungleich im Raum. Wenn überhaupt etwas gutes über die Corvée Royale gesagt werden kann, dann, daß sie den Bau von Straßen zumindest in der ungefähren Nähe der Menschen erzwang. Und was ist mit dem Konzept der „Fortschrittsregionen"?

Wolfgang Mager hat, wie vor ihm schon Braudel, auf das „für das Frankreich des Ancien Régime charakteristische Eigenleben der Regionen und Provinzen" hingewiesen, das „zwangsläufige Folge der angesichts archaischer Verkehrs- und Informationsbedingungen als riesig anzusehenden Weite des Landes" gewesen sei.[71] Gegen dieses wirtschaftliche und politische Eigenleben mußte der Absolutismus natürlich ankämpfen. In der Terminologie Fritz Voigts: Der „Einheits-

staat" entwickelte die nicht zuletzt auf der „Gestaltungskraft des überkommenen Verkehrssystems" beruhenden „Integrationseffekte sytematisch weiter".[72] Als Motiv für den Verkehrswegeausbau tritt damit neben die Implikationen einer merkantilistischen Wirtschaftspolitik, ohne daß Haupt- und Nebenintention hier zu trennen wären, die Bedeutung der Infrastruktur für den Prozeß der Integration, der Formierung und Durchstrukturierung des absolutistischen Staates, dessen Penetrationsmöglichkeiten in die Weite des Landes überhaupt erst geschaffen werden mußten.[73] Dazu gehörte natürlich auch die „Selbstinszenierung" des Staates bzw. seiner Vertreter, die gerade die Straßenbauten nach römischem Vorbild und mit allen geeigneten Mitteln architektonischer Repräsentation ausschmückten, ja die auf ihren Dämmen das Umland überragende, breite, schnurgerade Chaussee selbst als Sinnbild für den Triumph des absolutistischen Staates über alle Widrigkeiten begriffen. Straßen wurden so zu gebauten Symbolen einer Staatsideologie, die für den Herrscher Frankreichs den Vorrang selbst gegenüber den Weltenlenkern der Antike in Anspruch nahm.[74] Schon die zeitgenössischen Beobachter sahen, daß damit verkehrswirtschaftlicher Rationalität fremde Einflüsse auf das Verkehrssystem wirkten, daß die herrlichen französischen Chausseen für ihre Größe zu leer (Arthur Young[75]) oder für ihren Nutzen zu prächtig waren (Christian Friedrich Lüder[76], ja kein geringerer als Adam Smith[77]). Lüder, der Verfasser des ersten deutschsprachigen systematischen Straßenbau-Lehrbuchs, kritisierte übrigens neben der seiner Ansicht nach übertriebenen Breite und „Ausschmückung" der französischen Kunststraßen die dort häufige Anwendung der teureren Pflasterung anstelle der Chaussierung.[78] Somit spricht vieles dafür, daß in Frankreich zu teuer und zu unrationell gebaut worden ist, insbesondere im Vergleich zu England, aber auch zur Praxis des Habsburgerreiches in der zweiten Jahrhunderthälfte. Diese Frage verdiente nähere Forschung.

Das Straßennetz, das vom Ancien Régime hinterlassen worden ist, war, gemessen an den weitreichenden Plänen seiner Erbauer, unvollständig, aber beeindruckend genug.[79] Konzipiert war das Gesamtnetz der königlichen Straßen auf etwa 35.000-40.000 km.[80] Revolution und Krieg waren dem weiteren Ausbau sowenig günstig wie der Pflege: Um 1820 sollte das Netz der Königsstraßen „theoretisch" 33.441 km betragen; 28.605 km davon waren Straßen mit steinerner Decke, gepflastert oder geschottert; der Rest bestand noch immer nur aus Erde. 14.288 km davon oder 42 Prozent dieses Netzes galten als „voll aus-

gebaute" königliche Chausseen „im Wartungszustand" und waren nicht reparaturbedürftig.[81] Anders als in England hatten die politisch bewegten Jahrzehnte zwischen 1789 und 1815 also zu Stagnation und sogar Rückentwicklung im Verkehrssystem geführt. Pierre Léon resümierte die dennoch bestehende Kontinuität über den revolutionären Bruch hinweg: „An der Haltung der Regierung gegenüber der Straße änderte sich nichts. Sie war und blieb ein Instrument des Staates, von ihm finanziert und gebaut und der Privatinitiative und dem Profit entzogen." Im Zuge dieser Politik erlebte der französische Straßenbau auch im 19. Jh. bedeutende Fortschritte.[82]

In Frankreich war im Interesse des königlichen Schatzes schon sehr früh (1575) das Briefmonopol der Post auf bestimmten Relationen, wo dies lohnend erschien, durch eine ebenfalls monopolisierte Fahrpost für Reisende ergänzt worden. Allerdings wurden diese Wagendienste an Private verpachtet, die diese bei den Reisenden deshalb wenig beliebten *Messageries Royales* entsprechend ausbeuteten. Eine grundlegende Neuordnung, nach der sie dann unter staatlicher Verwaltung fahren sollten, erfolgte unter Turgot 1775.[83] Zwar ist der Staatsbetrieb nach Turgots Sturz wieder abgeschafft worden, aber es blieb immerhin bei den Qualitätsgewinnen durch die *turgotines*. Die Posthaltereien waren für kapitalkräftige Bürger ein gewinnbringendes Anlageobjekt; die aus den königlichen Posthaltereien erlöste Pacht wuchs von 1.220.000 Livres bei der ersten Verpachtung 1676 auf 8.800.000 hundert Jahre später.[84] Das Verpachtungssystem wurde endgültig erst 1804 abgeschafft. Verbesserte Zugangsmöglichkeiten zur und höhere Geschwindigkeiten der Post waren Ergebnis der Zunahme und Verdichtung der Postrelais; ihre Zahl stieg von 798 im Jahre 1701 über 1426 1789 auf 2057 1850.[85] Noch schneller war der optische Telegraph, 1791 erfunden, 1794 bereits auf einer ersten Linie eingeführt; er stand aber nur der Regierung zur Verfügung.[86]

Auf den neuen Straßen verbesserten sich die Reisegeschwindigkeiten des Personenverkehrs stetig; bereits zwischen 1765 und 1780 haben sie sich dank der *grande mutation des routes* auf vielen Relationen halbiert.[87] Eine Reise von Paris nach Bordeaux dauerte 1660 10 Tage, 1789 wie 1815 noch fünf oder sechs, 1831 drei Tage, 1847 48 Stunden im Winter, 40 im Sommer.[88]

Im 18. wie im frühen 19. Jh. stellten in Frankreich nebenberuflich als Fuhrleute tätige Bauern noch den Hauptteil der Arbeitskräfte des Straßenfuhrgewerbes, das damit nicht nur wegen des Straßenzustandes teilweise saisonabhängig war. Doch gab es auch ein Speditions-

gewerbe mit Linienverkehr zwischen den großen Städten.[89] 1801 bestanden 50 Großspeditionen. Im Fuhrgewerbe überwogen aber die kleineren Unternehmen, wobei Gastwirte offenbar die wichtigsten Vermittler zwischen Kaufmann bzw. Spediteur und Fuhrmann gewesen sind. Nachdem die Kaufmannschaft schon zu Anfang des Jahrhunderts den Versuch der Pächter der *Messageries royales*, sich eine Monopolstellung im Fuhrwesen zu verschaffen, erfolgreich abgewiesen hatten, bestand auf diesem Sektor weitgehende Gewerbefreiheit, während sich beim Binnenschiffsverkehr Zunftrechte, Schiffergilden, Privilegien und Tarifordnungen und damit im Kern nichtökonomisch begründete Bindungen trotz des Vordringens marktwirtschaftlicher Organisationsformen bis zur Revolution behaupten konnten, bei allerdings großen regionalen Unterschieden.[90] Die Verteilung der Betriebsmittel des Güterverkehrs nicht nur auf bäuerliche Nebenerwerbsfuhrleute, sondern auch auf eine große Zahl kleiner Fuhrunternehmer war sicherlich mehr als nur Ausdruck des relativ entwickelten französischen Binnenhandels. Im Vergleich zum Habsburgerreich spiegelt sich hier auch die in Frankreich weiter fortgeschrittene gesellschaftliche Differenzierung. Hierin war letzteres England ähnlicher als der ostmitteleuropäischen Großmacht. Insgesamt gab es im 18. Jh. deutliche Kostensenkungen im Güterverkehr.[91] Nicht zuletzt deshalb hat Frankreich „in den Jahrzehnten vor der Französischen Revolution... ohne Zweifel eine erste Handelsrevolution erlebt".[92]

In der Epoche Ludwigs XIV. haben also Argumente der Staatsbildung und -festigung, ja selbst der Repräsentation eine nicht unbedeutende Rolle für den Infrastrukturausbau und die Verkehrspolitik gespielt, die beim englischen Beispiel kaum in Erscheinung getreten sind. Nach etwa 1750 rückten dann laut Lepetit bei den staatlichen Raumordnungsmaßnahmen und beim Infrastrukturausbau Ziele ökonomischer Natur stärker in den Vordergrund:[93] „1840 wie 1780 erwartete man den wirtschaftlichen Fortschritt von einer effektiveren Steuerung (eines) mit besserer Infrastruktur ausgestatteten Raumes", betonte auch er die Kontinuität über die Agonie des Ancien Régime hinweg.[94] Genau derselbe Wandel wird uns beim Habsburgerreich wieder begegnen. Daß allerdings auch die Revolutionsregierungen die „politischen" Funktionen des Verkehrsnetzes sehr wohl erkannten, sei hier nur am Rande erwähnt: in der Vendée gab es 1810 bessere Straßen als im Jahr II der Republik.[95]

Der französische Verkehrswegeausbau war ein weitgehend zentra-

listisches Unternehmen in staatlicher Trägerschaft, bei dem unter dem Ancien Régime die Finanzierung der Anlagekosten neuer Straßen zu einem guten Teil, die der Bauunterhaltung der königlichen Straßen fast ausschließlich auf den Schultern der Bauern lag, während der Rest wie das Kanalnetz aus Steuergeldern finanziert worden ist. Die unter physiokratischem Vorzeichen erhobenen Vorschläge zur Entlastung der Landwirtschaft durch stärkere Beteiligung der Straßennutzer mittels Wegegeldern konnten sich nicht durchsetzen. Erstaunlicherweise ist die Beseitigung oder wenigstens Ablösung von nicht der Fluß- oder Straßenunterhaltung dienenden Weg- und Zwischenzöllen dem französischen Absolutismus nicht vollständig gelungen, da die Regierung die gesetzlichen Ablösesummen nicht aufbringen konnte.[96] Die hier wirksamen Umverteilungsmechanismen muß man wohl als Teil des Reformstaus begreifen, der dem Ancien Régime schließlich zum Verhängnis geworden ist. Hier war nicht nur Großbritannien, sondern auch das Habsburgerreich „moderner".

Trotz (oder wegen?) der Stärke der zentralen Instanzen blieben die regionalen Unterschiede sehr groß. Die Integration des gesamten französischen Gebiets zu einem Wirtschaftsraum konnten die Verkehrsbauten des 18. Jhs. noch nicht leisten. Jedoch ist eine wachsende Tendenz zur Vereinheitlichung wichtiger Agrarpreise schon in dieser Zeit nachzuweisen. Den Effekt, den nordostfranzösischen Raum rund um das Pariser Becken zur Wirtschaftsregion zusammenzufassen, haben sie erbracht;[97] meßbar ist dies nicht zuletzt in der Verminderung der Folgen von Mißernten. Mehr noch, in Wolfgang Magers der Annalesschule entlehnten Worten: Sie brachten Frankreich eine „beachtliche Verkürzung und Verdichtung des Raumes."[98] All dies hat eine Parallele im Habsburgerreich, das nun unter denselben Gesichtspunkten zu betrachten ist.

## 5. Reformabsolutismus gegen Strukturschwächen: Verkehrswegeausbau im Habsburgerreich

Als im Juni 1730 der gebildete Hannoveraner Johann Georg Keyßler, Mitglied der *Royal Society*, von Venedig kommend, über Triest und Fiume nach Wien reiste, bewunderte er die „ungeachtet der gebirgichten Gegenden in vortrefflichen Stand gesetzt(en)" Straßen Innerösterreichs und damit eine Arbeit, die „anfänglich... dem Lande etwas schwer" gefallen, nun aber, „nachdem es einmal überstanden... eine nicht ge-

nug zu preisende Sache" sei, „welche Fremden und Einheimischen zu gute" komme. Was seine Reisegruppe hier vorfand, war im damaligen Mitteleuropa fast eine Sensation: eine von Menschenhand dauerhaft befestigte Straße – noch dazu über viele Meilen und weitab von allen Sommer-, Jagd- oder Lustschlössern gekrönter Häupter. Keyßler und seine hochadeligen Begleiter hatten den zu ihrer Zeit zwischen den Weltstädten Venedig und Wien noch ungewöhnlichen Umweg genommen, um „die anitzt in Ruff kommende Handelsstädte Trieste und Fiume... in Augenschein" nehmen zu können.[99] Dreizehn Jahre vor Keyßlers Reise waren die beiden nordadriatischen Städtchen zu Freihäfen erklärt worden. Zwei Jahre vorher hatte man nach fieberhafter Aktivität – denn der Kaiser wollte in diesem Jahr 1728 seine Seeküste bereisen und unterwegs die Huldigungen seiner treu gehorsamsten Untertanen entgegennehmen – die Arbeiten an den Straßen abgeschlossen, die Keyßler so sehr bewunderte. Es mag auf den ersten Blick überraschen, angesichts so „archaischer", in die frühe Neuzeit zurückverweisender Umstände, aber: Freihafenerklärung und Straßenbau stehen am Anfang einer nicht nur neuen, sondern auch innovativen staatlichen Politik gegenüber Handel und Verkehr im Habsburgerreich.[100]

Die verkehrsgeographischen Voraussetzungen waren aufgrund des schwierigen Reliefs weiter Teile der Monarchie, auch ihrer meerabgewandten Lage sowie der mangelnden Bereitschaft ihrer Hauptflüsse Donau, Elbe und Oder zur Netzbildung der wirtschaftlichen Entwicklung weniger günstig als in England oder Frankreich. Zwischen den Flüssen lagen hohe Wasserscheiden; die Donau floß der Richtung der bedeutendsten Güterströme entgegengesetzt. Ohne daß bisher auch nur Schätzungen vorliegen, muß deshalb davon ausgegangen werden, daß das Verhältnis von Land- und Wassertransport im Habsburgerreich noch deutlicher zugunsten des Landweges ausfiel als in Frankreich oder den Territorien des Deutschen Reichs von 1871.[101] Zwar interessierten sich die für die Wiener Regierung tätigen frühen deutschen Kameralisten Johann Joachim Becher und Philipp Wilhelm v. Hörnigk für Verkehrsprobleme nur am Rande. Becher hatte aber wohl die Niederlande vor Augen, wenn er dem Wasserweg den Vorzug gab, und plädierte für die Schaffung eines Main-Donau-Kanals, um Anschluß an das niederländische Verkehrsgebiet zu gewinnen. Hörnigk sah in der Donau Österreichs Hauptverkehrsader. Auch zeittypische Projektemacher wie der Ingenieur Lothar v. Vogemonte setzten auf die Binnenschiffahrt. Vogemonte entwarf einen Plan, Donau, Elbe, Oder und Weichsel durch Kanäle zu verbinden und aus den Gewinnen dieser

Unternehmung dann auch Theiß, Drau und Adria durch künstliche Wasserstraßen zusammenzuschließen. Natürlich fühlt man sich hier an die Überlegungen Colberts oder Vaübans erinnert, mit dem Unterschied freilich, daß die Vorschläge eines Vogemonte und seinesgleichen vollends in das Reich der Utopie gehörten; einer Utopie, die aber das Habsburgerreich Zeit seines restlichen Bestehens, bis 1918, begleiten sollte.[102] Dagegen gehörten Straßenbauten zu den von der ersten Kameralistengeneration vorgeschlagenen Maßnahmen zur Stärkung der Habsburgermonarchie als Großmacht durch eine Art erster „nachholender Modernisierung der Volkswirtschaft", orientiert am niederländischen[103] und französischen Vorbild, noch nicht. Die Praxis eilte hier also der kameralistischen Theorie voraus.[104]

Überhaupt war vor dem 18. Jh. an systematischen Verkehrswegebau im Habsburgerreich noch nicht zu denken. Der großangelegte Hauptstraßenaus- und -neubau, den dieser Staat dann um 1716 begann, diente gezielt der Integration des durch die Friedensschlüsse von Rastatt (1714) und Passarowitz (1718) gleichsam neukonstituierten Reiches und war sowohl von handelspolitischen als auch strategischen und, was gerne übersehen wird, ideologisch-repräsentativen Motiven bestimmt: Er war, wie die anderen Großbauten der Zeit Karls VI., gebaute Propaganda der paternalistischen Fürsorge des absolutistischen Herrschers und Staates für seine Untertanen.[105] Auch hier ist wieder an Voigts Hinweis zu erinnern: Der entstehende „Einheitsstaat" (den es allerdings im Habsburgerreich nie in dem Maße gegeben hat wie in Frankreich) trachtete, sich die „Integrationseffekte" des Verkehrssystems zunutze zu machen.[106]

Mit unfinanzierbaren Kanalplänen hielt man sich nicht lange auf. Das Verkehrskonzept der Zeit Karls VI. beruhte zunächst auf den sieben von Wien ausgehenden Hauptachsen, den programmatisch sogenannten *Hauptcommerzialstraßen*. Es handelte sich dabei um die Straße über das oberösterreichische Linz ins „Römische Reich", die über Innerösterreich nach Triest und Fiume (Rijeka), die nach Esseg (Osijek) und ins Banat, die über Buda und Pest nach Siebenbürgen, die in die Bergwerksgebiete der heutigen Slowakei, die mährische über Brünn (Brno) nach Krakau und schließlich die böhmische über Prag in Richtung Dresden. Aus damaliger wie heutiger Sicht waren dabei die bedeutendste Leistung der Ausbau der Straße Wien-Triest über Semmering- und Loiblpaß 1725-1728. Gänzlich aus dem Rahmen fällt die „Via Carolina" Karlstadt (Karlovac) – Fiume (Rijeka), ein in mehrfacher Hinsicht vorläuferloser Neubau 1725-1736, der eine direkte Ver-

bindung von Ungarn zur Adria schaffen sollte. Die Berücksichtigung der parallel zur Donau verlaufenden Linzer und „Reichsstraße" zeigt, daß man den Verkehrswert der Straße gegenüber dem Wasserweg sehr wohl zu schätzen wußte. Hier kam es auf die Befriedigung der Bedürfnisse des Post- und Personenverkehrs zum in Wien nicht gerade zentral gelegenen Kaiserhof an.

Keineswegs sind alle diesen Straßen in der Regierungszeit Karls VI. komplett und dauerhaft chaussiert worden, insbesondere die nach Ungarn nicht. Nach einem kriegsbedingten Einbruch in den dreißiger und vierziger Jahren des 18. Jhs. wurde jedoch das Netz der chaussierten und regelmäßig von Facharbeitern unterhaltenen Straßen kontinuierlich ausgebaut und neuralgische Punkte an den bereits vorhandenen Chausseen nach und nach beseitigt.

Neben die kontinuierliche Verbesserung der älteren Hauptkommerzialstraßen trat seit der Konsolidierung der Verhältnisse nach dem österreichischen Erbfolgekrieg der nicht minder kontinuierliche, nur durch längere Kriegszeiten unterbrochene Ausbau des Chausseenetzes von der auf Wien zentrierten Spinnen- zu einer Gitternetzstruktur. Nennenswerte Straßenbauten der Regierungszeit Maria Theresias waren beispielsweise der massive Ausbau des böhmischen und mährischen Chausseenetzes, die Erneuerung der Radstätter Tauernstraße um 1750, der chausseemäßige Teilausbau der Brennerstraße 1777; der Regierungszeit Josephs II. die Anlegung einer befahrbaren Straße über den Arlberg 1782-1785. Auch das 1772 bei der ersten polnischen Teilung erworbene Galizien ist sofort durch einen kostspieligen Chausseebau mit den alten Provinzen verbunden worden. Die böhmischen Straßenbauten zu Anfang der siebziger Jahre dienten der Arbeitsbeschaffung während und nach der Hungerkatastrophe 1770-1772 und enthalten somit ein Moment früher Konjunkturpolitik. Wie sich z.B. an der systematischen Förderung Triests durch Straßenbauten zeigen ließe, waren der Zeit auch strukturpolitische Überlegungen nicht fremd. Freilich blieb auch noch vieles zu wünschen übrig: An erster Stelle wohl der Bau einer direkten Straße Böhmen (Budweis) – Oberösterreich (Linz) – Triest.

Schon fast von Anfang an entstammten die Mittel für diese Arbeiten, für die Finanzierung der Anlagekosten wie der Straßenunterhaltung, drei Quellen: Es handelte sich um Steuermittel, in der ersten Zeit meist in Form landständischer Antizipationen; um bäuerliche Fronleistungen, in diesen Breiten Robot genannt; und seit 1728 auch um Wegegelder. Die Aufstellung von Schranken zur Einhebung von

Mauten wurde ausdrücklich damit begründet, daß die Passierenden durch den verbesserten Straßenzustand Einsparungen an Zugvieh und Zeit genossen. Seit dieser Zeit entstanden ständische Straßenbehörden, die auch einen kleinen Facharbeiterstamm beschäftigten, während sich Versuche der Verpachtung der Straßenunterhaltung als wenig zweckmäßig erwiesen. Unter Maria Theresia wurde dann nicht nur der Einfluß der Landstände ausgeschaltet sowie seit den fünfziger Jahren nach und nach alle Privatmauten beseitigt (mit Übergangsfristen für solche, deren Besitzer tatsächlich an den Straßen arbeiten ließen). Sondern es wurden ab 1755 auch Zug um Zug länderweise die Wegrobotpflichten an den Hauptstraßen durch *Wegrobotreluitionsgelder*, d.h. eine Steuer, ersetzt. Für die Nebenstraßen blieb das bisherige Anrainersystem natürlich in Kraft. Joseph II. befahl erneut, die Unterhaltung von Teilen des Hauptstraßennetzes per Verpachtung des Schrankengeldertrages zu privatisieren, weil er der staatlichen Bürokratie wenig Kostenbewußtsein zutraute. Der Versuch scheiterte, weil die Pächter zuviel davon besaßen und deshalb die Pflege der Straßenkörper unterließen. Die Entwicklung des mit dem Straßenwesen befaßten Verwaltungsapparates, der in den österreichischen Erbländern übrigens nicht zentral, sondern länderweise organisiert worden ist, hat dieses Experiment nur kurzfristig unterbrochen.

Das Dilemma der staatlichen Verkehrsplaner war allerdings Ungarn mit seiner ungebrochenen Ständemacht. Nur im Gebiet der Militärgrenze konnte die Regierung Straßenbauten einfach anordnen; die Straßen wurden dann von den dort ansässigen Soldaten gebaut. Davon ist sowohl in Kroatien, als auch in Siebenbürgen Gebrauch gemacht worden. Auf dieses oder auf die aus den Erblanden gewohnten Mittel konnte jedoch im größten Teil des historischen Ungarn nicht zurückgegriffen werden. Zur Finanzierung wenigstens eines Chausseegrundnetzes wurden darum Mittel aus der Salzsteuer verwandt, deren Höhe der ungarische König relativ frei festlegen konnte. Dies traf die Bauern, aber auch, wie die vielstimmigen ständischen Proteste zeigten, den in großem Umfang viehzüchtenden Adel und kann darum als eine einigermaßen gerechte Lösung des Finanzierungsproblems angesehen werden.

Neben dem Straßen- stand auch im Habsburgerreich der Wasserbau, wenn auch naturgegeben mit einem geringeren Stellenwert. Erste Regulierungsarbeiten an Donau und Save fielen in die dreißiger Jahre und damit ebenfalls noch in die Regierungszeit Karls VI. Ihr Erfolg, ebenso wie der der in der zweiten Jahrhunderthälfte unternommenen

Anläufe, war aber sehr begrenzt, nicht zuletzt aus technischen Gründen. Erst 1889 beispielsweise gelang es, die Donau im Bereich des Strudengaus bei Grein zu einem gefahrlos befahrbaren Fluß zu machen.[107] Erfolgreicher war man mit kleineren Kanalbauten im südöstlichen Ungarn. Der Begakanal wurde 1718 fertig, der 113 km lange Franzenskanal zwischen Donau und Theiß entstand zwischen 1795 und 1801. Versuche zur besseren Schiffbarmachung des Savenebenflusses Kulpa und damit zur Förderung des Handels Ungarn – Adria über die in Karlovac von der Kulpa ausgehende Via Carolina brachten dagegen wegen mangelnder Finanzmittel und Durchsetzungsmöglichkeiten nur geringe Erfolge.

Die ungelösten Probleme des Verkehrsweges aus dem südöstlichen Ungarn zur Adria zusammen mit dem Problem des ungarischen Straßenbaues überhaupt waren der Anlaß für den einzigen großen Privatstraßenbau der Monarchie, der 1809 zwischen Karlovac und Rijeka die technisch überholte Via Carolina abgelöst hat. Finanziert wurde dieses „Louisenstraße" genannte Bauwerk von einer Aktiengesellschaft aus ungarischen Magnaten und Triester Kaufleuten.

Privat sollte auch finanziert werden, was das größte Verkehrsprojekt seiner Epoche in der Monarchie hätte werden können: der 1797 begonnene Kanal zwischen Wien und Triest, der freilich dazwischengetretener Umstände halber nur bis kurz hinter Wiener Neustadt geriet.[108] Begonnen hatte ihn die Wiener Neustädter Steinkohlengewerkschaft, um ihre Produkte günstiger ihn Wien absetzen zu können. In der Theorie sollten vom nötigen Kapital je 500.000 Gulden die Gewerke und der Kaiser aus seiner Privatschatulle, eine weitere Million aber die Bevölkerung durch breite Streuung der Aktien aufbringen. In der Praxis war es nur Franz II., der regelmäßig zahlte, und so ging der Kanal 1802 in Staatsbesitz über. Aufgewendet wurden insgesamt 11.000.000 fl.

Waren die finanziellen Probleme des Kanalbaues in Alpenvorland und Karst für das außenpolitisch sehr geplagte Reich nicht zu bewältigen, so gaben sie doch immerhin Anlaß, nach technischen Substitutionsmöglichkeiten zu suchen: Der Schienenweg geriet in das Blickfeld der Techniker der Monarchie. Schon 1796 hatte der mit dem Bau des Wiener Neustädter Kanals beauftragte Ingenieur Sebastian v. Maillard den Ersatz der Semmeringstraße durch einen *waggonway* vorgeschlagen, der länger geworden wäre als alle Anlagen dieser Art, die er zuvor in England bei einer Reise zur Vorbereitung des Kanalbaues besichtigt hatte. Der Krieg verhinderte zunächst die weitere Verfolgung solcher Pläne; doch standen diese Überlegungen mit am Anfang

der Pferdeeisenbahn Budweis – Linz – Gmunden. Dieses Projekt ist 1807 anstelle älterer Überlegungen zum Bau eines Moldau-Donau-Kanals von Franz Joseph und Franz Anton v. Gerstner erstmals vorgeschlagen worden. Die Vorarbeiten nahmen die Jahre 1820-1825 in Anspruch, die 130 km lange Strecke Budweis – Linz entstand 1825-1832. Als Ersatz für die Verschiffung des Gmundner Salzes auf der Traun kam 1834-1836 noch der 67km lange Abschnitt Linz – Gmunden hinzu. In Leistungen wie dieser und der auch zeitlich analogen St. Etienne – Lyoner Kohlenbahn zeigt sich die zunehmende Verschärfung der Problematik des Massenguttransports. Diese frühen Eisenbahnen, wenn auch von der englischen technischen Entwicklung hin zur Dampflokomotive bereits zur Entstehungszeit überholt, sind wohl nicht das schlechteste Ergebnis gescheiterter Kanalbaupläne.

Im Jahre 1800 galten 7460 km Straßen der Monarchie als *Commerzialstraßen*.[109] Von 1813 bis 1832 wurden 1.817.032 1/6 Klafter neu gebaut (und, wie man sieht, statistisch höchst akkurat verzeichnet)[110] – das sind immerhin 3446 km. 1847 gab es in der Monarchie (ohne Ungarn, Lombardei und Venetien) 13.981 km *Ärarialstraßen*, wie die Straßen erster Ordnung nun genannt wurden. 1848 zählte man 1308 Mautstationen.[111]

Dem Straßenbau folgend, nahm auch Zahl und Dichte der Briefpostlinien zu, wobei seit der theresianischen Zeit ein Wandel von der fiskalischen Behandlung der Post mit dem Ziel möglichst hoher Staatseinnahmen hin zu einer durch günstigere Tarife und ein dichteres Netz mehr auf Wirtschaftsförderung ausgerichteten zu beobachten ist. 1761 gab es 334 Poststationen, am Ende des Jahrhunderts schon 850.

Den sozialen Umständen entsprechend, verlief die Entwicklung des Personenverkehrs langsamer als in Großbritannien oder Frankreich. Die ersten Linienverkehre entstanden um 1730. Seit 1747 gab es den ersten zwischen Wien und dem kleinen, aber in den österreichischen Erblanden bedeutendsten Hafen Triest, von dem damals noch niemand wissen konnte (wenngleich manche es erhofften), daß er einmal der bedeutendste Hafen der ganzen Adria sein würde. Die Fahrtdauer auf diesem *Stellwagen* betrug dreizehn Tage. 1749 wurde er durch eine ebenfalls einmal wöchentlich in Wien und Triest abgehende *k.k. Postdiligence* ersetzt (womit das private Unternehmertum das Nachsehen hatte), deren Fahrzeit dank des Pferdewechsels an den Poststationen nur noch sieben Tage betrug. Auch auf den anderen Hauptrouten wurden Postliniendienste für Reisende erst ab 1749 eingeführt. Als die Kaiserin 1773 notierte, es komme überhaupt nicht darauf an, ob bei

dieser oder jener Postroute sich ein Verlust zeige, sondern daß die Einrichtung des ganzen Postfuhrwesens zusammengenommen ihrem „Aerario und dem Publico fürträglich" sei, zeigte sie sich auf der Höhe der damaligen kameralistischen Theorie; aber dem *development by excess* standen mit anderen Worten noch Nachfrageschwächen gegenüber. Posteilwagendienste gab es in der Monarchie erst ab 1821. Der zwischen Wien und Triest wurde 1823 eingerichtet, fuhr Tag und Nacht durch und gelangte so schon in vier Tagen von der einen in die andere der beiden wichtigsten Handelsdrehscheiben des Österreichischen Kaiserstaates. Natürlich gab es daneben privatbetriebene (und billigere) Fahrmöglichkeiten, denen aber der Pferdewechsel an den Poststationen versperrt war. Die Verkürzungen der Reisezeiten brauchten den Vergleich mit dem Westen des Kontinents nicht zu scheuen, aber die Bedienungsfrequenzen waren ungleich niedriger.

Das relativ stetig zunehmende Handelsvolumen nicht nur zwischen den aufblühenden Seestädten und dem Landesinneren, sondern in der ganzen Monarchie bewältigten Tausende von hochbepackten Frachtfuhrwerken, auf den Steigungsstrecken der Hochgebirgsstraßen bespannt mit acht, zehn oder mehr Zugpferden oder -ochsen. So passierten im Jahr 1787 1700 große vierrädrige und 12.000 kleine zweirädrige Fuhrwerke die Mautstation Oberlaibach (Vrhnika) an der Triester Straße in Krain. Die ganz große Mehrheit von Wagen und Tieren gehörte Bauern, die das Fuhrwesen im Nebenerwerb betrieben; das private Speditionswesen entwickelte sich nur langsam. Der Schutz der bäuerlichen Fuhrleute durch dirigistische Maßnahmen war in der theresianischen Zeit Teil der Sozialpolitik, seit den achtziger Jahren setzte sich dann das Prinzip der Gewerbefreiheit durch.

Zunehmende politische und wirtschaftliche Integration eines Staates ist selbstverständlich nicht nur vom Grad des Verkehrswegeausbaus abhängig, aber ohne ausreichende Verkehrswege nicht denkbar. In Hinsicht auf Qualität und Quantität der Straßenbauten und Postverbindungen standen die westlichen Teile des Habsburgerreiches im 18. und frühen 19. Jh. in Kontinentaleuropa auf einem günstigen Platz, wobei auch ein Vergleich der östlichen Teile des Reiches mit dem übrigen Ostmittel- und Südosteuropa nicht zuungunsten der habsburgischen Verkehrspolitik ausfällt. Es liegt nahe, hier an „challenge" und „response" im Sinne Toynbees zu denken. Die Aufgaben in Sachen Ökonomie und Staatsbildung, vor der die Monarchie nach dem Ende des spanischen Erbfolgekrieges und der Eroberung ganz Ungarns stand, sind gelöst worden. Die immer enger werdende wirtschaftliche Ver-

flechtung der österreichischen Kernländer mit dem Donau- und Sudetenraum zu einem Wirtschaftsgebiet, in dem die Rohstoffeinfuhr sowie die von Nahrungs- und Genußmitteln stieg, die von Fertigprodukten dagegen abnahm,[112] kann von den Kostenvorteilen eines verbesserten Verkehrssystems nicht unbeeinflußt geblieben sein, wenngleich der Zollpolitik natürlich auch eine große Bedeutung zukam.

David F. Good bemerkte zu den Verkehrsbauten des 18. Jhs. im Habsburgerreich, „wieweit (sie) die wirtschaftliche Integration wirklich vorantrieben", sei „nicht bekannt."[113] Doch gilt dies nur im Sinne strenger Quantifizierung. Die „savings" für die Straßenbenutzer – größere Geschwindigkeit oder größere Lasten, Verläßlichkeit und größere Unabhängigkeit von den Jahreszeiten usw. – waren beträchtlich. Nicht nur der staatliche Postdienst, sondern auch private Anbieter von Verkehrsleistungen haben auf die Möglichkeiten, die ihnen die Straßenverbesserung gab, reagiert, wenn auch wahrlich nicht im englischen Ausmaß.

## 6. Beispiele machen Schule: Ein Blick auf die anderen kontinentaleuropäischen Staaten

Trotz des für einen Einzelnen schwer zu übersehenden, dazu schon für die Mehrzahl selbst der größeren damaligen deutschen Staaten überaus lückenhaften Forschungsstandes ist ein Versuch der Einordnung der drei dargestellten „Fallbeispiele" in einen weiteren europäischen Rahmen wohl von Interesse, auch wenn er hier überaus kursorisch bleiben muß. Wir können Großbritannien und Frankreich (und die habsburgischen Niederlande, das heutige Belgien[114]) bei allen Unterschieden als diejenigen europäischen Länder ansprechen, in denen im 18. Jh. relativ am meisten in das Verkehrswesen investiert worden ist, und zwar sowohl in Land- als auch in Wasserstraßen. Daneben scheint es in Kontinentaleuropa drei verschiedene „Typen" der Behandlung des Verkehrswegeausbaus gegeben zu haben:

1. Länder, in denen eifrig staatlicher Straßenbau, aber nur geringer Wasserwegebau betrieben worden ist. Letzterer war schon durch die geographischen Bedingungen natürlich nicht überall möglich. Zu diesem Typ gehört beispielsweise die Mehrheit der größeren süddeutschen Staaten: Baden, der Schwäbische Kreis, Eisenach-Gotha und vielleicht noch weitere begannen den Chausseebau bereits in den dreißiger Jahren.[115] Träger der Baumaßnahmen war der Staat. Ob sich

die Entscheidungsträger mehr am französischen oder am geographisch wie politisch oft näherliegenden Beispiel des Kaisers in seinen Erblanden orientiert haben, kann nur durch Detailforschungen erwiesen werden.

2. Einige wenige Länder betrieben relativ wenig (oder keinen) Straßen-, aber einen umso umfangreicheren Kanal- und Flußbau; selbstverständlich ebenfalls abhängig von den geographischen Bedingungen. Die Niederlande mit ihrem bereits im 17. Jh. ausgesprochen dichten Kanalnetz galten hier als Prototyp; freilich wurde in der norddeutschen Tiefebene und weiter im Osten auch relativ nicht annähernd soviel wie in den Niederlanden in die Verkehrswege investiert.[116] In Brandenburg beispielsweise war die erste dauerhafte Kanalverbindung zwischen Oder und Havel bereits 1668 fertiggestellt worden; eine zweite folgte mit der Wiederinbetriebnahme des Finowkanals 1744 bis 1746. Von 1742 bis 1746 entstand der Plauer Kanal zwischen Elbe und Havel. Dieses später bis zur Weichsel verlängerte Wasserstraßensystem schuf günstige Möglichkeiten für den Ost-West-Warenverkehr. In den Kernprovinzen Preußens aber gab es bis in die neunziger Jahre hinein keine Chausseebauten. Ähnliches gilt wohl für die Mehrheit der anderen norddeutschen Staaten. Auch Rußland (wo die ersten Kanäle zur Verbindung der großen Flußsysteme auf Initiative Peters I. begonnen worden sind) gehörte im 18. Jh. zu diesem Typ. Typisch für die flacheren deutschen Landstriche – und wohl den gesamten Osten Europas – war auch das häufige Fehlen von Brücken über die Flüsse und Ströme – noch 1781 mußte Friedrich Nicolai das Fehlen einer Elbbrücke in Wittenberg auf der Fernstraße Berlin – Leipzig beklagen![117] Im Flachland war die Notwendigkeit zu Straßenarbeiten zwar geringer, nicht nur, weil mehr Wasserwege zur Verfügung standen, sondern auch, weil die hier häufigen sandigen Rollbahnen bei Trokkenheit und bei Frost gut, d.h. wohl mit denselben Reisezeiten wie eine chaussierte Straße befahren werden konnten. Außerdem waren die Kosten für Steine und Schotter hier oft höher als im Hügelland oder Gebirge. Über weite Teile des Jahres waren dergleichen Wege dann allerdings fast unpassierbar.

J. H. G. Justi fällte 1758 das salomonische Urteil: „In den preußischen Ländern hat man sich durch Anlegung guter Canäle, in den österreichischen Staaten aber mit Darstellung schöner Landstraßen, viel rühmliche Mühe gegeben; in dem ganzen übrigen Deutschlande aber sieht es hierinnen allenthalben sehr mangelhaftig aus."[118] Das in den

Schriften Justis enthaltene, in sich geschlossene Konzept einer dem „Gemeinwohl" dienenden „Verkehrspolitik" dürfte dazu beigetragen haben, daß sich dies für viele deutsche Staaten im weiteren Verlauf des Jahrhunderts zu ändern begann. Justis Konzept war gleichsam die durchaus nicht unkritische Verallgemeinerung der theresianischen Verkehrspolitik. Was aber beide „Typen" von Kurpfalz bis Rußland verbindet, so sehr die dabei verfolgten Ziele zwischen Förderung der Ökonomie und Staatsbildung auch schwanken mochten, ist die Rolle staatlicher Stellen bei der Veranlassung und der Rückgriff auf dem Staat zu Gebote stehende Ressourcen, seien es Steuern oder Frondienste bis hin zur Sträflingsarbeit bei der Durchführung des Verkehrswegeausbaus. Anregungen aus England nahm man gerne auf, wo aber ihre Ausführung auf „englischem" – d.h. privatkapitalistischem – Weg versucht worden ist, scheiterte man meist am Kapitalmangel. Wasserweg oder Straße – das kameralistische Konzept scheint alternativlos gewesen zu sein.

3. Eine im Verlauf des 18. Jhs. stetig kleiner werdende Gruppe von Staaten schließlich betrieb weder Straßen- noch Wasserwegebau in nennenswertem Umfang, sondern verließ sich auf das, was die Natur (zu Lande im Zusammenspiel mit den Rädern der Fuhrwerke) gleichsam von selber geschaffen hatte. Spätestens seit Justi war eine solche Politik als *schlechte Polizei* bereits in der publizistischen Kritik und galt als veraltet. Nicht zuletzt unter dem Druck einer sich aller Arten von „Modernisierungshindernissen" zunehmend bewußter werdenden Öffentlichkeit begann fast überall der Wandel. 1843 zählte ein deutsches Lexikon (freilich unter bewußter oder unbewußter Auslassung des Osmanischen Reiches) nur noch „Spanien, Portugal, Sicilien, Neapel, Sardinien und (den) Kirchenstaat" zu den Ländern, wo „Jedermann" sehen mochte, „wie er eben fortkomme."[119] Die nachholende Entwicklung des Verkehrssektors hatte zu dieser Zeit selbst das neugegründete Griechenland erreicht. Die bayerischen Beamten des ersten griechischen Königs, bekanntlich einem Wittelsbacher, reproduzierten dort mitteleuropäische Infrastrukturpolitik nach kameralistischem Muster, wenn auch nicht mit mitteleuropäischer Geschwindigkeit.[120] Hier wurde Infrastrukturpolitik vollständig von außen implementiert, war nun Teil eines „von außen initiierten" Modernisierungsanlaufs[121] – wohl des ersten in Europa.

## 7. Ein vorläufiger Befund: Umfang, Praxis und Relevanz des Verkehrswegeausbaues im 18. Jahrhundert

Die Beantwortung der Frage nach den Motiven des Verkehrswegeausbaus im 18. Jh. muß sich an den Funktionen des Verkehrs orientieren. Verkehr als „immanenter Bestandteil jeder Arbeitsteilung und jedes Marktes" wuchs an im 18. Jh. mit dem Wachstum von Produktion und Konsumtion, der zunehmenden Ausdehnung der Arbeitsteilung und der Märkte. Wie gezeigt, folgt in England der Beginn, die Schaffung der Voraussetzungen für die Verbesserung der Straßen gerade aus einer „Abwehrhaltung" örtlicher Gemeinschaften, die sich von diesem Anwachsen des Verkehrs überfordert fühlten. Auch der Bau der ersten Kanäle war nicht spekulativ, sondern orientierte sich an bereits bestehenden oder klar absehbaren Verkehrsbedürfnissen.[122] In den beiden anderen Vergleichsfällen ist das Verhältnis von *development by shortage* und *development by excess*[123] weniger klar. Hier waren es jedenfalls zentralstaatliche Stellen, die die Integrationsfunktion des Verkehrssystems für die Ökonomie erkannten, die notwendigen Konsequenzen aus dieser Erkenntnis zogen und die Leitung der so begonnenen Entwicklung dann nicht mehr aus der Hand gaben. Doch wird man die Expansionsphase der zweiten Jahrhunderthälfte in Zukunft im Licht der Untersuchungen von John Komlos zur Nahrungsmittelunterversorgung großer Bevölkerungsteile in einer Zeit permanenten Bevölkerungswachstums interpretieren müssen.[124] Verkehrswegebau war demnach nichts anderes als Teil des Kampfes gegen die malthusianische Falle.

Anders als in England, wo Institutionen, die sich diese Aufgabe hätten aneignen können, nahezu vollständig fehlten, erkannten und nutzten die absolutistischen Staaten auch die Funktion des Verkehrs als Voraussetzung und Element der „Integration des Staates und der Gesellschaft" als Mittel zur festeren Konsolidierung ihrer Staaten. Natürlich hat auch das englische Verkehrssystem diese „nichtnationalökonomische" Funktion besessen und die nachweisbar zunehmende Integration von Staat und Gesellschaft in *Großbritannien* (das es unter diesem Namen als Realunion mit Schottland bekanntlich erst seit 1707 gegeben hat) mitgetragen. Aber die Förderung dieser Entwicklung spielte beim Ausbau des britischen Verkehrssystems im 18. Jh. noch nicht einmal die Rolle einer Nebenintention. Die „Nutzung" des Verkehrssystems für die Staatssymbolik fehlt hier völlig. Wollte man das Hirschmansche Begriffspaar auch auf die nichtwirtschäftliche

Funktion des Verkehrssystems übertragen, so müßte man hier im Falle der kontinentaleuropäischen absolutistischen Großstaaten von *development by shortage* sprechen, im Falle Großbritanniens jedoch vom Gegenteil. Hielt der Staat auf der Insel sozusagen von selbst zusammen? Verkehrsstrukturell betraf diese Funktion vor allem den Personen- und Nachrichtenverkehr, und von dessen Förderung scheinen in England überhaupt weniger Impulswirkungen auf den Verkehrswegebau ausgegangen zu sein als auf dem Kontinent, obwohl die qualitativ und quantitativ erzielten Verbesserungen dort keineswegs geringer waren als anderswo. Im Gegenteil: Verkehrsleistung (über längere Entfernungen) als Endprodukt, als „Dienstleistung zur Befriedigung von Konsumbedürfnissen" gewann erstmals größere wirtschaftliche Bedeutung im England des späten 18. Jhs.; aber nur als „Abfallprodukt" des bis dahin Geleisteten, so daß hier die Schaffung einer neuen, bisher nicht vorhandenen Nachfrage durch *development by excess* im Vordergrund steht.[125]

So gleichen sich auch bei der Frage nach der Trägerschaft des Verkehrssystems bzw. von dessen Teilen Habsburgerreich und Frankreich – und die große Mehrzahl der anderen kontinentaleuropäischen Staaten –, während Großbritannien einen eigenen Typ bildet.[126] Zur Straßenunterhaltung und -verbesserung durch auf lokaler Ebene initiierte und auch meist vorfinanzierte Turnpike Trusts fehlt, von sehr vereinzelten Ausnahmen abgesehen, das kontinentale Analogon ebenso wie zu der großen Zahl von Kanäle bauenden und betreibenden Kapitalgesellschaften. Statt dessen engagiert sich der Staat mittels neuer Institutionen und Behörden. Dabei dürfen aber wesentliche Unterschiede im Einzelnen nicht übersehen werden, die bei den hier dargestellten Vergleichsfällen unter die Schlagworte „Zentralismus" versus „Föderalismus" zu subsumieren sind: Sowohl in Frankreich als auch im Habsburgerreich geht die Initiative vom Zentralstaat aus, aber zu Beginn des Prozesses obliegt die Ausführung zum Teil noch ständischen Körperschaften. Der Einfluß letzterer wird in der zweiten Jahrhunderthälfte, in Frankreich durch die Revolution, endgültig ausgeschaltet. Während aber daraufhin in Frankreich alle Entscheidungen in Paris zentralisiert werden, bleiben im Habsburgerreich wesentliche Kompetenzen in den Landeshauptstädten der späteren Kronländer bei den dortigen landesherrlichen Behörden; von Ungarn einmal ganz abgesehen. Die historischen Länder hatten eine Stimme. Daran sollte sich auch im 19. Jh. nichts ändern. Eine Behörde nach Art des *Corps de Ponts et Chaussées* hat im Habsburgerreich nie existiert. Der Gedan-

ke liegt nahe, daß das in der zweiten Jahrhunderthälfte auch in Frankreich und der Habsburgermonarchie erwachende Interesse der Gesellschaft, der entstehenden Öffentlichkeit am Verkehrswegeausbau sich unter „föderalen" Bedingungen besser zur Geltung bringen konnte. Lepetit hat gezeigt, daß der französische Verkehrswegebau im Raum ungleich verteilt war und das Land nicht gleichmäßig fördern konnte. Für das Habsburgerreich fehlen vergleichbare Forschungen, doch ist die Zweiteilung zwischen Ungarn und den Erbländern evident.

Vergleicht man Pawsons Karten des durch lokale gesellschaftliche Initiativen spontan entstandenen, nicht zentral gelenkten englischen Turnpike-Road- Systems von 1750 oder 1770 mit denen Arbellots und Lepetits zum französischen Netz von 1789 oder 1820, erweist sich übrigens die Vorstellung, daß zentralstaatlich gelenkte Verkehrsinfrastrukturpolitik zu einer intensiveren, engmaschigeren und geregelteren Netzbildung führen müsse, als ein Mythos.[127] Dasselbe gilt auch für die Kanalsysteme. In Gesellschaften mit geringerer Kapitalkraft als der britischen konnten die Staaten nur den Mangel verwalten. Wie *gerecht*, d.h. mit welchen strukturpolitischen Konsequenzen dies geschah, hing damit von den Zielen, aber auch von den Möglichkeiten und Fähigkeiten der Regierungen ab.

Die beschriebenen großen Unterschiede in der Finanzierung von Verkehrswegeausbau und -unterhaltung verdecken ein wenig die Tatsache, daß die drei in Frage kommenden Methoden sowohl in Großbritannien als auch in Frankreich und im Habsburgerreich angewendet worden sind sind, wenn auch in höchst unterschiedlicher Gewichtung. Diese Methoden waren: Finanzierung aus dem allgemeinen Steueraufkommen der Zentrale oder der Gebietskörperschaften; Mittelaufbringung durch einseitige Belastung der Landbevölkerung als der größten Gruppe damaliger Gesellschaften, sei es durch Fronarbeit oder durch deren zwangsweise Ablösung in Geld; Finanzierung durch Belastung der Straßennutzer, d.h. vor allem des Fernverkehrs, durch Gebühren. Der „englische" Weg kann unter verteilungspolitischen Gesichtspunkten wohl als der gerechteste und effektivste bezeichnet werden. Dennoch war er in England selbst nicht unumstritten.[128] Er hatte natürlich zur Voraussetzung, daß bereits ein gewerblicher Sektor der Wirtschaft vorhanden war, der die Last schultern und dann über die Preise der transportierten Produkte in die Gesellsehaft weiterleiten konnte, ohne sich selbst zu strangulieren. *Development by excess* war auf diesem Weg nicht zu erreichen.

Das vorrevolutionäre Frankreich hat trotz hohen Einsatzes von

Mitteln aus dem „allgemeinen" Steueraufkommen (nach deren Herkunft noch zu fragen wäre) die Landwirtschaft sehr einseitig belastet. Der „aufgeklärte Absolutismus" des Habsburgerreiches der zweiten Jahrhunderthälfte schnitt hier günstiger ab. Allerdings ist dort auch relativ weniger gebaut worden. Über die Schriften der zweiten Kameralistengeneration wirkte dieses „österreichische Modell" in das übrige Mitteleuropa.

Geringer sind die Unterschiede zwischen den verschiedenen Modellen beim Betrieb. Hier bestand in allen drei großen Staaten ein weiter Raum für das individuelle kleine Kapital, den bäuerlichen Nebenerwerbsfuhrmann, den Lohnkutscher und Schiffer auf eigenem Kahn. Dabei kam die Einführung faktischer Gewerbefreiheit für den Personen- und Gütertransport im Habsburgerreich relativ spät; die Tendenz zur Bildung größerer Unternehmen wiederum war in England naturgemäß am stärksten. Das althergebrachte Postmonopol auf den Transport von Personen und kleinen Sendungen mit Pferdewechsel ist von der österreichischen Regierung am zähesten verteidigt worden. So hat man nicht vorhandene Privatinitiative substituiert, deren Entfaltung aber gleichzeitig behindert. Interessant wäre ein Vergleich der externen Effekte der zwei unterschiedlichen Modelle des Postbetriebes, der weitgehenden Verpachtung und dem staatlichen Eigenbetrieb.

Zum Schluß stellt sich die Frage nach dem von Gerschenkron formulierten Modell der nachholenden Entwicklung. Zwischen den europäischen Staaten und Regionen gab es schon vor der Industrialisierung selbstverständlich enge Beziehungen und einen regen Austausch, gegenseitige Beeinflussung, auch die Wirkung von Vorbildern. *Der Beginn des modernen Verkehrsinfrastrukturausbaues aber ist in den drei angerissenen Fällen Großbritannien, Frankreich und dem Habsburgerreich ein jeweils endogen verursachter, veranlaßter und bis in viele Detail der technischen Praxis hinein eigenständig entwickelter und durchgeführter.* Dasselbe gilt für die auffällige (und auffällig parallel verlaufende) Intensivierung dieser Arbeiten in der Mitte des 18. Jhs. und dürfte auch für die anderen Staaten gelten, die sich schon in dieser Zeit ihrer Verkehrsinfrastruktur gewidmet haben. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts beschleunigte sich die Entwicklung merklich, aber in unterschiedlichem Tempo: Nur Großbritannien erlebte mit der Industriellen auch eine Verkehrsrevolution. Die weitgehende Stagnation des Verkehrswegebaus in Frankreich zwischen 1789 und 1815 vergrößerte den quantitativen Abstand noch weiter. Ein *qualitativer* hat dagegen kaum bestanden.

Vergegenwärtigt man sich die gemeinhin genannten Gründe für die Fähigkeit „Kerneuropas" zum schnellen Nachholen der britischen Industrialisierung, nämlich die hohe vorindustrielle Gewerbedichte, den frühen Institutionenwandel und die hohen Ausbildungs- und Erziehungsstandards,[129] so fügen sich diese Feststellungen hier problemlos ein. Vor dem zweiten Schritt der Verkehrsrevolution, dem explosionsartigen Eisenbahnbau der Jahre ab 1830 in Großbritannien, war ein Innovations- und Investitionsrückstand der führenden kontinentaleuropäischen Staaten im Infrastrukturbereich gegenüber der *First Industrial Nation* zwar vorhanden; und dieser wiederum war in der Habsburgermonarchie deutlich größer als in Frankreich. Viel größer waren aber auf dem Sektor der Verkehrsinfrastruktur die Unterschiede zu den Ländern, die die Modernisierungen des 18. Jhs. nicht miterlebt hatten. Doch als die ersten „Nachholer" mit der Nachahmung begannen, stand in den entwickelteren Staaten des Kontinents bereits die nächste Modernisierung der Infrastrukturpolitik auf der Tagesordnung.

1 R. Jochimsen, Theorie der Infrastruktur. Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung, Tübingen 1966.

2 K. Borchardt, Die Bedeutung der Infrastruktur für die ökonomische Entwicklung, in: Grundfragen der Infrastrukturplanung für wachsende Wirtschaften, Berlin 1971, S. 13.

3 So z.B. J. Wysocki, Infrastruktur und wachsende Staatsausgaben. Das Fallbeispiel Österreich 1868-1913, Stuttgart 1975, S. 11f., in Anlehnung „an die literaturübliche Regelung".

4 So existieren für einige Staaten Längenangaben für Kanalnetze oder staatlich unterhaltene Straßen schon für das 18. Jh.; und solche Daten werden im folgenden auch zitiert. Vor einem direkten Vergleich aber muß schon deshalb dringend gewarnt werden, weil mit solchen Zahlen nichts über Fragen wie Breite, Qualität der technischen Ausführung, Straßensteigungen usw. mitgeteilt wird. Nebenbei gesagt, stellt sich dieses Problem auch beim Eisenbahnbau. Die in Handbüchern beliebte Gegenüberstellung von Umfängen einzelner Eisenbahnnetze berücksichtigt normalerweise solche technischen Fragen wie z.B. Lichtraumprofil und Gewicht der verwendeten Schienen nicht, obgleich doch von Kapitalkosten bis Streckenleistung vieles von derlei Parametern abhängt.

5 H. Knittler, Das Verkehrswesen als Ausgangspunkt einer staatlichen Infrastrukturpolitik, in: Von der Glückseligkeit des Staates. Staat, Wirtschaft und Gesellschaft in Österreich im Zeitalter des aufgeklärten Absolutismus, hrsg. von H. Matis, Berlin 1981.

6 Der Teil über das Habsburgerreich beruht größtenteils auf meiner kurz vor dem Abschluß stehenden Dissertation: Die Modernisierung der Verkehrswege zu den Adriahäfen der Habsburgermonarchie. Straßen, Reisen, Post und Fuhrgewerbe vom Beginn des 18. Jhs. bis zum Eisenbahnbau, die demnächst in der Reihe der Südosteuropäi-

schen Arbeiten in München erscheinen soll.

7 Vgl. F. Voigt, Verkehr. Erster Bd.: Die Theorie der Verkehrswirtschaft, Berlin 1973, S. 7ff.

8 Auch dieser Begriff stammt hier von Fritz Voigt.

9 Die wenigen kleinen Leitungsnetze können hier außer acht bleiben.

10 So schon F. Braudel, Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts. Bd. 1: Der Alltag, München 1985, S. 466.

11 Vgl. K.-H. Ludwig, Technik im hohen Mittelalter zwischen 1000 und 1350/1400, in: Propyläen Technikgeschichte, hrsg. von W. König. Bd. 2: Metalle und Macht, Berlin 1992, S. 162.

12 Zur Vorbildwirkung der Niederlande sei hier nur auf die Forschungen Heinz Schillings verwiesen.

13 Aus der fast unüberschbaren Fülle der britischen verkehrsgeschichtlichen Literatur seien die von D. H. Aldcroft und M. J. Freeman herausgegebenen Standardwerke genannt: Transport in the Industrial Revolution, Manchester 1983, sowie Transport in Victorian Britain, Manchester 1988. Beide enthalten weiterführende Bibliographien. Etwas ältere, weiterhin nützliche Gesamtdarstellungen: H. J. Dyos/D. H. Aldcroft, British Transport. An Economic Survey from the Seventeenth Century to the Twentieth, Leicester 1971; Ph. S. Bagwell, The Transport Revolution (1700-1985); London 1988[2] (1974[1]).

14 Dyos/Aldcroft, British Transport (Anm. 13), S. 74.

15 Vgl. Baron F. Duckham, Canals und River Navigations, in: Transport in the Industrial Revolution, hrsg. von D. H. Aldcroft und M. J. Freeman, Manchester 1983, S. 101 und 109.

16 Bagwell, The Transport Revolution (Anm. 13), S. 16. Duckham, Canals and River Navigations (Anm. 15), S. 106f., nennt für diese Zeit 41 neue Kanäle und elf Flußverbesserungsprojekte.

17 Vgl. Duckham, Canals and River Navigations (Anm. 15), S. 107 und passim.

18 Ebenda, S. 113ff.

19 B. Baxter, Stone Blocks and Iron Rails (Tramroads). Newton Abbot 1966 (= The Industrial Archaeology of the British Isles), passim.

20 Zum englischen Straßenbau siehe auch den Aufsatz von Uwe Müller in diesem Heft.

21 Bagwell, The Transport Revolution (Anm. 13), S. 36ff.

22 W. Albert, The Turnpike Trusts, in: Transport in the Industrial Revolution, hrsg. von D. H. Aldcroft/M. J. Freeman, Manchester 1983, S. 34, 36ff.

23 Ebenda, S. 34ff. u. 60.

24 Ebenda, S. 38ff., 53.

25 Ebenda, S. 56.

26 Ebenda, S. 50.

27 A. Paulinyi, Die Umwälzung der Technik in der Industriellen Revolution zwischen 1750 und 1840, in: Propyläen Technikgeschichte. Bd. 3: Mechanisierung und Maschinisierung 1600 bis 1840, Berlin 1993, S. 431.

28 Vgl. F. Braudel, Sozialgeschichte des 15.-18. Jahrhunderts. Bd. 2: Der Handel, München 1986, S. 382ff.; ders., Frankreich. 3 Bde. Stuttgart 1989-1990, Bd. 3 (1990), S. 272ff.

29 Vgl. Albert, The Turnpike Trusts (Anm. 22), S. 51 u. 56.

30 Vgl. ebenda, S. 33 u 50f.; Duckham, Canals and River Navigations (Anm. 15), S. 112.

31 Albert, The Turnpike Trusts (Anm. 22), S. 50f.

32 Näheres dazu im Aufsatz von Uwe Müller in diesem Heft.

33 Bagwell, The Transport Revolution (Anm. 13), S. 41ff.

34 Dyos/Aldcroft, British Transport (Anm. 13), S. 73.
35 I. Mieck, Wirtschaft und Gesellschaft Europas von 1650 bis 1850, in: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, hrsg. von Ilja Mieck, Stuttgart 1993 (=Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte Bd. 4, hrsg. von W. Fischer u.a.), S. 104.
36 Duckham, Canals and River Navigations (Anm. 15), S. 124f.; J. A. Chartres/G. L. Turnbull, Road Transport, In: Transport in the Industrial Revolution, hrsg. von D. H. Aldcroft und M. J. Freeman, Manchester 1983, passim.
37 Bagwell, The Transport Revolution (Anm. 13), S. 11 u. 13. Auch Braudel, Sozialgeschichte (Anm. 10), Bd. 1: Der Alltag, S. 462 verwendete das Wort Revolution in diesem Zusammenhang: Zwischen 1745 und 1760 habe sich „eine erste Revolution des Straßenverkehrs" abgezeichnet; S. 466 allerdings datiert er den ersten großen Umschwung wie Bagwell auf die Zeit von etwa 1770 bis zur „Einführung der Eisenbahnen." Mir scheint demgegenüber die Betonung der inneren Kontinuität und Einheit dieses sich akzelerierenden Prozesses sinnvoller, dessen Beginn gerade in Frankreich schon vor der Wende vom 17. zum 18. Jh. zu suchen ist.
38 Chartres/Turnbull (Anm. 36), S. 97.
39 Bagwell, The Transport Revolution (Anm. 13), S. 15.
40 Vgl. Albert, The Turnpike Trusts (Anm. 22), S. 52 u. 54
41 Vgl. Ch. Buchheim, Industrielle Revolutionen. Langfristige Wirtschaftsentwicklung in Großbritannien, Europa und in Übersee, München 1994, S. 50.
42 Bagwell, The Transport Revolution (Anm. 13), S. 17f.
43 Schon klassisch in diesem Zusammenhang die Werke Fernand Braudels, zuletzt: Frankreich. 3 Bde., Stuttgart 1989-1990. An neueren Arbeiten seien noch genannt G. Arbellot, La grande mutation des routes de France au milieu du XVIIIe siècle, in: Annales E.S.C., Bd. 28 (1973); B. Lepetit, Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transport et organisation de l'espace en France (1740-1840), Paris 1984; Atlas de la Révolution Française 1: Routes et communications, Paris 1987, bearbeitet von G. Arbellot, B. Lepetit und J. Bertrand. Letzterer zeigt besonders deutlich, wieviel Fortschritte das Ancien Régime in der Modernisierung des Verkehrswesens bereits erreicht hatte. Instruktiv in diesem Zusammenhang auch die Übersicht über die gesamtwirtschaftliche Entwicklung aus gleicher Feder: B. Lepetit, Frankreich 1750-1850, in: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, hrsg. von I. Mieck, Stuttgart 1993.
44 Vgl. Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 275f.
45 Ebenda, S. 267.
46 P. Léon/Ch. Carrière, L'appel des marchés, in: Histoire économique et sociale de la France. Dirigé par F. Braudel et E. Labrousse. Tome II: Des derniers temps de l'âge seigneurial aux préludes de l'âge industriel (1660-1789). Paris 1970, S. 173; W. Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne. Wirtschafts-, Gesellschafts und politische Institutionengeschichte 1630-1830, Stuttgart u.a. 1980, S. 24.
47 Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 275; Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne (Anm. 46), S. 24.
48 Léon/Carrière, L'appel des marchés (Anm. 46), S. 173; Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 272; Atlas de la Révolution Française 1 (Anm. 43), S. 25.
49 P. Léon, Die Eroberung des nationalen Raumes, in: Wirtschaft und Gesellschaft in Frankreich Im Zeitalter der Industrialisierung, 1789-1880, hrsg. von F. Braudel und E. Labrousse, Frankfurt a.M. 1986, S. 185; Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 275.
50 Außerdem darf man den Vorteil Englands nicht übersehen, der in der dort möglichen größeren Rolle der Küstenschiffahrt bestand.

51 Léon, Die Eroberung des nationalen Raumes (Anm. 49), S. 184ff.
52 Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne (Anm. 46), S. 163.
53 „Das französische Netz von Wasserstraßen blieb jedoch verglichen mit Großbritannien oder Deutschland unzulänglich". Lepetit, Frankreich 1750-1850 (Anm. 43), S. 513. Dieselbe Kritik auch schon bei Léon, Die Eroberung des nationalen Raumes (Anm. 49), S. 185f. Allerdings liegen in diesen Ländern auch andere geographische Voraussetzungen vor; die heute noch wichtigen deutschen Kanäle sind jüngeren Datums und in viel größeren Abmessungen gebaut worden. Der Nutzen der vor- und frühindustriellen Kanäle beschränkt sich überall seit langem auf Ökologie und Wassersport.
54 Léon/Carrière, L'appel des marchés (Anm. 46), S. 173; Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne (Anm. 46), S. 163.
55 Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 288.
56 Den Nutzen der privat erstellten englischen Kanäle bewertet Duckham, Canals and River Navigations (Anm. 15), S. 108 als „ranging from the highly desirable to the economically suicidal or downright lunatic".
57 Atlas de la Révolution Française 1 (Anm. 43), S. 18.
58 Léon/Carrière, L'appel des marchés (Anm. 46), S. 167 u. 171; Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne (Anm. 46), S. 20; I. Mieck, Die Entstehung des modernen Frankreich 1450-1610. Strukturen, Institutionen, Entwicklungen, Stuttgart u.a. 1982, S. 56f.
59 Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 276.
60 Vgl. Atlas de la Révolution Française 1 (Anm. 43), S. 32; Dictionnaire d'histoire de France. Sous la direction de A. Decaux et A. Castelot, Paris 19862; Historical Dictionary of the French Revolution. Ed. by S. F. Scott and B. Rothaus. Westport, Conn. 1985; Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 278ff.
61 Beispiele für einschlägige zeitgenössische Rentabilitätsberechnungen bei Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 279f.
62 Atlas de la Révolution Française 1 (Anm. 43), S. 32.
63 Vgl. Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 259.
64 Atlas de la Révolution Française 1 (Anm. 43), S. 32ff., besonders S. 36; G. Arbellot, Les barriéres de l'An VII, in: Annales E.S.C., Bd. 30 (1975).
65 Léon/Carrière, L'appel des marchés (Anm. 46), S. 169. Vgl. auch Atlas de la Révolution Française 1 (Anm. 43), S. 32; Lepetit, Frankreich 1750-1850 (Anm. 43), S. 513.
66 Vgl. bei Léon/Carrière, L'appel des marchés (Anm. 46), S. 169 die Entwicklung des Etats seit 1668.
67 G. Arbellot, La grande mutation des routes de France (Anm. 43), passim.
68 Lepetit, Frankreich 1750-1850 (Anm. 43), S. 501. Beispiele für Forderungen aus den Regionen nach besseren Wegen auch bei Léon/Carrière, L'appel des marchés (Anm. 46), S. 167.
69 So z.B. von Lepetit, Frankreich 1750-1850 (Anm. 43), S. 516 mit sehr negativer Bewertung: „Die Zukunft wurde gemäß den alten Denkschablonen vorbereitet."
70 Lepetit, Chemins de terre (Anm. 43), S. 81 und passim.
71 Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne (Anm. 46), S. 28. Vgl. auch Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 275ff.
72 Voigt, Verkehr (Anm. 7), Bd. 2/1, S. 419.
73 Nicht vergessen werden darf zumal, daß Frankreich zwischen 1630 und 1815 seine Fläche um 1/8 bleibenden Zuwachs vergrößern konnte und die neugewonnenen Gebiete in das gewachsene Geflecht von Staat und Wirtschaft integriert werden mußten.
74 Vgl. Léon/Carrière, L'appel des marchés (Anm. 46), S. 171. Eine nicht unbedeutende Rolle für die Instrumentalisierung der Verkehrsbauten in der Staatsideologie ebenso

wie für die „Wiederentdeckung" der Straße als Mittel zur Staatsintegration und als Herrschaftsmittel überhaupt dürfte die Rezeption des Werkes von N. Bergier, Histoire des grands chemins de l'Empire romain, Paris 1622, gehabt haben, das die erste systematische Kompilation über die Straßen der Antike darstellt, übrigens in ganz Europa bekannt war und noch 1728 und 1736 in Brüssel neu aufgelegt worden ist. Doch kann hier auf die Probleme dieser Art „symbolischer Politik", die in der angezogenen französischen Literatur übrigens meist nur am Rande erwähnt wird, nicht näher eingegangen werden.

75 Die Beobachtungen Arthur Youngs auf seinen Reisen durch Frankreich 1787-1789 werden diskutiert von Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 258. Dazu G. Arbellot, Arthur Young et la circulation en France, in: Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine 1981.

76 Ch. F. Lüder, Vollständiger Innbegriff aller bey dem Straßenbau vorkommender Fälle, samt einer vorausgesetzten Weeg-Geschichte und einem Verzeichnis der unentbehrlichen Weeg-Gesetze, Frankfurt a.M. 1779, z.B. S. 92ff., 161ff, 173ff.

77 A. Smith, Der Wohlstand der Nationen. Eine Untersuchung seiner Natur und seiner Ursachen, München 1978, S. 614f.

78 Lüder, Vollständiger Innbegriff (Anm. 76), S. 111ff., Atlas de la Révolution Française (Anm. 43)1, S. 18; Lepetit, Chemins de terre (Anm. 43), S. 58 verweist auf das häufige Vorkommen dieser Bauweise im nordfranzösisch-flandrischen Bereich und behauptet, dies habe mit der hohen Feuchtigkeit dieser Gebiete zu tun. Dieses Argument ist straßenbautechnisch falsch. Schon Lüder hätte es für nicht stichhaltig befunden.

79 Lepetit, Chemins de terre (Anm. 43), S. 81.

80 Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne (Anm. 46), S. 162.

81 Lepetit, Chemins de terre (Anm. 43), S. 51. Höchst beachtenswert dort auch S. 68f. die Karte der königlichen Straßen mit der Verteilung guter und schlechter Straßen im Raum. Vgl. auch Léon, Die Eroberung des nationalen Raumes (Anm. 49), S. 184; dort wird das Stichjahr mit 1824 angegeben. Wie Lepetit gezeigt hat, ist aber 1824 das Jahr ihrer Veröffentlichung; die Daten dürften 1820 erhoben worden sein.

82 Léon, Die Eroberung des nationalen Raumes (Anm. 49), S. 179, 181ff.

83 Vgl. Léon/Carrière, L'appel des marchés (Anm. 46), S. 176; I. Mieck, Wirtschaft und Gesellschaft Europas von 1650 bis 1850 (Anm. 35), S. 104.

84 Braudel, Sozialgeschichte (Anm. 10), Bd. 1: Der Alltag, S. 462.

85 Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 3, S. 280. Zum Stand des französischen Postwesens um 1800 siehe auch die ausgezeichneten Übersichten im Atlas de la Révolution Française 1 (Anm. 43), S. 39ff. Dort übrigens werden 1320 *bureaux de poste* für 1789 genannt und 1466 für das Jahr 1ff.

86 Die Fortschritte beim Ausbau des Netzes Atlas de la Révolution Française I (Anm. 43), S. 55; Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne (Anm. 46), S. 225.

87 Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 1, S. 115 auf der Basis der Forschungen Arbellots.

88 Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne (Anm. 46), S. 163.

89 Vgl. Léon, Die Eroberung des nationalen Raumes (Anm. 49), S. 187; Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne (Anm. 46), S. 162.

90 Braudel, Sozialgeschichte (Anm. 28), Bd. 2: Der Handel, S. 383ff.

91 Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne (Anm. 46), S. 163.

92 Ebenda, S. 227.

93 Lepetit, Frankreich 1750-1850 (Anm. 43), S. 512.

94 Ebenda, S. 522.

95 Ders., Chemin de terre (Anm. 43), S. 76. Weitere Beispiele z.B. bei Braudel, Frankreich (Anm. 28), Bd. 1, S. 118.

96 Vgl. dazu ebenda, Bd. 3, S. 286f.

97 Vgl. Lepetit, Frankreich 1750-1850 (Anm. 43), S. 501 u. 516. Zur Lage am Beginn des 19. Jhs. siehe auch Léon, Die Eroberung des nationalen Raumes (Anm. 49).

98 Mager, Frankreich vom Ancien Régime zur Moderne (Anm. 46), S. 225.

99 J. G. Keyßler, Neueste Reise durch Teutschland, Böhmen, Ungarn, die Schweitz, Italien und Lothringen, worinnen der Zustand und das merkwürdigste dieser Länder beschrieben und vermittelst der Natürlichen, Gelehrten und Politischen Geschichte, der Mechanik, Maler- Bau- und Bildhauerkunst, Münzen und Alterthümer, wie auch mit verschiedenen Kuplern erläutert wird, Hannover 1751², Bd. 2, S. 1178f. und S. 1190ff.

100 Der Abschnitt über das Habsburgerreich beruht auf meiner bereits erwähnten Dissertation, Literatur- und Quellenangaben sind daher hier auf das notwendigste beschränkt. Nicht unterlassen sei aber die Nennung der bisher besten Überblicksdarstellungen zum Thema: H. Knittler, Das Verkehrswesen als Ausgangspunkt (Anm. 5); ders., Die Donaumonarchie 1648-1848, in: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, hrsg. von Ilja Mieck, Stuttgart 1993, dort S. 913-915; R. Sandgruber, Österreich 1648-1848. Ebenda, S. 678-682 mit Bezug auf das Territorium der heutigen Republik.

101 Vgl. dazu Braudel, Sozialgeschichte (Anm. 28), Bd. 2: Der Handel, S. 382f.

102 Noch die Planungen des Ministerpräsidenten v. Koerber sahen Anfang unseres Jahrhunderts u.a. einen Donau-Adria-Kanal vor.

103 In den österreichischen Niederlanden ist der Bau eines Kunststraßennetzes nach französischem Vorbild bereits 1704 begonnen worden. Vgl. J. A. van Houtte, Die Niederlande 1650-1850, in: Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, hrsg. von I. Mieck, Stuttgart 1993, S. 355.

104 Dagegen ist in den Schriften J. H. G. v. Justis aus der Zeit um 1760 ein aus der Praxis der theresianischen Zeit gewonnenes, einheitliches Konzept einer dem „Gemeinwohl" dienenden „Verkehrspolitik" deutlich nachweisbar, das in den mitteleuropäischen Staaten auch Wirkung gehabt hat. Vgl. dazu unten.

105 Vgl. dazu die Arbeit von F. Matsche mit dem programmatischen Titel: Die Kunst im Dienste der Staatsidee. Ikonographie, Ikonologie und Programmatik des „Kaiserstils". 2 Bde., Berlin/New York 1981. Verständlicherweise befaßt sich Matsche nicht mit Schotter oder Steinbettungen, wohl aber mit den nicht wenigen Monumenten, mit denen man auch im Habsburgerreich die erneuerten Landstraßen zum Ruhme ihrer Erbauer „ausgezieret" hat.

106 Leider sind aber Voigt die österreichischen Verkehrsbauten des 18. Jhs. völlig unbekannt geblieben, was notwendigerweise zu einem sehr schiefen Bild im historischen Teil seines Hauptwerkes führen mußte.

107 K. Bachinger, Das Verkehrswesen, in: Die Habsburgermonarchie 1848-1918. Bd. 1: Die wirtschaftliche Entwicklung, hrsg. von A. Brusatti, Wien 1973, S. 310.

108 Über dieses Projekt gibt es eine Monographie: V. E. Riebe, Der Wiener Neustädter Schiffskanal. Geschichte eines niederösterreichischen Bauwerkes von seinem Entstehen bis zur Gegenwart, Wien 1936.

109 D. F. Good, Der wirtschaftliche Aufstieg des Habsburgerreiches 1750-1914, Wien/Köln/Graz 1986, S. 35.

110 Note der Hofkammer an die Vereinigte Hofkanzlei vom Jänner 1835 betreffend die Enquête zur Gewerbegesetzgebung, gedruckt bei Heinrich Reschauer, Geschichte des Kampfes der Handwerkerzünfte und der Kaufmannsgremien mit der österreichischen Bürokratie (vom Ende des 17. Jahrhunderts bis zum Jahre 1860), Wien 1882, S. 158.

111 Bachinger, S. 306.
112 Vgl. Sandgruber, Österreich 1648-1848 (Anm. 100), S. 678. Natürlich spielten hierbei auch die Zollreformen der theresianischen Zeit eine Rolle.
113 Good, Der wirtschaftliche Aufstieg des Habsburgerreiches (Anm. 109), S. 35.
114 Neben zahlreichen Kanälen besaßen die österreichischen Niederlande Ende des 18. Jhs. Chausseen von 2500 km Länge und damit das dichteste Kunststraßennetz Europas. Van Houtte, Die Niederlande 1650-1850 (Anm. 103), S. 355.
115 Lüder, Vollständiger Innbegriff (Anm. 76), S. 147; Voigt, Verkehr (Anm. 7), Bd. 2/1, S. 421.
116 Die Vereinigten Niederlande schufen im 18. Jh. übrigens ein Straßennetz von ca. 3000 km Länge als Ergänzung zum vorhandenen System von Wasserwegen. Vgl. S. P. Ville, Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918, S. 16.
117 F. Nicolai, Beschreibung einer Reise durch Deutschland und die Schweiz, im Jahre 1781. Bd. 1, Berlin/Stettin 1783, S. 28. Die für mehr als anderthalb Jahrhunderte letzte Wittenberger Elbbrücke war 1637 von den Schweden zerstört worden.
118 Johann Heinrich Gottlobs von Justi Staatswirthschaft oder Systematische Abhandlung aller Ökonomischen und Cameralwissenschaften, die zur Regierung eines Landes erfordert werden. I. T., Leipzig 1758², S. 236.
119 Staats-Lexikon oder: Encyklopädie der Staatswissenschaften. Hrsg. von Carl v. Rotteck und Carl Welcker, Bd. 15, Altona 1843, S. 298f.
120 Vgl. dazu E. Hoesch, Planungen zur Verbesserung der Infrastruktur: die Russen in den Donaufürstentümern, die Bayern in Griechenland in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts, in: Wirtschafts- und Kulturbeziehungen zwischen dem Donau- und dem Balkanraum seit dem Wiener Kongreß, Graz 1991, S. 30ff.
121 Ebenda, S. 35.
122 Vgl. hierzu M. J. Freeman, Introduction, in: In: Transport in the Industrial Revolution, hrsg. von D. H. Aldcroft und M. J. Freedman, Manchester 1983, S. 18ff.
123 A. O. Hirschman, Die Strategie der wirtschaftlichen Entwicklung, Stuttgart 1967 (englisch Yale 1958).
124 J. Komlos, Ernährung und wirtschaftliche Entwicklung unter Maria Theresia und Joseph II. Eine anthropometrische Geschichte der Industriellen Revolution in der Habsburgermonarchie, St. Katharinen 1994 (englisch Princeton 1989).
125 Freeman, Introduction (Anm. 122), S. 23 spricht für die zweite Jahrhunderthälfte im britischen Personenverkehr von „supply-led expansion."
126 Natürlich besteht für beide „Typen" eine gemeinsame Basis in dem gemeineuropäischen, aus dem Mittelalter herrührenden Recht des Herrschers über die großen Landstraßen.
127 Vgl. E. Pawson, Transport and the Economy: the Turnpike Roads of Eighteenth Century Britain, London 1977, S. 140 u. 151; abgedruckt und kommentiert auch bei Albert, The Turnpike Trusts (Anm. 22), S. 41ff.; Lepetit, Chemins de Terre (Anm. 43), S. 68f.; Atlas de la Révolution Française 1 (Anm. 43), Kapitel: Les voies.
128 Vgl. die Diskussion der Wegegelder und die Wiedergabe seines eigenen Meinungswechsels in A. Smith, Wohlstand der Nationen (Anm. 77), S. 612ff.
129 Buchheim, Industrielle Revolutionen (Anm. 41), S. 84ff, 149f. Das Problem der Einordnung Rußlands kann hier nicht behandelt werden.

Uwe Müller

# Die Modernisierung der Straßenverkehrsinfrastrukturpolitik während der Industrialisierung. Ein deutsch-britischer Vergleich

Die Aufhebung der feudalen Agrarverfassung, der prinzipielle Wechsel in der Gewerbepolitik vom Monopol zur freien Konkurrenz sowie die Schaffung eines großen zollgeeinten Binnenmarktes werden in wirtschaftshistorischen Darstellungen als die wichtigsten gesellschaftlichen Voraussetzungen der Industrialisierung in den deutschen Staaten angesehen.[1] Für diese drei Kernbereiche herrscht weitgehende Klarheit über die Unterschiede zwischen traditioneller und moderner Wirtschaftspolitik. Letztere beseitigte nichtökonomisch begründete Bindungen, förderte den Agrarkapitalismus, die freie Gewerbeentfaltung sowie die Integration räumlich expandierender Märkte. Unstrittig ist auch, daß die Modernisierung der Infrastruktur, insbesondere der Aufbau des Eisenbahnnetzes, eine wichtige Grundlage für die Entstehung des *self-sustained economic growth* und darüber hinaus für andere wichtige Aspekte der Modernisierung, wie die Integration von Nationen und Märkten, die Effektivierung der Verwaltung, die Vervielfachung der Kommunikation usw. war.[2]

Die Frage, inwieweit die Infrastrukturpolitik selbst einem Modernisierungsprozeß unterlag, ist hingegen bislang weitgehend unbeachtet geblieben. Im deutschsprachigen Raum gibt es nur wenige, vornehmlich aus den siebziger Jahren stammende Untersuchungen, die über die Darstellung des Infrastrukturausbaus hinausgehend aus der Infrastrukturtheorie erwachsene Fragestellungen explizit aufgreifen oder auch die Modernisierung der strukturpolitischen Ziele und Instrumentarien untersuchen.[3] Das liegt möglicherweise daran, daß in der Infrastrukturpolitik, im Gegensatz zu Agrar-, Gewerbe- und Außenhandelspolitik, während der Industrialisierung kein offensichtlicher Paradigmenwechsel zu beobachten ist.

Diese Feststellung gilt zunächst für die in der Infrastrukturtheorie als Lösung der Trägerfrage bezeichnete Entscheidung, ob der Staat oder ein privates Unternehmen Infrastrukturen herstellen, erhalten und verbessern soll.[4] Sowohl in Großbritannien als auch in den meisten deutschen Staaten existierte eine weitestgehende Kontinuität von pri-

vatwirtschaftlicher bzw. staatlicher Trägerschaft der Verkehrsinfrastruktur vor und während der jeweiligen Industrialisierungsprozesse.

Es liegt auf der Hand, daß das wirtschaftliche Entwicklungsniveau, insbesondere die Existenz und Mobilisierbarkeit privaten Kapitals, die Trägerstruktur entscheidend beeinflußt hat.[5] Im folgenden geht es jedoch primär um die Frage, inwieweit diese Entscheidung ein Gradmesser für die Modernität der Politik war. Außerdem sollen anhand der deutschen, v.a. der preußischen Entwicklung weitere Indikatoren für die Modernisierung der Infrastrukturpolitik bestimmt werden. Dabei erfolgt eine Konzentration auf die Entwicklung des Straßennetzes, das während der Industrialisierung durch die Chaussierung eine wesentliche Qualitätsverbesserung erfahren hat. Der zweifellos wichtigere Infrastrukturbereich Eisenbahn ist insgesamt und auch hinsichtlich seiner politischen Gestaltung bislang stärker untersucht worden. Das gilt auch für die wichtige Ausnahme vom obengenannten deutsch-englischen Unterschied, also für den privaten Eisenbahnbau in Preußen und Sachsen. Es gibt allerdings einige Parallelen zwischen Straßen- und Eisenbahnbaupolitik sowie direkte Einflüsse straßenbaupolitischer Erfahrungen auf eisenbahnpolitische Grundsatzentscheidungen, auf die zuweilen hingewiesen werden soll.

Es wird zunächst auf die Entwicklung des privaten Straßenbaus in England einzugehen sein. Danach werden dessen Auswirkungen, genauer die Folgen der anschließenden (Re)Kommunalisierung, betrachtet und mit den Ergebnissen der Straßenverkehrsinfrastrukturpolitik in Frankreich und den deutschen Staaten verglichen. Im dritten Abschnitt wird die Entwicklung in den deutschen Bundesstaaten, vor allem in Preußen, analysiert. Der Vergleich zwischen den beiden Systemen wird anschließend durch zeitgenössische Ansichten der jeweils anderen Seite konkretisiert. Schließlich werden bislang weitgehend unbeachtete Aspekte einer Modernisierung der preußischen Straßenbaupolitik genannt, da es in diesem Prozeß wesentlich mehr Probleme zu lösen gab als nur die Trägerfrage. Die Anwendung dieser Kriterien dürfte für weitere komparative Studien von Nutzen sein.

## 1. Aufstieg und Fall des englischen Turnpike Systems

In England, dem Mutterland der industriellen Revolution, gibt es eine lange Tradition der Errichtung und Unterhaltung von Infrastrukturen durch nichtstaatliche Körperschaften. Nach einem Gesetz der Königin Maria aus dem Jahre 1555 waren die anliegenden Kirchspiele/

Pfarrgemeinden *(parishes)* nicht nur für die Instandhaltung der Gemeindewege, sondern auch der Landstraßen *(highways)* verantwortlich.[6] Bereits im letzten Drittel des 17. Jhs. waren einzelne Gemeinden angesichts der Markterweiterung und der wachsenden Verkehrsintensität nicht mehr in der Lage, diesen Verpflichtungen nachzukommen. Im Jahre 1663 genehmigte eine entsprechende Parlamentsakte die gemeinsame Unterhaltung des auf der großen Nordstraße von London nach York gelegenen Abschnitts zwischen Wadesmill in Hertfordshire nach Stilton in Huntingdonshire durch die anliegenden drei Grafschaften. Diese gründeten einen *public trust*, der Kapitalanleihen zum Zwecke der Straßeninstandsetzung aufnehmen durfte, wobei man hoffte, die Rückzahlung durch die Erhebung von Straßennutzungsgebühren gewährleisten zu können.[7] Seit Beginn des 18. Jhs. wurden dann auch *turnpike trusts* genehmigt, die von Privatunternehmern und nicht mehr von öffentlichen Treuhändern geführt wurden. Diese Privatisierung bislang kommunaler Aufgaben war zunächst nur als vorübergehende Erscheinung geplant, so daß lediglich Verträge mit einer Laufzeit von maximal 21 Jahren abgeschlossen wurden.[8] Da jedoch die Turnpikes in der Regel einen wesentlich besseren Zustand als die gewöhnlichen Gemeindewege und zum Teil auch Highways hatten, flossen ihnen so viele Transporte zu, daß sie tatsächlich Gewinne erwirtschaften konnten. Weil die Straßen im 18. Jh. unbefestigt waren, hing nämlich von ihrer regelmäßigen Unterhaltung mehr ab als nur die Kapazität der Frachtwagen oder die Geschwindigkeit der Transporte. Speziell in der nassen Jahreszeit zwischen November und März war es oft fraglich, ob ein Transport überhaupt stattfinden konnte.

Nachdem sich die Profitabilität der Turnpikes erwiesen hatte und die Regierung, die im Turnpike-System die beste Möglichkeit zur Straßenbaufinanzierung sah, nach Unruhen mit der Todesstrafe für die Zerstörung von Mautstraßenschranken drohte, erlebte das Land zwischen 1750 und 1770 einen Gründungsboom.[9] Um 1820 verfügte allein England über ein Netz von 40.000 km Mautstraßen, zu denen auch fast alle Hauptstraßen gehörten. Ohne die gleichzeitig verlaufende, mit einem steigenden Bedarf nach Verkehrsdienstleistungen verbundene Industrialisierung wäre dieser Aufschwung nicht möglich gewesen. Nur einige wenige Straßen von politischer oder militärischer Bedeutung, wie die für die Verbindung Londons mit Irland wichtige Holyhead Road, wurden durch den Staat gebaut und unterhalten. Erst seit den dreißiger Jahren erfuhr das Turnpike-System einen Niedergang, auf dessen Ursachen und durchaus langfristige Wirkungen noch

einzugehen sein wird.

Zunächst ist jedoch zu konstatieren, daß man etwa seit den dreißiger Jahren des 18. Jhs. von der Existenz eines Straßennetzes in England sprechen kann.[10] Auf jeden Fall ging der mit einem drastischen Anstieg der Bevölkerungszahl korrespondierende *turnpike boom* der Industriellen Revolution unmittelbar voraus.[11] Die Privatstraßen behaupteten sich, weil sie nicht nur dem Personenverkehr und der Nachrichtenübermittlung dienten, sondern auch wichtige Anschlußtransporte für den Binnenschiffahrtsverkehr erledigten. Die private Trägerschaft des britischen Straßenwesens hatte sich also bereits vor der Industrialisierung durchgesetzt. Sie übte im übrigen auch einen starken Einfluß auf die Ausprägung einer analogen Trägerstruktur beim Kanalbau aus, der die für den englischen take-off entscheidende Kommunikationsstruktur lieferte.[12]

Schließlich begann in England im Jahre 1825, also mit dem Endpunkt der Industriellen Revolution, der Siegeszug der Eisenbahn. Der Eisenbahnbau resultierte hier, anders als in Mitteleuropa, aus der wachsenden Nachfrage einer bereits existierenden Industrie nach billigeren Transportmitteln.[13] Die für die zweite Industrialisierungsphase typische quantitative Ausweitung der industriellen Produktion sicherte den meisten privaten Eisenbahngesellschaften eine hohe Rentabilität.

Die Eisenbahn veränderte die Konkurrenzbedingungen auf dem freien Transportdienstleistungsmarkt in England radikal. Mit Ausnahme der Netzbildungsfähigkeit besaß die Eisenbahn gegenüber dem Straßenverkehr die höhere Verkehrswertigkeit. Letzterer wurde zunehmend auf Komplementaritätsfunktionen beschränkt.[14] Während der Expansionsphase der Eisenbahn stagnierte trotz des mit einer stärkeren regionalen Arbeitsteilung verbundenen industriellen Wachstums der Umfang des Straßenverkehrs. Der beinahe völlige Verlust des Personen- und Güterfernverkehrs bewirkte bei der Mehrheit der Turnpike Trusts den Verlust ihrer Profitabilität.

Schon seit dem Beginn des Jahrhunderts war durch die Netzverdichtung die Konkurrenz zwischen den Trusts gestiegen, und es bestand die Gefahr sinkender Gewinne. Die Folge war eine wachsende Konzentration der Gesellschaften und eine flexiblere Tarifgestaltung innerhalb der nun in der Regel mehrere Strecken bewirtschaftenden Turnpike Trusts.[15] Neue Straßenbautechniken, zur Jahrhundertwende von Telford und (wichtiger noch) im zweiten Jahrzehnt durch Mac-Adam entwickelt und praktiziert, ermöglichten eine wesentliche Kostensenkung im Straßenbau. Die Gesellschaften hatten allerdings zur

Verbesserung der vorhandenen Straßen Kredite aufgenommen, so daß ausgerechnet während der Einführung der Eisenbahn ein großer Teil der eingenommenen Wegegelder für Zinszahlungen verwendet werden mußte.

Einige Gemeinden versuchten daraufhin, durch die Erhebung örtlicher Steuern Subventionen für die Turnpike Trusts bereitzustellen. Die Reaktion der Turnpike Trusts auf die veränderte Situation konnte jedoch nur in einer Kostenminimierung (Vernachlässigung der Straßenunterhaltung) oder Einnahmensteigerung (Erhöhung der Mautgebühren) bestehen. Daraufhin mußte im General Turnpike Act von 1841 die Verpflichtung der Gesellschaften zur Straßenunterhaltung angemahnt werden. Gegen die zu hohen Straßenbenutzungsgebühren kam es 1843 in Südwales zu einem Aufstand, bei dem Hunderte von Mautstellen zerstört und sogar ein Mautstellenwärter getötet wurde.[16]

In der Zeit zwischen dem General Highways Act von 1835 und der Bildung der County Councils im Jahre 1888 wurde im Rahmen des britischen Systems des *self-government* Schritt für Schritt eine Zentralisierung der Straßenverwaltung von der Zuständigkeit der Pfarrgemeinden über die Landstraßenbezirke zu den Grafschaftsräten duchgeführt.[17] Gleichzeitig ging der Anteil der mautpflichtigen Strekken kontinuierlich zurück. Zweifelsfrei verschlechterte sich in dieser Übergangszeit der Straßenzustand.

## 2. Der französische Vorsprung am Ende des 19. Jahrhunderts. Ein Erfolg der Zentralisierung?

Ein Vergleich der Straßenzustände in Großbritannien mit denen in Frankreich oder Deutschland ist wegen der insgesamt unzureichenden und heterogenen Datenlage nur schwer anstellbar. Auch die Netzdichtenvergleiche sind wegen der unterschiedlichen Straßenklassifizierungen und fließenden Übergänge zwischen Steinstraßen, Sandchausseen, teilweise befestigten Landstraßen, Kommunikationswegen nur bedingt aussagefähig. Die zeitgenössischen Schilderungen sind in der Regel außerordentlich subjektiv und gerade bei vielen Fachleuten, also den Angehörigen der Wegeverwaltungen, stark von den jeweiligen Interessen geprägt. Im übrigen widmeten die Zeitgenossen dem Wegewesen wegen der Überlegenheit von Eisenbahn und Binnenschiffahrt eine relativ geringe Aufmerksamkeit.[18] Erst mit dem Aufkommen des Automobils rückten die Straßen wieder ins Blickfeld der Öffentlichkeit. In diesem Zusammenhang fiel auf, daß diese deutsche

Erfindung auch wegen der besseren Straßenverkehrsinfrastruktur ihren ersten Absatzmarkt in Frankreich fand.[19]

Dieser – auch gegenüber England bestehende – Qualitätsvorsprung der französischen Straßenverkehrsinfrastruktur wird in der Regel mit der jahrhundertealten Tradition einer zentral geführten und bis auf die lokale Ebene reichenden Straßenverwaltung begründet.[20] Seit dem Ende des 16. Jhs. war Frankreich das führende Land im europäischen Straßenbau, wobei die Entwicklung des nationalen Straßennetzes unter Heinrich IV., während der Amtszeit Colberts, in der Mitte des 18. Jhs. und während der Juli-Monarchie besonders stark vorangetrieben wurde.[21]

Im Umkehrschluß führt man die Mängel des englischen Straßensystems auf das Fehlen eines einheitlich administrierten nationalen Straßennetzes zurück. In Deutschland war schon aufgrund der territorialstaatlichen Zersplitterung die Verkehrsinfrastruktur multizentral. Der staatliche wie der administrative Partikularismus wurden von der deutschen national-konservativen Geschichtsschreibung sowie der von der historischen Schule geprägten Wirtschaftsgeschichte, die gerade in den seit Jahrzehnten von der Verkehrsgeschichtsforschung vernachlässigten Gebieten das Geschichtsbild nach wie vor bestimmen, außerordentlich negativ bewertet.[22] Auch in Frankreich und England dominiert die Auffassung von der Optimalität einer zentralen Wegeverwaltung.[23]

Eine solche Sicht läßt jedoch mindestens zwei wesentliche Tatsachen außer acht. Zum einen haben während der Industriellen Revolution in England die Vorteile der privatwirtschaftlichen Organisation im Straßenwesen überwogen.[24] Zum zweiten vernachlässigt die Betonung der langen Kontinuitätslinien die Modernisierungstendenzen, die auch im Bereich der Straßenbaupolitik zu beobachten waren.

## 3. Staats- und Nichtstaatschausseen in Preußen

Das Entwicklungsniveau der Verkehrsinfrastruktur im Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation wies am Ende des 18. Jhs. gegenüber England und auch Frankreich einen Rückstand auf, der dem gesamtwirtschaftlichen Niveauunterschied etwa entsprochen hat. Bis 1835, also vor dem Beginn des deutschen Eisenbahnbaus, erreichte allenfalls das brandenburgische Wasserstraßennetz westeuropäisches Niveau.[25]

Der Bau von Chausseen hatte sich zwar schon seit Mitte des 18. Jhs. dem französischen Vorbild folgend vom Südwesten des Reiches

nach Nordosten ausgebreitet.[26] Ein Vernetzungsprozeß fand jedoch erst im Zusammenhang mit der territorialen Neustrukturierung nach Reichsdeputationshauptschluß und Wiener Kongreß statt. Neben der wirtschaftlichen Funktion besaßen die oft als Kunststraßen bezeichneten Wege somit auch eine wesentliche administrative und teilweise auch militärische Bedeutung. Entsprechend dem traditionellen Wegerecht unterlagen der Ausbau und die Unterhaltung der Landstraßen landesherrlicher Verantwortung.[27] Die Ausführung erfolgte jedoch fast ausnahmslos durch die Inanspruchnahme von Hand- und Spanndiensten der anliegenden Gemeinden oder Grundbesitzer (Adjazenten), die oftmals in die Zahlung sogenannter Straßenbausurrogatgelder umgewandelt worden war. Diese von der bäuerlichen Bevölkerung zu tragenden Belastungen konnten schon aus gesellschaftspolitischen Gründen für den aufwendigeren Chausseebau nicht gesteigert werden.[28] Ohnehin erforderten die größere technische Komplexität der Arbeiten sowie das von den Regierungen erwünschte Tempo bei der Beseitigung der Kriegsschäden und beim Aufbau von Chausseenetzen, die die Integrationsprozesse in den einzelnen Bundesstaaten entscheidend voranbringen sollten, den Übergang zu Lohnarbeit und belasteten dadurch die Staatshaushalte. Trotzdem übernahmen nicht nur die deutschen Klein-, sondern auch die Mittelstaaten die unmittelbare Verantwortung für den Ausbau ihrer Landstraßen und überließen lediglich die Straßen von lokaler Bedeutung den Gemeinden.[29] Erst seit den fünfziger Jahren setzten sich dreistufige Straßenklassifizierungen durch, wodurch auch mittlere Verwaltungsebenen oder regionale Wegebauverbände entsprechende Zuständigkeiten erhielten.[30]

Preußen war der einzige deutsche Bundesstaat, in dem Privatchausseen von nennenswertem Umfang existierten.[31] Bis 1834 setzte man jedoch fast ausschließlich auf den Staatschausseebau. Das resultierte vor allem aus der großen Rolle politischer Motive für den Straßenbau, der im ersten Jahrzehnt nach 1815 der Integration der neu erworbenen Gebiete diente und ab 1825 als wichtiges Mittel der Zollunionspolitik eingesetzt wurde.[32] Seit den dreißiger Jahren versuchte der jetzt zuständige Staatsminister Rother vorwiegend aus fiskalischen Gründen, die Kosten für Staatschausseebauten durch eine stärkere Beteiligung der Gemeinden zu senken sowie Kreise, Gemeinden und Privatunternehmen zu regerer Eigentätigkeit zu bewegen.[33] Die schon seit 1809 bestehende Möglichkeit des Privatchausseebaus wurde erst in den vierziger Jahren verstärkt genutzt. Der Anteil der Privatchausseen am gesamten Chausseenetz stieg trotz des insgesamt

hohen Straßenbautempos von 3,4 Prozent im Jahre 1831 auf 7,8 Prozent im Jahre 1852.[34]

Ein Boom, wie 90 Jahre zuvor in England, blieb jedoch aus. Dies lag weniger daran, daß die Hauptverkehrsadern in den westlichen und mittleren Provinzen bereits durch den Staat ausgebaut und in den östlichen Teilen der Monarchie zu verkehrsarm waren. Der Fernverkehr auf diesen Straßen erfuhr nämlich durch den gleichzeitig einsetzenden Eisenbahnbau einen etwa dreißigprozentigen Rückgang, während auf den Zubringerstraßen der Bahnhöfe die Verkehrsintensität zum Teil noch zunahm.[35] Allerdings verringerte der Eisenbahnbau die Attraktivität von privaten Investitionen in den Straßenbau und zog vor allem wegen der eigenen hohen Profitabilität Kapital an. Die Chance, Privatstraßen einzelwirtschaftlich rentabel zu betreiben, wurde durch gesetzliche Beschränkungen der Chausseegeldtarife zusätzlich reduziert. Es war zwar durchaus denkbar, daß unabhängig davon die Transportkostensenkung für einzelne Unternehmen private Straßenbauinvestitionen und Unterhaltungsaufwendungen mittel- oder langfristig rentabel machten. Auf solchen Überlegungen fußte auch die Mehrzahl der Projekte dieser Art, die vorrangig in den Führungsregionen der Industrialisierung in Angriff genommen wurden. Die Existenz verschiedener Wegerechte sogar innerhalb der preußischen Provinzen, die mitunter auf sehr alten und unpräzisen Gesetzen beruhten, blokkierte jedoch vielfach die potentielle Investitionsbereitschaft, da es mitunter jahrzehntelange Auseinandersetzungen um die Unterhaltungs- und damit auch Instandsetzungszuständigkeiten gab. Die Landstraßen zweiter Ordnung, deren Chaussierung in den westlichen und mittleren Provinzen in den vierziger Jahren mit der Fertigstellung der Hauptverkehrsstraßen hätte beginnen müssen, waren davon besonders betroffen. Kaum eine Privatperson war zur Chaussierung einer Straße auf eigene Kosten bereit, wenn sie von einer staatlichen Zuständigkeit für die Unterhaltung dieser oder auch nur der anschließenden, sich ebenfalls in schlechtem Zustand befindlichen Straßen ausging.[36]

Der Ausweg aus diesen Problemen bestand vielerorts in der Forcierung des Kreischausseebaus. Dieser ermöglichte eine risikoärmere Beteiligung ortsansässiger Unternehmer und entsprach auch dem Mißtrauen zahlreicher Beamter gegen den Privatchausseebau, den sie als eine Preisgabe staatlicher Interventionsmöglichkeiten ansahen. Die Diskussionen zwischen Bürgertum, Adel und Bürokratie um staatliche, private, kommunale oder Kreistätigkeit im Straßenbau weisen deutliche Ähnlichkeiten zu den Auseinandersetzungen um die Träger-

frage in der Eisenbahnpolitik auf. Staatliche Grundlageninvestitionen waren mit den Prinzipien von Adam Smith nicht unvereinbar, und der deutsche Liberalismus bei Beamten wie Bürgertum war ohnehin „interventionistisch modifiziert".[37] Gleichzeitig überschnitten und widersprachen sich die Gruppeninteressen an der Ausgabenminimierung der einzelnen Haushalte mit den Bestrebungen nach eigener Strukturgestaltung oder Stärkung der gemeindlichen oder Kreisselbstverwaltung.

Die Liberalisierung in der Wirtschaftspolitik seit den sechziger Jahren, speziell die Stärkung der Selbstverwaltung mit der Kreisordnung von 1872 beförderten schließlich die Annäherung der Träger- und Verwaltungsstruktur der preußischen und britischen Straßensysteme. In den siebziger Jahren wurden nämlich die preußischen Staatsstraßen an die Provinzen übergeben, so daß auch hier keine „nationale" Zuständigkeit mehr existierte.[38] Bis zur Jahrhundertwende kam es dann zu einer im wesentlichen der Stellung im Verkehrsnetz entsprechenden Klassifizierung der Straßen in Provinz-, Kreis- und Gemeindechausseen. Man erreichte auf dem Wege der Dezentralisierung etwa das gleiche Ergebnis wie die Briten durch Zentralisierung und Professionalisierung. Diese unterschiedlichen Wege lassen sich nur zum Teil aus dem insgesamt unterschiedlichen Verhältnis von Staat und Bürgertum sowie von Bürgertum und Bürokratie zur wirtschaftlichen Tätigkeit des Staates in Großbritannien und Preußen erklären.[39]

Sie wurden vorrangig verursacht durch:

- die Unterschiede in den traditionellen Wegerechten,
- die Unterschiede im zeitlichen Verhältnis zum Eisenbahnbau,
- die unterschiedlichen Chancen zur Betreibung einzelwirtschaftlich rentabler Straßen während der jeweiligen Industrialisierungsphasen.

Die Angleichung der Trägerstrukturen und Verwaltungssysteme war erst möglich, als diese unterschiedlichen Randbedingungen ihre Wirksamkeit verloren hatten und sich auch die Funktionen der Straßennetze in den jeweiligen Verkehrssystemen annäherten. Außerdem spielte das Straßenwesen am Ende des vorigen Jahrhunderts wirtschafts- wie gesellschaftspolitisch nur eine zweitrangige Rolle, so daß seine Organisation weitgehend den Technokraten überlassen wurde.

## 4. Ein deutscher Beamter über die Vorteile des englischen Privatstraßensystems

Wegebauingenieure und Fachleute aus den Wegeverwaltungen sowohl der englischen als auch der deutschen Seite haben bereits in der ersten Hälfte des 19. Jhs. auf die Vorteile des jeweils anderen und die Nachteile des eigenen Systems hingewiesen, ohne sich jedoch damit durchsetzen zu können. Die bedeutendsten britischen Straßenkonstrukteure, Telford und Mac Adam, kritisierten mehrfach die Mängel des Mautstraßensystems. Sie wollten in erster Linie durch die Installierung zentraler Straßenverwaltungen nach französischem oder skandinavischem Vorbild die technische Aufsicht sowie die Netzentwicklung optimieren.[40]

Deutsche Beamte wiederum, die bekanntlich nicht selten zu Studienzwecken die westlichen Nachbarländer bereisten, erkannten durchaus die Vorzüge der englischen Turnpike Trusts. Im folgenden soll aus dem Bericht des im Herzogtum Braunschweig angestellten Wegebaumeisters Märtens zitiert werden. In Braunschweig existierte eine ausgesprochen zentralistisch organisierte Straßenverwaltung.[41] Der Staat hatte zwischen 1785 und 1840 nicht nur die wichtigsten Fernhandelsstraßen, sondern auch Verbindungswege von nur lokaler Bedeutung chaussiert und und in der Folgezeit zu unterhalten. Nach entsprechenden Regelungen in der Wegeordnung von 1840 wurden auch von den Gemeinden zahlreiche Kommunikationswege befestigt, so daß das Herzogtum Braunschweig über eines der dichtesten Landverkehrswegenetze im Deutschen Bund verfügte.[42]

In Märtens' Bericht „über seine Beobachtungen bei den, von ihm auf seiner Reise gesehenen Chausseen in England, Frankreich, Belgien und Deutschland“ [43] aus dem Jahre 1836 wurde festgestellt, daß die Chausseen in England „zum Teil leichter gebaut als in Deutschland und dabei in einem bessern Zustande“ waren, obwohl „die Straßen frequenter sein müssen, weil dort ein riesenhafter Verkehr sei, der in Deutschland nicht zu finden“ war. Die Ursachen dafür sieht Märtens im geringeren Gewicht der Fahrzeuge, da die Schwertransporte in stärkerem Maße als in Deutschland Wasserstraßen und in jüngster Vergangenheit Eisenbahnen benutzten. Außerdem gäbe es in England bessere Materialien, deren Härte die Bildung von Spurrinnen verhindere, und die Wagen besäßen breitere Felgen und keine hervorstehenden Nagelköpfe. Besonders aufschlußreich ist jedoch Märtens' direkter Vergleich zwisehen den braunschweigischen und englischen Ver-

hältnissen. Er stellt fest, „daß in England die als notwendig gefundene Stärke des Steinkörpers stets erhalten wird, während es hier nur darauf ankommt, die Straßen mit den nicht zureichenden Mitteln so gut zu erhalten, als es möglich ist. Dem hiesigen Chausseebau-Officianten ist es wohl bekannt, daß er die Summe zur Unterhaltung nicht bekömmt, welche durchaus nöthig ist, sollen die Straßen gut sein. Er läßt deshalb aus dem Anschlage über Unterhaltung der Straßen die Gegenstände weg, welche einigermaßen wegbleiben können, obgleich er einsieht, daß es den Straßen Nachtheile bringt und so enthält der Anschlag nur das allernotwendigste und weniger als was nöthig ist. Die Herzogliche Baudirektion stellt den Etat auf, und da es hier im Lande der Straßen im Verhältnis zu der Größe des Landes viele gibt, so wird die Summe aller Anschläge höher, als die, welche erwartet werden kann, und die Anschlagssätze werden noch herabgesetzt. Mehrmals hat es sich, wie die Erfahrung gelehrt, ereignet, daß die Staats-Casse nicht im Stande war, diese herabgesetzte Summe ganz, sondern nur theilweise zu tragen, und da mußte dann natürlicherweise von jedem nöthigen Posten noch ein bedeutender Theil abgenommen werden. Hier entscheiden über die Summen, welche verwendet werden sollen, die Landstände und nicht nachdem was die technische Behörde für nöthig hält, sondern nach dem, was ihrem Ermessen nach von der Einnahme der Staatscasse getragen werden kann. In England müssen die Directoren einer Compagnie, welche Chausseen übernemmen hat das nöthige Geld schon aus dem Grunde anweisen, weil sonst ihre Straßen schlecht, und da es immer mehrere Straßen von einem Ort zum anderen gieht, nicht befahren wird, die Compagnie also ihr Kapital nicht verzinset bekömmt."[44] Märtens Bericht enthält noch weitere interessante Details über das englische Straßenwesen. An dieser Stelle soll jedoch das Plädoyer eines Beamten in einem deutschen Kleinstaat, der nicht als Zentrum des (Wirtschafts-)Liberalismus bekannt geworden ist, für das englische Privatstraßensystem genügen.

Dieses System war unter den Bedingungen der Industriellen Revolution durchaus kein Irrweg, sondern wahrscheinlich sogar optimal. Dafür spricht schon der schnelle Ausbau der Turnpikes seit 1750. Außerdem ermöglichte die privatwirtschaftliche Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturausgaben eine generelle Minimierung der Staatsausgaben bzw. deren Umverteilung zugunsten notwendigerer Infrastrukturinvestitionen.[45] Das Problem lag also nicht im privatwirtschaftlich organisierten Straßenwesen während der Industrialisierung, sondern in den Mängeln bei deren Transformation zu einem von Staat und kom-

munalen Körperschaften getragenen System, die im übrigen von der britischen Historiographie im Vergleich zur vorherigen Erfolgsgeschichte der Turnpike Trusts kaum untersucht worden ist.

## 5. Modernisierung der straßenbaupolitischen Ziele

Die bisherigen Betrachtungen zeigen, daß die jeweiligen Entscheidungen in der Trägerfrage wenig über die Modernität der Infrastrukturpolitik aussagen. Es handelt sich hier um zwei mögliche Varianten einer der Industrialisierung angepaßten Politik, die allerdings durch unterschiedliche Ausgangsbedingungen aus vorindustrieller Zeit präfiguriert worden sind. Sie ordnen sich in Tendenzen der allgemeinen Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklungen, vor allem zwischen ökonomischem Liberalismus und Staatsinterventionismus, ein, ohne jedoch schon aus sich heraus die Modernisierungsleistung einer der beiden Richtungen gewichten zu können. Dazu ist ein Vergleich der konkreten infrastrukturpolitischen Ziele und Instrumentarien notwendig, deren Formulierung und vor allem Ausgestaltung auch, aber eben nicht ausschließlich und vielfach nicht einmal vorrangig, von den Grundsatzentscheidungen in der Trägerfrage abhingen.[46]

Infrastrukturpolitik als Instrument moderner Wirtschaftspolitik wird zur Realisierung unterschiedlicher Ziele eingesetzt. Eine große Bedeutung kommt ihr im Rahmen der Entwicklungs-, Wachstums-, Struktur-, Konjunktur- und Verteilungspolitik zu, wobei Zielkonflikte zwischen diesen Bereichen nicht selten sind.[47]

Die entwicklungspolitischen Gesichtspunkte beschäftigten naturgemäß die historische Forschung relativ früh. In der Diskussion der sechziger Jahre über die Parallelen zwischen den die Industrialisierung im 19. Jh. nachholenden europäischen Staaten und den Entwicklungsländern wurden auch Fragen der Infrastrukturentwicklung berücksichtigt.[48] Bei den mit der „New Economic History" boomenden wachstumstheoretisch orientierten Forschungen spielte der Eisenbahnbau sogar eine zentrale Rolle, allerdings mehr in seiner Funktion als Wirtschaftszweig als in seiner infrastrukturellen Wirksamkeit.[49] Gerade hier standen zudem selbstorganisatorische Prozesse im Mittelpunkt, so daß Fragen der institutionellen Einflüsse in die Modelle nicht oder nur unzureichend integriert wurden.[50]

Für die Ansätze einer modernen regionalen Strukturpolitik hatten Verkehrsinfrastrukturinvestitionen eine kaum zu unterschätzende Bedeutung.[51] Dabei stand das Bemühen um eine Verringerung regionaler

Unterschiede (Verteilungsziel) gegenüber der gezielten Förderung ausgewählter Entwicklungszentren (Wachstumsziel) im Vordergrund. Ein frühes Beispiel aus der britischen Geschichte stellt das Straßenbauprogramm für die schottischen Highlands dar. Im Jahre 1801 erhielt Thomas Telford von der Regierung den Auftrag, eine Untersuchung über Transportmaßnahmen durchzuführen, die die Entvölkerung der schottischen Highlands aufhalten sollten.[52] Telford, der sich autodidaktisch vom Steinmetz zu einem der führenden englischen Bauingenieure entwickelt hatte, war bis dahin „nur" mit der Konstruktion von Brücken, Häfen, Kanälen und Gebäuden beschäftigt gewesen. Aufgrund seines Berichtes wurde im Jahre 1802 eine Kommission für Straßen und Brücken in den Highlands gegründet. Telford selbst leitete als deren Chefingenieur bis 1822 den Bau von 1500 km Straßen und über 1000 Brücken, die noch heute die Grundlage für das nordschottische Straßennetz bilden. Während der Blütezeit der Turnpikes im sich industrialisierenden England wurde also die britische Regierung im strukturschwachen, für Privatinvestoren uninteressanten Schottland selbst aktiv.

Der Staatschausseebau in Preußen hat über einen langen Zeitraum eher zur Verstärkung regionaler Disparitäten beigetragen. Der Rückstand der Ostprovinzen wurde zwar schon seit den dreißiger Jahren beklagt, aber erst in den fünfziger Jahren, als in den westlichen und mittleren Provinzen der Staatschausseebau fast gänzlich eingestellt wurde, floß eine deutliche Mehrheit der Mittel nach Pommern, Posen und in die Provinz Preußen. Große regionalpolitisch motivierte staatliche Straßenbauprogramme wurden nicht durchgeführt. Innerhalb kleinerer geographischer Rahmen lassen sich jedoch durchaus Bevorzugungen einzelner Regionen, beispielsweise des Eichsfeldes innerhalb der Provinz Sachsen nachweisen. Seit den fünfziger Jahren diente vor allem die in der Höhe differenzierte Vergabe von Subventionen (Prämien) für Kreis-, Gemeinde- und Privatchausseebauten der Förderung strukturschwacher Regionen.[53] Auch beim österreichischen Straßenbau bemühte man sich schon lange vor der Entwicklung von Mechanismen des Länderfinanzausgleichs darum, regionale Unterschiede durch staatliche Transfers an ausgewählte Gebietskörperschaften oder direkte zentralstaatliche Investitionen auszugleichen.[54] In ihren externen Effekten bedeutendere Beispiele für regionalpolitische Implikationen lassen sich jedoch seit 1850 bei den Staatseisenbahnprojekten der deutschen Mittel- und zum Teil sogar Kleinstaaten finden, nachdem anfänglich fiskalpolitische Zielsetzungen eindeutig dominiert hatten.[55]

Struktur- und konjunkturpolitische Motivationen für Straßenbaumaßnahmen ergänzten sich in zahlreichen Fällen. Innerhalb Preußens lassen sich erstmals in den 1820er Jahren staatliche Investitionen beobachten, die einer aus strukturellen wie konjunkturellen Ursachen entspringenden Arbeitslosigkeit entgegenwirken sollten. In dieser Zeit wurden in Schlesien Kommunalstraßen aus dem etatmäßigem Baufonds, also aus Staatsmitteln gebaut, wobei eindeutig der Arbeitsbeschaffungseffekt im Vordergrund stand.[56] Ab 1844 profitierten erneut Schlesien und die von einer Mißernte betroffene Provinz Preußen von außerordentlichen Straßenbauausgaben, „welche vorzugsweise zur Beschaffung von Arbeitsverdienst für die Nothleidenden der Provinz Preußen angeordnet sind, und welche auch 1845 und 1846 fortgesetzt sind und so lange fortgeführt werden sollen, als die Rücksicht auf den Erwerb für Hülfsbedürftige es erheischt."[57] In den vierziger Jahren kann man wohl schon von systematischer Arbeitsbeschaffungspolitik sprechen, deren Umfang allerdings viel zu gering war, um die sozialen Probleme des Vormärz zu lösen. Außerdem spielten natürlich auch stabilitätspolitische Überlegungen eine Rolle. So wurden nach Niederschlagung der Revolution von 1848/49 die entsprechenden Ausgaben gesenkt, ohne daß sich die soziale Situation grundlegend verbessert hätte.[58]

Trotzdem stellten Straßen- und andere öffentliche Baumaßnahmen der vierziger Jahre nicht nur die Fortsetzung der die Wirtschaftspolitik des 18. Jhs. bestimmenden Leitidee von der allgemeinen Nahrungssicherung dar. Beispielsweise stiegen in Württemberg in Zeiten der Beschäftigungsabnahme die Straßenbauinvestitionen. Sie wurden bewußt als Mittel zur Stabilisierung der Beschäftigungslage eingesetzt und wiesen somit „deutliche Ansätze zu einer im heutigen Sinne modernen antizyklischen Konjunkturpolitik" auf.[59]

Regionaler wie sektoraler Strukturpolitik sind verteilungspolitische Effekte immanent. Diese gehen aber auch von der konkreten Gestaltung der Infrastrukturpolitik aus, denn die Herstellungs- und Unterhaltungskosten sind nicht nur regional, sondern vor allem auch sozialstrukturell ebenso ungleichmäßig verteilt wie der Nutzen der Infrastrukturleistungen. Obwohl gerade der preußische obrigkeitliche Wohlfahrtsstaat zahlreiche wirtschaftspolitische Entscheidungen aus sozialpolitischen Überlegungen heraus traf, ist dieser Aspekt bislang nicht systematisch untersucht worden.

Die Existenz von Mautstraßen war nicht auf England beschränkt. Auf fast allen preußischen Staats- und vielen Nichtstaatschausseen

existierten Chausseegeldhebestellen.[60] Die daraus resultierende Steigerung der Transportkosten hat die Ausbreitung der Marktproduktion gehemmt, wenn auch wohl nicht in wesentlichem Umfang. Die Erhebung von Mautgebühren ist wohl niemals und nirgendwo populär. In der deutschen Historiographie werden die Chausseegelder häufig als Binnenzöllen ähnliche Überbleibsel der vorindustriellen Gesellschaft angesehen. Unter verteilungspolitischen Gesichtspunkten erscheint jedoch eine Finanzierung des Straßenbaus durch ihre Nutzer durchaus logisch. Das gilt im vorliegenden Falle um so mehr, da die Hauptlasten des Straßenbaus von den ansässigen Bauern zu tragen waren, die dadurch den Transitverkehr subventionierten, von dem sie selbst keinerlei Nutzen hatten. Die Abschaffung der Chausseegelderhebungspraxis auf dem größten Teil der Straßen seit den siebziger Jahren war also weniger eine überfällige Abschaffung feudaler Relikte als vielmehr die Konsequenz aus der gewachsenen (All)Gemeinnützigkeit des Straßennetzes und der Zurückdrängung der Straßenbaudienste zugunsten eines steuerfinanzierten Infrastrukturausbaus, wobei die Auseinandersetzung über die Lastenverteilung zwischen zentralen und regionalen Haushalten noch in vollstem Gange war.

Vergleicht man nun die preußische mit der englischen Chausseegelderhebungspraxis, so lassen sich doch unterschiedliche Tendenzen feststellen. Während in England die Turnpike Trusts seit den zwanziger Jahren der wachsenden Konkurrenz durch Preissteigerungen widerstehen wollten, wurde in Preußen eine Höchstgrenze für die Gebühren gesetzlich festgelegt. Sie durften die gewöhnlichen Unterhaltungskosten nicht übersteigen und blieben in der Realität noch vielfach darunter.[61]

Daher wurden in Preußen die Straßenbau- und -unterhaltungslasten zwischen dienstpflichtigen Bauern, Steuerzahlern und Straßennutzern geteilt. In England spielte hingegen die Mautfinanzierung trotz einiger Subventionen der local authorities eine wesentlich gewichtigere Rolle. Die daraus resultierende größere Belastung für marktorientierte regionale Wirtschaftsunternehmen wurde zum Teil dadurch kompensiert, daß die Turnpike Trusts Straßennetze produzierten, deren Struktur den Bedürfnissen ihrer wichtigsten Kunden angepaßt war. Im Unterschied zu Preußen oder gar Frankreich, wo die Chausseen sich wie lange Geraden durch die Landschaft zogen, führten die englischen Straßen von Ort zu Ort, ohne Rücksicht auf den im Eisenbahnzeitalter ohnehin bedeutungslosen Fernverkehr oder einen nationalen Wegebauplan nehmen zu müssen.[62]

## 6. Ausblick

Vor einer vergleichenden Bewertung der Modernität einer Politik sollten also sowohl Rahmenbedingungen als auch Indikatoren für den konkreten Modernisierungsprozeß bestimmt werden. Die prinzipielle Beantwortung der Trägerfrage gehörte weder in England noch in Preußen zur Dispositionsmasse der Infrastrukturpolitik. Sie wurde vorrangig von längerfristig wirkenden Traditionslinien und allgemeinen gesellschaftspolitischen Konstellationen entschieden.

Ein Vergleich des Wandels in den infrastrukturpolitischen Zielsetzungen erweist sich als wesentlich fruchtbarerer Ansatz. Allerdings bleiben auch hier die Bewertungsmaßstäbe relativ, zumal in jüngster Zeit die Kritik an den modernen struktur-, konjunktur- und verteilungspolitischen Aktivitäten wieder angeschwollen ist.[63] Es gibt allerdings keine Anzeichen dafür, daß die Politik im liberalen England des 19. Jhs. den Einsatz des Straßenbaus in diesen Bereichen prinzipiell abgelehnt hätte.

Schließlich stellen auch die Instrumente der Infrastrukturpolitik, also beispielsweise die Gesetzgebung, der Verwaltungsaufbau und die Entwicklung verschiedener Finanzierungsformen einen geeigneten Vergleichsindikator dar. Während man beispielsweise in Preußen durch eine Vielzahl von Vorschriften über Spurweite, Felgenbreite und Gewicht der Fahrzeuge eine geringere Abnutzung der Straßen erreichen wollte, lehnte man in England derartige Regelungen ab, denn „je stärker man sich den wirtschaftsliberalen Auffassungen zuwandte, um so mehr vertrat man die Überzeugung, daß der Wagenbesitzer selbst das rechte Verhältnis von Felgenbreite und Gewicht finden, d.h. feststellen werde, wann sein Fahrzeug nicht mehr in die Straße einsank, aber auch nicht durch zu breite Felgen übertrieben starke Reibungen zu überwinden habe."[64] Eine vergleichende Sicht auf diese Probleme hat jedoch eine eigene Darstellung verdient.

1 K. Borchardt, Grundriß der deutschen Wirtschaftsgeschichte, Göttingen ²1985, S. 42f.

2 Vgl. u.a. ebenda, S. 49; R. Tilly, Vom Zollverein zum Industriestaat. Die wirtschaftlich-soziale Entwicklung Deutschlands 1834 bis 1914, München 1990, S. 59ff.; H. Kiesewetter, Industrielle Revolution in Deutschland 1815-1914, Frankfurt a.M. 1989, S. 239ff.

3 W. R. Ott, Grundlageninvestitionen in Württemberg. Maßnahmen zur Verbesserung der materiellen Infrastruktur in der Zeit vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis zum Ende des Ersten Weltkrieges, Heidelberg 1971; J. Wysocki, Infrastruktur und wach-

sende Staatsausgaben. Das Fallbeispiel Österreich 1868-1913, Stuttgart 1975; R. Fremdling, Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur, Dortmund 1975.

4 R. L. Frey, Infrastruktur, in: W. Albers u.a (Hrsg.), Handwörterbuch der Wirtschaftswissenschaft, Bd. 4, Stuttgart/New York u.a. 1988, S. 204ff.; Th. Schulze, Infrastruktur als politische Aufgabe. Dogmengeschichtliche, methodologische und theoretische Aspekte, Frankfurt a.M./Berlin u.a. 1993, S. 68ff.

5 R. Fremdling, Eisenbahnen (Anm. 3), S. 107ff.

6 W. Albert, The Turnpike Road System in England 1663-1840, Cambridge 1972, S. 14; E. Pawson, Transport and Economy: The Turnpike Roads of Eigteenth Century Britain, London/New York/San Francisco 1977, S. 67ff. „Mary's Act" ist vor allem vor dem Hintergrund der Schwächung des Hochadels sowie der Klöster durch Rosenkriege und Säkularisierung zu sehen.

7 A. Birk, Die Straße. Ihre verkehrs- und bautechnische Entwicklung im Rahmen der Menschheitsgeschichte, Karlsbad 1934, S. 335.

8 M. G. Lay, Die Geschichte der Straße. Vom Trampelpfad zur Autobahn, Frankfurt a.M./New York 1995, S. 125ff.

9 E. Pawson, Transport (Anm. 6), S. 111ff.

10 Der Anteil von an bereits vorhandenen Turnpikes anschließenden Straßen stieg von 47 Prozent in den zwanziger auf 75 Prozent in den dreißiger Jahren. W. Albert, The Turnpike Road System (Anm. 6), S. 56.

11 E. Pawson, Transport (Anm. 6), S. 122ff.

12 A. D. Gayer/W. W. Rostow/A. J. Schwartz, The growth and fluctuation of the British economy, Bd. 1, Oxford 1953, S. 14 und 35; T. C. Barker, Transport: the Survival of the Old beside the New, in: P. Mathias/J. A. Davis (Hrsg.), The first industrial revolutions, Oxford 1989, S. 86ff.

13 F. Voigt, Verkehr, Bd. 2. Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965, S. 1149ff.; R. Fremdling, Eisenbahnen (Anm. 3), S. 124, Anm. 270.

14 G. Voppel, Verkehrsgeographie, Darmstadt 1980, S. 32; W. Albert, The Turnpike Road System (Anm. 6), S. 188ff.

15 Ebenda, S. 54ff.; B. J. Buchanan, The turnpike roads: a classic trap?, in: The Journal of transport history, 3rd series, vol. 11, Nr. 2, 09.1990, S. 66ff. – Einen ähnlichen Effekt konnte man in Preußen um 1870 im Verhältnis der privaten Eisenbahngesellschaften beobachten. Vgl. R. Fremdling/G. Knieps, Competition, Regulation and Nationalization: The Prussian Railway System in the Ninetheenth Century, in: Scandinavian Economic History Review 1993, H. 62, S. 133ff.

16 Die Ereignisse gingen als die „Rebecca Riots" in die Geschichte ein, weil sich der Anführer meistens als Frau verkleidete. Die Aufrührer verstanden sich als „Anwälte der Armen" und genossen tatsächlich so große Sympathie unter der Bevölkerung, daß sie in der Regel von den örtlichen Friedensrichtern trotz der Sachbeschädigungen frei gesprochen wurden. M. G. Lay, Die Geschichte der Straße (Anm. 8), S. 130.

17 E. Huber, Verkehrsmittel, in: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. 8, Jena $^{3}$1911, S. 186ff.

18 E. Petersilie, Die Entwicklung der preußischen Chausseen unter der Herrschaft der Selbstverwaltung, in: Zeitschrift des Königlich Preußischen Statistischen Landesamts, 46. Jg., Berlin 1906, S. 105.

19 Carl Benz verkaufte 1887 nach erfolglosen Versuchen in Deutschland die Verkaufs- und Fabrikationsrechte für sein Motordreirad an Emile Roger in Paris, dem dort die

erfolgreiche Vermarktung gelang. P. Kirchberg, Das Wachstum der Produktivkräfte in der Geschichte des Kraftfahrzeugs, untersucht am Beispiel der Entwicklung der Technik des Kraftwagens in Deutschland von den Anfängen bis zur Weltwirtschaftskrise, Diss. B, Dresden 1978, S. 20ff.

20 M. G. Lay, Die Geschichte der Straße (Anm. 8), S. 132ff.

21 F. Voigt, Verkehr (Anm. 13), S. 416ff.; P. Léon, Die Eroberung des nationalen Raumes, in: F. Braudel/E. Labrousse (Hrsg.), Wirtschaft und Gesellschaft in Frankreich im Zeitalter der Industrialisierung 1789-1880, Frankfurt a.M. 1986, S. 182f.

22 H. J. Teuteberg, Entwicklung, Methoden und Aufgaben der Verkehrsgeschichte, in: Jahrbuch für Wirtschaftsgeschichte, 1994, Teil I, S. 187ff. – Vgl. u.a. L. Brentano, Eine Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung Englands, Bd. 3, 1. Hälfte, Jena 1928, S. 164ff.

23 M. G. Lay, Die Geschichte der Straße (Anm. 8), S. 132ff.; P. Léon, Die Eroberung des nationalen Raumes (Anm. 21), S. 181ff. Mitunter wird trotz des bereits ausgesprochen zentralistisch orientierten Straßennetzes und der im Vergleich zu Deutschland und Großbritannien geringen Unterschiede zwischen den regionalen Netzdichten die ungleichmäßige Verteilung der Straßen und die mangelnde Bereitschaft der Regionen, sich in die „hierarchische Gliederung" eines nationalen Straßennetzes zu fügen, kritisiert. B. Lepetit, Frankreich 1750-1850, in: I. Mieck (Hrsg.), Europäische Wirtschafts- und Sozialgeschichte von der Mitte des 17. Jahrhunderts bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, Stuttgart 1993, S. 513ff.

24 Der positive Zusammenhang zwischen dezentraler staatlicher Verantwortung und privatwirtschaftlichem Engagement liegt beim englischen Beispiel auf der Hand. Man kann nur darüber spekulieren, ob unter den Bedingungen einer zentralstaatlichen Zuständigkeit für die englischen Hauptstraßen am Ende des 17. Jhs. ein dem französischen Modell ähnliches System entstanden wäre.

25 H. J. Teuteberg, Das Kanalwesen als Beitrag zur Entstehung der modernen Welt, in: Scripta Mercaturae, 18. Jg., 1984, S. 10f.

26 Chr. F. von Lüder, Vollständiger Inbegriff aller bey dem Straßenbau vorkommenden Fällen, samt einer vorausgesetzten Weeg-Geschichte und einem Verzeichnis der unentbehrlichen Weeg-Gesetze, Frankfurt a.M. 1779, S. 131ff.; F. W. Henning, Deutsche Wirtschafts- und Sozialgeschichte im Mittelalter und in der frühen Neuzeit, Paderborn/München/Wien/Zürich 1991, S. 877ff.

27 J. Salzwedel, Wege, Straßen, Wasserwege, in: K. G. A. Jeserich/H. Pohl/ G. Chr. von Unruh (Hrsg.), Deutsche Verwaltungsgeschichte, Bd. 2, Vom Reichsdeputationshauptschluß bis zur Auflösung des Deutschen Bundes, Stuttgart 1983, S. 199ff.

28 Das nur sieben Jahre nach Beginn des preußischen Chausseebaus erlassene Allgemeine Landrecht legte fest, daß „bei der Anlegung von Chausseen oder Dammstraßen statt ordinairer Landstraßen ... die zur Wegearbeit verpflichteten Einwohner nur nach dem Maße zu helfen schuldig (sind – U.M.), nach welchem sie bei Anlegung einer gewöhnlichen Landstraße Dienst thun müßten." – A. Germershausen, Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preußen nebst Entwurf einer Wegeordnung, Bd. 1, Berlin 1890, S. 348.

29 Vgl. im Überblick J. Salzwedel, Wege (Anm. 27), S. 211ff. und A. Birk, Die Straße (Anm. 7), S. 391ff. sowie im einzelnen: U. Baldermann, Die Entwicklung des Straßennetzes im Raum Niedersachsen von 1800 bis 1900, in: Raumordnung im 19. Jahrhundert, 2. Teil, Hannover 1967, S. 62; A. Pätzold, Die Entwicklung des sächsischen Straßennetzes von 1763 bis 1831, Halle 1916, S. 68; S. Wollheim, Staatstraßen und

Verkehrspolitik in Kurhessen von 1815 bis 1840, Marburg 1931, S. 14f.; L. Würtz, Die geschichtliche Entwicklung des Straßennetzes in Baden-Württemberg, Bonn/Bad Godesberg 1970, S. 61f.

30 U. Baldermann, Die Entwicklung des Straßennetzes in Niedersachen von 1768-1960, Hildesheim 1968, S. 78.

31 R. Gador, Die Entwicklung des Straßenbaues in Preußen 1815-1875 unter besonderer Berücksichtigung des Aktienstraßenbaues, Diss., Berlin 1966, S. 30ff.

32 P. Thimme, Straßenbau und Straßenbaupolitik in Deutschland zur Zeit der Gründung des Zollvereins 1825-1835, Stuttgart 1931; W. O. Henderson, The State and the Industrial revolution in Prussia 1740-1870, Liverpool 1958, S. 76ff.; H. W. Hahn, Geschichte des Deutschen Zollvereins, Göttingen 1984, S. 51ff.

33 Vgl. U. Müller, Straßenbau und Straßenbaupolitik in der preußischen Provinz Sachsen und im Herzogtum Braunschweig vom Beginn des Chausseebaus bis zur Dezentralisierung der Straßenverwaltungen. Ein Beitrag zur historischen Infrastrukturforschung und regionalen Industrialisierungsgeschichte, Manuskript, Kapitel 7.3.

34 F. W. Schubert, Handbuch der allgemeinen Staatskunde von Europa, 2. Abth. Deutsche Staaten, 2. Theil. Der Preussische Staat, Königsberg 1846, S. 309; Tabellen und amtliche Nachrichten über den preußischen Staat für das Jahr 1849, Bd. 4, Berlin 1853, S. 253.

35 Über den Chausseebau in Preußen, in: Handelsarchiv 1848, 1. Hälfte, S. 188f.

36 U. Müller, Straßenbau (Anm. 33), Kapitel 7.4.

37 H. Best, Interessenpolitik und nationale Integration 1848/49. Handelspolitische Konflikte im frühindustriellen Deutschland, Göttingen 1980, S. 22; Vgl. auch H. U. Wehler, Deutsche Gesellschaftsgeschichte, Bd. 2. Von der Reformära bis zur industriellen und politischen Deutschen Doppelrevolution 1815-1845/49, München ²1989, S. 416ff.

38 L. Baumeister, Zur Geschichte und Problematik des deutschen Straßen- und Wegerechts, Bielefeld 1957, S. 16f.

39 Zur Rolle des Staates in der britischen und preußischen Industrialisierung J. Mokyr, The Industrial Revolution and the New Economic History, in: ders. (Hrsg.), The Economics of the Industrial Revolution, London 1985, S. 16ff.

40 M. G. Lay, Die Geschichte der Straße (Anm. 8), S. 135.

41 S. Hindelang/P. Walther, Von der Wegbauintendance zum Landesamt für Straßenbau (1764-1989), in: Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen (Hrsg.), Es begann mit 12000 Talern. Geschichte des Straßenbaus in Niedersachsen, Hildesheim 1989, S. 27ff.

42 R. Buerstenbinder, Die Landwirtschaft des Herzogthums Braunschweig, Braunschweig 1881, S. 135.

43 Niedersächsisches Staatsarchiv Wolfenbüttel, 12 Neu Fb. 9, Nr. 3467.

44 Ebenda.

45 Die deutsche Geschichte liefert bisher nur wenig Beipiele für eine positiv bewertete Privatisierung von Infrastrukturen. Möglicherweise müssen hier jedoch einige Bewertungen revidiert werden. Die Privatisierung der braunschweigischen Staatsbahnen im Jahre 1870 wurde beispielsweise über Jahrzehnte hinweg als Verzicht der braunschweigischen Regierung auf eine strukturgestaltende Verkehrspolitik kritisiert. Vgl. zuletzt D. Salewsky, Voraussetzungen für das Einsetzen der Industrialisierung im Herzogtum Braunschweig, in.: G. Biegel (Hrsg.), Braunschweigische Industriegeschichte 1840-1990. Ausstellung anläßlich des 125jährigen Bestehens der Industrie- und Handelskammer Braunschweig, Braunschweig 1989, S. 21. – Dabei wurde jedoch übersehen,

daß auch die Beibehaltung des Staatsbahnsystems die Chancen Braunschweigs im Konkurrenzkampf mit Hannover und Magdeburg um den Transitverkehr nicht verbessert hätte. Vor allem jedoch floß ein großer Teil der Privatisierungserlöse in die Wegebaukassen der Kreise und ermöglichte dadurch Erhaltung und Ausbau einer tatsächlich defizitären Infrastruktur. Zur Privatisierung der braunschweigischen Staatsbahnen und zu den Konkurrenzbedingungen in den siebziger Jahren J. M. Kleeberg, The privatisation of the Brunswick State Railway in 1869 – 70, in: Journal of Transport History, 1990, S. 12ff. – Der Hinweis auf die Dotation der Kreisfonds aus den Einnahmen des Staatseisenbahnverkaufs findet sich bereits bei R. Buerstenbinder, Die Landwirtschaft (Anm. 42), S. 136f.

46 R. Fremdling/G. Knieps, Competition (Anm. 15), S. 132 haben am Beispiel des preußischen Eisenbahnwesens gezeigt, daß weniger die vieldiskutierte Entscheidung zwischen Staats- oder Privatbahnsystem die Richtung der von den Eisenbahnen ausgehenden volkswirtschaftlichen Effekte bestimmt hat als vielmehr die konkrete Regulierungspolitik.

47 R. L. Frey, Infrastruktur (Anm. 4), S. 211ff.

48 A. O. Hirschman, Die Strategie der wirtschaftlichen Entwicklung, Stuttgart 1967; K. Borchardt, Europas Wirtschaftsgeschichte – ein Modell für Entwicklungsländer?, Stuttgart/Berlin/Köln/Mainz 1967.

49 Vgl. u.a. R. W. Fogel, Railroads and American Economic Growth: essays in Economic History, Baltimore 1964; A. Fishlow, American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy, Cambridge (Mass.) 1965; R. Fremdling, Eisenbahnen (Anm. 3).

50 Vgl. in diesem Zusammenhang die für Historiker besonders interessante Kritik der neoklassischen Wachstumstheorie aus institutionenökonomischer Sicht bei D. C. North, Theorie des institutionellen Wandels. Eine neue Sicht der Wirtschaftsgeschichte, Tübingen 1988, S. 3ff.

51 O. Issing (Hrsg.), Spezielle Wirtschaftspolitik, München 1982, S. 23f.

52 M. G. Lay, Die Geschichte der Straße (Anm. 8), S. 96.

53 U. Müller, Straßenbau (Anm 33), Kapitel 7.2.

54 J. Wysocki, Infrastruktur (Anm. 3), S. 75, 82, 190ff., 213.

55 W. R. Ott, Grundlageninvestitionen (Anm. 3), S. 33 und 121.

56 W. Radtke, Die Preussische Seehandlung zwischen Staat und Wirtschaft in der Frühphase der Industrialisierung, Berlin 1981, S. 117.

57 F. W. Schubert, Handbuch der allgemeinen Staatskunde (Anm. 34), S. 314.

58 U. Müller, Straßenbau (Anm. 33), Kapitel 7.6.

59 W. R. Ott, Grundlageninvestitionen, S. 358; vgl. auch ebenda, S. 66f. und 128.

60 In Frankreich und Österreich spielten Straßennutzungsgebühren hingegen nur marginale oder kurzzeitig wirksame Rollen. B. Schulze, Das preußische General-Chausseebau-Departement, in: Forschungen zur Brandenburgischen und Preußischen Geschichte, 47. Bd., Berlin 1935, S. 155; G. Zwanowetz, Das Straßenwesen Tirols seit der Eröffnung der Eisenbahn Innsbruck-Kufstein (1858). Dargestellt unter Berücksichtigung der regionalen Bahnbaugeschichte, Innsbruck 1986, S. 37 und 80.

61 Diese Begrenzung gehörte zu den ersten Bestimmungen nichtzollpolitischen Inhalts, die nach 1834 auf den gesamten Zollverein ausgedehnt wurden. H. W. Hahn, Geschichte des Deutschen Zollvereins (Anm. 32), S. 80.

62 Auch diese Unterschiede in der Linienführung zwischen England einerseits und den sich am französischen Vorbild orientierenden deutschen Chausseen werden im Be-

richt von Märtens ausführlich geschildert, Niedersächsiches Staatsarchiv Wolfenbüttel, 12 Neu 9, Nr. 3467.

63 Vgl. u.a. G. Habermann, Der Wohlfahrtsstaat. Die Geschichte eines Irrwegs, Frankfurt a.M./Berlin 1994.

64 W. Treue, Achse, Rad und Wagen. 5000 Jahre Kultur- und Technikgeschichte, München 1965, S. 282.

Claude Diebolt

# Deutsche und französische Bildungsausgaben im 19. Jahrhundert im Vergleich*

Die hier dargestellten Erkenntnisse beruhen auf einer rund vierjährigen systematischen Forschungsarbeit an der Volkswirtschaftlichen Fakultät der Universität Montpellier I. Das gesamte Forschungsprojekt wurde im Rahmen eines SPES-Programmes (*Stimulation Plan for Economic Science*) von der Europäischen Gemeinschaft finanziell gefördert.

Der vorliegende Beitrag faßt einige Ergebnisse dieser Forschungsarbeit zusammen. Er ist in drei Abschnitte gegliedert. Zunächst werden unsere Fragestellung und Hypothesen diskutiert. Dann wird unsere Methodologie sowie die Quellenlage in Deutsehland und in Frankreich kurz dargestellt. Schließlich werden wir die langfristige Entwicklung der öffentlichen Bildungsausgaben im 19. Jh. im deutsch-französischen Vergleich analysieren.

## 1. Fragestellung und Theorien

Seit einigen Jahren wird die Bedeutung der Bildung für das Wirtschaftswachstum in zunehmendem Maße diskutiert.[1] In der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur ist seit 1960 eine Reihe von Beiträgen zu diesem Thema erschienen.[2] Die Gründe dafür sind unterschiedlich. Ein Anlaß besteht in der Sorge um die Weiterentwicklung der Wirtschaft. Diese Sorge wurde im Anschluß an die aus der Ölpreiskrise erwachsene Rezession der Weltwirtschaft besonders groß. Es tauchte immer mehr die Frage auf, ob sich das Wachstum der Industrieländer stetig fortzusetzen vermag.

In ähnlicher Weise bedurfte es erst der Erfahrung weltweit sinkender Wachstumsraten, um erneut nach der Existenz langer Zyklen wirtschaftlicher Entwicklung zu fragen. Viele Wirtschaftshistoriker fühlten sich dabei herausgefordert, ihre an der Erfahrung scheinbar ungebrochenen wirtschaftlichen Wachstums formulierten Hypothesen zu

* Für hilfreiche Hinweise bedanke ich mich bei Uwe Müller und Frank Zschaler.

überprüfen, ohne daß allerdings mehr als eine neue Sichtweise neben die traditionellen Interpretationsschemata getreten wäre.[3]

Immerhin bleibt es trotz des Fehlens allgemein anerkannter Schlußfolgerungen bemerkenswert, daß so unterschiedliche Autoren wie L. Fontvieille, E. Mandel, W. W. Rostow, R. H. Tilly und andere Kondratieffs „Lange Zyklen-Hypothese" erneut aufgegriffen haben und die Wirtschaftsgeschichte nach dem Zweiten Weltkrieg als steigenden Ast eines Kondratieff-Zyklus interpretierten, dessen Wendepunkt in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre zu sehen sei. Sie und viele andere Autoren trugen damit zu einer bemerkenswerten „Renaissance" der Konjunktur- oder Krisengeschichte bei.[4]

Diese Diskussion brachte erstaunlich schnell Versuche hervor, die Wachstumsschwäche der westlichen Industriegesellschaften mit dem Fehlen technologischer Schübe zu erklären und daraus innovationsfördernde wirtschaftspolitische Handlungsweisen abzuleiten. Typisch hierfür sind die Forschungsarbeiten der Neo-Schumpeterianer wie G. Mensch und A. Kleinknecht.[5]

Die hier vorgestellten Forschungen verstehen sich als eine Fortsetzung bzw. Erweiterung dieser eben genannten Fragestellung. Die Suche nach einer Erklärung des wirtschaftlichen Ablaufs hat uns dazu geführt, eine besondere Theorie der langen Kondratieff-Zyklen zu entwickeln. Sie beruht auf den Forschungsarbeiten der Neo-Schumpeterianer sowie auf der zentralen Hypothese des Wachtums der Humankapitalausgaben (Löhne, Bildung, Gesundheit usw.) während der Depressionsphasen der verschiedenen Kondratieff-Zyklen.

Eine genaue Darstellung dieser Theorie der langen Zyklen befindet sich in meiner Dissertation.[6] Der zentrale Punkt ist hier, daß die langfristige Entwicklung der öffentlichen Bildungsausgaben ein Teil des umfassenden dynamischen Prozesses der kapitalistischen Wirtschaft mit seinen Hauptphasen, des Aufschwungs und der Depression, ist. Die Entwicklung der Bildungsausgaben verläuft jedoch umgekehrt, d.h. die Bildungsausgaben steigen besonders deutlich während des absinkenden Astes der Kondratieff-Zyklen.

Diese entgegengesetzte Bewegung der Bildungsausgaben und der materiellen Produktion ist unseres Erachtens der Ausdruck struktureller Veränderungen im kapitalistischen Produktions- und Reproduktionsprozeß. Nur die Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg scheint im Widerspruch zu dieser Hypothese zu stehen.[7]

Im folgenden Abschnitt sollen nun die bisherigen theeretischen Überlegungen durch einige empirische Angaben ergänzt werden, denn

wichtiger als das historische Verständnis der langen Zyklen ist, aus der Analyse der Vergangenheit neue Erkenntnisse zu gewinnen. Lange Zyklen bedeuten hier, daß die Bewegung ein bestimmtes Verlaufsbild zeigt, das man als Wellenlinie charakterisieren kann. Wir gehen außerdem davon aus, daß dieser Verlauf nicht zufällig, sondern notwendig bestimmt ist.

## 2. Quellenlage und Methodologie

Um nicht in reine Deskription zu verfallen, die weder zur Überprüfung unserer Fragestellung geeignet ist noch gar zur Erstellung neuer Theorien beitragen kann, ist es unumgänglich, den Untersuchungsgegenstand so anzugehen, daß quantifizierbare Aussagen möglich werden. Langfristige Zyklen kann man in Reihen ökonomischer Variablen nur dann methodisch einwandfrei identifizieren, wenn man über ein geeignetes statistisches Instrumentarium verfügt. Da die Vielzahl der Anwendungsgebiete eine einfache Definition verbietet, läßt sich die Frage nach dem Wesen quantitativer Geschichtswissenschaft am besten an konkreten Forschungsbeispielen beantworten. Komplizierte Einrichtungen wie das deutsche oder das französische Schulwesen in allen ihren feinsten Ausfaserungen geschlossen darzustellen, würde jedoch weit über den Rahmen einer quantitativen Geschichte hinausgehen. Deshalb werden im folgenden nur die aus der Analyse der langfristigen Entwicklung der öffentlichen Bildungsaesgaben im 19. Jh. resultierenden Ergebnisse vorgestellt.

Für die Errechnung der öffentlichen Ausgaben der Schulen und Hochschulen in Frankreich wurde eine Analyse des französischen Haushaltes ab 1815 durchgeführt. Die Zahlen umfassen die vom französischen Staat und seinen Départements und Gemeinden getätigten Ausgaben.[8] Die hier dargestellten Ausgaben für die Bildungseinrichtungen in Deutschland im 19. Jh. umfassen die von den Staaten bzw. vom Reich, den Ländern und Gemeinden vorgenommenen Ausgaben für allgemeinbildende Schulen (Volksschulen, Mittelschulen, Höhere Schulen) und Hochschulen. Die Ausgaben für privat- und berufsbildende Schulen werden nicht berücksichtigt. Den Zahlen liegt eine Auswertung der preußischen Schul- und Universitätshaushalte[9] zugrunde, deren Ergebnisse durch die Schätzungen von verschiedenen Autoren über die Ausgaben in anderen deutschen Ländern (insbesondere W. G. Hoffmann) ergänzt wurden.[10]

Alle Ausgaben wurden zuerst in den jeweiligen Preisen dargestellt.

Es sei jedoch darauf hingewiesen, daß die Entwicklung der Preissummen kein objektives Bild der tatsächlichen Entwicklung der Ausgaben gibt. Infolge der unterschiedlichen Kaufkraft der Währungseinheit in den verschiedenen Jahren sind die Geldwerte nur ein formaler Maßstab und stimmen nicht mit den realen Werten überein. Erst die Betrachtung der Mengen, die die Wirkungen der Preisveränderungen ausschaltet, oder die Deflationierung mit geeigneten Preisindizes ergeben eine Vorstellung von der realen Entwicklung der Ausgaben. Bisher wurden aber für die meisten Ausgabenarten keine spezifischen Indizes entwickelt, so daß eine befriedigende Berechnung der Ausgaben zu konstanten Preisen vorerst nicht vorgenommen werden kann. Es erschien daher wünschenswert, die bisher veröffentlichten Untersuchungen durch eine Berechnung in konstanten Preisen zu ergänzen. Neben der Beobachtung der nominellen Veränderungen ist die Beobachtung der realen, d.h. der mengenmäßigen Entwicklung mindestens ebenso wichtig, denn die Höhe der Ausgaben wird sowohl durch Preis- als auch durch Mengenänderungen bestimmt.

Bei der Berechnung der öffentlichen Bildungsausgaben in konstanten Preisen wurde für Deutschland wie für Frankreich auf den Index für Großhandelspreise und auf den Preisindex für Lebenshaltungskosten zurückgegriffen. Für die Zwecke unserer Forschungsarbeit wurde ein neuer Preisindex errechnet, in den die Großhandelspreise zu einem und der Preisindex für Lebenshaltungskosten zu zwei Dritteln eingeflossen sind.

Die absolute Höhe der Bildungsausgaben und deren ständige Steigerung liefert jedoch nur eine vorläufige und begrenzte Information. Steigerungen haben wir seit dem Ende des 18. Jhs. auf fast allen Gebieten erlebt. Man muß deshalb die Ausgaben im Hinblick auf die Höhe und die Entwicklung anderer Größen betrachten und geeignete Relationen bilden, um eine zuverlässige Urteilsgrundlage zu gewinnen.

Als solche Bezugsdaten bieten sich insbesondere die Bevölkerung, die Schüler und das Sozialprodukt an. Nicht uninteressant ist auch ein Vergleich der Entwicklung der jährlichen Zuwachsraten des Sozialprodukts und der öffentlichen Bildungsausgaben. Die Relation Bildungsausgaben pro Einwohner kann z.B. unter dem Gesichtspunkt der zu tragenden Lasten betrachtet werden. Hier gibt die Relation eine Antwort auf die Frage, wieviel pro Kopf der Bevölkerung für die Bildungseinrichtungen aufgewandt wurde.

Eine viel bessere Urteilsgrundlage bietet die Berechnung des An-

teils des Bildungsaufwandes am Sozialprodukt. Die Berechtigung zur Berechnung dieser Relation ergibt sich aus der Tatsache, daß der Aufwand für die Bildungseinrichtungen zum einen eine Belastung des Sozialprodukts darstellt, auf der anderen Seite, wenn auch mit zeitlicher Verschiebung, Ursache für dessen Erstellung und Steigerung ist. Dabei ist es umstritten, ob der Bildungsaufwand zum Nettosozialprodukt zu Faktorkosten (Volkseinkommen) oder zum Bruttosozialprodukt zu Marktpreisen in Beziehung zu setzen ist. Der Unterschied zwischen diesen beiden Kategorien liegt darin, daß im Nettosozialprodukt zu Faktorkosten nicht der Betrag der indirekten Steuern (minus Subventionen) und der Abschreibung enthalten ist. Da die Käufe für die Bildungseinrichtungen zu Marktpreisen getätigt werden, entsteht eine unechte Relation, wenn man den Bildungsaufwand zum Volkseinkommen in Beziehung setzt. Allerdings ist die Berechnung dieser Relation in manchen Fällen, z.B. bei der Analyse der Entwicklung während der Vorkriegszeit in Deutschland, die einzig anwendbare Methode, da das Statistische Reichsamt damals das Sozialprodukt nur in der Form des Nettosozialprodukts zu Faktorkosten berechnet hat.

Auch im internationalen Vergleich hat sich die Anwendung der Berechnung des Anteils des Bildungsaufwandes am Sozialprodukt zur Messung des unterschiedlichen Umfanges der Bildungsanstrengungen bewährt, da sich die absolute Höhe des Bildungsaufwandes der einzelnen Länder für Vergleiche nicht eignet. Es wäre dazu neben einer Standardisierung der Definitionen eine Berechnung der Kaufkraftparität nötig, die dem besonderen Charakter der Bildungsausgaben Rechnung trägt. Dieses an sich mögliche Verfahren ist wegen seiner hohen Kosten bisher noch nirgendwo über einen längeren Zeitraum angewandt worden.

Wir kommen jetzt zur Darstellung der Hauptergebnisse unserer Forschungsarbeit bezüglich der langfristigen Entwicklung der öffentlichen Bildungsausgaben im deutsch-französischen Vergleich. Die soeben gegebenen Hinweise auf die unterschiedlichen Definitionen sollen die Interpretation der nachfolgenden Berechnungen erleichtern.

## 3. Ergebnisse und Ausblick

Seit dem Beginn des 19. Jhs. sind die öffentlichen Bildungsausgaben in Deutschland wie in Frankreich stark gestiegen. Die Gründe für diese beachtliche Ausdehnung sind verschiedener Art. Einmal ist sie auf

die im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung und der Angleichung an die Produktivitätssteigerung der Wirtschaft erfolgte Erhöhung der Löhne und Gehälter zurückzuführen, zum anderen ist sie preisbedingt.

Ein erster Blick auf die statistischen Reihen zeigt in der allgemeinen Tendenz eine große internationale Ähnlichkeit. Seit dem Beginn des 20. Jhs. ist dieser Trend für Deutschland wie für Frankreich noch stärker nach oben gerichtet (*Abb. 1 und 2*). Wie erklärt sich diese große Ähnlichkeit in der Tendenz? Dem Ökonomen liegt es nahe, zunächst darauf hinzuweisen, daß in der statistisch übersehbaren Epoche die realen Gesamtbeträge fast aller öffentlichen Ausgaben im Trend gestiegen sind. Das ist zum Teil einfach ein Ausdruck der explosiven Zunahme der Bevölkerung. Es spiegelt außerdem die aufwärts gerichtete Entwicklung der Produktivität und damit des durchschnittlichen Einkommens. Wenn sich das Niveau der Einkommen hebt, entsteht ein größerer Spielraum für alle Aufwendungen, die zur Lebenserhaltung nicht unbedingt notwendig sind, also auch für die Bildungsausgaben.

*Abbildung 1*
*Die öffentlichen Bildungsausgaben in Deutschland, 1829-1913*

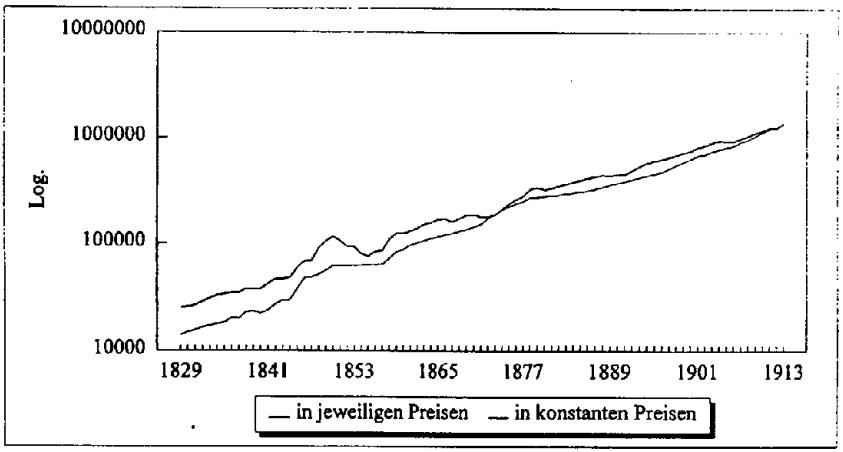
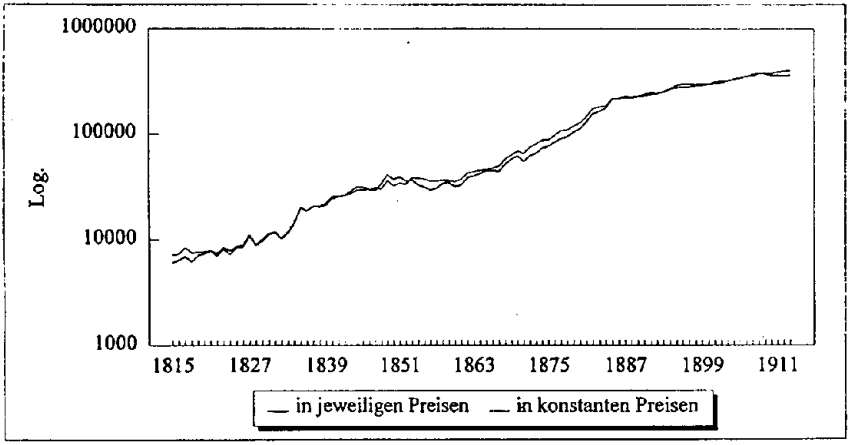


*Abbildung 2*
*Die öffentlichen Bildungsausgaben in Frankreich, 1815-1913*

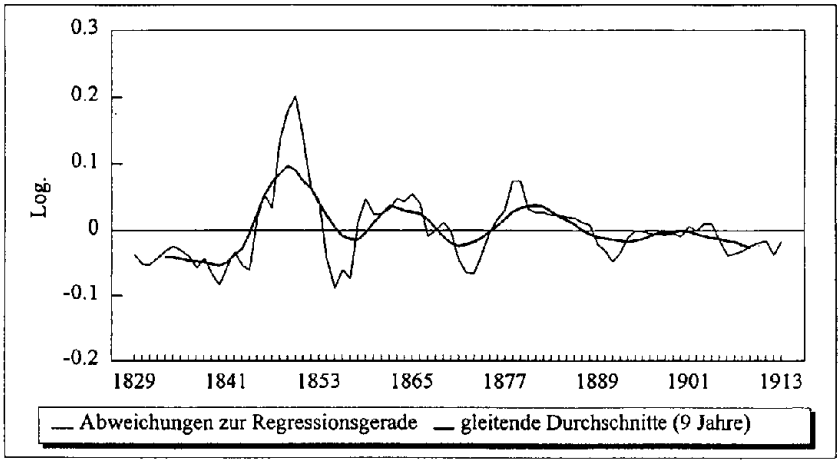



Zur Erklärung des starken Anstiegs der Bildungsausgaben kann man eine Reihe von Gründen anführen:

- Die Dauer des Schulbesuchs ist verlängert worden. Die Folge ist ein im Durchschnitt immer späterer Eintritt der Jugend in das Berufsleben.
- Die Qualität des Unterrichts hat sich ständig verbessert. Das zeigt sich in der fortwährenden Abnahme der Anzahl der Schüler je vollbeschäftigten Lehrer.[11] Mit dieser Steigerung der Unterrichtsintensität kann zu einem Teil der Anstieg der Schulausgaben je Kind und damit der wachsende Anteil der gesamten Bildungsausgaben am Volkseinkommen erklärt werden.
- In Deutschland wie in Frankreich verbessert sich die Ausbildung der Schüler im Durchschnitt dadurch, daß ein immer größerer Teil der Jugend die Höheren Schulen und Universitäten besucht. Auch diese Entwicklung trägt zur Erklärung der absolut und relativ wachsenden Bildungsausgaben bei.
- Das Einkommen der Lehrer steigt im Durchschnitt schneller als das Einkommen pro Kopf der Bevölkerung bzw. pro Beschäftigten. Auch auf diese Tatsache ist der Anstieg der Bildungsausgaben zurückzuführen.

Wie die empirischen Ergebnisse zeigen, ist für Deutschland der gesuchte Kondratieff-Zyklus von starken kurzfristigen Variationen (Kuznets-Zyklen) überlagert, so daß eine Interpretation kaum möglich erscheint.[12] Es muß also ein Filter gewählt werden, der die Schwingungen völlig beseitigt und die Zeitreihe unverändert läßt. Deshalb haben wir, nach Ausschaltung des Trends, mit Hilfe einer logarithmischen Regression nach der Methode der kleinsten Quadratsumme, das Verfahren der gleitenden Durchschnitte angewandt (*Abb. 3*).

*Abbildung 3*
*Die öffentlichen Bildungsausgaben in Deutschland, 1829-1913*
(kleinste Quadrate und gleitende Durchschnitte) R2 = 0.9893

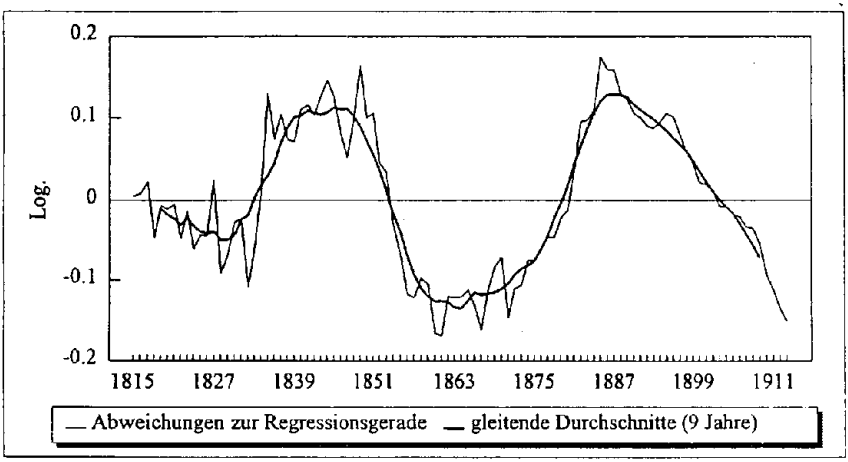



Eine Frage bleibt jedoch noch immer unbeantwortet. Inwieweit haben wir die Existenz langer Zyklen überzeugend nachgewiesen? Diese Frage ist schwer zu beantworten. Die statistische Methode bleibt immer nur eine Methode der Erkenntnisgewinnung, die in ihrer Anwendung auf gewisse Schwierigkeiten stößt und deswegen nicht imstande ist, die Beziehungen und Gesetzmäßigkeiten der Wirklichkeit streng und genau nachzuweisen.

Für Frankreich scheint die Datenanalyse ein wenig einfacher zu sein als für Deutschland. Das Ergebnis unserer statistischen Bemü-

hungen ergibt ein äußerst klares Bild der Entwicklung der öffentlichen Bildungsausgaben. Der erste Anstieg beginnt während des Abstiegs des ersten „Kondratieffs" und erreicht seinen Höhepunkt im Zeitraum 1848-1850. Der Abstieg dauert bis 1868-1870. Daran schließt sich ein Aufstieg bis 1894-1896 an, der sich mit einem Abstieg bis 1913 fortsetzt (*Abb. 4*).

*Abbildung 4*
*Die öffentlichen Bildungsausgaben in Frankreich, 1815-1913*
(kleinste Quadrate und gleitende Durchschnitte) R2 = 0.9737




Diese Ergebnisse sind von größter Bedeutung. Sie zeigen ganz klar, daß die öffentlichen Bildungsausgaben in den Abstiegsphasen des „Kondratieffs" ansteigen. Diese These der zyklischen Entwicklung der öffentlichen Bildungsausgaben benötigt gleichzeitig eine Kausalerklärung, denn Zweck unserer theoretischen Bemühungen, die langen Zyklen nachzuweisen, bleibt es, aus ihrer Existenz in der Vergangenheit Schlüsse für die Analyse der gegenwärtigen und künftigen Wirtschaftssituation zu ziehen.

Aus den angestellten Berechnungen lassen sich drei wesentliche Schlußfolgerungen ziehen:

- Aufgrund der verfügbaren Daten ist das Vorhandensein langer zyklischer Wellen der öffentlichen Bildungsausgaben in Deutschland wie in Frankreich sehr wahrscheinlich.
- Neben den dargestellten deutsch-französischen Gemeinsamkeiten gibt es auch Unterschiede. So ist es unbestreitbar, daß der gesuchte Kondratieff-Zyklus in Deutschland von Kuznets-Zyklen überlagert ist. Diese Kuznets-Zyklen scheinen besonders gut geeignet zu sein, um die Zweifel an der empirischen Realität und dem historischen Erkenntniswert der Kondratieff-Zyklen zu stützen.
- Die öffentlichen Bildungsausgaben steigen in den Abstiegsphasen der Kondratieff-Zyklen besonders stark.

Wie ist dieser empirische Befund zu interpretieren?

Während der Anstiegsphasen der „Kondratieffs" stimulieren die hohen Profite die Entwicklung des Kapitals und führen so zu einem beschleunigten Prozeß der Kapitalakkumulation. Diese Form der Entwicklung stößt aber relativ schnell an Grenzen: Grenzen des Wachstums der Produktivität, der Entwicklung der Nachfrage und des Anstiegs der Mehrwertmasse. Diese spezifische Form der kapitalistischen Entwicklung führt zunehmend zu einer Überakkumulation von Kapital. Diese Schwierigkeiten der Kapitalverwertung, die geringen Profitraten, die von neuen Investitionen erwartet werden können, bringen die Unternehmen und die Gesellschaft insgesamt dazu, andere Wege zur Steigerung der Produktivität zu suchen. Deswegen wird während der Abstiegsphase des „Kondratieffs" die Entwicklung der Produktivkräfte auf die Verwendung neuer Technologien und Produkte sowie auf die Steigerung der Löhne und der Ausgaben für Bildung, Gesundheit usw. gerichtet sein.

Somit vertreten wir die Hypothese, daß der Anstieg der öffentlichen Bildungsausgaben während der Depressionsphasen wesentlich zur Anpassung des Entwicklungsniveaus der Produktivkräfte an die gewachsenen ökonomischen und technologischen Anforderungen des kapitalistischen Produktionsprozesses beiträgt.

## 4. Schlußbemerkung

Abschließend möchten wir darlegen, wie wichtig weitere Untersuchungen sein können. Sie haben nicht nur für die Probleme der statistischen Analyse Bedeutung, sondern auch für den Ausbau der ökonomischen Theorie.

Da die statistischen Instrumente in der Regel Zyklen auch dann

produzieren, wenn sie mit Sicherheit in den Ausgangsreihen nicht vorhanden sind, ist nie völlig auszuschließen, daß die in dieser Arbeit herausgearbeiteten Zyklen nur Artefakte sind. Es ist allerdings anzunehmen, daß bei zukünftigen Forschungen, die auch eine problematisierende Diskussion über die Kuznets- bzw. Kondratieff-Zyklen integrieren, weitere Erfolge nicht ausbleiben werden.

Man kann also erwarten, daß das Forschungsprojekt, an dem hier gearbeitet wird, einen wichtigen Beitrag sowohl zu empirischen als auch zu theoretischen Aspekten zu leisten vermag. Bei der Forschung über die langen Zyklen wird in den nächsten Jahren sicher mehr Gewicht auf die entscheidenden sozio-ökonomischen Komponenten des Wirtschaftslebens gelegt werden, insbesondere auf den Humankapitalfaktor.

*Literaturhinweise*[13]

M. Abramovitz, The Nature and Significance of Kuznets Cycles, in: R. A. Gordon/L. R. Klein (Hrsg.): Readings in Business Cycles, Homewood 1965, S. 519-545.

R. J. Barro/X. Sala-i-Martin, „Convergence", in: Journal of Political Economy, Bd. 100, Nr. 2, 1992, S. 223-251.

R. J. Barro/X. Sala-i-Martin, Economic Growth, New York 1995.

M.-F. Conus/C. Diebolt, Le développement des systèmes éducatifs de la France et de l'Allemagne aux XIXème et XXème siècles : une analyse en termes de cycles longs, in: La Revue de l'Economie Sociale, Nr. 29, 1992, S. 229-244.

C. Diebolt, Du cycle des affaires au mouvement long de l'économie chez Arthur Spiethoff, in: Economies et Sociétés, Série F, Nr. 33, 1993, S. 295-318.

C. Diebolt/S. Michel, Développement des hommes et croissance matérielle: esquisse d'une interprétation du renversement de 1945. Le cas de la France et de l'Allemagne, Comparative Education Society in Europe, 16th Conference, Copenhague, 26-30 Juni 1994, S. 1-12.

C. Diebolt, Le financement de l'éducation en République fédérale d'Allemagne ou l'affirmation de la souveraineté des Länder en matière de gestion des institutions éducatives, in: Revue d'Economie Régionale et Urbaine, Nr. 3, 1994, S. 429-451.

C. Diebolt, Les dépenses publiques d'éducation par département pour l'instruction primaire en France: 1833-1877, Working Paper, Nr. 61/April, CRPEE-CNRS, 1995, 188 S.

C. Diebolt, L'enseignement supérieur allemand est en crise, in: SAVOIR Education Formation, Bd. 7, Nr. 2, 1995, S. 263-268.

C. Diebolt, Contribution to the Analysis of Kondratieff-Cycles. The Quantitative History of Wages in France and Germany in the Nineteenth and Twentieth Centuries, European Association of Labour Economists, 7th Conference, Lyon, 7-10 September 1995, S. 1-20.

C. Diebolt, Education, Growth and Long Cycles. The Case of Germany in the Nineteenth and Twentieth Centuries, International Economic Association, 11th World Congress, Tunis, 18-22 Dezember 1995, S. 1-15.

C. Diebolt/A. Reimat, Old Age Policies in France and Germany from the Last Decades of the Nineteenth Century to the First World War, European Social Science History Conference, Amsterdam, 9-11 Mai 1996, forthcoming.
C. Diebolt, New Findings in Comparative Education: The Theory of Systemic Regulation. The Case of France and Germany in the Nineteenth and Twentieth Centuries, International Education Society, 9th World Congress, Sydney, 1-6 Juli 1996, forthcoming.
C. Diebolt, La croissance des dépenses publiques d'éducation en Allemagne: 1829-1989, in: International Review of Education, Bd. 42, Nr. 4, 1996, forthcoming.
C. Diebolt, Le compte de l'éducation des Universités en Prusse: 1868-1921, in: Revue historique, Bd. 120, 1996, forthcoming.
C. Diebolt, L'évolution de longue période du système éducallf allemand, in: Economies et Sociétés, Série AF, Beiheft, 1996, forthcoming.
R. A. Easterlin, Population, Labor Force, and Long Swings in Economic Growth. The American Experience, New York 1968.
L. Fontvieille, Evolution et croissance de l'Etat français: 1815-1969, in: Economies et Sociétés, Série AF, Nr. 13, 1976, S. 1655-2149.
A. Kleinknecht, Innovation Patterns in Crisis and Prosperity. Schumpeter's Long Cycle Reconsidered, London 1987.
A. Kleinknecht/E. Mandel/I. Wallerstein (Hrsg.), New Findings in Long-Wave Research, New York 1992.
N. D. Kondratieff, Les grands cycles de la conjoncture, Einführung von L. Fontvieille, Paris 1992.
S. Kuznets, Secular Movements in Production and Prices. Their Nature and their Bearing upon Cyclical Fluctuations, Boston/New York 1930.
P. Lundgreen, Bildung und Wirtschaftswachstum im Industrialisierungsprozeß des 19. Jahrhunderts, Berlin 1973.
P. Lundgreen, with a contribution by A. P. Thirlwall, Educational Expansion and Economic Growth in Nineteenth-Century Germany: A Quantitative Study, in: L. Stone (Hrsg.), Schooling and Society. Studies in the History of Education, Baltimore 1976, S. 20-66.
P. M. Romer, Increasing Returns and Long-Run Growth, in: Journal of Political Economy, Bd. 94, Nr. 5, 1986, S. 1002-1037.
J. A. Schumpeter, Business Cycles. A Theoretical, Historical and Statistical Analysis of the Capitalist Process, 2 Bde., London/New York 1939.
G. Tortella (Hrsg.), Education and Economic Development since the Industrial Revolution, Generalitat Valenciana, Valencia 1990.

1 Vgl. R. E. Lucas, On the Mechanics of Economic Development, in: Journal of Monetary Economics, Bd. 22, Nr. 1, 1988, S. 3-42; Ders., Making a Miracle, in: Econometrica, Bd. 61, Nr. 2, 1993, S. 251-272; P. M. Romer, Increasing Returns and Long-Run Growth, in: Journal of Political Economy, Bd. 94, Nr. 5, 1986, S. 1002-1037; ders., Endogenous Technological Change, in: Journal of Political Economy, Bd. 98, Nr. 5, 1990, S. 71-102.

2 Der Zusammenhang von Bildung und Wirtschaftswachstum ist der zentrale Untersuchungsgegenstand der Bildungsökonomie. Die Arbeiten von G. S. Becker und T. W. Schultz bedeuteten sicherlich einen großen Schritt nach vorn in der ökonomischen Theorie, indem sie den Faktor „Bildung" als wirtschaftlich relevant ansahen und zu

messen versuchten. Vgl. G. S. Becker, Human Capital. A Theoretical and Empirical Analysis with Special Reference to Education, New York 1964; T. W. Schultz, Investment in Human Capital, in: The American Economic Review, Bd. 51, Nr. 1, 1961, S. 1-17.

3 Vgl. K. Borchardt, Trend, Zyklus, Strukturbrüche, Zufälle: Was bestimmt die deutsche Wirtschaftsgeschichte des 20. Jahrhunderts?, in: Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 64, Nr. 2, 1977, S. 145-178.

4 Vgl. D. Petzina/G. van Roon (Hrsg.), Konjunktur, Krise, Gesellschaft. Wirtschaftliche Wechsellagen und soziale Entwicklung im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1981.

5 Vgl. G. Mensch, Das technologische Patt. Innovationen überwinden die Depression, Frankfurt a.M. 1977; A. Kleinknecht, Innovation Patterns in Crisis and Prosperity. Schumpeter's Long Cycle Reconsidered, London 1987.

6 Vgl. C. Diebolt, L'évolution de longue période du système éducatif allemand. Bd. 1: Education, croissance et cycles longs. Bd. 2: L'histoire quantitative de l'éducation, Ph.D. in Economics, Université de Montpellier I, 1994.

7 Vgl. C. Diebolt, Education et croissance économique. Le cas de l'Allemagne aux 19ème et 20ème siècles, Paris 1995.

8 Vgl. A. Carry/C. Diebolt/L. Fontvieille/C. Nuñez/G. Tortella, Education et croissance économique: évolution de longue période et prospective. Une analyse comparée des systèmes éducatifs allemand, espagnol et français, Bericht (Stimulation Plan for Economic Science) für die Europäische Gemeinschaft, 4 Bde., September 1995.

9 Vgl. C. Diebolt, L'évolution de longue période du système éducatif allemand. Bd. 2 (Anm. 6).

10 Vgl. W. G. Hoffmann u.a., Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, Berlin/Heidelberg/New York 1965, S. 726-728.

11 Vgl. C. Diebolt, Education et croissance économique (Anm. 7), S. 150.

12 Zur Prüfung der Frage nach dem historischen Stellenwert der ermittelten Kuznets-Zyklen wird auf K. Borchardts Darstellung der Konjunkturentwicklung während des 19. und frühen 20. Jahrhunderts zurückgewiesen. Vgl. K. Borchardt, Wirtschaftliches Wachstum und Wechsellagen 1800-1914, in: H. Aubin/W. Zorn (Hrsg.), Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 2: Das 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart 1976, S. 198-275. Interessant sind auch die Ergebnisse der Analysen von R. Metz und R. Spree. R. Metz/R. Spree, Kuznets-Zyklen im Wachstum der deutschen Wirtschaft während des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, in: D. Petzina/G. van Roon (Hrsg.), Konjunktur, Krise, Gesellschaft (Anm. 4), S. 343-376.

13 Hier sind nur Titel verzeichnet, die nicht in den Anmerkungen genannt werden.

Elfi Bendikat

# Nahverkehrspolitische Konflikte und kommunale Interventionen in Berlin und Paris: 1890–1914

In Metropolen und Hauptstädten konzentrieren sich auf besondere Weise die Probleme urbaner Entwicklung. Da die hauptstädtische Urbanität nationale Bedeutung hat und oftmals über den nationalen Rahmen hinausreicht, ist es naheliegend, daß sich die international vergleichende Stadtgeschichtsforschung, die in Deutschland im Unterschied zu Großbritannien und den USA allerdings erst Ende der siebziger Jahre einsetzte, bislang auf diesen Stadttypus als speziellen, aber bedeutenden Bereich der modernen Stadtentwicklung konzentrierte.[1] Auf urbaner Ebene existierten eine Vielzahl von Gemeinsamkeiten, wie z.B. der nahezu zeitgleich verlaufende, sprunghaft wachsende Problemdruck, die räumliche Expansion und der nationale und internationale Symbolwert der Debatten über gesellschaftliche Modernität, die eine sachliche und methodische Grundlage für international vergleichende Studien abgeben. Im deutschen Falle bedeutete dies eine doppelte forschungsstrategische Neuorientierung, da die ehemalige Hauptstadt Berlin zumindest von der bundesrepublikanischen Stadtgeschichtsforschung bis zur Wiedervereinigung im Unterschied zu anderen westeuropäischen Hauptstädten nur wenig untersucht wurde.[2] International vergleichende Metropolenstudien wurden vorrangig von Geographen und Stadtplanungshistorikern durchgeführt.[3]

In zeitgenössischer Sicht hatte sich bereits seit dem ausgehenden 19. Jh. ein die europäischen Hauptstädte London, Paris, Wien und Berlin umfassendes „Referenzquartett" herausgebildet. Berlin war in diesem Kreis zwar der „Nachzügler", es konnte jedoch in der ersten Dekade des 20. Jhs. unangefochten von sich behaupten, berufen zu sein, „mit den privilegierten Weltstädten Paris und London in Wettbewerb zu treten".[4] Wie im Falle von Paris bezog sich Berlins Symbolrolle als Ort des Fortschritts auf eine Vielzahl technischer Infrastrukturbereiche, insbesondere aber auf den öffentlichen Nahverkehr. Auf diesem Gebiet bildete Paris bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges für Berlin das vorrangige Referenzmodell, was wiederum sektorale Orientierungen von Pariser Nahverkehrsexperten an Berlin nicht aus-

COMPARATIV, Heft 2/1996, S. 85-110

schloß. Darüber hinaus erfuhren die Stadtvertretungen die staatliche Einschränkung ihres kommunalen Selbstverwaltungsstrebens sowie die Konflikte mit privatwirtschaftlichen Nahverkehrsunternehmen als eine mittelbare Gemeinsamkeit. Im folgenden soll deshalb anhand des öffentlichen Nahverkehrs der Frage nachgegangen werden, welche Interventionsformen die Stadtvertretungen im Spannungsfeld von staatlicher Vorherrschaft und privatwirtschaftlichen Nahverkehrsunternehmen entwickelten. Der Untersuchungszeitraum 1890-1914 wird als relativ geschlossene urbane Innovationsphase verstanden, in der qualitative und quantitative Veränderungen im städtischen Nahverkehr und in den Zielsetzungen der Kommunalvertretungen erfolgten.

## 1. Paris und Berlin unter staatlicher Aufsicht

In beiden Hauptstädten engte die Munizipalverfassung den Handlungsspielraum von Kommunalvertretung und -verwaltung stark ein.

Im Fall von Paris bestimmten drei nationalgeschichtliche Faktoren den Sonderstatus der Hauptstadt: Zum einen beschränkten der politisch-administrative Zentralismus und das seit 1791 geltende Verfassungsprinzip der nationalen Einheit die städtische Autonomie, zum anderen diente Paris dem jeweiligen Regierungssystem in besonderem Maße als „Repräsentationsobjekt" von Modernität und nationalem Großmachtanspruch.[5]

Die bis ins 20. Jh. währende Staatsaufsicht wurde unter Napoleon I. mit dem Gesetz von Februar 1800 begründet. Er führte eine hierarchisch und zentralistisch strukturierte Staatsverwaltung ein, deren wichtigstes Element die Präfekten – d.h. der Seine- und der Polizeipräfekt – waren. Diese wurden von der Regierung ernannt und waren den staatlichen Instanzen gegenüber rechenschaftspflichtig.[6] Unter dem Eindruck der von März bis Mai währenden „Pariser Kommune" wurde im April 1871 ein Kommunalgesetz für die Stadt verabschiedet, das mit einigen Veränderungen bis 1975 die Grundlage der hauptstädtischen Verwaltungsorganisation blieb. Der Seinepräfekt fungierte zwar weiterhin als oberster Verwaltungschef der Stadt und des Seinedepartements, dem Paris auf territorialer Verwaltungsebene unterstellt war, als demokratische Konzession war demgegenüber die Einführung des allgemeinen Männerwahlrechts für den Stadtrat zu werten.[7] Die Seinepräfektur wirkte nicht ausschließlich als staatliche Kontrollbehörde, sondern im öffentlichen Nahverkehrswesen auch als Koordinator zwischen Kommunalvertretung und -verwaltung und privaten

Nahverkehrsunternehmen sowie als kommunale Entscheidungsinstanz. Ihre konstruktive infrastrukturelle Tätigkeit kam in der Erstellung von Fachgutachten und der Konzipierung von Planungsvorhaben zum Ausdruck.[8]

Die Beschlüsse des Stadtrates unterstanden in der Regel staatlicher Zustimmung. Gleiches galt für das Vertretungsorgan des Seinedepartements, dem Seine-Generalrat, der auf politischer, wirtschaftlicher und kultureller Ebene von der 1891 2,5 Mio. und 1901 2,6 Mio. Einwohner zählenden Kernstadt majorisiert wurde. Seit Beginn der Dritten Republik prägten Spannungen zwischen der Staatsaufsicht und einem politisch zunehmend selbstbewußteren Stadtrat, in dem bis 1900 eine republikanische Mehrheit mit starkem linksrepublikanischen Flügel dominierte, die Stadtentwicklung. Angesichts des Scheiterns zahlreicher kommunalrechtlicher Reformvorstöße durch den Stadtrat und eines wachsenden urbanen Problemdrucks schwenkten die Republikaner seit den neunziger Jahren des 19. Jhs. auf den prioritären Ausbau der Leistungsverwaltung im technischen Infrastrukturbereich ein. Diesen Kurs führten auch die von 1900 bis 1904 amtierenden „Nationalisten" und die folgenden konservativ-gemäßigt republikanischen Bündnisse im Stadtrat fort.[9]

Für Berlin stellten sich die nationalgeschichtlichen Rahmenbedingungen und die Beziehungen der Stadt zum Umland anders dar. Die im November 1808 vom preußischen Minister Freiherr vom Stein eingeleitete Städtereform begründete die Selbstverwaltung lokaler Angelegenheiten durch die Bürger. Die Einwirkung des Staates sollte sich auf bloße Aufsichtsfunktionen zur Wahrung gesetzlicher Grenzen beschränken.[10] Die im Gefolge der Revolution 1848 im Mai 1853 verabschiedete revidierte Städteordnung, die bis zum Inkrafttreten des Groß-Berlin-Gesetzes 1920 Geltung behalten sollte, beinhaltete eine Einschränkung der städtischen Autonomie. Das 1850 eingeführte und bis 1918 für die Stadtverordnetenversammlung gültige Dreiklassenwahlrecht führte dazu, daß in Berlin überproportional die besitzbürgerlichen und steuerzahlenden Schichten vertreten waren.[11]

Mit der Reichsgründung 1871 wurde Berlin zwar Reichshauptstadt, aufgrund der föderativen Staatsorganisation war es jedoch nicht die einzige Landeshauptstadt. Gegen Ende des 19. Jhs. unterstand die Stadt sowohl der staatlichen Aufsicht durch den Oberpräsidenten der Provinz Berlin und Brandenburg als auch des Polizeipräsidenten, der im Unterschied zum Seinepräfekten nur kontrollierte. Der preußische Staat ging gegenüber Berlin folglich nicht über seine Rolle als Kontrollin-

stanz und Hemmschuh kommunaler Selbstverwaltung hinaus. Während der Pariser Stadtrat größere Erfolge bei der Erweiterung politischer Kompetenzen erzielte, definierte die mehrheitlich von liberalen Honoratioren getragene Berliner Stadtvertretung ihr Mandat eher administrativ und akzeptierte weitgehend die Einschränkung ihrer städtischen Autonomie. Erschwerend kam hinzu, daß Berlin, das 1890 1,6 Mio. und 1910 2 Mio. Einwohner zählte, erst von April 1912 an die akuten infrastrukturellen Defizite seines Ballungsraums durch den „Zweckverband Groß-Berlin" auf regionaler Ebene in Angriff nehmen konnte.[12]

## 2. Kommunale Intervention in Paris

Die von 1828 bis 1854 währende Phase der freien Konkurrenz im Pferdeomnibussektor wurde im Zweiten Empire von einer Unternehmenskonzentration im Nahverkehrswesen abgelöst. Im Februar 1855 erhielt die neu gebildete „Compagnie Générale des Omnibus" (CGO) per kaiserlichem Dekret die Exklusivrechte für den städtischen Nahverkehr zugesprochen. Der Seinepräfekt Georges-Eugène Haussmann erneuerte 1860 diesen Vertrag, der bis Mai 1910 seine Gültigkeit behalten sollte. Zum Ausgleich für das darin gewährte exklusive Verkehrs- und Halterecht verlangte die Stadt von der CGO hohe Abgaben und sicherte sich in detaillierten Auflagen zur Betriebserlaubnis eine Vielzahl von Kontroll- und Interventionsrechten hinsichtlich der Fahrplan- und Fahrpreisgestaltung, der Streckenführung und der Betriebsleistung zu.[13] Der öffentliche Dienstleistungsgedanke wurde in diesen Auflagen zur Betriebserlaubnis erstmals im einzelnen formuliert.

In der Dritten Republik machten Industrialisierung und demographische Entwicklungen eine Vielzahl von Veränderungen im öffentlichen Nahverkehr notwendig. In der Zeit von 1872 bis 1900 wanderten vor allem Textil- und Metallurgieunternehmen im Rahmen des innerstädtischen Desindustrialisierungsprozesses in die Peripherie ab. In der Zeit von 1900 bis 1914 avancierten die im Seinedepartement gelegenen Pariser Vororte zum führenden Industriegebiet Frankreichs, wo sich moderne Schlüsselindustrien wie die Elektro-, Foto-, und Automobilindustrie niederließen. Parallel dazu wurde das alte, auf dem rechten Ufer der Seine gelegene Zentrum durch eine moderne City mit hohem Dienstleistungsanteil abgelöst.[14] Die innerstädtische Desindustrialisierung und den stadtwirtschaftlichen Strukturwandel be-

gleitete eine sukzessive demographische Randwanderung.[15]

Für die Bevölkerung bedeuteten diese Prozesse eine wachsende räumliche Trennung ihrer Wohn- und Arbeitsorte. Dem Nahverkehrsmonopol verlangte der Dienstleistungsauftrag eine Anpassung der Transportleistungen ab. Die CGO erweiterte jedoch weder ihr kernstadtbezogenes Streckensystem in die wegen niedriger Fahrgastfluktuation wenig gewinnträchtigen Randbezirke und Vororte, noch senkte sie die Fahrpreise für die gering verdienenden Arbeitnehmer. Das Monopolunternehmen, das 1888 192 Mio. Fahrgäste transportierte, verbuchte zwar wachsende Gewinne, investierte diese jedoch nicht im Nahverkehrssektor, sondern mit Blick auf das Konzessionsende im Immobilienbereich. Auf Intervention der kommunalen Vertretungskörperschaften ließ die Seinepräfektur in der Zeit von 1873 bis 1890 schließlich neue Konzessionsträger im Straßenbahnwesen zu. Die Folge waren sowohl Konzessionsvielfalt als auch Konflikte zwischen dem innerstädtischen Monopolunternehmen und den die Peripherie erschließenden neuen Straßenbahngesellschaften. Durch personelle Verbindungen zu staatlichen Institutionen gestärkt, vermochte die CGO sich bis Ende der achtziger Jahre des 19. Jhs. erfolgreich gegen die städtischen Dienstleistungsforderungen des Stadtrates zu behaupten.[16]

Der Kommunalvertretung eröffneten erst die technischen Fortschritte im Tiefbau, im Elektrizitätsbereich und im Maschinenbau neue nahverkehrspolitische Perspektiven. Das Kernstück wurde der Bau einer städtischen Schnellbahn, der Metro. Von 1900 bis 1914 stellte Paris mit zehn Linien von insgesamt 93 km Länge den Hauptteil seines heutigen Metronetzes fertig.[17] Darüber hinaus ermöglichten die 1898 auf breiter Ebene eingeleitete Elektrifizierung der Straßenbahn und die seit 1911 technisch auf breiter Ebene mögliche Motorisierung der Omnibusse quantitative und qualitative Verbesserungen urbaner Nahverkehrsleistungen.

Die Mängel des 1860 mit der CGO geschlossenen Konzessionsvertrages traten erst im Laufe der Zeit hervor. Sie betrafen die Betriebs-, Fahrplan-, Beförderungs- und Tarifpflicht.

Zum Hauptkonfliktpunkt wurde die Betriebspflicht. Ausgehend vom Privileg der Exklusivitätsgarantie verlangten die öffentlich-rechtlichen Körperschaften von der CGO eine interne Mischkalkulation bei der Bewirtschaftung ihres Streckennetzes. Sie verstanden darunter sowohl einen verkehrsträgerübergreifenden als auch verkehrsträgerinternen wirtschaftlichen Ausgleich. Beispielsweise sollten nach Vorstellung des Stadtrates die durch hohes und häufig wechselndes

Fahrgastaufkommen rentablen Strecken im Zentrum die durch geringen Fahrgastwechsel und lange Streckenführung wenig einträglichen Linien in die Peripherie subventionieren. Die CGO hingegen interpretierte das Prinzip der Mischkalkulation im Sinne einer Subventionierung der schwach rentablen Strecken. Sie nutzte ihre politisch und wirtschaftlich starke Stellung, um eigenständig Streckenverläufe zu verändern, defizitäre Linien einzustellen und die Umsetzung von Beschlüssen des Stadtrates zu verschleppen, respektive diese zu ignorieren. Diese Konstellation räumte dem Stadtrat lediglich Spielraum für Kompensationsgeschäfte ein. So konnten neue Strecken in die Randbezirke nur gegen die Bewilligung von rentablen Linien im Zentrum oder gegen Fahrpreiserhöhungen bei der CGO durchgesetzt werden. Allerdings zogen hierfür das engräumige innerstädtische Straßennetz und die Einkommensstruktur der Massenklientel Grenzen.

Den zweiten Konfliktpunkt bildete die Fahrplan- und Beförderungspflicht. Probleme entstanden auf dieser Ebene hauptsächlich bei der Anpassung der Transportleistung an die Spitzenzeiten des Nahverkehrs in den Morgen- und Abendstunden sowie zur Mittagszeit. Zu diesen Hauptverkehrszeiten setzte die CGO meist zu wenig Wagen ein, was für die Fahrgäste Überfüllungen, Zurückweisungen und lange Wartezeiten nach sich zog. Neben Managementversagen und einer unzulänglichen Wartung der Fahrzeuge erschwerte allerdings die Pferdekraft die strikte Einhaltung des Fahrplans. Erst die Elektrifizierung und die technischen Verbesserungen der Fahrzeuge vermochten die Forderung der Hauptstadtbewohner nach einer stetigen und bedarfsgerechten Verkehrsleistung zu erfüllen.

An dritter Stelle rangierte schließlich die Tarifpflicht. Die in der Markteinführungsphase der CGO bewilligten hohen Tarife sollten sich langfristig für die Interessen des Publikums und der Stadtvertretung als abträglich erweisen. Als sich in den siebziger Jahren des 19. Jhs. die Klagen der Öffentlichkeit über die hohen und nur für Begüterte erschwinglichen Fahrpreise häuften, wurden kommunale Vertreter in die von der Seinepräfektur und der CGO getragene Nahverkehrskommission aufgenommen. Waren dem Stadtrat auf der Ebene der Betriebs- und Fahrplanpflicht nur geringe Erfolge beschieden, so vermochte er mit Hinweis auf kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen eine Senkung der Tarife durchzusetzen. Zwischen 1890 und 1895 stieg die Transportleistung der CGO bei Pferdeomnibussen von 114 Mio. auf 125 Mio., bei Pferdestraßenbahnen von 73 Mio. auf 92 Mio. Fahrgäste. Trotz hoher Abgaben an die Stadt verbuchte die CGO in beiden

Jahren jeweils einen Reingewinn von vier Mio. Francs.[18]

Der vom Stadtrat durchgesetzte, nach Wagenklassen gestaffelte Flächenzonentarif stieß im Publikum auf positive Resonanz. Er wurde lediglich von den Vorort-Zentrum-Straßenbahnen unterboten, deren Fahrpreise aufgrund unterschiedlicher örtlicher Bedingungen und aus Konkurrenzgründen differierten. Eine erste Bewegung brachte die Elektrifizierung Ende der neunziger Jahre in das Fahrpreisgefüge. Die mit den technischen Verbesserungen einhergehenden qualitativen und quantitativen Leistungssteigerungen münzte der Stadtrat in die Forderung nach einer Senkung der Fahrpreise um. Dem standen jedoch zwei Hindernisse entgegen. Zum einen verlief die Elektrifizierung der Straßenbahnen angesichts des 1910 anstehenden Konzessionsendes nur zögerlich, zum anderen verhinderten die hohen Auflagen der Stadt in der Frage des Energieträgers Kostensenkungen. Aus touristischen, geschäftlichen und ästhetischen Gründen lehnte die Pariser Kommunalvertretung die Zulassung der kostengünstigen elektrischen Oberleitungen im Stadtinnern ab. Bis zum Ersten Weltkrieg gab er nur geringfügig in dieser Frage nach.

Die zahlreichen Konflikte, die Leistungsdefizite und die mangelnde Kompromißbereitschaft der CGO veranlaßten den Stadtrat in den achtziger Jahren, mehrere Vorstöße zur Lösung des Konzessionsvertrages zu unternehmen. Unter den regierenden gemäßigten Republikanern scheiterte er am Widerstand des Ministers für öffentliche Arbeiten und an der Seinepräfektur. In den neunziger Jahren schwenkte er schließlich mit Unterstützung einer zunehmend linksbürgerliche Kräfte integrierenden nationalen Regierung auf die Schwächung des faktischen Monopols durch Vergabe von Straßenbahnkonzessionen an Konkurrenzunternehmen im Vorort-Zentrum-Sektor ein. Dieses liberalistische marktwirtschaftliche Konzept brachte dem Publikum jedoch nur kurzfristig Vorteile, wie z.B. niedrige Fahrpreise. Schwerer wog, daß die zumeist mit schmaler Kapitaldecke operierenden Kleinanbieter den Straßenbahnsektor durch Konkurse destabilisierten. Hinzu kam, daß die öffentlich-rechtlichen Körperschaften noch nicht die Notwendigkeit erkannt hatten, ein kohärentes Streckennetz zu konzipieren.

Die größte Veränderung bewirkte schließlich die 1900 in Betrieb genommene Metro auf dem Nahverkehrsmarkt. Mit ihrem Bau intervenierte der Stadtrat erstmals direkt leistend im Bereich urbaner Daseinsvorsorge. Die Stadt führte den Bau der Schnellbahn durch und verpachtete die Betriebsführung an die „Compagnie Générale de

Traction", die sich 1898 als Metrogesellschaft konstituierte. Der Konzessionsvertrag war infolge der hohen städtischen Eigenbeteiligung für den Stadtrat administrativ und finanziell sehr günstig. Beispielsweise war die Vertragsdauer von 35 Jahren gemessen an den Straßenbahnkonzessionen relativ kurz bemessen.[19] Bereits 1907 transportierte die Metro 198 Mio. Fahrgäste, während die CGO ein Fahrgastaufkommen von 258 Mio. aufwies. Darüber hinaus übertrafen die Gewinne der Metro alle optimistischen Schätzungen.[20] Sie blieb eine dem französischen Konzessionssystem eigene betriebliche Konstruktion.

Die Krise im Bereich der traditionellen Nahverkehrsträger und das nahende Konzessionsende bewirkten eine Neuorientierung seitens der CGO und der öffentlich-rechtlichen Körperschaften. Im Stadtrat leiteten die Sozialisten im Jahre 1902 eine Debatte zur Kommunalisierung des Nahverkehrswesens ein. Ähnlich der 1903 beschlossenen Kommunalisierung der Gasversorgung scheiterten diese Vorstöße 1907 am ablehnenden Votum des Staatsrats. Erst unter dem urbanen Bewältigungsdruck des Ersten Weltkrieges zeichnete sich auf staatlicher und städtischer Ebene ein Aufweichen der ablehnenden Haltung in der Regiefrage ab.

Unabhängig von der Kommunalisierungsdebatte nahm 1903 eine Kommission aus Vertretern der Nahverkehrsunternehmen, der Seinepräfektur, des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und des Stadtrates die Arbeit zur Reorganisation des Nahverkehrswesens im Großraum Paris auf. Vor allem die CGO dokumentierte damit einen Gesinnungswandel in Richtung Kooperation. Ausgehend von der streckenmäßig inflexibleren, hochleistungsfähigen und gewinnbringenden Metro wurden das Bus- und Straßenbahnnetz reorganisiert und ein Sektionstarif eingeführt. Angesichts fehlender Konkurrenzunternehmen erhielt die CGO einen neuen Konzessionsvertrag.

Verkehrswirtschaftlich war die Reorganisation ein Kompromiß. Der Stadtrat intervenierte zwar weiterhin indirekt lenkend, jedoch nach Dienstleistungskriterien, die im Laufe einer mehrere Dekaden umfassenden Erfahrungs- und Konfliktphase gereift waren. Das innerstädtische Nahverkehrsmonopol wurde beibehalten und der freie Wettbewerb auf die nach Regionen untergliederte Peripherie beschränkt.

Sofern ein Streckennetz existierte, erhielt die Tarifgestaltung für das Publikum und damit für die Wählerschaft eine prioritäre Bedeutung. Die gemeinwirtschaftliche Gestaltung der Fahrpreise wurde für den Stadtrat folglich eine Frage der politischen Legitimität, aufgrund

des allgemeinen Männerwahlrechts in Paris stärker als in Berlin. Das Publikum forderte eine sozial verträgliche Tarifgestaltung. Allerdings existierte in Frankreich keine mit Deutschland vergleichbare bürgerliche Strömung, die sozialstaatliche Interventionen befürwortete. In Paris engagierte sich lediglich das 1894 auf private Initiative hin gegründete „Musée social" für eine Verbesserung urbaner Lebensbedingungen mittels kommunaler Leistungsverwaltung.[21] Auf parteipolitischer Ebene traten die politisch heterogenen und organisatorisch zersplitterten Linksrepublikaner für sozialstaatliche Interventionen ein. Auch war eine munizipalsozialistische Politik im Unterschied zu Deutschland aufgrund staatlicher Widerstände und zunehmend rechtsrepublikanischer Mehrheiten auf kommunaler Ebene nicht realisierbar.

Die Kriterien für eine gemeinwirtschaftliche Tarifgestaltung mußten erst seitens der Stadtvertretung und der Privatunternehmen entwickelt werden. Hierfür erhielt die Eisenbahn in vielen Punkten eine Vorbildrolle. Ein traditionelles Differenzierungsmodell war die Staffelung nach Wagenklassen, die jedoch eher den sozial divergierenden Komfortvorstellungen des Publikums als einer sozialpolitischen Tarifpolitik entsprach.

Sozialpolitische Motive kamen direkt im Falle von Sondertarifen zum Tragen. Nach dem Vorbild der Eisenbahn wurden auch für die Straßenbahn Sonn- und Feiertagstarife eingeführt. Größere Bedeutung hatten jedoch die den Pariser Vorortzügen der Eisenbahn entlehnten Arbeitertarife. Von 1879 an führte die CGO auf Drängen des Stadtrates für wenige Straßenbahnlinien Arbeitertarife ein, die auf die Morgenstunden begrenzt blieben. Sie erweiterte diese Sondertarife bis 1890 nur zögerlich, so daß viele Arbeiter gezwungen waren, in der Nähe ihres Arbeitsortes zu wohnen oder täglich lange Fußmärsche zu bewältigen. Lediglich die Vorort-Zentrum-Straßenbahnen zeigten hinsichtlich der Sondertarife größeres Entgegenkommen. Dabei gilt zu berücksichtigen, daß erst die Elektrifizierung den Straßenbahnunternehmen eine Ausweitung der sozialen Tarifgestaltung ermöglichte. Der technische Fortschritt war folglich auch für die Realisierung einer sozialen Tarifpolitik nützlich, eine Erkenntnis, die zur Ausweitung der Sondertarife auf weitere Sozialgruppen, wie beispielsweise Rentner und Bezieher sozialer Unterstützungsleistungen, während der Reorganisation beitrug.

Die Metro bot im Unterschied zu den Straßenbahnen wenig Sonderleistungen an. Der Stadtrat hatte sie als Massennahverkehrsmittel mit grundsätzlich niedrigen Tarifen konzipiert. Er konzedierte ledig-

lich einen auf die Morgenstunden begrenzten Verkauf von verbilligten Hin- und Rückfahrkarten. Aufgrund niedriger Fahrpreise und wirtschaftlicher Probleme gewährten auch die Omnibusse kaum sozial bestimmte Sonderkonditionen.

Einen Zusammenhang zwischen Nahverkehrsgestaltung und Wohnungspolitik sah der Stadtrat nur mittelbar. Hatten bis in die achtziger Jahre noch die Randbezirke die durch Sanierungen und Mietpreissteigerungen im Zentrum verdrängten Arbeiter aufgefangen, so sahen sich viele gering Verdienende seit den neunziger Jahren zur Abwanderung in die Vororte gezwungen.[22] Vor allem die Vorortzüge der Eisenbahn, und in weit geringerem Maße schließlich die Vorort-Zentrum-Straßenbahnen, ermöglichten das damit einhergehende Berufspendlertum. Jedoch diskutierte der Stadtrat, der aus fiskalischen Gründen nicht an der Abwanderung seiner Steuerbürger in die Vororte interessiert war, den Zasammenhang von Nahverkehrsgestaltung und Wohnungspolitik erst im Zusammenhang mit dem Metrobau. Die Metro sollte das Arbeiterwohnungsproblem durch die Förderung einer innerstädtischen Dezentralisation lösen, was gleichzeitig auch die Immobilien in den Randbezirken aufwertete. Dieser indirekte Interventionskurs löste das Arbeiterwohnungsproblem nicht, und erst von 1910 an schwenkte der Stadtrat – wenn auch in geringem Umfang – auf direkte Interventionen im sozialen Wohnungsbau ein.

Indirekte Interventionskompetenzen beanspruchten die öffentlich-rechtlichen Körperschaften für die Planung des Streckennetzes, bei der die Interessen der privaten Nahverkehrsunternehmen, des Publikums und städtischer Wirtschaftsgruppen in Einklang gebracht werden mußten. Strukturelle Vorgaben machte hierfür das Straßensystem, dessen Modernisierung im Zweiten Empire unter dem Seinepräfekt Haussmann begonnen und in der Dritten Republik vollendet wurde. Auf Grundlage eines Zentralisierungs- und funktionalen Dezentralisierungskonzeptes hatte Haussmann das alte Radial- und Ringstraßensystem erweitert und durch geradlinige, breite Diagonalstraßen ergänzt.[23] In der Kernstadt blieben jedoch die engen und verwinkelten Straßen erhalten.

Für die Straßenbahn eigneten sich lediglich Straßen mit einer Mindestbreite von 15 Meter, was für die Radial- und Ringstraßen sowie für die neuen Diagonalstraßen galt. Zwar vermochten diese großen Verkehrsachsen ein hohes Verkehrsaufkommen zu bewältigen, jedoch wurde bereits in den achtziger Jahren deutlich, daß sie auch eine Quelle für neuen Verkehr darstellten. So vermochten die Straßen-

bahnen dem Verkehr nicht auszuweichen und trugen mit zu Verkehrsstaus bei. Bereits in den neunziger Jahren häuften sich die Petitionen, in denen die Einwohner den Stadtrat aufforderten, Maßnahmen zur Überwindung der Verkehrsstaus zu treffen. Bereits vor 1914 galten die Straßenbahnen in der Innenstadt als potentielles Verkehrshindernis und wurden zunehmend als ein Verkehrsmittel für die Peripherie gesehen.

Die Omnibusse vermochten eher große Teile der Altstadt zu bedienen. Besonders die Autobusse waren räumlich flexibel. Sie vermochten im Unterschied zur Straßenbahn jedoch nur ein geringes Fahrgastaufkommen zu bewältigen.

Bei der Streckenplanung der Schienenverkehrsträger knüpften die öffentlich-rechtlichen Körperschaften zwar an Haussmanns Stadtentwicklungskonzept an, im Unterschied zum Zweiten Empire mußten sie jedoch höhere Veränderungsraten auf demographischer, sozialer, wirtschaftsräumlicher und verkehrstechnischer Ebene berücksichtigen. Kriterien, die diesem Wandel entsprachen, mußten erst entwikkelt werden. Konkrete Vorschläge für die Linienführung kamen von den Bürgervereinen, die in allen Pariser Bezirken existierten. Die meisten Anträge brachten die Randbezirke ein, die neben einer Zentrumsanbindung auch Querverbindungen im Peripheriebereich einforderten, da die Ringeisenbahn zur Deckung des Verkehrsbedarfs nicht ausreichte.

Der Metrobau gab dem Stadtrat die Chance, neue Kriterien für die Verkehrsplanung auf Grundlage bisheriger verkehrsinfrastruktureller Erfahrungen zu entwickeln. Das wichtigste innovative Kriterium war die Erschließung einer unterirdisch verlaufenden Verkehrsebene. Die Planung des Bauvorhabens übertrug der Stadtrat im November 1894 einer kommunalen Metrokommission, die für die Streckenplanung soziökonomische Strukturanalysen von Bezirken durchführte, Sachverständige und Interessenvertreter aus Kreisen der Industrie, des Gewerbes, der Hausbesitzer und der Arbeitnehmer hörte. Darüber hinaus entwickelte sie betriebswirtschaftliche Kriterien. Die Metrokommission konzipierte ein flächendeckendes und durch zahlreiche Stationen sowie Umsteigebahnhöfe engmaschig strukturiertes Streckennetz. Sie übernahm dabei zwar Haussmanns klassisches Konzept der Zentralisation und Dezentralisation, aufgrund des unterirdisch verlaufenden Verkehrsträgers vermochte sie jedoch eine größere räumliche Kompaktheit zu realisieren. Aus steuerpolitischen Gründen und im Interesse der Rentabilität des hohe Baukosten verschlingenden

Tunnelsystems der Metro war der Stadtrat nicht bereit, das Streckennetz entgegen zahlreicher Eingaben des Seine-Generalrates in die Vororte auszudehnen. Die langfristigen Auswirkungen des dichten Metronetzes für die Stadtentwicklung vermochte der Stadtrat um die Jahrhundertwende noch nicht zu übersehen. Erst in den zwanziger Jahren des 20. Jhs. wurde die Anbindung der Vororte durch ein Schnellbahnsystem als notwendig akzeptiert.

### 3. Kommunale Intervention in Berlin

Das Berliner Nahverkehrswesen durchlief ähnliche Entwicklungsperioden wie in Paris. Die von 1839 bis 1870 währende Phase der rein privatwirtschaftlichen Konkurrenz im Pferdeomnibussektor wurde 1871 durch die Gründung der „Großen Berliner Pferde-Eisenbahn AG" beendet. Lediglich in den Randbezirken und Vororten erweiterten regional konzentrierte Straßenbahnunternehmen den Verkehrsmarkt. Die hoheitliche Konzession erteilte die Ministerialbaukommission, da ein Großteil des Straßenlandes noch dem preußischen Fiskus unterstand. Für die Betriebserlaubnis war der Polizeipräsident zuständig. Auf Drängen des preußischen Handelsministeriums wurden die Vorschläge des Berliner Magistrats in der Frage der Dienstleistungsauflagen berücksichtigt. Diese wurden in sogenannten Zustimmungsverträgen geregelt.

In den achtziger Jahren führte die Konkurrenz der 1871/1877 vom preußischen Staat errichteten Ringeisenbahn und der 1882 in Betrieb genommenen „Stadtbahn" sowie die Konkurrenz der regionalen Straßenbahnen zur Bildung eines privaten Straßenbahnmonopols, der „Großen Berliner Straßenbahn" (GBS). Der 1884 mit den öffentlich-rechtlichen Körperschaften geschlossene Zustimmungsvertrag erteilte der GBS die Konzession bis 1911. Im Unterschied zu Paris blieben die Omnibusse eigenständig, was den verkehrsträgerübergreifenden Konkurrenzdruck verstärkte. Im Bussektor setzte sich bis Mitte der achtziger Jahre die „Allgemeine Berliner Omnibus-AG" (ABOAG) als faktisches Monopolunternehmen durch.[24]

Gemeinsamkeiten zeichneten sich auch auf verkehrstechnischer Ebene ab. In Berlin erfolgte die Elektrifizierung der Straßenbahn in der kurzen Zeit von 1896 bis 1902. Die Motorisierung der Omnibusse setzte ebenfalls 1905 ein. Zur Lösung des Problems innerstädtischer Verkehrsstaus und zur schnellen Beförderung hoher Fahrgastzahlen über lange Strecken hinweg wurde 1896 ebenfalls der Bau einer städ-

tischen Schnellbahn auf private Initiative hin von den Behörden bewilligt. Viele Straßen der Altstadt waren für den Bau einer Hochbahn nicht geeignet. Als weiteres Problem kam hinzu, daß der hohe Grundwasserstand vielerorts den Bau einer Untergrundbahn verhinderte.

Das 1892 in Preußen erlassene Kleinbahngesetz war für die Kommunalvertretungen ambivalent. Einerseits sicherte es dem preußischen Staat die klassischen Rechte der Eingriffsverwaltung gegenüber den Schienennahverkehrsträgern zu und stärkte die Staatsaufsicht, was der Gemeinde die Durchsetzung eigener Vorstellungen erschwerte. Andererseits wurde den Gemeinden ein Übernahmerecht zu Vertragsende zugesprochen, was ihre Stellung gegenüber den Nahverkehrsunternehmen stärkte. Die staatlichen Aufsichtsbehörden, deren Ausführungsinstanz die Polizeibehörde war, erteilten die Konzession, die beteiligten Gemeinden gaben als Wege- und Unterhaltspflichtige ihre Zustimmung.[25] Im Jahre 1896 erteilte der Polizeipräsident der Firma Siemens & Halske die Bau- und Betriebsgenehmigung für eine Schnellbahnlinie. Im folgenden Jahr konstituierte sich die private Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen (Hochbahngesellschaft). Die erste Linie nahm 1902 ihren Betrieb auf. Bis 1914 hatte Berlin vier Linien und zwei Stichstrecken mit 37,8 km Gesamtlänge errichtet.[26] Im Unterschied zu Paris mußten jedoch die Interessen der Kernstadt und einzelner Vororte abgestimmt werden, was den Baubeginn verzögerte.

Die funktionale Differenzierung Berlins in City, Industrieviertel und Wohngebiete setzte Mitte der siebziger Jahre ein. Insbesondere die Stadt- und Ringbahn motivierte zahlreiche Industrieunternehmen zur Randwanderung.[27] Folglich entstand seit den neunziger Jahren in 12-20 km Entfernung eine zweite suburbane Industriezone. Allerdings zog diese sukzessive Randwanderung nicht unmittelbar eine Dezentralisation im Wohnungswesen nach sich. Vielmehr blieben große Teile der Arbeiterschaft in Berlin wohnen. Berlin hatte im Unterschied zu Paris stärker unter dem Wettbewerb seiner eigenständigen Vororte und deren Kommunalvertretungen zu leiden. Einzelne Vororte wie Charlottenburg, Wilmersdorf und Schöneberg zählten zu den wohlhabendsten Städten Deutschlands.[28] Diese drei Vororte erlebten in der Zeit von 1890-1900 einen Bevölkerungszuwachs von 136-493 Prozent, während Berlin nur 16 Prozent aufwies. Die östlichen Vororte waren hingegen typische Industrie- und Arbeiterstädte.[29]

Die seit 1871 mit den privaten Straßenbahnunternehmen geschlos-

senen Zustimmungsverträge waren für die Stadtvertretung das Instrument zur kontrollierenden und regulierenden Intervention. Sie unterschieden sich vom 1860 zwischen Haussmann und der CGO geschlossenen Vertrag in zwei wichtigen Aspekten. Zum einen waren die Auflagen zur Betriebserlaubnis vage gehalten, zum anderen gewährte die Stadt den Straßenbahnunternehmen kürzere Konzessionsfristen. So wurden der GBS 1884 nur 27 Jahre zugestanden, die 1911 um weitere 28 Jahre verlängert wurden. Um die Attraktivität des geringere Bevölkerungszahlen und weniger Tourismus aufweisenden Berliner Nahverkehrsgebietes zu steigern, wurden den privaten Straßenbahngesellschaften größere Handlungsspielräume eingeräumt, ein Entgegenkommen, das jedoch durch das Druckmittel der vergleichsweise kurzen Konzessionsfrist kompensiert wurde.

Infolge des Straßenbahnmonopols galt in Berlin ein einheitlicher Zustimmungsvertrag, während in den Vororten die Zustimmungsverträge aufgrund unterschiedlicher Marktbedingungen differierten. Hier kamen die Kommunalvertretungen den Straßenbahnunternehmen im Rahmen der 1896 eingeleiteten Elektrifizierung in weit stärkerem Maße als in Berlin entgegen. In den Vororten galten längere Konzessionsfristen sowie größere unternehmerische Freiräume in der Tarifgestaltung.

Zwischen Stadtvertretung und privatwirtschaftlichem Straßenbahnmonopol bildete die Betriebspflicht ebenfalls den Hauptstreitpunkt. Vom Umfang ihres Schienennetzes her war die GBS theoretisch in der Lage, durch interne Mischkalkulation verkehrsschwache Außenstrecken zu subventionieren. Dieses betriebswirtschaftliche Prinzip realisierte sie gleichfalls ungern. Im Unterschied zur CGO unterstand ihr allerdings nur ein Verkehrsträger, was den Vorteil barg, die Defizite der gleichfalls wenig gewinnbringenden Omnibusse nicht ausgleichen zu müssen. Trotz alledem erklärte sich die GBS wie ihr Pariser Pendant außerstande, alle in den Zustimmungsverträgen festgelegten Streckenverläufe zu realisieren und Bauterminierungen einzuhalten. Das Monopolunternehmen reagierte ebenfalls mit Verschleppung oder Verweigerung. In der Mehrzahl der Fälle setzte sich die GBS durch, da die liberale Honoratiorenmehrheit in der Stadtverordnetenversammlung weniger konfliktbereit als der Pariser Stadtrat war.

Die wirtschaftliche Lage der GBS war bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges gut. Die Elektrifizierung zog zwar einerseits einen sprunghaften Anstieg der Ausgaben nach sich, sie brachte im Gegenzug aber steigende Einnahmen. Die Mehreinnahmen waren jedoch trotz

des sprunghaften Fahrgastanstiegs von 158 Mio. 1897 auf 332 Mio 1904 infolge des städtischerseits durchgesetzten niedrigen Einheitstarifs von zehn Pfennig gering.[30] Als in den neunziger Jahren eine Erweiterung des Streckennetzes in die Peripherie infolge der dichteren Randbesiedlung notwendig wurde, erklärte sich die GBS schließlich außerstande, unrentable Außenstrecken angesichts des 1911 bevorstehenden Konzessionsendes eigenständig zu finanzieren. Sie forderte öffentliche Zuschüsse für die Errichtung von Außenlinien, die ihr im 1897/1898 geschlossenen Zustimmungsvertrag von der Stadtvertretung als Ausgleich für die Elektrifizierung schließlich zugestanden wurden.

Das Unternehmen verpflichtete sich darin, bis 1901 neue Außenstrecken auf eigene Kosten zu bauen. Für die in der Folgezeit errichteten Strecken übernahm die Stadt anfangs ein Drittel und schließlich die Hälfte der Baukosten. Für die von 1912 bis 1919 geplanten Strekken war sogar ein kommunaler Betriebszuschuß vorgesehen. Eingelöst wurden diese Subventionszusagen letztlich nicht, da die GBS die hierfür notwendigen Leistungen nicht erbrachte. Auch war die Stadtvertretung von 1900 an eher bereit, in ein kommunales Straßenbahnnetz zu investieren. Ungeachtet der ausbleibenden Umsetzung dieser Beschlüsse ist es für die Genese der kommunalen Interventionsbereitschaft im Nahverkehrswesen von Bedeutung, daß die Stadtvertretung damit erstmals ihre Bereitschaft bekundete, subsidiär im Straßenbahnsektor zu intervenieren.

Den zweiten großen Konfliktpunkt bildete die Fahrpreisgestaltung. Obwohl die Berliner Stadtverordnetenversammlung aufgrund des Dreiklassenwahlrechts unter einem geringeren Legitimationsdruck stand, war auch für sie die Fahrpreisgestaltung ein wichtiges Instrument im Streben nach politischer Popularität. In der Anfangsphase orientierten sich die öffentlich-rechtlichen Körperschaften und die Straßenbahnunternehmen an den Tarifen der staatlichen Stadt- und Ringbahn. Jedoch konnten diese aufgrund der niedrigen Bau- und Betriebskosten sowie dem fehlenden Zwang zur Gewinnerwirtschaftung des staatlichen Verkehrsträgers nicht wirklich als Modell für die privaten Nahverkehrsunternehmen dienen. Auch in Berlin mußten beide Seiten erst Kriterien für die Tarifgestaltung entwickeln. Auf Initiative der Sozialdemokratie vermochte die Stadtvertretung im Rahmen der Elektrifizierung von 1901 an in Berlin schließlich den Zehnpfennig-Einheitstarif bei der GBS durchzusetzen.

Den dritten Konfliktpunkt bildete die Fahrplan- und Beförderungs-

pflicht. Wie in Paris kam die GBS den Anforderungen nach einer schnelleren Zugfolge und arbeiterfreundlicheren Abfahrtzeiten nur ungenügend nach. Besonders zu Verkehrsspitzenzeiten stieß die Transportleistung in den Arbeiterwohnbezirken auf Kritik. Im Unterschied zur CGO legte die GBS jedoch eine größere Bereitschaft zur statistischen Erfassung des Fahrgastaufkommens an den Tag. Ihre Beschäftigten erhielten sogenannte „Linienbogen", um die Fahrgastzahlen und die Tagesleistung ihres Fahrzeugs zu ermitteln.[31]

Gegenüber den Omnibusunternehmen, die unter dem Konkurrenzdruck der Schienennahverkehrsträger standen, konzentrierten sich die Konflikte auf die Tariffrage. Der Polizeipräsident war für die Linienbewilligung und die Tarifgestaltung zuständig, im letzteren Fall mußte er jedoch die Zustimmung der Stadtvertretung einholen. Die ABOAG erzielte als faktisches Monopolunternehmen lediglich auf den Strekken im Stadtzentrum Gewinne. Ihre wirtschaftliche Lage blieb angesichts hoher Betriebskosten und den unter Konkurrenzdruck zustande gekommenen niedrigen Fahrpreisen prekär. Erst infolge einer 1909 eigenständig von der ABOAG durchgeführten Reorganisation geriet das Unternehmen wieder in die Gewinnzone.

Die Konflikte zwischen der Hochbahngesellschaft und der Stadtvertretung waren gemessen am Straßenbahnsektor gering. Aufgrund der hohen Investitionskosten hatte die Stadtvertretung der Hochbahngesellschaft eine Konzessionsfrist von 90 Jahren, d.h. bis 1987, zugestanden. Die ausschließlich privatwirtschaftliche Trägerschaft hatte zur Folge, daß die Fahrpreise hoch waren. Ihre Hauptklientel waren folglich Wohlhabende und Gelegenheitsfahrer. Dennoch verbuchte das Unternehmen steigende Gewinne.

In den neunziger Jahren versuchte die Berliner Stadtvertretung ebenfalls, das Straßenbahnmonopolunternehmen durch Zulassung neuer Anbieter zu schwächen. Wie der Pariser Stadtrat machte sie die Erfahrung, daß keine kapitalstarke und leistungsfähige Unternehmensalternative zur GBS existierte. Folglich mußte sich die Stadtvertretung mit ihr im Zustimmungsvertrag von 1897/1898 arrangieren. Hierin sicherte sich die Stadt das Recht der Übernahme zu, ohne allerdings festzulegen, wie weit sie dieses Recht zu Konzessionsende ausüben werde.

Der im Oktober 1900 in der Stadtverordnetenversammlung gefällte Beschluß zum Bau und Betrieb städtischer Straßenbahnen signalisierte eine neue Bereitschaft zur direkt leistenden Intervention. Kommunale Straßenbahnen existierten bereits in mehreren Vororten Ber-

lins, wo sie in einigen Fällen an Privatgesellschaften verpachtet wurden. In der Stadtverordnetenversammlung vertraten besonders die Sozialdemokraten die Auffassung, daß kommunale Verkehrsunternehmen am ehesten den Interessen der Bevölkerung dienten. Da die vertragsrechtlichen Bindungen der Stadt eine Kommunalisierung der Straßenbahnen verunmöglichten, war der Bau und Betrieb eigener Linien dar einzig gangbare Weg. Die bürgerliche Mehrheit für eine direkt leistende Intervention im Nahverkehrswesen blieb allerdings schwankend. Im Jahre 1907 konstatierte der Kommunalexperte der Sozialdemokratie, Hugo Lindemann, daß sich die Kommunalisierung im Straßenbahnsektor bislang sehr unvollkommen durchgesetzt habe. Meist entschlössen sich die Gemeinden nur dann zum Bau von Straßenbahnen, wenn es ihnen nicht gelungen sei, private Unternehmen hierfür zu gewinnen. Seine Schlußfolgerung lautete, daß der Kommunalisierungsgedanke sich erst dann durchsetze, wenn „die Straßenbahnen sich zu erfolgreichen, Dividenden abwerfenden Betrieben entwikkelt hatten, trotzdem aber die im Interesse des städtischen Verkehrs unbedingt von ihnen zu fordernden, jedoch vielleicht weniger profitablen Erweiterungen ihres alten Netzes ablehnten. Wie bei den Gaswerken trieb auch hier die Unzulänglichkeit der privaten Unternehmung die Gemeinden häufig wider ihren Willen auf die Bahn der Verstadtlichung."[32]

Im Jahre 1908 hatte die Stadt Berlin schließlich zwei Strecken im Norden fertiggestellt, die bis 1912 verlängert wurden. Im Süden errichtete sie bis 1913 drei Linien, so daß sie vor Kriegsausbruch über 26,7km Strecken verfügte.[33] Einen interventionistischen Rückzug brachte der Zustimmungsvertrag von 1911 zum Ausdruck. Die Stadt nutzte die Chance zum Erwerb des Streckennetzes der GBS nicht, sondern nahm deren Kompromißbereitschaft zum Anlaß für eine Konzessionsverlängerung. Mehrere Streitpunkte wurden in diesem Vertrag weitgehend geklärt.

Dieses Auf und Ab der kommunalisierungsfreundlichen Stimmung war für viele Stadtvertretungen mit liberalen Mehrheiten typisch. In Berlin fand eine munizipalsozialistische Intervention im Straßenbahnsektor im Unterschied zu Köln, Düsseldorf und München zum einen aufgrund des bereits bestehenden großen Streckennetzes der GBS und der bis 1911 geltenden vertraglichen Bindungen keine konstante Mehrheit. Ein wirklicher Konkurrent konnten die städtischen Straßenbahnen nicht sein. Ein weiteres Hindernis war die administrative Zersplitterung des Ballungsraumes, die erst durch den Zweckverband im

Verkehrsbereich ansatzweise überwunden wurde. Darüber hinaus war die GBS wie in Paris eine wichtige kommunale Einnahmequelle, die keine Verwaltungskosten verursachte. Sie war zu einer Vielzahl von Abgaben, wie z.B. der Pflasterrente, Gemeindesteuern, Chausseegeld und Abgaben auf ihre Bruttoeinnahmen verpflichtet, die durch städtische Einnahmen aus dem Stromverbrauch ergänzt wurden.

Der preußische Staat intervenierte – wie am Beispiel der Stadt- und Ringbahn deutlich wurde – stärker im Bereich der Daseinsvorsorge als die bürgerliche Dritte Republik. Darüber hinaus boten die staatlichen Eisenbahnen von 1891 an in Berlin einen Vorortarif an, der vielen das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort finanziell ermöglichte.[34] Auf Verbandsebene engagierten sich die seit 1872 im Verein für Sozialpolitik zusammengeschlossenen Kathedersozialisten gleichfalls stärker für sozialstaatliche Interventionen als das vergleichsweise mitgliederschwache „Musée social". Die Kathedersozialisten befürworteten einen munizipalsozialistischen Interventionskurs, der in der Berliner Stadtverordnetenversammlung jedoch keine Mehrheit fand.[35] Lediglich der sozialliberale Flügel um Hugo Preuß setzte sich im Einklang mit der Sozialdemokratie für direkt leistende, soziale Interventionen ein.[36] Unter dem Druck der Agglomerationsentwicklung und der erstarkenden Sozialdemokratie zeigten die liberalen Honoratioren zumindest seit den neunziger Jahren eine größere Bereitschaft, Leistungen im Bereich der Daseinsvorsorge zu erbringen.

Die Klagen des Publikums galten, wie in Paris, bei Existenz einer Streckenanbindung hauptsächlich der Tarifgestaltung. Auch hier erhielt die Stadt- und Ringbahn für alle am Verhandlungsprozeß Beteiligten eine Modellfunktion. Sie bot allgemeine Ermäßigungen in Form von Monatskarten an.[37] Da die Arbeiter den Betrag der Monatskarten nicht aufbringen konnten, waren für sie eher die Wochenkarten von Bedeutung. Das breite Angebot an Sondertarifen hatte zur Folge, daß die Einnahmen nicht einmal annähernd die Betriebskosten deckten.

Die Straßenbahnen boten ebenfalls ein Zeitkartensystem an. Die Arbeiterwochenkarten wurden 1885 auf Drängen der Sozialdemokratie in der Stadtverordnetenversammlung bei der GBS und anderen Vorortstraßenbahnen eingeführt.[38] Soziale Motive hatte die Stadtvertretung auch bei der Durchsetzung der an bestimmte Tageszeiten – wie die Morgen- und Mittagsstunden – gebundenen Sondertarife verfolgt. Die privatwirtschaftliche Hoch- und Untergrundbahn bot kaum Fahrpreisvergünstigungen an. Sie gab lediglich auf die Morgenstunden begrenzte, preislich ermäßigte Fahrkarten aus. Die Omnibusse

gewährten aus den gleichen Gründen wie in Paris keine Sondertarife.

Während sich die Ziele und Instrumente der sozialen Tarifgestaltung in beiden Metropolen ähnelten, stand die Nahverkehrsgestaltung in Berlin in einem engeren Konnex zur Wohnungspolitik als in Paris. Bereits 1871 hatte der Architekt der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft, August Orth, in seiner Denkschrift zum Eisenbahnwesen den Schienennahverkehrsträgern eine wichtige Rolle für die Verbesserung der Arbeiterwohnverhältnisse zugeschrieben. Diese Sicht wurde von der Berliner Stadtvertretung übernommen.[39] Die Stadt wurde zwar nicht siedlungspolitisch direkt aktiv, sie betrachtete vielmehr die privaten Terrain- und Baugesellschaften sowie die Verkehrsunternehmen als mittelbare Träger ihrer siedlungspolitischen Anliegen in den Randbezirken. Neben der Eisenbahn gingen siedlungspolitische Impulse zur Entlastung des innerstädtischen Wohnungsmarktes vor allem von der Stadt- und Ringbahn aus, die allerdings nicht nach einem siedlungsfördernden Konzept angelegt worden war. Diese staatlichen Verkehrsträger ermöglichten vielen Arbeitern das billigere Wohnen in den Vororten. Im Unterschied zu anderen deutschen Großstädten erfüllte die Straßenbahn in Berlin aufgrund ihrer privatwirtschaftlichen Trägerschaft und des innenstadtzentrierten Streckennetzes keine bedeutende siedlungspolitische Erschließungsfunktion. Nur in Einzelfällen belebten ihre Außenlinien die Bautätigkeit an der Peripherie. Demgegenüber wurde die Hoch- und Untergrundbahn im Westen und Südwesten Berlins in Kooperation mit Terraingesellschaften unter Raumerschließungsaspekten errichtet.

Auch in Berlin scheiterte die Strategie der Stadtvertretung, die Schienennahverkehrsträger als Instrument zur Bewältigung der Arbeiterwohnungskrise zu nutzen, an der Privatwirtschaftlichkeit beider Sektoren. Vielmehr zeichnete sich von Anbeginn an der Grundsatz ab, daß schnelle und billige Verkehrsmittel die Grundstückspreise und damit die Arbeiterwohnungsmieten erhöhten. Im sozialen Wohnungsbau engagierte sich die Stadtvertretung vor Kriegsausbruch nicht, sie hielt vielmehr an ihrem indirekten Interventionskurs fest.

Strukturelle Vorgaben für das Streckennetz machte der von Stadtbaurat Hobrecht im Auftrag des preußischen Handelsministeriums konzipierte Bebauungsplan, der 1862 in Kraft trat und bis 1919 mit einigen Abänderungen Gültigkeit behielt.[40] Es handelte sich dabei um einen Erweiterungsentwurf, nicht um ein städtisches Gesamtkonzept wie im Falle Haussmanns. Sowohl Hobrecht als auch das preußische Fluchtliniengesetz vom Juli 1875, das den Kommunalbehörden die

Verantwortung für Bebauungspläne übertrug, räumten Verkehrsachsen in der Stadtgestaltung eine große Bedeutung ein. Dies erklärt die infrastrukturellen Ähnlichkeiten zwischen Berlin und Paris, die breiten Durchgangsstraßen und die großen Plätze. Das Straßensystem in großen Teilen Alt-Berlins blieb hingegen eng. Die Straßen waren jedoch weniger verwinkelt als in Paris, was den Busverkehr im Zentrum erleichterte.

In den siebziger Jahren sorgte die Stadtvertretung noch durch Straßenverbreiterungen und -durchbrüche dafür, daß das Straßennetz in der Innenstadt den Anforderungen des Verkehrs entsprach. Im Zuge der Elektrifizierung nahm der Einsatz der Straßenbahnen so stark zu, daß es im Zusammenhang mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu Verkehrsstaus kam. Die GBS bot Tunnelkonstruktionen im Zentrum zur Lösung des Problems an, die städtischerseits anfangs auf Ablehnung stießen. In Berlin erhielt die Straßenbahn jedoch nicht den Ruf eines Verkehrshindernisses, sondern war – angesichts des gering dimensionierten Streckennetzes der Hoch- und Untergrundbahn – ein Indikator moderner Urbanität. Zwar fehlte es nicht an Anregungen für Straßenführungen aus Stadtplanungskreisen, wie beispielsweise von Josef Stübben, dennoch entwickelte die Stadtvertretung bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges kein Gesamtkonzept und scheute nicht zuletzt aus Kostengründen vor durchgreifenden Baumaßnahmen zurück.[41]

Das preußische Kleinbahngesetz sicherte der Stadtvertretung in Fragen der Streckenführung von Schienenverkehrsträgern indirekt lenkende Interventionskompetenzen zu. Hatte sich die Stadtvertretung bei ihren Entscheidungen zur Streckenführung bis zur Jahrhundertwende mehr oder weniger voluntaristisch an den Linienvorschlägen der Straßenbahnunternehmen und Bürger orientiert, so motivierten sie die Probleme der Verkehrsbewältigung zur Übernahme von wissenschaftlichen Planungskriterien, wie sie von den Verkehrsingenieuren R. Petersen und Blum entwickelt wurden.[42] Weitere Impulse gab der Städtebauwettbewerb 1910.[43] Während der Pariser Stadtrat mit dem Metrobau die Chance erhielt, ein geschlossenes Verkehrskonzept auf Grundlage verkehrspolitischer Erfahrungen und nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen zu entwickeln, vermochte die Berliner Stadtvertretung dies in weitaus eingeschränkterem Maße nur mittels der Hoch- und Untergrundbahn und dann in Kooperation mit den wohlhabenden Vororten vorzunehmen. Lediglich für die in Ost-West-Richtung verlaufende Hauptstrecke wurden im innerstädtischen Bereich

Untersuchungen zur sozioökonomischen Struktur des Einzugsgebietes durchgeführt. Der Westteil und die Südlinien hatten Terrainerschließungsfunktion. Aufgrund ihrer unterschiedlichen Trägerschaft bildeten die „Stadtbahn" und die Hoch- und Untergrundbahn kein integriertes und flächendeckendes Schienennahverkehrsnetz. Staatliche und privatwirtschaftliche Sonderinteressen ließen sich angesichts einer interventionsschwachen Stadtvertretung schwer koordinieren.

Hauptträger des Vorortverkehrs waren die staatlichen Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Die Straßenbahnen hatten eine geringere Bedeutung für die Vorortentwicklung. In Anbetracht der unzureichenden Nahverkehrsverbindungen und der polyzentrischen Vorortentwicklung, die dem Berufspendler die Bewältigung langer Strecken abverlangte, forderten Verkehrsexperten bereits Mitte der neunziger Jahre den Bau von Schnellbahnen. Für den Ausbau des Vorortnetzes legten erst die Preisträger des Wettbewerbs für einen Groß-Berliner Bebauungsplan ausgereifte Vorschläge vor. Die Umsetzung dieser Vorschläge wurde durch kommunale Sonderinteressen behindert. Angesichts der wachsenden Nahverkehrsprobleme machten einige Gemeinden 1905 einen Vorstoß zur Gründung eines Verkehrsverbandes, der die Zustimmungsverträge und die Betriebsleistung der Nahverkehrsunternehmen koordinieren und gemeinsame Kriterien für die Transportleistung erarbeiten sollte. Dieser Kooperationsvorstoß scheiterte an den Sonderinteressen der Gemeinden. Erst der 1912 gebildete Zweckverband vermochte diese Koordinationsaufgabe mit Ausnahme der staatlichen Schienennahverkehrsträger zu übernehmen.[44]

## 4. Gemeinsamkeiten und Unterschiede kommunaler Nahverkehrsinterventionen

Der Vergleich der nahverkehrspolitischen Konflikte und kommunalen Interventionen gelangt zu einer abgestuften Bilanz. Es dominieren strukturelle Gemeinsamkeiten auf Konflikt- und Interventionsebene. Die Unterschiede liegen in den Interventionsinstrumenten. Zum einen ähneln sich die verkehrswirtschaftlichen Konflikte und die öffentlichen Dienstleistungsinteressen der Stadtvertretungen. Dieses gilt auch für die Etappen der kommunalen Intervention von der Konzessionierung an Privatunternehmen bis hin zur Präzisierung und Erweiterung gemeinwirtschaftlicher Auflagen. Gemeinsamkeiten weisen auch die Bemühungen und Instrumente im Bereich der sozialen Tarifgestaltung und das Scheitern der Strategie auf, die Arbeiterwohnungsfrage mit

Hilfe des öffentlichen Nahverkehrs zu lösen.

In Reaktion auf die Leistungsdefizite des jeweiligen privatwirtschaftlichen Monopolunternehmens entwickelten die Stadtvertretungen drei verkehrswirtschaftliche Interventionsstrategien, die sie sukzessive oder parallel einsetzten. Die erste Antwort beinhaltete die Schaffung einer Konkurrenz auf gleicher Verkehrsträgerebene, von der man sich ein wirksames Gegengewicht gegen das Monopolunternehmen versprach. Hier machten sie die für alle kommunalen Infrastrukturbereiche gültige Erfahrung, die der sozialdemokratische Kommunalexperte Lindemann 1907 folgendermaßen umschrieb: „Die Versuche, das Monopol durch die Schaffung von Konkurrenz zu bekämpfen, sind daher auch überall gescheitert, weil die Konkurrenz nur eine beschränkte sein konnte. Überall hat die Geschichte der privaten Unternehmungen bewiesen, daß private, über den handwerksmäßigen Betrieb hinausgehende Erwerbsgesellschaften, die die gleiche Ware herstellen und vertreiben, und für den Betrieb dieser Ware auf das gleiche, lokal eng begrenzte Gebiet angewiesen sind, nach einer Zeit der Konkurrenz, in der von ihnen der Versuch gemacht wird, die Gegner niederzukonkurrieren, zu der Erkenntnis kommen müssen, daß es für sie vorteilhafter ist, die Konkurrenz durch Übereinkommen zu ersetzen, und die bisher auf die gegenseitige Bekämpfung verwendeten Kräfte für die planmäßige gemeinschaftliche Ausbeutung der Konsumenten nutzbar zu machen. Kein Gesetz wird imstande sein, eine derartige Übereinkunft der privaten Gesellschaften zu verhindern. Sie werden stets Mittel und Wege finden, auf irgend eine Weise ihr Ziel zu erreichen."[45] Die zweite Strategie umfaßte die Erweiterung der indirekt-regulierenden Interventionsformen. Die dritte Antwort beinhaltete die direkt leistende Intervention in Form eines kommunalen Nahverkehrsunternehmens.

Im Nahverkehrsbereich werden beide Städte kein nationales und internationales Modell munizipalsozialistischer Intervention.[46] Paris baute zwar die Metro auf eigene Kosten, verpachtete die Betriebsführung jedoch unter strengen Leistungsauflagen an eine Privatgesellschaft. Berlin errichtete lediglich wenige Straßenbahnlinien. Gemeinsam war beiden Stadtvertretungen die Scheu vor den Kosten einer Ausweitung ihres Verwaltungsapparates, den wirtschaftlichen Risiken eines kommunalen Unternehmens sowie der damit einhergehende Verzicht auf die geringe Verwaltungskosten aufwerfenden Steuereinnahmen.

Paris verfügte mit dem Verwaltungsapparat der Seinepräfektur, ei-

ner zunehmend linksbürgerlichen Regierung, seiner nationalen Repräsentationsfunktion und einem nach demokratischem Männerwahlrecht gewählten, konfliktbereiten Stadtrat über günstigere Ausgangsbedingungen für die Erweiterung seiner Interventionskompetenzen in einem für die urbane Funktionalität bedeutsamen Infrastrukturbereich. Das Verhältnis zwischen der CGO, die zwei Verkehrsträger besaß und bis Anfang der neunziger Jahre die Sympathien staatlicher Instanzen genoß, und dem Stadtrat war polarisierter als in Berlin. Erst unter dem Konkurrenzdruck der Metro war das Monopolunternehmen zur Kooperation mit der Stadtvertretung bereit. Im Nahverkehrswesen dominierte die indirekt-regulierende Intervention, nicht zuletzt infolge staatlichen Regieverbotes. Letzlich war der Stadtrat interventionsbereiter als es das liberalwirtschaftliche Credo der Dritten Republik und des seit der Jahrhundertwende mehrheitlich konservativ bis gemäßigt-republikanischen Stadtrates annehmen läßt.

In Berlin erschwerten die administrativen Rahmenbedingungen und die administrative Zersplitterung des Ballungsraumes eine lineare Ausweitung kommunaler Intervention im Sinne des Munizipalsozialismus. Darüber hinaus war die liberale Honoratiorenmehrheit in der Stadtvertretung gegenüber dem Straßenbahnmonopol wie auch den staatlichen Instanzen weniger konfliktbereit. Letztlich waren die Beziehungen zur GBS weniger polarisiert, war die Kompromißbereitschaft auf beiden Seiten größer und der infrastrukturelle Problemdruck geringer. Die Bereitschaft zur direkt leistenden Intervention und deren staatliche Akzeptanz war größer, es dominierte jedoch gleichfalls die sukzessiv erweiterte, indirekt-regulierende Intervention.

Die Maßnahmen der Stadtvertretungen machen deutlich, daß mehrere Entwicklungsrichtungen eingeschlagen wurden. Weder fand eine stringente Interventionserweiterung statt noch gab es ein striktes Festhalten an privatwirtschaftlicher Trägerschaft. Die Antworten der Stadtvertretungen blieben bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Nahverkehrsbereich tastend und schwankend.

1 C. Engeli/H. Matzerath, International vergleichende Stadtgeschichtsforschung, in: dies. (Hrsg.), Moderne Stadtgeschichtsforschung in Europa, USA und Japan, Stuttgart 1989, S. 219-228.

2 T. Schieder/G. Brunn (Hrsg.), Hauptstädte in europäischen Nationalstaaten, München 1983; R. Dietrich/H. Herzfeld (Hrsg.), Das Hauptstadtproblem in der Geschichte. Festgabe zum 90. Geburtstag F. Meineckes, Tübingen 1952.

3 H. Hochholzer, Millionenstädte-Weltstädte-Metropolen, in: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, Angewandte und Sozialgeographie, 20 (1976), S. 33-50; A. Sutcliffe, Environmental control and planning in European capitals 1850-1914: London, Paris, Berlin, in: J. Hammarström/T. Hall (Hrsg.), Growth and Transformation of the Modern City, Stockholm 1979, S. 71-88; P. Hall, Weltstädte, München 1966.

4 Gross-Berlin, in: Deutsche Straßen- und Kleinbahnzeitung, 26.5.1906, Nr. 21, S. 373; W. Rathenau, Die schönste Stadt der Welt, in: ders., Nachgelassene Schriften, Berlin 1928, Bd.2, S. 260ff.; K. Scheffler, Berlin. Ein Stadtschicksal, Berlin 1910.

5 B. Gille, Paris: Fonctions d'une capitale, Paris 1962; R. Mousnier, Paris capitale, Paris 1978; G. Roloff, Hauptstadt und Staat in Frankreich, in: Das Hauptstadtproblem in der Geschichte, S. 249-266.

6 M. Bourjol, La réforme municipale. Bilan et perspectives, Paris 1975; J.-J. Chevallier, Histoire des institutions politiques de la France moderne (1789-1945), Paris ²1958; M. Félix, Le régime administratif du Département de la Seine et de la Ville de Paris, Paris 1946.

7 Félix, ebenda.

8 H. Jäger, Die Gemeinde in Frankreich. Grundzüge ihrer Geschichte, Verfassung und Verwaltung, Finanzen und Wirtschaft, Stuttgart u.a. 1941.

9 M. Offerlé, Les Socialistes et Paris 1881-1900: des communards aux conseillers municipaux, Thèse pour le Doctorat d'Etat en Sciences politiques, Université de Paris I, Sorbonne, 2 Bde. 1979.

10 R. Huber, Deutsche Verfassungsgeschichte seit 1789, Bd. 1, Stuttgart 1960; R. Scholz, Das Wesen und die Entwicklung der gemeindlichen öffentlichen Einrichtungen, Berlin 1967.

11 P. Wölbling, Berliner Stadtrecht, Berlin 1911; E. Engeli/W. Haus (Hrsg.), Quellen zum modernen Gemeindeverfassungsrecht in Deutschland, Stuttgart etc. 1975.

12 E. Takáts, Der Verband Groß-Berlin vom 19. Juli 1911 bis 1. Oktober 1920, seine wirtschaftlichen Aufgaben und Leistungen insbesondere im Verkehrs- und Siedlungswesen, Köln 1933.

13 Konzessionsvertrag in: Conseil municipal, rapports, Nr. 30, 1893, Annexe 1; J. Robert, les transports Parisiens, Paris 1959.

14 M. Daumas u.a., Evolution de la géographie industrielle de Paris et sa proche banlieue aux XIXe siècle, Paris 1976, Bd. 1; M Poète, Les débuts d'un grand siècle de l'évolution urbaine: l'introduction de la grande industrie à Paris, in: La vie urbaine (1919), S. 413-456, (1920), S. 19-42.

15 L. Bonnier, La population de Paris en mouvement, 1800-1961, in: La vie urbaine (1919), S. 7-76; L. Chevalier, La formation de la population parisienne au XIXe siècle, Paris 1950; M. Halbwachs, La population et les tracés de voies à Paris depuis un siècle, Paris 1928.

16 D. Larroque, Les transports en commun dans la région parisienne; enjeux politiques et financiers (1855-1939), Thèse, Ecole des Hautes Etudes en Science Sociales, Paris 1980.

17 L. Biette, le métropolitain de Paris, Paris 1922; A. Bindi/D. Lefeivre, Le métro de Paris: histoire d'hier à demain; P. Merlin, les transports à Paris et en Ile-de-France, Paris 1982.

18 Seine Archiv, Paris: V2 09 2.
19 Vertragstext, in: Ville de Paris, Chemin de fer métropolitain, Paris 1903, S. 3-14.
20 Bruttoeinnahmen der Metrogesellschaft, in: Journal des Transports (1911), S. 287.
21 P. Wolf, Eugène Hénard and the Beginning of Urbanism in Paris, 1900-1914, The Hague 1968.
22 M. Daumas, u.a., Evolution de la géographie industrielle de Paris et sa proche banlieue aux XIXe siècle, Paris 1976, Bd. 1; L. Flaus, Les fluctuations de la construction d'habitations urbaines, in: Journal de la Société de Statistique de Paris, Mai/Juni 1949, Nr. 5/6, S. 185-221; G. Jacquemet, Belleville au XIXe siècle, Paris 1984.
23 Karte hierzu in: O. Schilling, Innere Stadterweiterung, Berlin 1915, S. 269; E. Faßbender, Grundzüge der modernen Städtebaukunde, Leipzig, Wien 1912; A. Sutcliffe, The Autumn of Central Paris. The defeat of town planning 1850-1970, London 1970.
24 A. Hengsbach, Das Berliner Pferdeomnibuswesen, in: Jahrbuch für Brandenburgische Landesgeschichte, 4 (1963), S. 87-108; U. Koppenhagen, Zur Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Gross-Berlin von 1865-1914, Berlin 1961.
25 Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892, in: Gesetz-Sammlung für die kgl. Preußischen Staaten, Nr. 25, S. 225-238.
26 J. Bousset, Die Berliner Untergrund-Bahn, Berlin 1935; D. Förster, Die U-Bahn-Strecken, in: Berlin und seine Bauten, X, Bd. B,1, Berlin 1979, S. 19-34; U. Lemke/U. Poppel, Berliner U-Bahn, Düsseldorf 1989.
27 A. Timm, Die Entwicklung des Industriestandortes Berlin, Berlin 1959; F. Escher, Berlin und sein Umland, Berlin 1985; I. Thienel-Saage, Railroads, manufacturing, and services as decisive factors shaping the metropolis, Berlin 1850-1920, in: H-J. Ewers u.a. (Hrsg.), The Future of the Metropolis, Berlin 1986, S. 117-134.
28 W. Ribbe (Hrsg.), Von der Residenz zur City. Festschrift 275 Jahre Charlottenburg, Berlin 1980; D. Schütte, Charlottenburg, Berlin 1988; H-U. Kamke/ S. Stöckel, Wilmersdorf, Berlin 1988; V. Viergutz, Schöneberg, Berlin 1988.
29 J. Schultze, Rixdorf-Neukölln, Berlin 1960; F. Escher, Neukölln, Berlin 1988.
30 Geschäftsberichte der GBS; in: Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbahnen, Jge. 1891-1914.
31 Die GBS und ihre Nebenbahnen 1902-1911; Berlin 1911.
32 H. Lindemann, Die städtische Regie, Berlin 1907, S. 5.
33 H.-J. Pohl, Die städtischen Straßenbahnen in Berlin. Geschichte eines kommunalen Verkehrsbetriebes, in: Verkehrsgeschichtliche Blätter (1983), S. 98-106.
34 Berlin und seine Eisenbahnen. 1846.1896, hrsg. i.A. des kgl. Ministeriums für öffentliche Arbeiten, 2 Bde., Berlin 1896.
35 F. Boese, Geschichte des Vereins für Sozialpolitik 1872-1932, Berlin 1939; W. Krabbe, Munizipalsozialismus und Interventionsstaat. Die Ausbreitung der städtischen Leistungsverwaltung im Kaiserreich, in: Geschichte in Wissenschaft und Unterricht, Jg. 30 (1979), S. 265-283.
36 H. Preuß, Sozialpolitik im Berliner Verkehr, in: Fragen der kommunalen Sozialpolitik in Groß-Berlin, Bd. 1, Jena 1911, S. 1-26.
37 G. Braun, Zum 25-jährigen Bestehen der Berliner Stadt-Eisenbahn, in: Verkehrstechnische Woche, Nr. 39, 29.6.1907, S. 1013-1106.
38 Koppenhagen, Zur Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (Anm. 24).
39 D. Radicke, Öffentlicher Nahverkehr und Stadterweiterung, in: G. Fehl/J. Rodriguez-Lores (Hrsg.), Stadterweiterung 1800-1875, Hamburg 1983, S. 343-357.
40 E. Heinrich/H. Juckel, Der Hobrechtplan, in: Jahrbuch für Brandenburgische Landes-

geschichte, Jg. 13 (1962), S. 41-58; I. Thienel-Saage, Städtische Raumplanung 1850-1920. Der Bebauungsplan von den Umgebungen Berlins, in: H. Blotevogel (Hrsg.), Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Repbulik, Wien 1990, S. 183-202.

41 J. Stübben, Der Städtebau. Handbuch der Architektur, Darmstadt 1895.

42 E. Giese, Verband Groß-Berlin. Das zukünftige Schnellbahnnetz für Groß-Berlin, Berlin 1919.

43 Wettbewerb Groß-Berlin 1910, Die preisgekrönten Entwürfe mit Erläuterungsberichten, Berlin 1911.

44 Giese, Verband Groß-Berlin (Anm. 42).

45 Lindemann, Die städtische Regie (Anm. 32), S. 6.

46 H. Matzerath, „Kommunale Leitungsverwaltung". Zu Bedeutung und politischer Funktion des Begriffs im 19. und 20. Jahrhundert, in: Blotevogel (Hrsg.), Kommunale Leistungsverwaltung (Anm. 40), S. 2-24.

H. C. F. Mansilla

# Die ökologischen und demographischen Probleme Lateinamerikas und das entwicklungspolitische Bewußtsein von 1950 bis 1980

Für den Zeitraum von 1950 bis 1980, der mit einer schnellen Modernisierung einherging, existieren bisher keine zusammenhängenden Studien über die Umweltprobleme des lateinamerikanischen Raumes und auch kein zuverlässiger Überblick über die Umweltschäden in den wichtigsten Regionen des Subkontinents. Da im allgemeinen die ökologische Debatte in der gesamten Dritten Welt keine ihrer Bedeutung entsprechende Wirkung hervorgerufen hat, ist dort auch keine relevante sozialwissenschaftliche Ökodiskussion entstanden. Die wenigen mehr oder minder begründeten Stellungnahmen sind in Wirklichkeit Gegendarstellungen oder Erörterungen der Studien oder Thesen, die in den Metropolen erschienen sind. Die spärlich vorhandene Literatur hat den Nachteil, nur über eine ziemlich beschränkte empirische Grundlage zu verfügen und sich lediglich auf Schätzungen zu stützen. Die politischen und gesellschaftlichen Folgen der Umweltkrise wurden damals in ihrem gesamten Umfang noch nicht untersucht[1].

Im gesamten Raum fand man schon damals zahlreiche Beweise für die allmähliche Verschmutzung der Umwelt und die Störung der Ökosysteme der Biosphäre, die durch das Eingreifen des Menschen entstanden waren. Einer der offensichtlichsten und bedeutsamsten war der, der durch vielfache Urbanisierungsprozesse hervorgerufen wurde, die in den letzten Jahrzehnten rasch zugenommen haben[2]. Der besonders in ländlichen Regionen hohe Bevölkerungsdruck hatte eine immer größere Anzahl von Menschen dazu gezwungen, in die Großstädte abzuwandern und Vorstadtgebiete oder die Hänge der an die Städte angrenzenden Hügel zu besiedeln, was zu Gemeindegründungen führte und besonders die Abholzung der Wälder, Erosion und Umweltschäden verursachte. Anhand der tatsächlichen Strukturen der großen städtischen Ballungsgebiete ließen sich einige der gravierendsten Folgen der Umweltverschmutzung nachweisen, besonders was den Zustand der Luft, des Grundwassers, der nahegelegenen Flüsse und der Nachbargebiete anbetrifft. Nach einem Bericht der UN-Wirtschafts-

kommission für Lateinamerika und die Karibik (CEPAL = Comisión Económica para América Latina y el Caribe) war die Verschmutzung der Luft, des Bodens und des Wassers in den lateinamerikanischen Städten, besonders in Santiago, Lima, Buenos Aires, São Paulo und Mexiko-Stadt, aber auch in vielen anderen, in denen sich die Bevölkerung oder die Industrie oder gar beide konzentrieren, so schlimm wie die stärkste Verschmutzung in den Großstädten der hochindustrialisierten Länder[3]. Ein Teil der Luft- und Wasserverschmutzung wurde erzeugt durch die private Verbrennung des Hausmülls, die mangelhafte Abwasseraufbereitung und die Beheizung der Häuser. Noch stärker aber war die Verschmutzung, die von der Industrie und den Kraftfahrzeugen verursacht wurde. Fast alle Städte mit Fabrikanlagen waren besonderen Verschmutzungsarten ausgesetzt, die sowohl beispielsweise durch Emissionen von Schwefeldioxid als auch durch andere Industrieabgase herbeigeführt wurden. Außerdem war in solchen Städten die in der Luft vorhandene und bereits abgelagerte Menge an Staub beträchtlich. In den meisten Großstädten war die Konzentration giftiger Gase in der Luft wesentlich höher als die international als zulässig geltenden Werte. Hier hat sich die Lage aufgrund der so gut wie nicht vorhandenen Kontrollen und Richtlinien verschärft, vor allem auch, weil man sich der Ernsthaftigkeit der Lage kaum bewußt war. Schon 1969 gingen auf Santiago 65 Tonnen Staub pro Quadratmeter und 1973 in der Region Capuava des Bundesstaates São Paulo täglich 18 Tonnen Schwefelverbindungen nieder. Verhältnismäßig kleine Städte, wie La Oroya in Peru, mußten ebenso die Emissionen von Schadstoffen wie Schwefel, Blei und Arsen ertragen, die von den Metallhüttenwerken am Ort stammten, während in verschiedenen peruanischen Tälern dieser Region viele Anbaugebiete durch das in der Luft enthaltene Schwefeldioxid zerstört wurden[4].

Die schädlichsten Folgen der Luftverschmutzung sind offensichtlich auf die sehr schnelle Zunahme der Motorisierung zurückzuführen, die die meisten lateinamerikanischen Länder seit 1955/1960 aufgewiesen haben. Dies hat im wesentlichen die großen städtischen Ballungsgebiete beeinträchtigt und erzeugt in einigen Fällen, in Verbindung mit ungünstigen klimatischen Bedingungen, wie in Mexiko-Stadt, Caracas, Lima und Santiago, eine andauernd hochgradig verschmutzte Luft, was negative Folgen für die Gesundheit und die Lebensqualität ihrer Bewohner mit sich bringt. Schon 1968 stießen die 640.000 Kraftfahrzeuge der Stadt Mexiko täglich fast 5000 kg Kohlenwasserstoffe und 24.000 kg andere Partikel aus[5]. Ähnliche Probleme stellten

sich in allen lateinamerikanischen Städten, wobei sich die Lage in den engen und gedrängten Straßen der Innenstadtbezirke verschlechterte, welche in der spanischen Kolonialzeit meistens für einen völlig anderen Lebensstil konzipiert wurden. Bereits 1976 war der Durchschnitt der Luftverschmutzung in Mexiko-Stadt dreieinhalbmal höher als der Sicherheitsgrenzwert[6]. Die städtischen Ballungsgebiete, ihre Abwässer und Industrien haben auch zum ökologischen Ungleichgewicht des gesamten Gewässer- und Flußsystems beigetragen. Die durch die Großstädte des Kontinents und angrenzenden Küstengebiete fließenden Flüsse – vom Rio de la Plata über die Bahia de Guanabara bis zum Rimac in Lima – haben sich in Sammelbecken für verschmutztes Wasser und Industriemüll verwandelt. Industriekomplexe außerhalb der Großstädte haben ebenfalls dazu beigetragen, den Schadstoffwert in Flüssen und Ufergebieten gefährlich zu erhöhen, wie es auch bei der Fischmehlindustrie an der peruanischen Pazifikküste der Fall ist[7].

Im ländlichen Raum war die Lage nicht besser. Ungeeignete Anbaumethoden verbunden mit den verschiedensten Besitzverhältnissen und Plänen zur „Öffnung" der unbewohnten Gebiete haben dazu geführt, daß Millionen von Hektar fruchtbaren Ackerlands vernachlässigt und Randgebiete verlassen wurden. Die übermäßige Weidenutzung hat weite Naturwiesenfelder zerstört, was längerfristig die darauffolgenden Erosionsprozesse ausgelöst hatte (eine parallele Entwicklung fand im afrikanischen Sahel statt). Die stark verbreitete Praxis des Abholzens und Brandrodens in den Wäldern, um den Boden nutzbar zu machen, hat unendliche Landstriche entwaldet, wobei die Versuche, die abgeholzten Gebiete wieder zu bepflanzen, dagegen minimal sind, sogar in den Gebieten, wo der Urwald wirtschaftlich genutzt wird. Die Folgen sind eine sehr starke Erosion, Entwaldung der Gebirgsketten, Flußverschmutzung und eine allgemeine Klimaveränderung (Tendenz zu großen Überschwemmungen und zur Ausdehnung der Wüste).

Gegen 1970 waren beispielsweise in Chile 20 Mio. Hektar unterschiedlich stark erodiert, und der Erosionsprozeß setzte sich jährlich mit 40.000 Hektar fort. Durch die willkürliche Abholzung der Wälder verlor Chile bereits 1970 jährlich etwa 50.000 Hektar an Baumbestand[8]. In Argentinien hat die übermäßige Beweidung der Pampas Tausende von Hektar beschädigt. Erosionsprozesse haben nicht nur in den Pampas, sondern auch im Chaco und in Patagonien fruchtbaren Boden zerstört. Man vermutet, daß die Erosion mindestens 20 Mio. Hektar beschädigte[9]. In Mexiko verursachte die Verbindung mangelhafter

Anbaumethoden mit einem besonders hohen Bevölkerungsdruck noch größere Schäden: 150 Mio. Hektar waren 1970 bereits betroffen, und es wurden jährlich 150.000 bis 200.000 mehr[10]. Die Randzonen der Agrargebiete, wie die Berghänge, gehören in den Ländern mit einem schnell ansteigenden Bevölkerungswachstum, wie in den Ländern Mittelamerikas, zu den Regionen, die am meisten zur Erosion neigen. Die Eigentümer kleiner Agrarbetriebe wenden primitive Methoden zur intensiven Nutzung unangemessen urbar gemachter Böden an, ohne sie durch Anbautechniken, wie den Terrassenbau, zu ergänzen, der dazu beiträgt, die Umweltschäden zu reduzieren. Besonders ernst war der Zustand der Lateritböden und die Lage in tropischen Ländern wie El Salvador, wo sich die agrarische Subsistenzwirtschaft auf Kosten der Wälder ausgedehnt hat. Der konstante Anstieg der Bevölkerungsdichte zwang die Kleinstbauern dazu, den Wanderfeldbau aufzugeben und statt dessen intensiv in einem Gebiet anzubauen, wodurch die Brachzeit empfindlich verkürzt wurde. Die allgemeinen Auswirkungen sind bekannt: weit ausgedehnte und irreversibel erscheinende Erosion, Auslaugung der Böden, Temperaturanstieg von Atmosphäre und Erdboden, Schädigung oder Ausrottung zahlreicher Tierarten und äußerst ungünstige Klimaveränderungen[11].

Die Folgen der modernen landwirtschaftlichen Nutzung und der Einsatz von entsprechenden technischen Mitteln haben sich als weniger gefährlich erwiesen: die schlecht geplante Ausweitung der Bewässerung erzeugt oft die Versalzung der Böden, die willkürliche Verwendung von chemischen Düngemitteln verschmutzt die Wasserläufe, und der übermäßige Gebrauch von Pestiziden und Schädlingsbekämpfungsmitteln hat zur Vernichtung eines wichtigen Teils der Fauna der entsprechenden Gebiete beigetragen, besonders bei den Raubtierarten, die für die Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts wichtig sind. Die moderne Technologie verursacht weiterhin beträchtliche Schäden am Waldbestand in allen lateinamerikanischen Ländern. Eine ihrer Folgen ist die schnelle Abholzung der Wälder, um Land für die Feldarbeit zu „gewinnen" oder um das Holz wirtschaftlich zu nutzen. Auf diese Weise wurden „wirkungsvoll" die mit Wald bedeckten Flächen reduziert, die meistens als ein Hindernis für den Fortschritt betrachtet werden, wenn sie nicht als Erwerbsquelle für Rohstoffe vollständig genutzt werden können. Das allgemeine und vom gesamten land- und forstwirtschaftlichen Gewerbe nie in Frage gestellte Prinzip war und ist die kurzfristige Erlangung von sichtbaren Ergebnissen, sei es nun lediglich zum Zweck des Lebensunterhalts oder um „eine um-

fassende und angemessene Ausnutzung der natürlichen Ressourcen" zu erreichen, auch wenn diese Bewirtschaftungsarten sich in einer irreversiblen Zerstörung zahlreicher Anbau- und Waldgebiete auswirken.

Die Wälder der lateinamerikanischen Länder gehören sicherlich zu den Gebieten, die von der Zerstörung durch den Menschen und dem daraus folgenden ökologischen Ungleichgewicht am meisten betroffen sind. Besonders seit dem Zweiten Weltkrieg und aufgrund der Programme für eine rasche Modernisierung haben sich die Regierungen verschiedener Länder, die Unternehmer und die durch den Bevölkerungsdruck vertriebenen Bauern buchstäblich auf die Wälder gestürzt. Langfristig gesehen ist ihre bloße Existenz in Gefahr. In Mittelamerika, Brasilien und anderen Ländern wie Kolumbien, Peru und Bolivien steckt man ganze Wälder in Brand, um mit einer Saat zu beginnen, deren Ertrag ungewiß ist, und um Wege zu militärischen Zwecken zu bauen. Um Amazonien dem Fortschritt (der wirtschaftlichen Ausbeutung) zu „öffnen", zerstört man riesige tropische Waldflächen, die sich niemals regenerieren werden. In Brasilien hat in den Bundesstaaten Minas Gerais, São Paulo und Mato Grosso der Vormarsch des technischen Fortschritts eine systematische Entwaldung wichtiger Waldgebiete zur Folge gehabt, die eine Erosion erschreckenden Ausmaßes hervorgerufen hat: weniger als zehn Prozent der Fläche ist noch mit Wald bedeckt und der restliche Baumbestand ist einem unaufhaltsamen Erosionsprozeß ausgesetzt. Andererseits schätzte man, daß bereits um 1970 jährlich mehr als 300.000 Tonnen Holz aufgrund unangemessener Abholzungsmethoden verschwendet wurden. Dabei war und ist die Wahrscheinlichkeit einer adäquaten Aufforstung in Ausmaßen wie beim Fällen der Bäume sehr gering[12]. Eine zusätzliche Auswirkung der Abholzung in Brasilien war die Ausrottung von 70 Prozent der Fauna und die Gefährdung unzähliger Tierarten. Die Zerstörung der tropischen Wälder erwies sich als eine sehr ernste Bedrohung für das gesamte Tierreich und für die Regenerierung des Luftsauerstoffs weltweit. Die kurzfristige Ausbeutung der land- und forstwirtschaftlichen Rohstoffe für den unmittelbaren Nutzen machte einen langfristigen Gesamtüberblick der Problematik unmöglich: die Verwüstung des Regenwaldes bringt die Zerstörung einer der wichtigsten Quellen für die Neubildung des Luftsauerstoffs mit sich und spielt somit eine Rolle, die über die Landesgrenzen und die Einstellung einer einzelnen Generation hinausgeht. Die utilitaristische Denkweise, die zur sogenannten „Öffnung" der Regen-

waldgebiete drängt, ist unfähig, die Risiken wahrzunehmen, die eingegangen werden, wenn das Ziel unterdessen kurzfristig erreicht wird. Die Ausbeutung der Regenwälder verursacht eine der größten Umweltkatastrophen der Geschichte, da eine Selbstregenerierung der tropischen Waldgebiete unmöglich und der in diesen Gebieten erzielte Ertrag des Ackerbaus zu gering ist, und die Erosion auf diesen mit einer sehr dünnen Humusschicht bedeckten Böden schnell fortschreitet. Untersuchungen über den Zustand der Böden in Südostasien hatten gezeigt, daß es kein Zufall ist, daß die Bevölkerungsdichte und das Ausmaß der landwirtschaftlichen Ausbeutung auf der Insel Java sehr viel höher sind als auf der Nachbarinsel Borneo. Die tropischen Böden Borneos würden innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums unfruchtbar werden, würde man sie dem gleichen System wie auf Java aussetzen. Laut S. R. Eyre würde die landwirtschaftliche Nutzung der tropischen Böden dem Öffnen der Büchse der Pandora gleichen, mit langfristigen katastrophalen und irreversiblen Folgen[13].

Die modernen chemisch-technischen Anbaumethoden sind, was die langfristigen Interessen der Landbevölkerung anbetrifft, in bestimmten Fällen kontraproduktiv und nützen oft nur den kurzfristigen Interessen der Hersteller von Landmaschinen und Chemikalien in den Metropolen. Der hohe technische Stand, der von der Aura der Genauigkeit der Naturwissenschaften umgeben ist, lenkt die Aufmerksamkeit von den bestehenden Möglichkeiten der biologisch-ökologischen Anbaumethoden ab und schließt folglich viele andere mögliche Systeme zur Verbesserung der Agrarproduktion aus. Wie eine Untersuchung über die Anbaumethoden der Bauern in den Usambara-Bergen Tansanias[14] zeigt, gibt es landwirtschaftliche Methoden, die nach streng rationalen Kriterien angewendet werden und auf einer langen Tradition und dem vollen Bewußtsein der einheimischen Bauern hinsichtlich der Umweltproblematik beruhen, Methoden, die dem Naturschutz und der Erhaltung des ökologischen Gleichgewichts Vorrang geben. Diese empirischen Untersuchungen weisen auf einen beträchtlichen Bestand an Kenntnissen und Techniken in den vorindustriellen Gesellschaften hin, die zur Entwicklung von Agrarproduktionssystemen angewendet werden können, ohne Flora und Fauna des Gebiets zu gefährden.

Ein Großteil des ökologischen Ungleichgewichts und der Umweltzerstörung ist auf das Zusammenwirken von technischem Fortschritt und dem schwindelerregenden Wachstum der lateinamerikanischen Bevölkerung in den letzten Jahrzehnten zurückzuführen. Die demographischen Probleme Lateinamerikas sind relativ gut bekannt, da es eine

umfassende Literatur über die Thematik gibt und sie auch allgemein verbreitet wird. Hier beschränken wir uns darauf, daran zu erinnern, daß Lateinamerika von 1950 bis 1980 weltweit die höchste demographische Wachstumsrate aufwies und daß die Aussichten für eine Änderung in dieser Hinsicht ziemlich gering sind. Eine hohe Geburtenrate in Verbindung mit einer sinkenden Sterblichkeitsrate bedeutet einen hohen Bevölkerungsanteil von sehr jungen Menschen während eines beträchtlichen Zeitraums. Die globale demographische Wachstumsrate wird bis Anfang des 21. Jhs. nicht erheblich sinken können. Trotz der Einführung technischer Standards in vielen Zweigen des Wirtschaftssystems und der normativen Kraft der Orientierungswerte nach städtischen Modellen haben im lateinamerikanischen Raum einige Vorstellungen und Leitwerte iberisch-katholischen oder noch älteren Ursprungs fortbestanden, die insbesondere im Familienleben deutlich werden. Nicht nur die offenkundigen wirtschaftlichen Bedürfnisse der Bauern, sondern auch der Hang zum kollektivon Machismo und die Werte einer traditionellen und atavistischen Welt bewirken, daß die sehr kinderreiche Familie fortbesteht, besonders wenn ein solches Verhalten jetzt „modernen" Zwecken dient: eine zahlenmäßig große Bevölkerung wird als Voraussetzung für gewagte Entwicklungspläne und für die Bewahrung der Würde des Landes gegenüber anderen Nationen betrachtet.

Wie bekannt, betrug die jährliche Durchschnittsrate des natürlichen Wachstums der lateinamerikanischen Bevölkerung im Jahrzehnt von 1960 bis 1970 ca. 2,9 Prozent, die höchste regionale Wachstumsrate der Welt[15]. Nur die Werte Argentiniens und Uruguays lagen jährlich unter zwei Prozent. Die Länder Mittelamerikas und der Karibik sowie Kolumbien und Ekuador hatten außerordentlich hohe Wachstumsraten, die drei Prozent überstiegen. Selbst wenn diese Prozentzahlen ihren Höchststand wahrscheinlich 1975 erreicht haben und sie allmählich sinken, sind sie weiterhin ungewöhnlich hoch und Ursache für einen absoluten Anstieg der Bevölkerungszahl, wie es ihn in der Weltgeschichte zuvor noch nie gegeben hat. Relativ bescheidene hygienische Maßnahmen, die Einführung moderner ärztlicher Versorgung und die allmähliche Verbesserung der Infrastruktur in jedem Land haben zu einer radikalen Senkung der Sterberate geführt und auf bedenkliche Weise indirekt zur Steigerung der Wachstumsrate beigetragen.

Der Bevölkerungsdruck auf die Ökosysteme im lateinamerikanischen Raum wird in Zukunft beträchtlich steigen, und erst in den näch-

sten Jahrzehnten wird deutlich, wie kritisch die Lage ist, deren Analyse heute von der herrschenden öffentlichen Meinung als lediglich „spekulativ" betrachtet wird. Auch für den Fall, daß man es sehafft, wirkungsvolle Maßnahmen einzuführen, um die gegenwärtig sehr hohen Wachstumsraten zu reduzieren und eine Generation später ein Gleichgewicht herzustellen, würde das effektive Gleichgewicht erst 75 Jahre später erreicht werden, nachdem die ersten erforderlichen Maßnahmen getroffen wurden, vorausgesetzt, der gesamte Prozeß ist erfolgreich verlaufen. Vierzig Jahre nach Erreichen des demographischen Gleichgewichts wird die Bevölkerungszahl doppelt so hoch sein wie zu Beginn der ersten eingeleiteten Maßnahmen[16]. Das bedeutet, daß bei allen demographischen Fragen mit nennenswerten Langzeitwirkungen gerechnet werden muß, die normalerweise von der öffentlichen Meinung und selbst von den Sozialwissenschaftlern des Kontinents nicht beachtet werden. Eine Kalküls- und Irrtumsmarge von mindestens 70 Jahren ist somit unumgänglich. Aber gleich darauf wird ersichtlich, daß solche wissenschaftlichen Postulate wenig mit dem gegenwärtigen Stand der Diskussion über die Entwicklungsprobleme in Lateinamerika zu tun hatten, da die Erzielung spürbarer Erfolge innerhalb eines möglichst kurzen Zeitraums dringender war. Bei dieser Betrachtungsweise muß eine rasche Bevölkerungszunahme in Kauf genommen werden, wenn dadurch angeblich ein schneller wirtschaftlicher Fortschritt erreicht werden kann.

In allen Berufsständen, Gesellschaftsschichten und sogar an der Universität hatte sich bis etwa 1980 die Ansicht verbreitet, daß ein schnelles Wachstum der Bevölkerung für jeden Industrialisierungsprozeß etwas Notwendiges und Förderliches sei, wobei die Grundlage dieser Argumentation die hohen Bevölkerungszahlen darstellen, die die westeuropäische Industrialisierung begleitet. Jeder mechanistische Vergleich mit dem Prozeß der Kapitalakkumulation in Großbritannien und anderen europäischen Ländern zur Rechtfertigung hoher Bevölkerungszahlen in den Entwicklungsländern verallgemeinert die Ergebnisse einer einzigartigen Erfahrung, die nicht auf völlig andere geographische und geschichtliche Gegebenheiten übertragen werden kann. Diese vergleichende Argumentation neigt dazu, wichtige und von der ursprünglichen europäischen Industrialisierung untrennbare Phänomene zu übergehen, Phänomene, die in Lateinamerika nicht vorkommen: das niedrige Niveau des Massenkonsums, die damals geringe industrielle Umweltverschmutzung, der Überfluß an nicht regenerierbaren natürlichen Ressourcen, weltweit vorhandene weite

und unbewohnte Gebiete, wohin der Bevölkerungsüberschuß umgesiedelt werden konnte und die Gültigkeit familiärer und gesellschaftlicher Leitwerte (z.B. Ethik der innerweltlichen Askese), die anders sind als die, die heute in den Ländern der Dritten Welt gelten. In den Entwicklungsländern herrschte zu Beginn der raschen Modernisierung eine andere Situation vor: metropolitanische Verbrauchsmuster, bevor eine entsprechende industrielle Struktur vorhanden ist, Bildung kämpferischer Gewerkschaften vor dem Aufbau eines leistungsfähigen Wirtschaftssystems, Politisierung weiter Bevölkerungsschichten, bevor ein akzeptables Niveau an Alphabetisierung und Ausbildung erreicht wird, und Ansatbeitung ehrgeiziger Entwicklungsprojekte ohne die Gewißheit, mit den dafür erforderlichen Ressourcen rechnen zu können.

Andererseits ist das Verhältnis zwischen Bevölkerungswachstum und dem Anstieg des Durchschnittseinkommens durchaus komplizierter als gegenwärtig angenommen wird, und diese Relation zwischen Bevölkerungsentwicklung und Einkommen scheint nicht günstig zu sein, um eine schnelle Entwicklung der Wirtschaftsstruktur voranzutreiben. Im allgemeinen sind die Zuwachsraten des Durchschnittseinkommens sogar in den günstigsten Fällen äußerst langsam angestiegen. Eine grundsätzlich niedrige demographische Wachstumsrate ist eigentlich unumgänglich, um hohe Prozentzahlen der Spartätigkeit und Investitionen zu begünstigen. Für eine mannigfaltige Entwicklung braucht man eine verhältnismäßig niedrige Geburtenrate und eine Altersstruktur, die eine relativ große Bevölkerungsgruppe im leistungsfähigen Alter zuläßt. In Lateinamerika ist jedoch das Bevölkerungswachstum sehr viel höher als in Europa vor 1800 und während des 19. Jhs. In der Gesellschaftsstruktur der lateinamerikanischen Bevölkerung ist der Faktor Alter für die Produktivität wesentlich ungünstiger, als es der Aufbau der heutigen entwickelten Länder im vorindustriellen Zeitraum und am Anfang ihrer Industrialisierung war. Die hohen demographischen Wachstumsraten absorbieren einen großen Teil des bereits gebildeten Kapitals und verlangsamen zwangsweise die Erhöhung des Pro-Kopf-Einkommens. Überdies wird in den meisten einschlägigen Studien nicht bestätigt, daß die jährlichen Durchschnittswerte des natürlichen Wachstums in den europäischen Ländern nicht so hoch waren wie die, die heutzutage für den lateinamerikanischen Raum angegeben werden[17].

Trotz beträchtlicher Schwankungen der Wachstumsraten, die weiterhin in einen fortdauernden Änderungsprozeß[18] einbezogen sind, kann man von zwei grundsätzlichen Tendenzen im lateinamerikanischen

Raum sprechen:

1. Das weiterhin sehr rasch steigende Bevölkerungswachstum, selbst wenn in den letzten Jahren die Raten relativ zurückgegangen sind;

2. eine rapide anwachsende Verstädterung, die sich in der Migration der Landbevölkerung in die Städte und in der Binnenwanderung in Richtung großer Ballungszentren auf Kosten der Provinzstädte widerspiegelt.

Die bedeutenden Städte wiesen von 1959 bis 1980 eine jährliche durchschnittliche Wachstumsrate von vier Prozent auf. Diese Strömungen verändern langsam aber tiefgreifend die soziale Struktur der verschiedenen Länder und nähern sich der Wachstumsrate der Städte moderner Gesellschaften. Diese war in den wichtigsten Ländern Lateinamerikas höher als die landesweite Geburtenrate. Im allgemeinen hat diese überaus schnelle Verstädterung sehr ernste Probleme aufgeworfen, die von dem Mangel an gutbezahlten Arbeitsplätzen in den Großstädten, einer noch nie dagewesenen Zerstörung der Natur in der Umgebung der Städte bis hin zum Auftreten gravierender sozialer Mißstände reichen. Der konzentrierte Druck auf die Umwelt ist auf die Verstädterung selbst (die konkret die Zerstörung Tausender von Hektar bedeutet), auf die Luft- und Wasserverschmutzung durch Industrie und Haushalte sowie auf den Bau eines sehr dichten Verkehrsnetzes, insbesondere Straßen, zurückzuführen. Da nun die Verstädterung, die Entwicklung der Industrie und der Straßenbau fast einhellig als positive Faktoren betrachtet werden und daher in jeder Hinsicht für den Fortschritt wünschenswert sein sollen, werden auf diese Art die größten Ursachen des ökologischen Ungleichgewichts und der Umweltverschmutzung gleichsam verkannt.

Unter den verschiedenen lateinamerikanischen Ländern bestehen offensichtlich erhebliche Unterschiede, was die Geburtenraten anbetrifft. Dies bezieht auch gewisse Unterschiede in Intensität und Art der Steigerung des Bevölkerungsdrucks auf die Natur ein. Eine ausführliche Abhandlung dieser Thematik geht jedoch über den Rahmen dieser Analyse hinaus. Es sei lediglich angemerkt, daß zwischen der hohen Wachstumsrate und der beträchtlichen Verstädterung einerseits und dem erheblichen Anteil der Umweltschäden andererseits eine gewisse Wechselbeziehung besteht. Im Grunde ergibt sich unter solchen Umständen ein Kausalzusammenhang zwischen der Umweltkrise und dem schnellen Bevölkerungswachstum, was eine empirische Untersuchung über die Verstädterung in Lateinamerika bestätigen kann.

Der wichtigste Unterschied liegt zwischen den Ländern des sogenannten Cono Sur, dem südlichen Gebiet Südamerikas, und der Karibik. Argentinien und Uruguay (und in einem gewissen Maße auch Chile) befinden sich mit ihren niedrigen Geburtenraten (jährlich zwischen ein und zwei Prozent) an der äußersten Grenze der Skala, und ihre Bevölkerung verdoppelt sich nur alle 40 bis 45 Jahre. Es handelt sich um Gesellschaften mit einem Altersaufbau, bei dem der Anteil alter Menschen höher ist, und die, historisch betrachtet, eine niedrigere Geburtenrate aufweisen. Daher sind sie dem europäischen Modell näher. Mexiko und Venezuela befinden sich mit jährlichen Wachstumsraten von über drei Prozent im entgegengesetzten Extrem. Ihre Bevölkerung verdoppelt sich ungefähr alle 20 Jahre. Die meisten Länder weisen einen Prozentsatz auf, der zwischen zwei und drei Prozent jährlich liegt, obwohl bei vielen die Lage am ehesten der in Venezuela ähnelt. Da die Bevölkerung in den meisten Ländern vom Aufbau her sehr jung ist und es auch für lange Zeit bleiben wird, ist es auf jeden Fall sehr wahrscheinlich, daß die hohe Wachstumsrate fortbestehen wird.[19]

Die Bevölkerungsexplosion hat sich als eine Explosion der Städte erwiesen: die Zahl der Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern hat sich in dem Zeitraum von 1950 bis 1970 mehr als verdoppelt, und zwar in einem Tempo, das das der hochentwickelten Länder durchaus übertrifft. Das bringt eine sehr schwere Belastung für die öffentliche Verwaltung, die Wirtschaft, das Bildungswesen und die Sicherheit der Städte mit sich, denn die Infrastruktur, die städtischen Einrichtungen und das Schulsystem können sich nicht ebenso schnell entwickeln. Außerdem gibt es unumgängliche physikalische Grenzen, wie die Ausmaße der Straßen, Gebäude und Freiflächen in den betreffenden Städten.

Wenn auch das Wachstum der kleineren Städte schon ungeheuer hoch ist, so ist es in den Großstädten, d.h. in den Städten mit mehr als einer Million Einwohner, noch höher. Zwischen 1950 und 1970 verdoppelte sich die Bevölkerungszahl in den Großstädten, und bis 1980 hatte sie sich verdreifacht. Innerhalb von nur zehn Jahren, zwischen 1970 und 1980, überstieg ihr Bevölkerungswachstum die Gesamtsumme, die die Großstädte 30 Jahre vorher aufwiesen. Halten die gegenwärtigen demographischen Wachstumsraten an, wird die Bevölkerungszahl der Großstädte im Jahrzehnt von 1990 bis 2000 derart heranwachsen, daß sie doppelt so hoch sein wird, wie die gesamte Bevölkerungszahl im Jahre 1950. Geht man davon aus, daß die gegenwärti-

gen Zahlen fortbestehen, wird im Jahre 2000 Mexiko-Stadt 31 Mio. und São Paulo 25 Mio. Einwohner zählen. Sie werden sich in die größten Metropolen der Welt verwandeln und New York, Tokio und London (mit 16 bis 11 Mio.) weit übertreffen. Es scheint offensichtlich, daß sowohl Mexiko als auch São Paulo nicht in der Lage sind, eine derartige Einwohnerzahl zu beherbergen. Städte solcher Größenordnung wären schlechthin monströs und unmenschlich. Die Probleme, die sich aus dem Zusammendrängen der Einwohner auf so engem Raum ergeben, werden sich in unlösbare verwandeln, da sie schon jetzt, bei sehr viel geringeren Einwohnerzahlen, beinahe unvorstellbar komplex sind. Jedenfalls haben die lateinamerikanischen Großstädte, die bald die ausgedehntesten Stadtgebiete der Erde sein werden, bereits das überschritten, was man eine optimale Größe für Großstädte nennen kann. Das tatsächliche Ausmaß der Probleme, verbunden mit dem Mangel an technischen Mitteln und organisatorischen Fähigkeiten, lassen vorausahnen, daß die lateinamerikanischen Metropolen alle Nachteile der Großstädte, aber keine ihrer wenigen Vorteile aufweisen werden. Schon gegen 1970 war die Stadtverwaltung äußerst kompliziert, langsam und dem Zusammenbruch nahe. Die von zunehmendem Verfall gezeichneten öffentlichen und schulischen Einrichtungen können dem raschen Bevölkerungswachstum nicht standhalten. Ruhe, saubere Luft und der Kontakt zur Natur verwandeln sich in schwer erreichbare Luxusgüter. Verkehrsstau, Menschenmassen und Umweltverschmutzung werden zu bezeichnenden und unvermeidlichen Faktoren der Großstädte. Ihre Bewohner werden zu Stadtbewohnern zweiter Klasse, die einem ungeheuren umweltbedingten und psychischen Druck ausgesetzt sind, sie werden zu Gefangenen eines sinnlosen und unmenschlichen Lebensrhythmus voller Enttäuschungen und unnötiger Leiden, die die Grundlage für Kriminalität, Entfremdung und sozialpsychologische Störungen sind.

Das Bevölkerungswachstum in Lateinamerika war bereits 1970 ein Problem der Städte. In diesem Zusammenhang muß man den schwachen Stellenwert der von den Zentralregierungen eingesetzten Bevölkerungspolitik sehen, denn die städtische Bevölkerung konnten leicht über die Massenmedien erreicht werden, und die Durchführung bevölkerungspolitischer Maßnahmen war technisch viel eher im städtischen Rahmen möglich. Dennoch wurde bis 1980 in keinem lateinamerikanischen Land ein ernsthafter Versuch unternommen, eine langfristige Bevölkerungspolitik einzuführen, die die Notwendigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung in Verbindung mit Maßnahmen für den

Umweltschutz in Angriff genommen hätte. Trotz aller Debatten über Bevölkerungsexplosion und Umweltkrise seit 1970 hat keine lateinamerikanische Regierung Maßnahmen geplant, um dem übermäßigen Wachstum der Städte und der Umweltverschmutzung die Stirn zu bieten. Sämtliche Regierungen scheinen diese Problematik als etwas recht Nebensächliches zu betrachten, das keinen direkten und dringenden Bezug zum täglichen Leben und zu den bereits laufenden Entwicklungsprojekten hat. Gesetze zum Naturschutz oder zur Familienplanung erweisen sich als zweitrangige Angelegenheiten oder als reine Empfehlungen ohne bindende Wirkung.

Was die entsprechende Gesetzgebung betrifft[20], kann im Bereich Umwelt ein deutliches Desinteresse seitens der Regierungen beobachtet werden, während sich im Bereich Bevölkerung die Richtlinien der bestehenden Gesetzgebung, die außerdem in Quantität und Qualität sehr beschränkt ist, durch ihren widersprüchlichen und praxisfernen Charakter auszeichnen[21]. Sogar in den wenigen Fällen, in denen sich die jeweilige Regierung für die Unterstützung der Programme zur Familienplanung entschieden hat (im allgemeinen in Mittelamerika und in der Karibik), fehlt zur wirksamen Durchführung angebrachter Maßnahmen jede Verdeutlichung der Ziele und fast jede Mittelausstattung. Außerdem kann man in den wenigen Fällen, in denen eine Zentralregierung eine Gesetzgebung im Hinblick auf demographische Fragen eingeleitet hat, mit gewisser Sicherheit davon ausgehen, daß aufgrund des zwiespältigen Gesetzestextes und der wenig präzisen Bestimmungen die mittleren und unteren Instanzen der jeweiligen Bürokratien nicht die notwendige Mitarbeit zur Durchführung der Maßnahmen leisten. Tatsächlich beschränken sich die Anfänge einer solchen Gesetzgebung darauf, freiwillige Programme zur Familienplanung zu billigen und manchmal zu fördern, sie schließt aber kein Instrumentarium ein, das eine wirksame Politik zur Regelung des Bevölkerungswachstums erfordert[22]. Aus Mangel an entsprechenden Maßnahmen und durch die Verkündung anderer Gesetze, die mit diesem Vorhaben nicht übereinstimmen, scheinen die Absichten einiger Regierungen Lateinamerikas, die hohen Geburtenraten zu begrenzen, auf diese Art aufgehoben. So förderte die Regierung in Peru um 1960/1970 die Anstellung von Frauen nicht mehr, um die hohe Arbeitslosenquote zu senken, was wiederum zu einer Steigerung der Geburtenrate führte.[23]

Die ökologische und demographische Problematik äußert sich demnach als eine für die lateinamerikanische öffentliche Meinung grund-

sätzlich nebensächliche Angelegenheit, die anderen dringenden und kurzfristigen Interessen und Zielen untergeordnet wird. Tatsächlich erhoben sich einige Stimmen[24], die sich für mehr Anfmerksamkeit für diese Probleme einsetzen und die sich vor allem bemühten, das tatsächliche Ausmaß und die Relevanz der ökologischen und demographischen Gesichtspunkte hinsichtlich der uneingeschränkten Entwicklung Lateinamerikas aufzuzeigen. Diese Äußerungen hatten aber bei weitem nicht soviel Gewicht wie die Argumentation, die in die entgegengesetzte Richtung ging.

Das Desinteresse und die Nachlässigkeit, die der Diskussion über Umwelt und Naturschutz bis etwa 1980 zugrunde lagen, standen im Zusammenhang mit den grundsätzlichen Vorstellungen, die im Vorbewußten der lateinamerikanischen Bevölkerung verankert sind. Nach diesen Vorstellungen stehen die Ressourcen, mit denen die lateinamerikanischen Staaten ausgestattet und die für die gewagtesten Vorhaben zur massiven Industrialisierung gedacht sind, in unbegrenztem Umfang zur Verfügung. Die gigantischen Dimensionen des Kontinents, seine Wälder und Flüsse scheinen von selbst eine übermäßige ökologische Beständigkeit zu gewährleisten. Diese konventionellen und beinahe mythischen Ansichten über die vermutete Größe der Ressourcen und geographischen Vorzüge Lateinamerikas lassen vermuten, daß eine vernünftige Diskussion über das tatsächliche Wesen und den wirklichen Zustand sowohl der natürlichen Ressourcen als auch der geographischen Lage von vornherein abgeblockt wurde. Obwohl vergleichende Studien nicht vorliegen, kann man sagen, daß die Ansicht über fast unbegrenzte Flächen und einer ständig ansteigenden Bevölkerung einfach falsch sind. Ein beträchtlicher Teil des gesamten lateinamerikanischen Gebiets[25] besteht aus Wäldern, Wüsten und Bergen, die zur Besiedlung entweder völlig ungeeignet sind oder eine beträchtliche Umweltkatastrophe erleiden würden, wenn sie im großen Umfang besiedelt würden. Zieht man diese überaus großen Flächen ab, so ist die verbleibende Fläche nicht so groß, wie es diejenigen glauben, die den lateinamerikanischen Gigantismus professionell verteidigen, und vor allem ist sie nicht so dünn besiedelt, wie diese vermuten. Die für eine intensive Landwirtschaft und eine konzentrierte städtische Besiedlung tatsächlich günstigen Gebiete sind im Grunde sehr klein und bereits dicht bevölkert und bearbeitet. Die Existenz solch privilegierter Regionen, wie der Bereich des Rio de la Plata, das Zentraltal in Chile oder ein beträchtlicher Teil El Salvadors, darf nicht dazu führen, daß diese Situation auf den gesamten lateinamerikanischen Raum über-

tragen wird. Auch der Zustand der natürlichen Ressourcen ist nicht so rosig, wie man es auf den ersten Blick erwarten könnte, denn sowohl in bezug auf Energiequellen als auch im Bereich einiger landwirtschaftlicher und mineralischer Hilfsquellen ist die Lage in Lateinamerika nicht optimal und verhindert so von vornherein allzu optimistische Projekte im Hinblick auf schnellen materiellen Fortschritt.

(Übersetzung von Sylvaine von Franqué, Dipl.-Übersetzerin)

1 Vgl. u.a.: CEPAL, Boletin Económico de América Latina, 19 (1974) 1/2 (der Umwelt- und Bevölkerungsfrage gewidmet); K. Egger/B. Glaeser u.a., Ökologische Probleme ausgewählter Entwicklungsländer, Hamburg 1972; J. Kulig, Environmental Policies for Less Developed Countries and Their Development Strategies, Working paper Nr. 6, Secretariat of the United Nations Conference on the Human Environment, Genf 1971; M. Bombin, Ecologia de Poluciao in: Veritas, 19 (1974) 76 (Porto Alegre); M. T. Klein, Bibliographie zur Demographie Lateinamerikas, Hamburg 1968; D. Chaplin (Hrsg.), Population Policies and Growth in Latin America, Lexington 1971; The United Nations and Population. Major Resolutions and Instruments, Leiden 1974; E. J. Woodhouse, Revisioning the Future of the Third World, in: World Politics, 25 (1972) 1; Y. Laulan, Le Tiers monde et la crise de l'environnement, Paris 1974.

2 Vgl. G. D. Bell, Urban Environment and Human Behaviour. An Annotated Bibliography, Stroudsburg 1973.

3 CEPAL, Población, medio ambiente y desarrollo: la experiencia latinoamericana, in: Boletin de America Latina, 19 (1974) 1/2, S. 17f.; vgl. J. Rabinovich/G. Halffter, Tópicos de ecologia contemporánea, Mexiko 1980; G. Olschowy, Natur- und Umweltschutz in fünf Kontinenten, Hamburg 1976.

4 CEPAL, Población (Anm. 3), S. 17f.

5 Ebenda, S. 18.; vgl. L. Unikel, La dinámica del crecimiento de la ciudad de México, in: Revista interamericana de planification, 6 (1972) 21 (Cali), S. 65-82.

6 V. Sánchez, Problemas ambientales de la América Latina, in: F. Szekely (Hrsg.), El medio ambiente en México y America Latina, Mexiko 1978, S. 29.

7 CEPAL, Población (Anm. 3), S. 18; Environmental Cost and Priorities: A Study at Different Locations and Stages of Development, Genf 1971, pass.; vgl. C. N. Caviedes, El Niño 1972: Its Climatic, Ecological, Human, and Economic Implication, in: The Geographical Review, 65 (1975) 4, S. 493-509.

8 Vgl. República de Chile, Informe para la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, Santiago 1971.

9 República Argentina, Informe Nacional para la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente, Buenos Aires 1971.

10 CEPAL, Población (Anm. 3), S. 17.

11 Ebenda; vgl. auch E. P. Eckholm, Losing Ground, New York 1976; R. F. Dasman u.a., Ecological Principles for Economic Development, London 1973; mehrere Bände des großartigen Werks von D. W. Goodall (Hrsg.), Ecosystems of the World, Amsterdam u.a. 1980ff.

12 Vgl. u.a. R. J. A. Goodland, An Ecological Discussion of the Environmental Impact of

the Highway Construction Programme in the Amazon Basin, in: Landscape Planning. An International Journal on Landscape Ecology, 1 (1974) 2/3 (Amsterdam), S. 123-254; J. Y. Ewusie, Elements of Tropical Ecology, London 1980.

13 S. R. Eyre, Man the Pest: eine Frage des Überlebens, in: Kursbuch 33, Okt. 1973, S. 53-71; vgl. E. C. J. Mohr, Soils of Equatorial Regions with Special Reference to the Netherlands East Indies, Michigan 1994; UNESCO/UNEP/FAO Tropical Forest Ecosystems, A State-of-Knowledge Report, Paris 1978; und der bedeutende Bericht von E. F. Morán, Ecological, Anthropological and Agronomic Research in the Amazon Basin, in: Latin American Research Review, 19 (1982) 1, S. 3-41.

14 K. Egger/B. Glaeser, Politische Ökologie der Usambara-Berge in Tansania, Bensheim 1975; vgl. eine ähnliche Studie über die Andenregion: S. S. Webster, An Indigenous Quechua Community in Explotation of Multiple Ecological Zones, in: Revista del Museo Nacional, 38 (1971) 3 (Lima), S. 174-183; vgl. eine andere Ansicht: A. de Vos, Africa, the Devasted Continent, Den Haag 1975.

15 CELADE, Boletin Demográfico, 5 (1972) 10. Über diese Problematik vgl. J. Mayone Stycos/J. Arias (Hrsg.), Populations Dilemma in Latin America, Washington 1966; J. Westphalen, Bevölkerungsexplosion und Wirtschaftsentwicklung in Lateinamerika, op. cit.; D. Chaplin (Hrsg.), Population and Growth in Latin America (Anm. 1); CEPAL, América Latina y la Conferencia de la Población, in: Boleton Economico de America Latina, 19 (1974) 1/2, S. 29-38; The United Nations and Population. Major Resolutions and Instruments (Anm. 1); J. Linhard, Weltbevölkerungsentwicklung, Weltbevölkerungskonferenz und Auswirkungen in Lateinamerika, in: ders./K. Voll (Hrsg.), Weltmarkt und Entwicklungsländer, Rheinstetten 1976; G. C. Meyers, Demographic Surveys in Latin America, in: Développement et civilisations, 14 (1973) 55 (Paris), S. 381-390; vgl. zwei Studien über konkrete Fälle: B. Edmonston/F. W. Oechsli, Fertility Decline and Socioeconomic Change in Venezuela, in: Journal of Inter-American Studies and World Affairs, 19 (1977) 3, S. 369-392; J. C. Brandi Aleixo, A politica demográfica do Brasil; considerações sobre sua naturaleza, implicações e consequencias, in: Revista de Ciencia politica, 17 (1974) 1, S. 27-57.

16 D. H. Mesarovic/E. Pestel, Menschheit am Wendepunkt, Stuttgart 1974, S. 78.

17 Vgl. J. J. Spengler, Demographic Factors and Early Modern Economic Development, in: D. Chaplin (Hrsg.), Population and Growth in Latin America (Anm. 1), S. 28-33; R. H. Tilly, Das Wachstumsparadigma und die europäische Industrialisierungsgeschichte, in: Geschichte und Gesellschaft 3 (1977) 1, S. 93-108; N. L. Tranter (Hrsg.), Population and Industrialization. The Evolution of a Concept and its Practical Applications, London 1973.

18 Vgl. D. Chaplin, The Population Problem in Latin America, in: D. Chaplin (Hrsg.), Population and Growth in Latin America (Anm. 1), S. 2f., 57.

19 CELADE, Boletin Demográfico (Anm. 15), Statistiken; vgl. auch P. A. Ehrlich/A. H. Ehrlich, Population, Ressources, Environment, San Francisco 1970; einige Einzelheiten im Zusammenhang mit der Umweltkrise aus: W. F. Weimert/R. Kress/H.-J. Karpe, Umweltprobleme und nationale Umweltpolitiken in Entwicklungsländern, München 1981.

20 Vgl. V. Sánchez, Notas sobre algunos mecanismos institucionales y legales para un mejor ordenamiento ambiental, in: M. Cárdenas (Hrsg.), Politica ambiental y desarrollo. Un debate para América Latina, Bogotá 1986, S. 163-168.

21 B. Berelson, Beyond Family Planning, in: D. Chaplin (Hrsg.), Population and Growth in Latin America (Anm. 1), S. 80.

22 Vgl. V. X. Epstein, The Politics of Population in Latin America, in: ebenda, S. 133-176.

23 Vgl. D. Chaplin, Some Institutional Determinants of Fertility in Perú, in: ebenda, S. 223-230.

24 Vgl. I. Sachs, Ecodesarrollo. Un aporte a la definición de estilos de desarrollo para América Latina, in: Estudios Internacionales, 7 (1974) 25 (Buenos Aires), S. 57-77; I. Restrepo Fernández, El ecodesarrollo y algunos problemas del sector agropecuario; R. L. Clinton, Hacia una teoria del codesarrollo, beide in: Comercio Exterior, 26 (1976) 1 (Mexiko); H. Romero, Humanidad devastadora, in: Occidente, 28 (1972) 237 (Santiago); Arthur M. L. Simon, Ecologia versus economia, in: Revista de Planeacion y Desarollo, 3 (1971) 1 (Bogotá), S. 73-96; F. Heredia Cano, Un estudio ecológica para la protección de la selva húmeda tropical de Colombia, in: Universidad de Antioquia 48 (1973) 186 (Medellin); G. Hernádez, Algunas reflexiones al margen de la contaminación ambiental, in: Universidad de Antioquia 49 (1974) 192.

25 Vgl. K. Davies, The Urbanization of the Human Revolution, in: Scientific American 213 (1965) 3.

Michael Geyer

# Kurze Rede über die Zukunft der Vergangenheit im Cyberspace

Was ist globale Kommunikation? Globale Kommunikation ist grundsätzlich jeder Daten- und Informationsaustausch über große Räume, der nicht durch den „face to face"-Kontakt zwischen Personen (also etwa Fernhändler, Botschafter), sondern durch Medien der Kommunikation vermittelt ist. Dazu gehörten seit ältester Zeit verschriftete Nachrichten ebenso wie (symbolische) Geschenke. Im engeren Sinne versteht man darunter die Daten- und Informationsvermittlung über Kabel bzw. die „drahtlose" Übertragung von Worten und Bildern. Die Digitalisierung von Information brachte hier eine entscheidende Wende; denn diese ermöglichte es mit Hilfe des Einsatzes von Computern (und Computernetzen) und Satelliten, die gesamte Erde mit einem dichten Datennetz zu überziehen. Digitalisierte Information ist de facto eine erste Globalsprache geworden, wenn auch globaler Informationsaustausch bislang noch weitgehend auf den älteren Weltsprachen (wie etwa Englisch) beruht. Jedoch zeigt beispielsweise die symbolische (Zeichen-) Sprache etwa des globalen Finanzmarktes eine von Lokal- bzw. Weltsprachen unabhängige (und in diese Sprachen jeweils zurückzuübersetzende) Kommunikationsform an. Es ist eine Sprache, die so nicht von Menschen gesprochen wird, aber über das Geschick von Menschen Einfluß gewonnen hat.

Was ist Cyberspace? Genau genommen weiß es niemand so richtig, weil es als „Ding" selbst eine Metapher für sehr reale digitale Transaktionen ist. Es ist eine „Oberfläche" für einen elektronischen Vorgang der Daten- bzw. Informationsverarbeitung.[1]

Das „Cyberland" ist mit anderen Worten ein Raum der Vergegenständlichung/Visualisierung entkörperlichter, deterritorialisierter und meistenteils flüchtiger Kommunikationsbeziehungen zwischen Menschen und zwischen Menschen und Maschinen – eine Vergegenständlichung, die als Raum gedacht wird mit einer eigenen Geographie von massiven Datenbanken, Kommunkationsflüssen, verdichteten Informations-Metropolen und globalen Dörfern. Dieser Raum wird von eigenartigen Bewohnern belebt, zu denen die großen Banken ebenso gehören wie Greenpeace, und zu denen auch Sie gehören können, ob

COMPARATIV, Heft 2/1996, S. 128-139

Sie nun mit Haut und Haar von ihrem *cursor* aufgefressen werden, oder ob Sie nur hin und wieder diesen *cursor* benutzen, um ab und an ein Äpfelchen aus dem Garten der Information zu pflücken.

Diese hoch-metaphorische Beschreibung macht die notwendige Arbeit der Übersetzung ersichtlich, die in das Nachdenken über diese digitale Transaktion eingeht. Da ist zunächst einmal die elektronische Sache selbst. Sie wird in eine „Oberfläche" übersetzt, sei es der Monitor eines Computers oder ein 3-D-Helm, an dem die deutsche Werbung einen gewissen Gefallen gefunden hat (was zur Folge hat, daß eine gewisse Kopflosigkeit unter den Käufern offensichtlich wird). Dann gibt es die Vorgänge, die sich auf dieser Oberfläche abspielen – etwa die E-mail, die man verschickt, oder auch den Datenfluß der Warenbörsen. Diese Vorgänge bilden eine virtuelle Realität. Wie sie dann diesen virtuellen Raum in der physischen Welt zur Sprache bringen, das ist eine dritte Sache. Ich will versuchen, mich von dieser dritten Übersetzung – also von der Art, wie eine publizistische (lokale) Öffentlichkeit über das Cyberland spricht – zur zweiten Übersetzung, nämlich dem, was auf der Oberfläche geschieht, vorzutasten.

* * *

Meines Erachtens hat beides – globale Kommunikation und Virtualität – ganz unmittelbar mit Fragen der Erinnerung und Fragen der Identität zu tun. Das ist nur deshalb so schwer zu verstehen, weil das Cyberland in den konventionellen Medien des 20. Jhs., also Printmedien, Film und Fernsehen, zum großen Popanz, zum Gespenst des 21. Jhs. geworden ist. Es ist eine Geisterwelt, von der sehr viele Leute fürchten und einige wenige Leute wünschen, daß sie die Realität – also die lokale Wahrnehmungswelt, so wie wir sie kennen – auffressen wird. Ich habe dazu ehrlich gesagt keine feste Meinung, außer vielleicht, daß ich dank meiner katholischen Erziehung sehr früh gelernt habe, daß man lernen muß und kann, mit diesen heimlich-unheimlichen Räumen und Wesen zwischen Himmel und Erde umzugehen. Das hat manch andere dazu bewegt, eine Art Theologie des Cyberlandes zu schaffen. Die Theologie in Ehren, aber die Cyberwelt findet in Zeichen und Symbolen statt – und als solche ist sie zugänglich für eine historische Anthropologie.

In der Übersetzung dieser Zeichen und Symbole hat die Vergangenheit eine Zukunft. Das sollte auch für diejenigen erkennbar sein, die sich weder im Cyberland bewegen noch in ihm kiebitzen; denn

um diese Oberfläche zu beschreiben, werden allenthalben vergangene Erfahrungswelten bemüht. Das Cyberland mag noch so radikal anders sein, es verstrickt sich immer wieder und verstrickt sich notwendigerweise in die Sprache, die wir sprechen, und in die Symbole, die wir kennen. Das bringt die überzeugten Cyberländer zwar hin und wieder zur Weißglut, aber selbst das radikalste Neue – die Umwertung aller Werte, die Virtualisierung aller physischen Welt – tritt zunächst einmal in Sprache und Symbolen auf, die wir aus der physischen Welt kennen. Auch der Cyberspace ist zumindest bislang nicht aus der Kontinuität „der Sprache" entlassen – und wenn das einmal vollkommen geschehen sein sollte, dann werden wir auch nicht mehr in der bisherigen Weise redend (bzw. bildlich) miteinander kommunizieren. Solange das aber nicht oder nur ansatzweise der Fall ist, hat das Cyberland eine Geschichte (nämlich diejenige der Sprache, in der das Cyberland dargestellt wird) und macht Geschichte (nämlich diejenige, die entsteht, wenn in diesem Raum Menschen und Maschinen bzw. Menschen und Menschen zusammenkommen).

Über die Vergangenheit dieses Gespenstes der Zukunft möchte ich als erstes reden, wobei ich mich an der öffentlichen Publizistik der letzten Monate orientiere, obwohl dem ein sehr viel längerer Beobachtungszeitraum zugrunde liegt. Ausgangspunkt meiner kurzen Betrachtung war das Erstaunen darüber, was die Publizistik im Unterschied zu dem bereitete, was mir Freunde und Studenten über ihre Abenteuer im Internet erzählten. Da ich nun einmal Historiker bin, habe ich das Cyberland zunächst einmal Cyberspace sein lassen und war fasziniert von dem Umstand, daß die öffentliche Debatte über den Cyberspace das kulturelle Repertorium des 20. Jhs. wiederholte und in manchem das ausdrückte, was vergessen und vergraben war. Die öffentliche Debatte über die Zukunft trägt die Masken der Vergangenheit – in manchem die Masken einer Vergangenheit, welche die Zeithistoriker nicht einmal dem 20. Jh., sondern einer Vormoderne zuordnen.

Etwas schematisch möchte ich diese Masken in zwei große Gruppen, sozusagen zwei Diskurslager, unterteilen, wobei es in beiden Gruppen zu ganz gegensätzlichen Wertungen darüber kommt, wie man das jeweilige Diskursthema einzuschätzen habe. Kurz gesagt, der eine Komplex von Vorstellungen geht davon aus, daß das Cyberland eine Art Maschine oder Apparat sei, welche Identitäten liefert. Das Cyberland wird zur Entfremdungsmaschine. Der andere Diskurs sieht dieselbe Sache als einen Raum der Freiheit und des Austausches –

also als einen Raum der Selbstverwirklichung. Sie sehen, daß es in der Tat nicht viel Neues unter der Sonne gibt.

* * *

Die Vorstellung vom Cyberland als Maschine kann durchaus „positiv" besetzt sein – also der Apparat als eine Art Phantasiemaschine. Der Cyberapparat wird so zu einer großen elektronischen Spielwiese, zu einer überdimensionierten, globalen Video-Boutique oder einem globalen Shopping Center – unter anderem auch für Identitäten. Dieser Cyberapparat wird der Unterhaltungsindustrie zugeordnet, in vielem ähnlich der älteren Filmindustrie – womit uns in der öffentlichen Diskussion die inzwischen hundert Jahre alte Debatte einholt, ob denn Unterhaltung Kunst und ob Kunst Geschichte sein könne. Ob das Ganze nicht dem somnambulen Vergessen von Bindungen und Verbindungen, einem hedonistischen Lotterleben, wie es einst Ladenmädchen zugeschrieben worden ist, den Weg bereite? Von Griffith bis Spielberg war die Antwort darauf, daß Film Kunst sei und Geschichte darstelle. Von McLuhan bis Norbert Bolz wird nun dasselbe für die virtuelle Realität des Cyberspace behauptet. Und selbst der sauertöpfischste Historiker wird sich fragen müssen, ob der Film im 20. Jh. nicht mehr Vergangenheit in die Öffentlichkeit transportiert hat als die gesammelten Monographien der Historiker – weshalb es durchaus naheliegt, der virtuellen Realität ganz ähnliche Fähigkeiten zuzuschreiben. Denn „Geschichte" als Erlebnisraum findet zunächst einmal nicht im Museum, sondern im Kino statt – und diese Erlebniswelt wird nun auch dem Cyberspace zugeordnet. Die Technik hinkt da zwar noch etwas hinter der Realität her, aber sowohl Disneyland als auch das Haus der Geschichte in Bonn zeigen zumindest die bestehenden Optionen auf und verweisen wenigstens im Ansatz auf das Potential einer spielerischen, über Apparate vermittelten Auseinandersetzung mit Lebenswelten bzw. mit der Geschichte. Man könnte sich dabei durchaus vorstellen, daß nicht mehr der „Apparat" und seine Drahtzieher die Lebenswelt (bzw. die Geschichte) den Besuchern mit Hilfe von *multiple choice*-Optionen („Wollen Sie herausfinden, was die CDU, SPD, SED zum Mauerbau gesagt haben, dann bedienen Sie die entsprechende Taste") zur Auswahl präsentiert, sondern daß die Besucher selbst interaktiv das bestimmen, was Geschichte sein soll, indem sie sich selbst, etwa mit Hilfe von Hypertexten, in die Geschichte hineinschreiben. Schlimmstenfalls passiert das, was wir in jedem Museum beobachten

können. Man stelle sich vor, niemand interessiere sich mehr für Walter Ulbricht oder Konrad Adenauer, weshalb der eine oder andere (oder beide) in einer Rumpelkammer des maschinellen Gedächtnisses abgelegt werden. Verlorengegangen sind sie dadurch nicht. Sie sind nur nicht mehr „präsent", weil sich niemand mehr für sie interessiert. Das ist eine Form des kollektiven Vergessens.

So kann jene Vorstellung entstehen, daß der Cyberspace eine Art Apparat ist, der Identitäten wie Äpfel feilhält – und manch einer denkt eben beim Pflücken dieser Äpfelchen an den Verlust des Paradieses, während andere an die mannigfaltigen Vergnügen nach der Vertreibung aus dem Paradies denken mögen. Siegfried Kracauer hat sicherlich zu den letzteren gehört.

Kracauer war aber eine Ausnahme; denn die vorherrschende Vorstellung ist doch eher eine negative Apparat-Theorie, die man mit Sicherheit wiedererkennen kann. Dieses Cyberland ist etwas Großes, überwältigend Starkes und Unheimliches, das den Menschen seine Vorstellungen aufprägt. „Es" erfüllt Wünsche, aber bestraft auch Abweichungen – man kann sich so viele Fahrzeugtypen der Bundesrepublik bestellen, wie man will, aber wenn man Adenauer nicht wählt, kommt man auf eine schwarze Liste, und wenn man das wiederholt nicht tut, kommt man in ein Erziehungslager. Kurzum, „es" ist eine Gewaltmaschine, die jenseits der Person über die Person und deren Erfahrungen und Erinnerungen waltet. Die Vorstellung von einer derart alles beherrschenden Übermaschine finden wir etwa in der Science Fiction der zwanziger Jahre (*Metropolis* von Fritz Lang), die interessanterweise auch in der amerikanischen Science Fiction des Kalten Krieges (Philip Dick) ein Echo findet. Diese Vorstellung erinnert auch an Faßbinders Fernsehfilm *Mensch am Draht*. Wir denken, wir täten etwas aus eigenen Stücken, dabei sind wir „ferngesteuert". Wir können diese Gewaltmaschine im Arbeitsstaat von Ernst Jünger wirken sehen oder in der Philosophie über die Technik als Gestell bei Heidegger erkennen, wobei m. E. der Unterschied zwischen E-Kultur und U-Kultur gar nicht so groß ist. Wenn es den Cyberspace als die Welt und ihre Menschen prägendes Gestell gäbe, dann wäre in der Tat alle Freiheit verwirkt. Wir wären die Sklaven des großen „Es", des „big brother", des „totalen Staates".

Ob wir das jemals werden, ist eine spekulative Frage. Jedenfalls können wir soviel sagen, daß diese Vorstellung tatsächlich einen Diskurs des vergehenden 20. Jhs. aufnimmt. Er ist eine Anverwandlung der sehr realen Zerstörung der gesellschaftlichen Phantasie – des so-

zialen Horizontes der Erfahrung, den Alexander Kluge zum Ausgangspunkt von Öffentlichkeit erklärt – im Europa des 20. Jhs. Wenn man die Zukunft im Informationszeitalter auf diese Weise sieht, erkennt man zunächst einmal das Spiegelbild einer Vergangenheit, die auch in der Debatte über das Cyberland nicht vergeht. Die Zukunft ist das Geisterreich der Vergangenheit. Die Debatte über den Cyberspace transportiert Furcht und Schrecken der deutschen Vergangenheit mit sich, ohne daß auch nur ein Wort über diese Vergangenheit fallen müßte.

Vielleicht wird dies einsichtiger, wenn ich ein Beispiel aus der Fremde bringe, das einige kennen werden. Sagen wir einfach, jemand hätte über Madonnas Video-Clip *Express Yourself* gelesen, damit er nicht in die Verlegenheit kommt, zugeben zu müssen, er hätte nichts Besseres zu tun gehabt, als sich doch tatsächlich MTV anzuschauen. Wie er dann als gebildeter Mensch sicherlich weiß, ist dieser Clip ein Zitat auf Metropolis, d.h. der Clip nimmt die Bilder von Fritz Langs *Metropolis* zur Vorlage – eine Plünderung deutschen Kulturgutes durch die amerikanische Unterhaltungsindustrie, wenn man so will: Die Coca-Colonisierung der Weimarer Republik durch das Flittchen Madonna. (Wie wenig Fritz Lang zum Kulturgut gerechnet wird, sieht man daran, daß diese Proteste ausblieben, während etwa die Verstellung, daß Madonna Evita Peron spielen würde, zum Anlaß wütender Proteste in Argentinien wurde.) Was allerdings in *Express Yourself* dargestellt wird, hat dann aber ganz und gar mit amerikanischen Teufeln zu tun. Es ist also eine amerikanische Anverwandlung des Weimarer Sujets. Der Clip zeigt die ekstatische Vermählung einer dekadenten Oberwelt (Madonna) mit einer muskulösen, männlichen Unterwelt (ein Latino-Macho), wobei eine schwarze Katze durch den Raum wandert als Erinnerung an die verlorene Freiheit. Das ist ohne Zweifel ein Stück amerikanischer Proletkultur. Die Frau (Madonna) ist nicht das durch starke Arbeiter zu erlösende Opfer der Maschine wie bei Fritz Lang, sondern sie ist die amerikanische Traum-Maschine, die erlöst werden will, indem sie sich von ihren Arbeitssklaven nehmen läßt. Eine Gewaltphantasie besonderer Art, aber eben eine Vision der Welt, die von Apparaten beherrscht und ins Amerikanische übersetzt wird. Das „es" wird nicht verschlagen, sondern vereinnahmt.

* * *

Der amerikanische Vizepräsident Al Gore und zumal seine Frau, Tipper Gore, möchten das alles ganz anders sehen. Sie stellen sich

Cyberland als eine endlos expandierende Matrix mit unendlich vielen, sich bewegenden elektronischen Subjekten vor. Was zählt, ist nicht die Matrix (sie ist ein Gemeingut, wie die Luft und das Wasser), sondern das sich immer neu bildende Verhältnis der elektronischen Subjekte zueinander. Die elektronischen Flitzer, der *cursor*, das sind die Bewohner dieses Cyberlands, denen es anheimgestellt ist, wie sie dieses Land bewohnbar machen und bewohnen wollen. Dabei öffnet die virtuelle Welt noch mehr als der alte Westen oder der kalte Weltraum schier unendliche Möglichkeiten der Identität. Sie ist die wahrhafte Multioptionengesellschaft. Wenn jemand unbedingt eine Katze sein will, bitte schön. Er wird sicherlich Artgenossen finden nebst einem Verein für Katzenfreunde.

Wenn jemand als Deutscher auftreten will, dann erzähle er seinen Mitbewohnern, was das heißt. Nicht woher er kommt, sondern was er darstellt, zählt. Wahrscheinlich findet er Ansprechpartner für diese Identität und kann so beginnen, ein Neues Deutschland im Cyberspace zu begründen. Die Neo-Nazis versuchen das ja mit nicht geringem Erfolg – wobei diese „Deutschen" als rechtsradikale Wahlverwandte in der ganzen Welt geerdet sind. Manche Vorurteile lassen sich überwinden, andere finden ihre Liebhaber im Cyberland. Sauerkraut ist, wie ein Leserbrief in der FAZ vor kurzem zu berichten wußte, ein globales Gericht, für das wir uns nicht zu schämen brauchen.

Natürlich denken Al und Tipper Gore weder an Katzen noch an Deutsche, sondern an die amerikanischen BürgerInnen der elektronischen Republik, die sich im Cyberspace frei austauschen und in dieser, durch die geschickte Nutzung der Technik neu gewonnenen Freiheit des Tausches sich selbst bestimmen und sich als Persönlichkeiten/Individuen bestätigen. Sie haben keine Identität, sondern schaffen sie sich – und mit dieser Identität auch eine präsente Vergangenheit. Diese elektronischen Subjekte sind nicht mehr die regenbogenfarbigen, aber geschichtslosen Funktions-Individuen von Star-Trek, sondern Leute, die ihre Gesehichte als Geschichten in die elektronische Republik einbringen. Es sind aufrechte BürgerInnen, die sich, wie Tipper Gore, gegen den Schmutz und Schund der Unterhaltungsindustrie auflehnen und dabei vor Sanktionen nicht zurückschrecken, wie dies Bill Clinton selbst vormachte, als er vor kurzem mit einem Laserstift die Zensur im Internet einführte (oder das jedenfalls versuchte). Jedenfalls sind die virtuellen Bürger selbst der Apparat, ob man sich nun die Athener Agora oder die amerikanische Gemeindeverfassung als Vorbild und Legitimation für die Gründung der Cyber-Republik heranzieht.

Nun mögen gelinde Zweifel angebracht sein, ob dies denn so sei bzw. sein könne oder ob sich hier nicht eher eine grandiose, kompensatorische Phantasie ausläßt. Auch das können wir so ohne weiteres nicht wissen. Jedenfalls ist dieses *imaginaire* vom Cyberland auch eine Maske der Vergangenheit. Es ist der Traum von einer Welt, die bei aller Demokratisierung so nicht geworden ist. Diese Welt ist vielleicht einmal so gewesen – also ein Subjekt der Vergangenheit und ein Sujet für Historiker, die herausfinden wollen, ob es denn wirklich einmal so gewesen ist.

Auch in diesem Falle wird die Potenz der imaginierten Vergangenheit verständlich, wenn wir sie transatlantisch verspiegeln. Die deutsche Diskussion über diese amerikanische Phantasie tut nämlich wesentlich mehr, als diese Phantasie bloß zu decouvrieren. Sie hat sich vielmehr eine Inversion, ein Spiegelbild dieser amerikanischen Vision ausgedacht. Wo Al Gore einen Raum der Freiheit zur Entfaltung des Subjekts zu entdecken glaubt, sieht diese deutsche Diskussion einen Raum der Entwurzelung, der von – allerlei magischen Bräuchen verschriebenen – Nomaden bewohnt wird, die geschichtslos und zeitlos durch eine leblose Wüste ziehen, nur um plötzlich in die Welt der Seßhaften einzubrechen und ihre Kulturgüter zu plündern. (Die deutsche Debatte über die amerikanische Postmoderne nimmt gerade dieses Thema auf.) Die Diskussion der Urahnen dieser Nomaden ist ganz typisch. Das inzwischen weitgehend ausgestorbene Geschlecht der Hacker findet hierzulande überhaupt keine Sympathie. Daß da jemand auf die Idee kam, sich eine Bank von innen anzuschauen, indem er im Datenfluß der Bank herumschwimmt, gilt als höchst anrüchig – und nicht nur deshalb, weil auf diese Weise auch Eigentum auf wundersame Weise geschaffen und vermehrt werden kann, sondern weil durch den vandalischen Akt des „Betretens" der *terra firma* der Banken die Festen der demokratischen Grundordnung selbst bedroht werden. Nicht wie in den USA die Frage des Eigentums, sondern die Frage der Stabilität einer institutionellen Ordnung steht im Mittelpunkt der deutschen Debatte, wenn es um den Cyberspace geht.

Die virtuelle Welt erscheint als eine Welt der Dispersion und der Auflösung, die keine Ordnung hat und der deshalb Ordnung aufgezwungen werden muß. „Der ordentliche Verkehrsfluß auf der Info-Autobahn muß zur Erhaltung der Effizienz hundertprozentig gewährleistet werden", so könnte man diese Diskussion paraphrasieren. Kein Raum für Zufall und Spekulationen und schon gar nicht fürs Flanieren im Datenstrom, sonst gibt es eine Massenkarambolage. Amerika ist ein schreckliches Vorbild.

Das Los Angeles des Cyberfilmes *Blade Runner* muß entweder saniert oder segregiert und an das Ende der Welt abgeschoben werden. Die Gewalt in *Blade Runner* (der Film endet in der Hollywood-Fassung – im Unterschied zum *director's cut* – bekanntermaßen mit einem Happy End, indem der Blade Runner (der durch Final-Aktionen die Welt von den tückischen, artifiziellen Replikaten befreien sollte) mit (s)einer schönen Replikantin, die er von Rechts wegen hätte umbringen sollen, nach Oregon entschwebt und sich einen Teufel darum schert, was ihm seine Dienststelle befiehlt) – diese physische Gewalt gegen Maschinen steht der Gewalt der diskursiven Aussonderung (von Los Angeles als einem Un-Ort) in nichts nach.

Wie die Debatte über *Blade Runner* ist die publizistische Cyberspace-Debatte durch eine merkwürdige Flucht gekennzeichnet. Denn natürlich ist *Blade Runner* Science Fiction. Aber diese Zukunftsmusik beschäftigt sich nur sehr bedingt mit dem, was im Werden ist, um umso nachdrücklicher die Alpträume dessen zu beschwören, was schon lange ist und das 20. Jh. kennzeichnet – mit der Aussonderung und Vernichtung des Fremden und Unmenschlichen.

Wie nun aber der Kassenerfolg von *Blade Runner* in Deutschland zeigt, geht von dieser Welt der Cyber-Nomaden eine nicht unerhebliche Faszination aus. Aber es ist nicht die Faszination, die sagt, daß man nach einer schrecklichen Geschichte von Mord und Totschlag mit der ganz anderen (und sei es eine Replikantin, eine ehemalige Todfeindin) zusammenleben und in das reale Oregon ziehen könne. Es ist auch nicht die nachgerade rührend dargestellte Sehnsucht der Replikantin nach Menschwerdung, die filmisch gezeigt wird, indem die artifizielle, im Laboratorium montierte Person sich eine Familiengeschichte und damit eine Erinnerung (in Form von Familienphotos) zulegt und sich damit vor der Vernichtung zu retten versucht. Das alles hätte ja durchaus in Deutschland seine Anklänge und einen Widerhall finden können, da diese Geschichte so fremd nun nicht ist. Aber die Geschichte der Replikantin hat keine Aufmerksamkeit gefunden. Was fasziniert hat, wenn man den deutschen Rezensionen des Filmes Glauben schenken darf, war das abgrundtief verfaulte (man möchte sagen: „schwarze") Los Angeles. Denn das wohlige Erschaudern vor so viel Zerfall diente letztendlich der Selbstversicherung der eigenen Verwurzelung. So etwas kann uns nicht (mehr) passieren! Der Cyberspace ist in der deutschen Diskussion zum Orient des beginnenden 21. Jhs. geworden – und man kann genau sehen, wen oder was dieser Cyberspace mit seinen artifiziellen Bewohnern ersetzt.

Die Schlußfolgerung, die ich daraus ziehen möchte, ist zunächst einmal, daß sich die Sprache und die symbolische Welt sehr viel zögerlicher und langsamer ändern als das Bewußtsein. Was aus dem Bewußtsein getilgt worden bzw. im Bewußtsein überwunden ist, ist in der Art einer gespaltenen Realität in der Sprach- und Symbolkultur durchaus noch vorhanden. Die Ermordung von Unmenschen ist sorgsam in die Geschichte gebannt und wird mit Monumenten erinnert. Aber die Sache selbst ist doch immer noch präsent. Replikanten, welche die Welt verunsichern, müssen umgelegt werden, ohne daß man sofort an die symbolische Vergegenwärtigung der Vergangenheit denken würde.

* * *

In der Diskussion über den Cyberspace jedenfalls erkennen wir etwas von jenem „collective unconscious", jener kollektiven Identität, die wir nicht wählen, sondern die uns zunächst einmal mitgegeben ist. Der Apfel also, der so viel Glück und Sex versprach, ist vielleicht doch giftiger als wir denken.

Nun könnte man denken, daß man durch die Arbeit am Unbewußten, die solche virtuellen Räume wie der Cyberspace ja nahelegt und wie sie in Science Fiction in unserer Sprache dargestellt wird, sozusagen in eine andere, vielleicht tiefere Schicht der Identitätsbildung vorstoßen könnte, um uns gewissermaßen mit der Dynamik des Cyberspace aus dieser Verfangenheit in der Geschichte zu retten. Das legt zumindest der von Aristoteles geprägte Begriff der „energeia" nahe. Mir scheint die Wiederaufnahme dieses Begriffes als der dynamischen, über die Vergangenheit hinausweisenden Anverwandlung der Vergangenheit im Gespräch durchaus sinnvoll und angebracht – jedenfalls sinnvoller, als die Vergangenheit in totemischen Monumenten zu bannen. So verquer dies zunächst klingen mag, ich denke in der Tat, daß das Nachdenken über den Cyberspace, so wie wir dieses Nachdenken in der öffentlichen Diskussion vorfinden, helfen kann, uns die kollektiven Gespenster der deutschen Vergangenheit zu vergegenwärtigen und damit in eine Schicht der sprachlichen und bildlichen Erinnerung vorzudringen, die bislang von der Geschichtsschreibung noch kaum berührt worden ist. Es sind jene kulturellen und symbolischen Formen der Erinnerung, die wir ungefiltert aus der deutschen Vergangenheit mitschleppen – eben wenn wir zum Beispiel den Kampf der Weltbewohner gegen welt- und ortlose, artifizielle Geschöpfe ohne jede

kritische Wahrnehmung, ohne auch den kleinsten Gewissensbiß, in uns vereinnahmen.

Aber statt darüber zu berichten, möchte ich lieber eine kleine Geschichte erzählen, wie sie das Leben schreibt. In der letzten Sitzung meines Hannah-Arendt-Kolloquiums an der Universität Leipzig[2] habe ich das Kapitel über das Handeln in ihrer *Vita Activa* gelesen, nachdem ich den Kurs mit ihrer Rede über Lessing begonnen hatte. Arendt streicht in diesem Kapitel das Performative der athenischen Demokratie heraus, in der viel Wind gemacht wird, um Außerordentliches zu tun. Dieser Wind ist das Sprechen und Handeln, das keinem Nutzen verpflichtet ist. Es ist reine Aktualität und so nur zu vergleichen mit der Virtuosität des Tanzens und des Theaterspiels. Sie fährt fort: „In diesem von der modernen Gesellschaft ursprünglich so tief verachteten Virtuosentum, in den 'brotlosen' Künsten des Flötespielens oder des Tanzes oder des Theaterspielens, hatte antikes Denken einmal die Beispiele und Illustrationen gefunden, an denen es sich die höchsten und größten Möglichkeiten des Menschen vergegenwärtigte." Nun wird man mit Verlaub sagen dürfen, daß das eine einigermaßen extravagante Anschauung von der athenischen Demokratie ist. Aber meine Studenten hat weniger die Fiktion dieser athenischen Demokratie gestört. Vielmehr war ihnen völlig unverständlich, wie aus soviel performativem Nichts wie dem öffentlichen Gespräch überhaupt etwas entstehen könne. Sie haben es eher mit Platon gehalten, der angesichts der athenischen „Schwatzbude" eine Erziehungsdiktatur forderte, was mich wiederum an Horst Bredekamp und seinen FAZ-Artikel „Der Cyberspace als Geisterreich" erinnert, der auch meint, was man angesichts der virtuellen Geister des Cyberlandes brauche, sei eine neue Bildpädagogik, welche die Überwältigung der Sinne aufhebe.

In Erinnerung an die Erfahrungen dieses Jahrhunderts, das ja gerade in Deutschland ein langer Aufstand gegen die Zerstreuungen der Menschen durch Bilder und der mit ihr einhergehenden urbanen Mobilität war, könnte es vielleicht doch an der Zeit sein, sich an Hannah Arendts extravagante Anschauung von der Demokratie zu erinnern. Dies aber heißt heute, sich in das virtuelle Gespräch einzumischen, statt sich als Gesetzgeber über und gegen es zu setzen und zu glauben, daß auf diese Weise die Vergangenheit gebannt werden könne. Die Aufnahme der Arendtschen Überlegung in zeitgemäßer Form hätte nicht zuletzt den Vorteil, daß dies eine sehr deutsche Erinnerung wäre, die in der realen Geschichte Deutschlands keinen Platz fand und aus

ihr vertrieben wurde.

Al und Tipper Gore mit ihrer virtuellen Demokratie können mit ihr auch nicht viel anfangen. Umso mehr aber all diejenigen, die im Cyberspace herumspazieren; denn wie William Gibson in seiner berühmten Kurzgeschichte „The Gernsback Continuum" schilderte, ist der Cyberspace zunächst einmal nichts anderes als der Traum all jener Geschichten, die nicht stattgefunden haben. Er ist der Raum der Möglichkeiten all derjenigen Geschichten, die so nicht waren, und damit reliefartig hervorheben, was gewesen ist. Denn diese Realien der Welt verschwinden ja nicht, sondern sie werden mit den Möglichkeiten einer vergangenen oder vergehenden Welt konfrontiert. So läßt sich das eine (die *res gestae*) aufheben und das andere (die Möglichkeiten) weiterschreiben. Nur wenn wir die deutsche Geschichte als Erinnerung ohne jede Zukunft völlig abschreiben wollen, ist diese „energische" Erinnerung ohne Belang.

Fragen wir uns nach der Zukunft der Vergangenheit in der Multioptionengesellschaft danach, ob wir denn in Zukunft die Vergangenheit wählen können, so wäre vielleicht die Antwort zu erwarten, daß soviel Beliebigkeit die Vergangenheit vernichtet und jegliche Geschichte unmöglich macht. Ich habe eine andere Antwort. Die fremde Identität, die man im Internet anwählen kann (wenn man es denn tun will), kann man sich auch vorstellen als die Geschichte, die so nicht stattgefunden hat, aber als Möglichkeit angelegt war und die das heutige Subjekt als performativen Möglichkeitsraum erneut schaffen und damit auch vom Vergessen retten kann. Diese Geschichte wird einen zum Fremden in einem Land machen, das mit den Realien der Vergangenheit auch ihre Hoffnungen und Möglichkeiten aussperrt. Aber wie gesagt, das ist ja alles bloß Theater und Flötenspiel.

1 „Cyberspace is a complete spatialized visualization of all information in global information processing systems, along pathways provided by present and future communications networks, enabling full copresence and interaction of multiple users, allowing input and output from and to the full human sensorium, permitting simulations of real and virtual realities, remote datacollection and control through telepresence, and total integration and intercommunication with a full range of intelligent products and environments in real space." (M. Novak, Liquid Architecture in Cyberspace, in: M. Benedikt (Hrsg.), Cyberspace. First Steps, Cambridge (Mass.)/London 1992, S. 225).

2 Der Autor war im Wintersemester 1995/96 als Leibniz-Professor am Zentrum für Höhere Studien der Leipziger Universität tätig. (Anm. der Red.)

# Mitteilungen und Berichte

## „Kulturtransfer im Epochenumbruch. Frankreich – Deutschland 1770-1815". Internationale Arbeitstagung in Saarbrücken.

Die unter der Leitung von *H.-J. Lüsebrink* und *R. Reichardt* stehende internationale Arbeitstagung fand vom 29. März bis zum 1. April 1996 an der Universität des Saarlandes statt. Konzipiert im Rahmen eines seit längerem von der Volkswagenstiftung geförderten Projektes über „Begriffs-, Symbol- und Wissenstransfer von Frankreich nach Deutschland 1770-1815" bildete das Saarbrücker Treffen die Fortsetzung eines ersten, 1992 in Mainz veranstalteten Kolloquiums, in dem es zunächst um die Abgrenzung des Forschungsgegenstandes und die Festlegung der Untersuchungskomplexe gegangen war.

Drei Jahre später schickte man sich an, ein vorläufiges Resümee zu ziehen. Die inzwischen vorliegenden Ergebnisse sollten präsentiert und der Stand der Dinge abgeklärt werden. (Als ein Ziel des gesamten Unternehmens ist die Herausgabe eines umfangreicheren Werkes mit Beiträgen zur Transferproblematik geplant.)

Der Aufforderung, den Prozeß nachzuvollziehen, in dem die deutschen Leser im späten 18. und an der Wende zum 19. Jh. sich der französischen Sprache und Kultur annäherten, sind Vertreter zahlreicher geisteswissenschaftlicher Disziplinen in das Tagungszentrum Villa Lessing gefolgt. Zum Auftakt skizzierten Lüsebrink und Reichardt den Stand ihres Vorhabens einer deutsch-französischen Übersetzungsbibliothek. Daß das von den Ereignissen im Nachbarland faszinierte deutsche Publikum des 18. Jhs. ein beachtliches Interesse für Übersetzungen französischer Schriften hatte, gehört zwar seit langem zu den Gemeinplätzen, die in jedem einschlägigen Werk auftauchen, doch mangelte es bisher an einer Basis für empirische Forschungen, die detaillierte Aussagen über das tatsächliche Ausmaß der Rezeption von Texten der „anderen Seite" im deutschen Sprachraum gestattete.

Diese Grundlage konnte in den vergangenen Jahren u. a. mit dem Zusammentragen der Übersetzungen französischer Texte der Revolutionszeit geschaffen werden. In einer Datenbank elektronisch gespeichert und nach bestimmten Begriffen aufgeschlüsselt liegt nun ein Korpus von über 13000 Übertragungen französischer Schriften vor. Die in formaler wie inhaltlicher Hinsicht sehr breite Zugriffsmöglichkeit auf das Material – Monographien, Zeitschriftenartikel, revolutionäre Pamphlete, Rezensionen und Liedtexte – erweist sich noch im nachhinein als glückliche Entscheidung, da die wechselnden literarischen Konjunkturen als sensible Indikatoren für veränderte Rezeptionserwartungen anzusehen sind. So belehrt die „Übersetzungsbibliothek" etwa denjenigen rasch eines Besseren, der als wichtigste Transfersphäre der in Frage stehenden Zeit ganz selbstverständlich den Import schön-

geistiger Literatur angenommen hatte. Tatsächlich dokumentiert die Fülle der naturwissenschaftlichen Titel, daß der Chemie oder der Physik von deutscher Seite große Aufmerksamkeit zuteil wurde.

Die Thematik der Tagung wurde dann in vier Sektionen unter vier Fragestellungen erörtert. Während mit der „Übersetzungsbibliothek" ein schon vollzogener Transfer zur Diskussion stand, wandte sich der zweite, von *M. Werner* stammende Eröffnungsvortrag einer abstrakteren Problematik zu. Es kam Werner darauf an, ein fundamentales Dilemma der Transferforschung zu thematisieren: Nicht alles, was sich mit dem Etikett einer „vergleichenden Untersuchung" schmückt, werde diesem Anspruch auch gerecht. Gerade da, wo eine behutsame komparative Annäherung gefordert sei, würden oft stillschweigend Sachverhalte als symmetrisch und interkulturell gültig deklariert, mithin das nivelliert, was in seiner asymmetrischen Struktur begriffen werden müsse.

Das weitgefächerte Themenspektrum lieferte noch Gelegenheit, anhand von Fallbeispielen generelle methodische Überlegungen zur Definition und zum Umgang mit dem Konzept „Kulturtransfer" zu diskutieren. Unter dem Titel „Informations- und Wahrnehmungsprozesse" wurden Beiträge aus sehr unterschiedlichen Bereichen behandelt. *K. Angelike, M. Beermann* und *R. Nohr* untersuchten im Rückblick auf die journalistische Produktion des „Courier du Bas-Rhin" die Rolle frankophoner Zeitungen als Schaltstellen des Informationsaustausches. Die Existenz dieses Blattes war sowohl für die preußische als auch für die französische Zensur des Ancien Régime ein stetes Ärgernis. Die Beiträge von *E. Mass* und von *W. Greiling / M. Middell* dokumentierten, auf welchen Ebenen sich der Kulturtransfer von Frankreich nach Deutschland abspielen konnte. Während Mass mit groben Linien die Skizze einer deutschen Rezeptionsgeschichte der französischen Materialisten zeichnete, befaßten sich Greiling und Middell mit dem Nachhall der Französischen Revolution in der kursächsischen und thüringischen Presse. Das exzessive Reden der Presse über die Revolution war, wie die beiden Autoren sehr einleuchtend darstellten, keineswegs nur von einem lebhaften Interesse an den Vorgängen im Nachbarland geleitet, sondern besaß vielmehr einen tieferen, in der relativen Erstarrtheit der deutschen Provinz liegenden Grund: Es diente der Kompensation der eigenen politischen Bedeutungslosigkeit. Gegenüber dem von Mass und Greiling / Middell gewählten breiten Zugang ging es *M. Wagner* um die deutsche Interpretation einer singulären Revolutionsepisode, des Königsmords von 1793. Anders als der Titel des Vortrages vermuten ließ, blieb offen, inwiefern die entsprechende Berichterstattung multimediale Züge trug. Eine stärkere Differenzierung und Einbeziehung etwa der Druckgraphik hätte sich der Zuhörer schon gewünscht. Anderen Aspekten der „Informations- und Wahrnehmungsprozesse" gingen *W. H. Stein* und *C. Ulbrich* nach. Steins Augenmerk galt der Verwendung der französischen Sprache in der Verwaltungsöffentlichkeit der rheinischen Departements zwischen 1798 und 1814. Seine Ausführungen zeigten einmal mehr, wie aufschlußreich scheinbar trockene Verwaltungsakten für die Analyse des französisch-deutschen Kulturtransfers sein können. *C. Ulbrichs* Beitrag über Kulturvermittlung

im deutsch-französischen Grenzraum brachte mit der Frage nach der Bedeutung der Grenze für die Herausbildung nationaler Mentalitäten und Mythen neue und spannende Aspekte in die Debatte ein.

Nach den Informationsprozessen waren es die „Träger und Institutionen der Kulturvermittlung", denen sich unter dem Aspekt des Kulturtransfers die Beachtung zuwandte. Wem gebührte im späten 18. Jh. das Attribut des „kulturellen Mittlers"? Und welchen Weg muß man einschlagen, um den Wirkungskreis dieser Mittler nachträglich abschreiten zu können? Nach einigen konzeptionellen Überlegungen *M. Espagnes* zu dieser Thematik richtete sich die Aufmerksamkeit zunächst auf die Buchhändler und Verleger, die als erfahrene Kulturagenten die Verständigung zwischen beiden Ländern entscheidend befördert haben. Es eröffneten sich Einblicke in die Aktivitäten der *Société Typographique de Neuchâtel (J. Freedman)* und der Peter Philipp Wolfschen Buchhandlung und die Rolle des Leipziger Buchhandels im literarischen Austausch zwischen Deutschland und Frankreich *(M. Lehmstedt)*.

Die Übersetzer des 18. Jhs. betrieben den Kulturtransfer ebenso professionell wie die Buchhändler und hatten folglich auch einen Platz auf dem Programm der Saarbrücker Tagung. Obwohl prosopographische und sozialgeschichtlich orientierte Untersuchungen über die Zusammensetzung, das soziale Profil und das Selbstverständnis dieser Gruppe nach wie vor ein Desiderat der Forschung darstellen, steht fest, daß das Übersetzen in einer Zeit, in der die meisten Schriftsteller unter entwürdigenden Bedingungen leben und arbeiten mußten, den „Rousseaus du ruisseau" eine willkommene Erwerbsquelle bot. *G. Roches* Anmerkungen zur Biographie Ludwig Ferdinand Hubers und seiner Frau zeigten sehr anschaulich die materiellen Zwänge, mit denen ein Übersetzer des 18. Jhs. zu kämpfen hatte. Die „Karriere" der Therese Huber illustriert dabei nur exemplarisch, daß am Alltagsgeschäft des Übersetzers auch und gerade Frauen partizipierten – ihr Anteil an der Kulturvermittlung wird in Zukunft noch näher zu untersuchen sein. Neben den Übersetzungen französischer Schriften waren es vor allem die Buchbesprechungen, die im Europa der Aufklärung als Vehikel des Kulturtransfers fungierten. Wenngleich die Rolle des Rezensionswesens für die deutsch-französische Kulturvermittlung nicht einfach zu beurteilen ist, lassen sich doch, wie der Beitrag von *R. Nohr, E. Papacek* und *A. Vetter* dokumentierte, zumindest Trends und Tendenzen benennen.

In den folgenden Referaten rückte der Prozeß des Übersetzens selbst in den Mittelpunkt. *B. Spillner* erörterte neuere Ansätze für eine linguistisch orientierte Übersetzungswissenschaft. *C. Donato* verfolgte am Beispiel der *Oekonomischen Encyclopädie* des Johann Georg Krünitz Linien des französischen Einflusses. Wie sich der Vorgang des Übersetzens keineswegs in einer wortgetreuen Übertragnng des Originals erschöpfte, schilderte *M. Grimberg* dann am Beispiel des Erfolgszugs der französischen Komödie im deutschen Sprachgebiet. Die kreativen Aspekte des Übersetzens waren zuvor bereits in einigen anderen Beiträgen angesprochen worden. Bei aller Verantwortlichkeit gegenüber dem Original besaß der Übersetzer einen eigenen hermeneutischen Spielraum, der ihm gestattete, Nuancen und Akzente zu setzen. Nicht selten war es *seine* In-

terpretation, die erst dafür sorgte, daß eine in Frankreich für ein bestimmtes Publikum verfaßte und oft situationsabhängige Schrift einen Adressatenkreis mit gänzlich anderen politischen Erfahrungshorizonten erreichen konnte.

Die Übersetzungen waren zweifellos von der individuellen Handschrift des jeweiligen Übersetzers geprägt – aber welche Werke kamen für eine Übersetzung überhaupt in Frage? In welch hohem Maße sich zeitgenössische Lesebedürfnisse und kollektive Sehnsüchte in den Übersetzungswellen widerspiegelten, veranschaulichte H.-J. Lüsebrinks Blick auf die deutsche Rezeption der französischen Bestsellerautoren Voltaire und Raynal. Die einschlägigen Belege vermitteln einen drastischen Eindruck von der Ausschnitthaftigkeit, mit der das Oeuvre des Philosophen vom Publikum jenseits des Rheins zur Kenntnis genommen wurde. Übersetzungen von Theaterstücken beanspruchten den weitaus größten Raum, während den philosophischen Schriften oder den Erzählungen Voltaires nur geringe Resonanz zuteil wurde. Als ein weiteres Medium des Kulturtransfers im späten 18. Jh. kam gegen Ende dieser Sektion das Musiktheater zur Sprache. Auch auf dieser Ebene, so das Fazit *H. Schneiders*, habe es ein beachtliches Engagement für die Rezeption französischer Werke gegeben.

Das Thema der letzten Sektion lautete „Begriffs- und Symboltransfer". Neben einem Streifzug durch französisch-deutsche Wörterbücher der „Sattelzeit" (R. Koselleck) standen drei politische Schlüsseltermini (darunter eines der „internationalen Hochwertwörter des politisch-sozialen Bezirks" schlechthin, der Begriff Demokratie) in der Diskussion. Daß aus präzisen begriffsgeschichtlichen Rekonstruktionen nicht nur Auskünfte über den Stellenwert eines Begriffs im allgemeinen Sprachgebrauch zu gewinnen seien, sondern darüber hinaus auch auf die psychologische Disposition der Zeitgenossen geschlossen werden könne, hatte zwar schon zu Beginn der dreißiger Jahre einer der Väter der Mentalitätsgeschichte, Lucien Febvre, betont. Wie R. Reichardt anhand der wechselhaften und spannenden Geschichte des Begriffs Revolution mit einer Fülle von Beispielen jedoch zeigte, war dies Postulat nicht einmal für einen der prominentesten Begriffe des späten 18. Jhs. eingelöst worden. Erst in der Breite der von ihm angeführten Belege offenbarte sich die semantische Vielschichtigkeit des Revolutionsbegriffs, der durch die Erfahrung der Grande Révolution seine spezifische Prägung erhalten hatte. Wurde der Begriff der Revolution mit unterschiedlichen Inhalten gefüllt, so geschah dies erst recht mit dem Begriff der Nation, den die Deutschen an der Wende zum 19. Jh. (so Lüsebrink) oft ganz anders interpretierten als ihre französischen Nachbarn, nämlich als Synonym für einen rigorosen „Patriotismus der Scholle".

Von den frankophonen deutschen Zeitungen bis zur Frage nach dem Verhältnis von symmetrischen und dissymmetrischen Forschungskonstellationen – die Vielfalt der in Saarbrükken angebotenen Themen hätte, den intensiven und anregenden Diskussionen zum Trotz, leicht den Eindruck einer gewissen Beliebigkeit hinterlassen können, wäre da nicht als Klammer der historische Kontext des späten 18. Jhs. gewesen und hätte sich aus den meisten Beiträgen nicht ein kohärentes Bild ergeben: die Einsicht nämlich, daß der

Kulturtransfer zwischen Frankreich und Deutschland im 18. Jh. mehr war als ein eindimensionaler Prozeß der Rezeption, der umstandslosen Erweiterung der eigenen Kultur um „fremde" Elemente.

Gudrun Gersmann

***Christian Pfister*, Bevölkerungsgeschichte und Historische Demographie 1500-1800, Oldenbourg Verlag, München 1994, 151 S. (Enzyklopädie Deutscher Geschichte; 28).**

Der renommierte Schweizer Wirtschafts- und Sozial-, Klima- und Umwelthistoriker *Christian Pfister*, international bekannt geworden vor allem durch seine innovative Habilitationsschrift[1] und die Klimadatenbank EURO-CLIMHIST, rundet die thematischen Darstellungen der EDG zur Frühen Neuzeit weiter ab. Der 16. Band von dreißig für die Frühe Neuzeit konzipierten Themen steht somit zur Verfügung. *Pfister* ist sich der Risiken, die die Bearbeitung der Thematik impliziert, bewußt, wenn er vermerkt, daß seit dem Werk von E. Keyser (Bevölkerungsgeschichte Deutschlands, 1938/41) „für die deutsche Bevölkerungsgeschichte der Frühen Neuzeit – im Unterschied zu den meisten anderen Gebieten der Historiographie [und auch im Unterschied zur englischen und französischen Forschung, S.M.] – keine Synthese mehr verfaßt worden" (S. 1) sei. Die versteckte Kritik gipfelt dann auch in der Hoffnung, daß das „vorliegende Bändchen den Anstoß dazu liefert, daß in Deutschland endlich eine Bevölkerungsgeschichte der Frühen Neuzeit angepackt wird, welche diesem Namen gerecht zu werden vermag" (S. 2). Indem sich der Verfasser trotz des augenfälligen Desiderats der Aufgabe unterzieht, Forschung und Diskurs eines halben Jahrhunderts im engen Rahmen der EDG zu plazieren, gebührt ihm höchstes Lob, das auch durch die folgenden Bemerkungen nicht geschmälert werden soll. Räumlich „und in dem Bewußtsein, daß dies keine Ideallösung darstellt", strebt die Darstellung das gegenwärtige deutsche Sprachgebiet als „Referenzpunkt" an. Dem Gliederungsmuster der EDG folgend, ist der I. Teil dem enzyklopädischen Überblick gewidmet. Zunächst werden in knapper Form verschiedene Sorten schriftlicher Quellen der prä-, proto- und statistischen Periode zur Erforschung von Bestands- (=Populationszensus) und Bewegungsmassen (=Vitalstatistiken) diskutiert. Die kritische Bewertung stellt v.a. auf die Unschärfen der Erhebungsmodi (Motiv der Zählung, gezählte Einheit) in prästatistischen Quellen und die Gefahren bei der Hochrechnung von Teilzählungen ab.

Ausgehend von Bevölkerung als homöostatischem System, das über die Fruchtbarkeit geregelt wird, und dem Hinweis auf die notwendige Unterscheidung von Struktur- und Wachstumseffekten „postuliert" (!) hier Verfasser zweitens die Bevölkerungsentwicklung von 1500-1800. Eine Tabelle und eine Graphik mit z.T. geschätzten Angaben zur Bevölkerungsentwick-

lung in Deutschland, Österreich und der Schweiz zwischen 1500 und 1800, eine Tabelle zur Bevölkerungsdichte in Deutschland und Österreich-Ungarn sowie eine Karte älterer (1819), von J. Sieglerschmidt/Mannheim bearbeiteter Angaben zur Bevölkerungsdichte in Deutschland um 1800 bieten den groben Überblick zum Geschehen. Die stark exemplarisch angelegte Darstellung interpretiert den Bevölkerungsgang ereignisgeschichtlich als Folge von kriegerischen Ereignissen (Dreißigjähriger Krieg, Siebenjähriger Krieg), Seuchenzügen (1620er und 1630er Jahre) und ihrer Interferenz sowie die darauf folgenden Rekuperationsphasen. Ganz in seinem Metier ist *Pfister*, wenn er auf die Folgen klimatischer Veränderungen, auf Wetter- und Witterungsanomalien, hinweist, die über die Einengung des Nahrungsmittelspielraums, speziell auch den Rückgang des Proteinkonsums, zu einer erhöhten Anfälligkeit für Epidemien führen konnten. Abschließend werden die Auswirkung von „Protoindustie" und „Agrarrevolution" auf Bevölkerungswachstum und -struktur skizziert. Bedauerlich ist, daß die Darstellung zur Bevölkerungsentwicklung – abgesehen von den Tabellen und Graphiken – lediglich mit fünf Quellenangaben belegt ist und keine der aufgeführten Fallstudien nachgewiesen ist (z.B. bezieht sich S. 12f. – Vogelsberg – auf H. Hildebrandt/M. Gudd, in: Archiv für hessische Geschichte und Altertumskunde, N.F., Darmstadt 49 [1991], S. 85-146.); gerade angesichts des knappen Darstellungsraumes ein Manko, das sich im Fortgang des enzyklopädischen Überblicks fortsetzt und seinen „Nachnutzungswert" herabstuft. Bemerkungen zur Ausprägung des (west-) europäischen Heiratsmusters, der Fruchtbarkeit, der Sterblichkeit, der Binnen-, Ein- und Auswanderung in ihrer jeweiligen zeitlichen Dynamik und mit lokalen, regionalen bzw. territorialen Beispielen und Besonderheiten angereichert, schließen den Überblick ab. Bis hierher zeigt sich die Darstellung mehrheitlich als eine bevölkerungsgeschichtliche, viel weniger explizit als eine historisch-demographische. Bereits auf S. 3 wird die Disziplin zwar unter den „Quellen und Methoden der Bevölkerungsgeschichte" subsumiert und mit S. 30 ist die wesentliche Methode letzterer – die Familienrekonstitution – wenn auch undefiniert – als Begriff eingeführt, auch fließen Ergebnisse historisch-demographischer Forschung permanent in die Darstellung ein. Dennoch fristet die eigenständige Disziplin – selbst wenn sie durch zahlreiche Verbindungslinien mit der Bevölkerungsgeschichte verknüpft ist – insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Quellen und der Forschungsmethodik ein im Verhältnis zur *explizit* ausgewiesenen Bevölkerungsgeschichte (S. 3) nur subordiniertes Dasein.

Ein partieller Ausgleich erfolgt erst im II. Teil: „Grundprobleme und Tendenzen der Forschung": die Methode der Familien*re*konstitution (nicht wie S. 59: „Familienkonstitution") wird im Rahmen eines forschungsgeschichtlichen Überblicks erstmals kurz vorgestellt. Leider sind dem Verfasser in diesem Abschnitt einige Arbeiten entgan-

gen: die Habilitationsschrift (1992) von Volkmar Weiss/Deutsche Zentralstelle für Genealogie (Bevölkerung und soziale Mobilität in Sachsen 1550-1800) sowie einige frühere Arbeiten desselben Autors; die Dissertationsschrift von Brigitte Meier (1988, gedruckt 1993), was Bezeichnung der „neuen Bundesländer als Forschungs*vakuum*" u.U. relativiert hätte.

Der II. Teil ist im Schwerpunkt den Positionen in der wissenschaftlichen Diskussion und der Vertiefung des enzyklopädischen Überblicks gewidmet. Um den Abschnitt „Illegitimität" erweitert, folgt die Darstellung der Gliederung des Überblicksteils. Der Frage „nach dem Erklärungswert ökotypischer (zum Terminus vgl. Register, S. 146) und ökonomischer Determinanten für demographisches Verhalten" ist die abschließende Erörterung „räumliche[r] Varianten generativer Verhaltensweisen" am Beispiel der „Typräume" Stadt, Heimindustriegebiet (von *Pfister* offenbar synonym für den problematischen Begriff „Protoindustrie" [S. 116 u. 119, 121] verwendet), Alpenraum und Küstenraum gewidmet. Der Autor charakterisiert die Diskussion als über weite Strecken offen und verweist auf die mannigfaltigen und gegenwärtig noch diskutierten Freiheitsgrade, die bei der Modellierung von „Typräumen" zu berücksichtigen sind. Fraglich erscheint in diesem Zusammenhang, ob die als protoindustrialisiert bezeichneten „Gebirgsgegenden" (S. 120) Kursachsens tatsächlich undifferenziert im ursprünglichen Begriffsverständnis als solche angesprochen werden können. Das Quellen- und Literaturverzeichnis umfaßt 245 Werke: 15 Quellensammlungen und Bibliographien sowie 230 Darstellungen, eingeschlossen werden Erscheinungsjahre von 1912 bis 1992, wobei der Schwerpunkt auf den siebziger und achtziger Jahren liegt. Leider verzichtet *Pfister* auf Angaben zu thematischen Zeitschriften, Reihen, Stätten der Forschung sowie methodisch grundlegenden Arbeiten des angloamerikanischen und frankophonen Raumes.

Stefan Militzer

1 Klimageschichte der Schweiz 1525-1860, Bern/Stuttgart ³1982.

## *Pierre Rétat*, Le dernier Règne. Chronique de la France de Louis XVI (1774-1789), Editions Fayard, Paris 1995, 373 S.

Der bekannte französische Zeitungs- und Mentalitätshistoriker *Pierre Rétat* hat sich an ein Unternehmen neuer Art herangewagt. Bekannt wurde er vor allem durch seine Forschungen zur französischen Presse des späten Ancien Régime und der Revolution; jetzt verfaßte er eine Chronik der besonderen Art eben dieser so faszinierenden Endzeit der französischen Feudalherrschaft. Auf der Basis der Auswertung zahlreicher zeitgenössischer Periodika und Mémoiren versetzt *Rétat* sich selbst in die Rolle eines 'Chroniqueur contem-

porain' und schreibt sozusagen die ultimative Chronik der Herrschaft von Louis XVI. Was dabei herauskommt, ist eine Art von chronologischer Aneinanderreihung neuester Nachrichten, die in Monatsetappen von Mai 1774 bis Oktober 1789 fortschreitet. Allein schon die Evozierung der großen Ereignisse eines Jahres mag aus heutiger Sicht erstaunen, denn neben bekannten Schlüsselereignissen der Zeit, die auch in zeitgenössischen Zeitungen ausführlich kommentiert und gewürdigt werden, liest man so manches heute Vergessenes, Anekdotisches und Skurriles, das die Zeitgenossen aber genauso berührt haben mag. So ist das Jahr 1778 natürlich geprägt vom Tod der beiden großen Philosophen, des einen, Voltaire, in Paris und quasi unter den Augen der bestürzten Öffentlichkeit, des anderen, Rousseau, im Exil und umgeben von mysteriösen Thesen zu seiner Todesursache. Zugleich aber betrauert man den ebenfalls gestorbenen berühmten Schauspieler Le Kain, und der Sommer bringt eine so langanhaltende Hitzewelle, daß die Seine auf den Tiefststand von 1731 zurückgeht. Im Oktober des gleichen Jahres schließlich wird der Sieg der französischen gegen die englische Flotte mit einem neuen, nach dem siegreichen Schiff à la Belle Poule genannten Hutmodell gefeiert.

Das Buch bietet eine abwechslungsreiche Lektüre und ermöglicht durch seine chronologische und diskontinuierlich anekdotische Reihung von Meldungen und einen ausführlichen Index auch das Stöbern jenseits der linearen Textentwicklung. Allerdings besitzt die bunte Chronik des späten Ancien Régime ein Manko, und zwar eines, das geeignet sein könnte, *Rétats* gesamtes Unternehmen zu disqualifizieren. Wenn der Leser Hinweise auf die Quellen des 'Chroniqueur' sucht, so bleibt er auf die summarischen Angaben in der Einleitung zurückgeworfen. Auf den gesamten 350 Seiten der Chronik findet sich keine einzige Angabe zu den Quellen, aus denen *Rétat* Fakten, Meinungen und Gerüchte zusammengetragen hat.

Zunächst mag man sich an die in Deutschland als typisch französisch empfundene 'Krankheit' der schlechten Quellendokumentation erinnert fühlen. Liest man allerdings das Vorwort, so zeigt sich, daß *Rétats* Entscheidung Teil einer bewußten Strategie ist. Er bringt die Rolle des Chronisten in den gewollten Gegensatz zur historiographischen Schreibweise und trifft so eine programmatische Entscheidung: „Notre chroniqueur écrit d'un point de vue très différent: non seulement il se veut l'observateur quasi journalier du présent, livré au temps dans une totale ignorance de l'avenir, mais il se veut aussi, de part en part, l'homme de l'information publique..." (S. 8) *Rétat* geht so weit, als Chronist zu versuchen, die Sprache und das Vokabular der Zeit in seinen Text einzubauen. Er zitiert, wie er selbst präzisiert, teilweise sogar wörtlich ganze Sätze und Passagen aus Zeitungen und Mémoires, um der Chronik einen authentischen Anstrich zu geben, ohne allerdings die Passagen besonders hervorzuheben oder seine Quellen anzugeben. Damit soll die historiographische Perspektive grundlegend in Frage gestellt werden. *Rétat*

möchte mit der Rückkehr in die Gegenwart des Geschehens den historischen Blick vom Zwang zur retrospektiven Interpretation und zur logischen Verknüpfung befreien: „Vouloir écrire le présent dans son éclatement et sa discontinuité, c'est choisir méthodiquement la possibilité d'échapper à l'enfer de la consécution, et offrir ou rendre à l'Histoire la chance du hasard, des enchaînements rompus, des lacunes et des incohérences." (S. 15)

Und in der Tat, taucht man in die Lektüre ein, so ist man frappiert von der Diskontinuität der Ereignisse und von der Heterogenität ihrer Kommentierung. Kein einheitlicher Blick scheint sich da aus dem Geschehen zu schälen, keine stringente und kontinuierliche Entwicklung hin zu einer Umwälzung der französischen Gesellschaft, und es zeigen sich allenfalls kleine Anzeichen und Herde des Widerstandes, die sich plötzlich und unerwartet in die gleiche Richtung bewegen. So wird man zu einer Lektüre verführt, die diskontinuierlich sein kann, die sich plötzlich für diesen oder jenen 'fait divers' interessiert, die ihrer Neugier nachgibt und Politisches auch einmal überspringt. Und, so formuliert *Rétat* in seinem Vorwort, es ist auch diese Art der Lektüre, die er mit seiner Schreibweise suggerieren will, eine Lektüre mithin, die der 'histoire' endgültig wieder ihren kleinen Anfangsbuchstaben zuweist: „Car une lecture oisive et hasardeuse convient aussi, et peut-être surtout, à ce qui voudrait donner l'image d'une histoire éphémère, obscure, et rendue à la liberté du hasard." (S. 17)

Das interessante theoretische Gedankenspiel der Einleitung scheint sich in der pragmatischen Ausführung der Chronik allerdings doch eher als Sackgasse zu entpuppen. Denn was wäre subjektiver als die Chronik eines Zeitungshistorikers des ausgehenden 20. Jhs., der uns auf 350 Seiten sein Bild von 15 tumultuösen Jahren des 18. Jhs. auf der Grundlage seiner Lektüre von tausenden von Zeitungsseiten zeichnet, ein Bild zudem, dessen Wahrhaftigkeit nachzuprüfen der Leser nicht in die Lage versetzt wird?

Was für Letzteren nach beendeter Lektüre bleibt, ist eine Erfahrung, die sich wohl am ehesten mit der Lektüre historischer Romane vergleichen läßt. Was die Marie Antoinette von Stefan Zweig mit der wirklichen Königin zu tun hat, darüber können sich bis heute Historiker und Literaturwissenschaftler streiten. Als Quelle, Material oder Anregung für historische Forschungen findet der Roman allerdings höchstens in Form von anekdotischen Exkursen in den Margen historiographischer Texte seinen Platz. Es steht zu befürchten, daß *Rétats* Buch ein ähnliches Schicksal ereilen wird.

Annette Keilhauer

***Monika Neugebauer-Wölk*, Esoterische Bünde und Bürgerliche Gesellschaft. Entwicklungslinien zur modernen Welt im Geheimbundwesen des 18. Jahrhunderts, Wallstein Verlag, Göttingen 1995, 93 S. (Kleine Schriften zur Aufklärung, hrsg. von der Lessing-Akademie Wolfenbüttel, 8).**

Die Autorin stellt sich mit dieser Schrift der Frage, die schon die Zeitgenossen beschäftigte, aber auch bis heute von den Historikern diskutiert wird: „ob die Entwicklung der Gesellschaft des 18. Jahrhunderts, der allmähliche Transformationsprozeß vom Ancien Régime zur modernen Welt, von der Existenz geheimer Gesellschaften gefördert und mitbestimmt wurde und wenn ja, wie dies geschah". Ihre Interpretation der geheimen Gesellschaften, die sich im wesentlichen auf die Illuminaten konzentriert, läßt diese Frage allerdings letztlich offen.

Obgleich die Autorin im 4. und letzten Abschnitt auf die Kontinuitäten zwischen der freimaurerischen und jakobinischen Metaphorik und Symbolik verweist, die auf einen Zusammenhang zwischen Freimaurern und Jakobinern bzw. Revolutionären hindeuten, ist es das Anliegen der ersten drei Abschnitte, sich mit Auffassungen auseinanderzusetzen, die eben diesen Zusammenhang von Freimaurertum und politischen Intentionen im Sinne einer Errichtung der Bürgerlichen Gesellschaft im modernen Sinne nachzuweisen suchten. Gleich eingangs wertet sie Reinhard Kosellecks These in „Kritik und Krise", wonach das Arkanum der Freimaurer bei aller Verschiedenheit inhaltlicher Gestaltung letztlich politischer Natur sei und sich gegen die Herrschafts- und Gesellschaftsstruktur des Absolutismus richte, als ebenso „interessant wie problematisch" (S. 8). Gegen die von Koselleck gesehene Beziehung von Entstehung und Ausbreitung der Freimaurerei und der des Absolutismus bringt die Autorin zu Recht die Ergebnisse neuerer Absolutismusforschung in Anschlag, die nachgewiesen hat, daß die innere Konsistenz dieser Herrschaftsstruktur in der früheren Forschung oftmals überschätzt wurde, daß auch „Absolutismus" häufig nur als Chiffre für die Herrschaftsformen des Ancien Régime überhaupt verstanden wurde. Wenn sie allerdings die „Unzulässigkeit" der Kosselleckschen „Generalisierung" dadurch aufweisen will, daß sie im England des 18. Jhs. als dem Ursprungsland der Freimaurerei keinen Absolutismus sieht, so ist dieses Argument selber unzulässig, da die Ursprünge der englischen Freimaurerei ja bereits im frühen 17. Jh. zu suchen sind.[1] Auf ihre Frage, warum die Freimaurerei nicht mit dem Absolutismus verschwunden wäre, wenn „das Maurergeheimnis auf ein so spezifisches Politikum reduziert" werden könne, kann mit der Gegenfrage geantwortet werden, aus welchen Gründen denn das Interesse der Erforschung der Freimaurer immer wieder dem 18. Jh. gilt? Hat dieses Interesse möglicherweise mit der damaligen großen gesellschaftlichen Bedeutung zu tun, die schließlich fast alle bedeutenden Köpfe der Zeit irgendwann in Kontakt oder auch zur Mitgliedschaft in den Logen brach-

te? Ist gemessen *daran* die heutige Freimaurerei noch irgendwie relevant?

War es nicht die politische Brisanz, das Spannungsverhältnis von einem Gesellschaftssystem, das keine (garantierte) bürgerliche Öffentlichkeit besaß, und dem wachsenden Bedürfnis einer immer größer werdenden Schicht von Bürgern, die sich (keineswegs nur über Politik) artikulieren und die kommunizieren wollten, die notwendig geheime Gesellschaften hervorrief[2], wo öffentliche nicht zugelassen waren? Wenn denn Koselleck seine These über die politisch-soziale Funktion der Freimaurerei zu einseitig am absolutistischen Gesellschaftssystem festmacht, müßte dann nicht die Tragfähigkeit dieser These zunächst am allgemeineren Begriff des „Ancien Régime" und seinen Möglichkeiten nach einer bürgerlichen Geselligkeit und Öffentlichkeit überprüft werden? Die Antwort der Autorin auf die Frage nach dem Überleben der Freimaurerei nach dem Verschwinden von Absolutismus und ständischer Gesellschaft aber lautet: „Die Freimaurerei ist ein Esoterischer Bund, und ihr Verhältnis zu der sie umgebenden Gesamtgesellschaft muß im Kontext dieser Tatsache gesehen werden." (S. 9)

Der Nachweis dieser These ist denn auch das Hauptanliegen der vorliegenden Schrift. Dabei steht die Entstehung und Ausbildung des Illuminatenordens als eines in seinem Wesen esoterischen Geheimbundes im Zentrum der Darstellung (Abschnitte 2 und 3). Gerade an diesem Geheimbund, der bislang unwidersprochen als eine politische Geheimgesellschaft angesehen worden ist, soll deutlich gemacht werden, daß nicht politische (gesellschaftsverändernde) Intentionen zu seiner Ausbildung geführt haben, sondern esoterische Traditionen (S. 58). Abgesehen davon, daß *Neugebauer-Wölk* hier wie auch an anderer Stelle „esoterisch" und „irrational" identifiziert, was sie ihren Gegnern selber vorwirft (so S. 26, S. 31f.), gelingt ihr das Bestreiten einer wesentlich politischen Orientierung des Ordens nur dadurch, daß sie den Begriff des Politischen auf explizit politische Handlungsstrategien zur Überwindung des Ancien Régime, also eine Art Revolutionstheorie, verengt. Sie macht den seltenen Gebrauch der Begriffe Revolution, Verfassungsstaat, Repräsentativdemokratie bei den Illuminaten zur Grundlage ihres Arguments, ihnen habe eine konkret politische Stoßrichtung gefehlt. Die Forderung nach „Ausrottung des Despotismus" und der „Kampf für die Freiheit", die erklärte Strategie eines „Marsches durch die Institutionen" seien kein politisches Programm, sondern eine bloße Leitlinie für das konkrete politische Wirken der Illuminaten z.B. am Wetzlarer Reichskammergericht (S. 58).

Statt dessen sucht die Autorin den Orden als einen im Wesen und im Ursprung esoterischen Bund zu erklären. Obwohl auch in ihrer Darstellung der Entstehung und weiteren Ausbildung des Ordens anschaulich wird, wie die ursprünglichen Intentionen Weishaupts darauf ausgehen, den irrationalen Gold- und Rosenkreuzern den Einfluß auf die Studenten streitig zu machen, die Lektüre der verbotenen Aufklärungsliteratur und das Gespräch darüber zu ermöglichen, und wie die „Mysterien"

von den Gründern des Ordens selber produziert werden, um den Orden als eine geheime Gesellschaft mit Geheimnissen zu versehen, obwohl Weishaupts Idee der Vernunft als Inhalt des tiefsten Mysteriums benannt wird, kommt die Verf. doch zu dem Ergebnis, daß das Wesen des Illuminatenordens in seiner Esoterik bestanden habe. Das gelingt ihr, indem sie z.B. aus der Forderung, daß Anzuwerbende eine Disposition zum „Vergnügen an Erkenntnis höherer und der Welt am meisten verborgener Wahrheiten" zeigen sollten, aus der gradweisen Zulassung zu solchem verborgenen Wissen, schließt, daß der „esoterische Begriff der 'höheren Wahrheit' als Gegen- und Ergänzungsbegriff zur Vernunft ... in die Weishauptsche Bundesgründung als Ziel eingeführt" (S. 32), der Anschluß an die Tradition der Mysterienbünde erreicht worden ist.[3]

Was für die Illuminaten gilt, den politischen Geheimbund schlechthin, muß wohl erst recht auf die Freimaurer zutreffen. Schon die englischen Freimaurer des 17. Jhs. hätten keine politische Staatsform einer anderen vorgezogen, hätten die Monarchie und den „guten König", insbesondere den Förderer der Kunst und Wissenschaft, akzeptiert, hätten also keine „konkrete politische Stoßrichtung" verfolgt. Erst recht die Gold- und Rosenkreuzer hätten sich gegen alle Übergriffe auf das Ancien Régime verwahrt und sich gegen die Aufklärung gewandt. Die Schlußfolgerung daraus ist immer wieder, die Substanz der Geheimbünde sei ihre Esoterik gewesen: „Die Konzeption einer neuen Gesellschaft im Schoße der alten hat mystischen Ursprung und esoterischen Charakter, es handelt sich in ihrer ideengeschichtlichen Grundlage nicht um eine politische Konzeption." (S. 17)

Die zentrale Bedeutung, die hier der Esoterik zur Erklärung der Bedeutung der Geheimgesellschaften eingeräumt wird,[4] ließe erwarten, daß diese Esoterik als das einigende Band aller Freimaurer näher erklärt und bestimmt würde. Tatsächlich aber finden sich unter den genannten „esoterischen" Lehren weder der englischen noch der deutschen Freimaurer, weder der Illuminaten noch der Rosenkreuzer Auffassungen, die nicht auch der Öffentlichkeit zugänglich waren. Abgesehen davon, daß schon die Rosenkreuzerschriften Andreaes von vornherein gedruckte Schriften waren, die von den englischen Freimaurern rezipiert wurden, Bacon „Neu-Atlantis", die Lehre vom Tempel Salomos, nicht nur als Staatsutopie, sondern auch als Entwurf einer *Gesellschaft* veröffentlichte, das *Buch der Natur* nicht nur in theosophischen Büchern stand, sondern zur zentralen Metapher der modernen Naturwissenschaft seit Galilei geworden war, ist die Geometrie nicht nur für die englischen Freimaurer eine königliche Kunst, sondern für die Philosophie und Naturwissenschaft des ganzen 17. Jhs. Auch hinsichtlich der politischen Ideen finden sich die Topoi der englischen Freimaurer bei den politischen Theoretikern der Zeit, der Widerstand gegen den Tyrannen; die Liebe zum guten König, so z.B. bei den Monarchomachen, die immerhin genügend politische Stoßkraft hatten, um die Ent-

hauptung des Königs auf diese Weise zu legitimieren. Ähnliches gilt für die deutschen Freimaurer und die Illuminaten – der Gehalt an sogenannter esoterischer Lehre steht in genauem Zusammenhang mit dem Gehalt an zeitgenössischem Wissen und der zeitgenössischen Art, zu denken und zu fühlen. Indem die Aufklärung in Deutschland im Verlauf des 18. Jhs. zu einer „Reinigung des Christentums" von dunklen und unverständlichen Momenten geführt hat, alles natürlich, rational erklärt werden soll, die Existenz Gottes, die Unsterblichkeit der menschlichen Seele ebenso wie ein künftiges Leben, erleben die verschiedenen Fassungen der Lehre von der Seelenwanderung eine Renaissance.[5] Eine Ausnahme machen wohl nur die Gold- und Rosenkreuzer, deren esoterisches Programm ich mit Horst Möller für keine geschlossene esoterische Lehre, sondern für „ein logisch nicht nachvollziehbares und undurchdringliches Lehrgebäude"[6] halte, das den Oberen die Möglichkeit gab, „es nach Belieben zur Manipulation der Brüder zu benutzen". Esoterische Lehren aber sind nicht schlechthin unverständlich, sondern nur unbekannt, können aber verstanden werden.

Die These von der „Esoterik als Wesen der Freimaurerei und der Esoterischen Bünde" vermag nicht zu erklären, aus welchem Bedürfnis diese Geheimgesellschaften entstanden sind, welche soziale Funktion sie hatten und warum sie zu verschiedenen Zeiten und an verschiedenen Orten auch verschiedene Auffassungen als esoterische Lehre gelehrt haben. Das einzige gemeinsame Band der Freimaurer und der anderen Esoterischen Bünde bleibt das Geheimnis als Geheimnis und die stufenweise Annäherung der Brüder an das Geheimnis. Der Inhalt desselben wechselt beständig.

Ursula Goldenbaum

1 Darauf weist die Autorin selber hin (S. 5f.).
2 Vgl. dazu E.-O. Fehn, Knigges „Manifest", in: Geheime Gesellschaften, hrsg. von P. C. Ludz, Heidelberg 1979, S. 382f.
3 An anderer Stelle relativiert die Autorin ihre Auffassung dahingehend, daß die Mysterien und die esoterische Lehre zwar bei der Gründung des Ordens nur Einkleidung und Mittel gewesen sei, sich aber allmählich zur Substanz der Lehre ausgebildet habe (S. 31).
4 Geheimgesellschaften ohne Esoterik wie die Berliner Mittwochsgesellschaft bleiben ganz ausgeblendet.
5 Lessing selber, dessen kritisches Verhältnis zu irrationalen Auffassungen wohl nicht in Frage steht, hat diese Ideen thematisiert.
6 Vgl. H. Möller, Die Gold- und Rosenkreuzer, in: Geheime Gesellschaften (Anm. 2), S. 166.

***Christophe Charle*, La République des Universitaires 1870-1940, Editions du Seuil, Paris 1994, 506 S.**

Im Zentrum des Buches von *Christophe Charle* über die Akademiker der Dritten Republik steht die Frage nach den Ursachen der immer wiederkehrenden Krise der französischen Universität seit 1870. In Abgrenzung vor allem zu den zahlreichen amerikanischen Arbeiten zur französischen Universitätsgeschichte sucht *Charle* die Antwort weniger in den strukturellen Gegebenheiten (beispielsweise im angeblichen Zentralismus des *enseignement supérieur* oder im vorherrschenden staatlichen Dirigismus), die häufig für die Reformunfähigkeit des französischen Systems verantwortlich gemacht werden. *Charles* Aufmerksamkeit gilt vielmehr vor allem der Sozialgeschichte der Akademiker Frankreichs.

In einem ersten Schritt untersucht er die Anfangsphase der Dritten Republik, als sich die Regierenden und die Akademiker Frankreichs nach dem Schock der militärischen Niederlage vom Modell der deutschen Universität inspirieren ließen. Als Quellenbasis dienen ihm hier v.a. die Beiträge in der 'Revue internationale de l'enseignement', in denen die nach Deutschland entsandten *boursiers* ihre Eindrücke schilderten und Reformen für die französische Universität vorschlugen. *Charle* unterstreicht hier die bereits bekannte Ambivalenz in der Haltung gegenüber der deutschen Universität. Diese Ambivalenz resultierte daraus, daß die Entsandten sowohl den Nutzen ihrer Mission wie auch ihre kritische Distanz gegenüber dem ehemaligen Kriegsgegner beweisen mußten. Die zumeist jungen Geisteswissenschaftler lobten so vor allem die gute Ausstattung der Universitäten mit Lehrstühlen und die hohe Bezahlung der deutschen Professoren. Uneingeschränkte Anerkennung fanden auch die Innovativität und Produktivität der deutschen Wissenschaft, die vorherrschende Freiheit des Lernens und Lehrens wie auch die Unterrichtsmethode in Form des Seminars. Kritisiert wurden hingegen die übermäßige Spezialisierung, die pädagogische Unfähigkeit vieler deutscher Professoren, der fehlende Kontakt zum *enseignement secondaire* und auch die Bezahlung der Privatdozenten allein über die Hörgelder, die es in den Augen der französischen Beobachter nur sozial Höhergestellten erlaubte, die universitäre Laufbahn einzuschlagen. Bei der Umsetzung der von Deutschland inspirierten Reformen kam es so auch keineswegs zu einer exakten Kopie der deutschen Strukturen. Dies zeigte sich beispielsweise bei der Einführung der universitären Posten des *chargé de cours* und des *maître de conférence*: Zwar wurde es nun in Frankreich theoretisch möglich, eine Karriere vollständig an der Universität zu absolvieren, ohne wie zuvor üblich eine Zeit als Lehrer im *enseignement secondaire* zu verbringen, doch anders als die deutschen Privatdozenten wurden die französischen Nachwuchswissenschaftler auf den neu geschaffenen Stellen von der Universität bezahlt. Die Kritik an dem als undemokratisch und unsozial empfundenen deutschen System ver-

hinderte eine unveränderte Übernahme. Den Reformern in Frankreich gelang es aber nicht, die Bezahlung an den Universitäten nach der Leistung auszurichten, wie dies durch die Hörgelder und die Berufungsverhandlungen in Deutschland der Fall war. Vielmehr blieb der enorme Gehaltsunterschied zwischen Paris und der Provinz ebenso bestehen wie die Berufungs- und Besoldungspraxis nach *ancienneté*. *Charle* stellt deutlich heraus, welchen Preis die französischen Akademiker für diese Beharrungskraft der alten Regeln zahlen mußten: Zwar zeigt sich bei der Gegenüberstellung der Rekrutierungsmuster der Pariser und der Berliner Universität vor allem bei der *faculté des lettres* eine von den Reformern begrüßte größere soziale Offenheit gegenüber der *petite bourgeoisie* als dies an der vom Bildungsbürgertum dominierten Berliner Fakultät der Fall ist. Auf der anderen Seite mußten die Franzosen im Vergleich zu den Deutschen aber eine stark standardisierte Bildungslaufbahn (in Paris) vorweisen, um an der *faculté* reüssieren zu können. Außerdem mußten sie viel länger auf den unteren Stufen der universitären Hierarchie ausharren, bis sie auf einen Lehrstuhl berufen wurden. Bei der Präsentation dieser „biographie collective" (S. 17) der Akademikerschaft der Dritten Republik stellt *Charle* eine enorme Sammlung von Fakten und Archivmaterialien vor. Hier profitiert er von seinen früheren Arbeiten über die „Elites de la République" (1987) und die „Naissance des 'intellectuels'" (1990) und insbesondere von seinen *dictionnaires biographiques* über die „Professeurs de la faculté des lettres de Paris" (1985/86) und die „Professeurs du Collège de France" (1988). In ihrer Dichte und statistischen Aufarbeitung prosopographischer Daten ist „La République des Universitaires" sicherlich bisher unübertroffen.

In einem zweiten Teil behandelt *Charle* die drei Fakultäten *lettres*, *sciences* und *droit* in getrennten Abschnitten. Er streicht heraus, wie unterschiedlich die Fakultäten in bezug sowohl auf die soziale Herkunft ihrer Mitglieder, wie auch auf ihre Einstellung gegenüber Forschung und Lehre waren. Die *facultés des sciences* erwiesen sich als soziale Aufstiegsmöglichkeit für untere Gruppen des Bürgertums. Ebenso erhielten Nachwuchswissenschaftler, die nicht in Paris studiert hatten, eine Chance, u.a. weil die naturwissenschaftliche angewandte Forschung an den Provinzuniversitäten durch private Mäzene unterstützt wurde. Insgesamt waren die Naturwissenschaftler relativ erfolgreich bei der Durchsetzung ihrer Forderungen nach mehr universitären Stellen und besserer finanzieller Ausstattung. *Charle* führt diesen Erfolg u.a. auf das internationale Klima der Konkurrenz wie auch auf die offizielle Ideologie, den „culte de la science" (S. 181) der Dritten Republik zurück. Die *facultés des lettres* waren demgegenüber weniger in der Lage, die Reformforderungen umzusetzen. Die Pariser Sorbonne behielt ihre dominierende Stellung gegenüber den Provinzfakultäten bei und blieb auch sozial restriktiver als die *facultés des sciences*.

Des weiteren vermochte sie nicht, ihre engen Verbindungen zur *education secondaire* aufzulösen, so daß die Geisteswissenschaftler in der Forschung nur wenige Leistungen vorweisen konnten. Berufungen nach *ancienneté* oder nach der Zugehörigkeit zu einem intellektuellen 'Netzwerk' und die Schwerfälligkeit bei der Etablierung neuer Teildisziplinen und Forschungsrichtungen blieben laut *Charle* die Regel. Des weiteren blieben die *facultés des lettres* anders als die *facultés des sciences* ausländischen Forschern oder Vertretern nichtkonformer politischer Positionen verschlossen. Die *facultés de droit* unterschieden sich von den anderen beiden Fakultäten durch einen starken Traditionalismus, eine besonders große soziale Homogenität und einen dementsprechend starken *esprit de corps*. Reformen konnten in einem solchen Klima kaum Fuß fassen. Der Preis war eine immer größer werdende Belastung der Professoren mit der Lehre und insbesondere mit Prüfungen (denn sie hatten es abgelehnt, neue Posten auf den unteren Stellen der Fakultätshierarchie zu schaffen, die einen Teil der Ausbildung hätten übernehmen können). Der Qualitätsverlust in Forschung und Lehre führte wiederum dazu, daß andere Institutionen mit der *faculté de droit* zu konkurrieren begannen: Innovative Disziplinen lagerten sich beispielsweise zum Collège de France aus und v.a. in der Zwischenkriegszeit zog die *Ecole libre des sciences politiques* einen Teil des ambitionierten Nachwuchses ab. Auch den anderen Fakultäten erwuchsen solche Konkurrenzinstitutionen.

In einem dritten Teil geht *Charle* zunächst auf die Verbindungen zwischen dem *champ universitaire* und dem *champ du pouvoir* ein. Die französischen Akademiker waren – so lautet seine These – keine 'Mandarine', die wie in Deutschland auf einen apolitischen Konsens hätten zurückgreifen können, vielmehr waren sie 'Intellektuelle', die sich vor allem in Form von Petitionen in die Politik einmischten, so beispielsweise während der Dreyfus-Affäre. *Charle* stellt auch hier die Unterschiede zwischen den Fakultäten heraus: Die Mehrzahl der politisch aktiven Akademiker rekrutierte sich aus der *faculté des lettres*, während die Naturwissenschaftler und vor allem die Juristen wesentlich zurückhaltender waren. In der Zwischenkriegszeit drifteten dann die politischen Meinungen immer weiter auseinander, wobei die Geisteswissenschaftler zu 'linken', die Juristen und Mediziner hingegen zu 'rechten' Positionen neigten. *Charle* führt dies auch auf die Entwicklung der sozialen Zusammensetzung in den einzelnen Fakultäten zurück. Auch auf dem Gebiet der politischen Aktivitäten zeigte sich also, daß die Akademiker nicht in der Lage waren, jenseits der jeweiligen Fakultätszugehörigkeit eine gemeinsame Identität zu entwickeln. Dieses Fehlen einer *identité collective* macht der Autor auch als eine der Ursachen aus, warum es den *universitaires* in der Zwischenkriegszeit nicht gelang, die Krise (Schwäche der Provinzfakultäten, Vernachlässigung der Forschung, Überlastung in der Lehre etc.) gemeinsam zu überwinden. Die Vorschläge zur Umformung des Uni-

versitätssystems als Ganzem scheiterten so u.a. auch an den Differenzen zwischen den verschiedenen Fakultäten. Andererseits trug die entstandene Diversität des französischen Ausbildungssystems, in dem neben den verschiedenen Fakultäten auch noch die *grandes écoles* und zahlreiche weitere spezialisierte Einrichtungen für Forschung und/oder Lehre nebeneinander existieren, dazu bei, eine dauerhafte Blockade des Systems zu verhindern. Zurückblickend stellt *Charle* fest, daß das *enseignement supérieur* in Frankreich immer eine – wenn auch begrenzte – Fähigkeit zu Innovation und Reform zeigte, eben weil es so divers war und obwohl die *universitaires* keine kollektive Identität zu entwickeln vermochten. Indem er auf diese in der Vergangenheit vorzufindende Fähigkeit zur Innovation verweist, appelliert *Charle* an seine heutigen Kollegen: „Vivons et faisons notre histoire." (S. 469)

Gabriele Lingelbach

***Christian Geinitz, Volker Ilgen, Ute Scherb, Holger Skor, Andreas Weber,* Kriegsgedenken in Freiburg. Trauer, Kult, Verdrängung, J. Haug Verlag, Freiburg i. Br. 1995, 240 S. (Alltag und Provinz, Bd. 6, hrsg. vom Arbeitskreis für Regionalgeschichte Freiburg e.V.)**

Den Sammelband ziert eine Photographie, die den kontroversen Charakter der Thematik geschickt bündelt. Im Editorial heißt es dazu: „Am 27. November 1994, dem 50. Jahrestag der Zerstörung Freiburgs, bot sich den Besuchern des Hauptfriedhofs (...) ein ungewohnter Anblick: Das Denkmal für die Gefallenen des Ersten Weltkriegs – eine trutzige, helmbewehrte Germania-Figur – trug eine Totenmaske und einen schwarzen Umhang mit Eisernem Kreuz und SS-Runen. Auf den Sockel hatten Unbekannte das Celan-Wort 'Der Tod ist ein Meister aus Deutschland' gesprüht: Ein unkonventioneller Beitrag zum Gedenken an die Schreckensnacht vom 27. November 1944, der zum Nachdenken anregen sollte (...) über die politischen Zusammenhänge, die zum Zweiten Weltkrieg und damit auch zur Zerstörung Freiburgs geführt hatten." (S. 9)

Die Verf. aus dem Freiburger Arbeitskreis für Regionalgeschichte wollen längsschnittartig am Beispiel ihrer Stadt Veränderungen im Erscheinungsbild öffentlicher Erinnerung anhand von Denkmälern und Gedenkveranstaltungen dokumentieren und aus den politischen Zusammenhängen heraus erklären. Marksteine bilden dabei der Krieg von 1870/71 gegen Frankreich,

der Erste Weltkrieg (die neue Erfahrung der Fliegerangriffe, das Nicht-Akzeptieren der Niederlage), die zweite Nachkriegszeit (Verknüpfung von Kriegsgedenken und Friedensmahnung als Erinnern wider den Krieg). Ein derartiger Band fügt sich zum einen ein in die öffentlichen Veranstaltungen anläßlich der 50. Jahrestage von Ereignissen im Zweiten Weltkrieg, zum anderen in den Trend kultur- und mentalitätsgeschichtlicher Akzentsetzungen in der neuesten Geschichtsschreibung. Die lokalhistorische Perspektive kann dabei grundsätzlich näher am Detail bleiben als die zuletzt in dieser Zeitschrift besprochenen makrohistorischen Arbeiten: Zum einen bestätigen sich im äußeren Erscheinungsbild Tendenzen, die auch in der von Koselleck und Jeismann herausgegebenen vergleichenden Studie deutlich wurden – nämlich die Anonymisierung des Todes im modernen Krieg als supranationale Erfahrung und als Diktat für die Gestaltung öffentlichen Gedenkens, das sich allerdings je spezifischer Bildersprachen bedienen kann.[1] Zum anderen erlauben es lokalhistorische Studien, die Produktionsgeschichte solcher Veranstaltungen en detail zu beschreiben und dadurch die Verknüpfung von ikonographischer Deutung und kollektivpsychologischer Interpretation, wie sie George Mosse in „Gefallen für das Vaterland" bietet, zu prüfen sowie ggf. zu erhärten.[2]

Aufsätze, die diese Möglichkeiten besonders gut demonstrieren, seien zu Beginn herausgegriffen. In ihrem Überblick über Freiburger Kriegerdenkmäler seit 1871 zeigt *Ute Scherb*, welche Gruppen solche Denkmäler initiierten und wie sich die Rechtfertigung des Soldatentodes im Lauf der Zeit veränderte. Nach 1870 verschleppte die Stadt zugunsten der Initiative von Bürgern und anderen badischen Kommunen für ein Siegesdenkmal andere städtische Projekte; der Einweihung der eingangs zitierten Germania von 1929 gingen eine Initiative des Stadtrates und Kritik des SPD-Blattes „Volkswacht" gegen die Mystifizierung des Heldentodes voraus; nach dem Zweiten Weltkrieg trieb beispielsweise der Lokalverein des Stadtteils Wiehre die Installation einer Gedenktafel voran, ohne daß die Stadt lange davon wußte. Eine solche Studie dokumentiert zum einen die unterschiedlichen Konflikte im Kleinen, die die äußere Gestalt ebenso mitbestimmen wie ikonographische Konzepte und die lediglich einen Rahmen abgebende kollektivpsychologische Bedürfnislage, zum anderen differenziert sie makrohistorische Annahmen zum Veranstaltungscharakter öffentlichen Gedenkens.

*Andreas Weber* beschreibt das Kriegsgedenken nach dem Deutsch-Französischen Krieg, in dem die Zeitgenossen eine völlig neue Art von Kriegsführung erlebten. *Weber* gelingt es, das Gedenken aus produktionssoziologischem Blickwinkel zu beschreiben und so die mentale Disposition für 1914 aus früheren Gedenkformen heraus zu erklären. An makrohistorische Fragestellungen lagert sich diese Untersuchung insofern an, als sie danach fragt, ob und wie Kriegsgedenken als „Vehikel der nationalen Integration" tatsächlich funktionierte. Getragen wurden derartige Veranstal-

tungen von Lokalpolitikern, die lokalen Patriotismus und die Ausgrenzung von Feinden fördern wollten, von an der Verherrlichung des Soldatentums an sich interessierten Militärs und von Vereinen, die einen willkommenen Anlaß zum Amusement gerne nutzten. Hierbei zeigte sich die Diskrepanz zwischen einer Bevölkerung, die primär das Vergnügliche solcher Veranstaltungen lockte, und einer politischen Klasse, die explizit der Bevölkerung bestimmte Botschaften eintrichtern wollte. Das Kriegsgedenken pflegte man vor allem in der protestantisch-liberalen Vereinskultur, besonders seit dem 25. Jahrestag der Schlachten von Belfort und Sedan 1895: Der Verfall der Zukunftsfähigkeit liberalen Programmatik begünstigte es, den Ist-Zustand der militarisierten Gesellschaft zu bejahen. Trotz weiteren Rückgangs öffentlichen Interesses nach 1895 erklären die frühen Feiern die Art, wie man in weiten Kreisen den Kriegsbeginn 1914 akzeptierte. – Kurz erwähnt sei hier auch der Aufsatz von Christian *Geinitz*: Er zeigt anhand des überraschenden ersten Fliegerangriffs auf Freiburg im Ersten Weltkrieg die Massenangst der Bevölkerung angesichts fehlender Vorbereitungen auf die Einbeziehung der „Heimatfront" in die neue „Totalität" des Krieges. Die Tatsache, daß mit dem Ersten Weltkrieg Zivilisten Angriffsziel wurden, schuf formallogisch die Voraussetzung dafür, mental die Opfer in der Heimat mit den Frontgefallenen gleichzusetzen.

In *Holger Skors* Beitrag über das deutsch-französische Frontkämpfertreffen in Freiburg 1937 werden die geradezu paradoxen Möglichkeiten deutlich, die sich aus dem supranational gleichen Erleben der Totalisierung des Krieges für nationale und sogar nationalsozialistische Propagandainszenierungen ergeben. Die Stereotypen in den Beschreibungen von Kriegserlebnissen, z.B. in Ernst Jüngers „Stahlgewittern", und in den Gedenkreden spiegelten – trotz ihres nationalistischen Kontextes – immer auch supranational nachvollziehbare und erinnerbare Erfahrungen wider. Hitler selbst nutzte ein solches internationalisierbares Stereotyp, das des „unbekannten Soldaten", zur Selbststilisierung. Mit diesem Stereotyp gelang Hitler in seiner Propaganda zweierlei: Er konnte nach innen die soziopolitische Zersplitterung, die sich in der Einordnung des Kriegserlebnisses durch die Zeitgenossen der Weimarer Zeit widerspiegelte, überwölben und nach außen, u.a. gegenüber den zu Vertrauen ihm gegenüber bereiten *Anciens Combattants* seine verschleiernden Friedenstöne mit diesem Argument authentischer Erfahrung glaubwürdig präsentieren. Auf deutscher wie auf französischer Seite galt so in letzter Konsequenz, daß in der Person Hitlers das Opfer der gefallenen Frontsoldaten weiterlebe. Erklärung und Beschreibung des Treffens bettet *Skor* in eine Begriffsbestimmung vom Ritus und Mythos und von deren politisch-psychologischen Funktionen ein; eine besondere Bedeutung kommt in dieser inneren Logik des Funktionierens solcher politischer Mythik der Zirkelstruktur des Rosenbergschen Topos: „Gebrachte Opfer fordern neue Opfer" zu.

Eine weitere Form des Kriegsgedenkens findet sich auch in vielen anderen Städten: Unter dem Titel „Ein sichtbares Zeichen zum Gedächtnis der Helden errichten" untersucht *Volker Ilgen* die Straßennamen im sog. Heldenviertel als mentale Landkarte (im Vergleich auch zu Offenburg) und akzentuiert dabei die strukturelle Stilisierbarkeit der Luftkriegshelden wie Richthofen oder Immelmann. Da der Sammelband sich auch an die breitere Freiburger Bevölkerung richtet, verdient gerade diese Beschreibung auch heute weitverbreiteter Stereotypen und unreflektierter Wünsche, die sich in einer gewissen Faszination gegenüber Helden der Lüfte verdichten, besondere geschichtspädagogische Würdigung.

„Ein Datum schleicht sich aus der Erinnerung": So überschreibt *Andreas Weber* seinen Beitrag über das Gedenken an die Zerstörung Freiburgs im November 1944. Wie andernorts entwirklichte man seit der Nachkriegszeit das Geschehen, nannte die Dinge nur ungern beim Namen, bis seit den siebziger Jahren im Zuge der Friedensbewegung der Jahrestag am 27. November als Mahnung zu Frieden und Abrüstung eine gewisse Bedeutung gewann. *Weber* spricht zum Schluß die – wohl richtige – Vermutung aus, daß die Feierlichkeiten zum 50. Jahrestag wohl auch das Ende des Gedenkens anbahnen würden. Ob die Germania auf dem Titelbild auch in Zukunft wenigstens zu Antikriegsdemonstrationen provozieren wird?

Friedemann Scriba

1 Siehe R. Koselleck/M. Jeismann (Hrsg.), Der politische Totenkult, München 1994, besprochen in Comparativ, 5 (1995), H. 5, S. 156-158.

2 Vgl. dazu die Kritik von R. Rieß in Comparativ, 5 (1995), H. 4, S. 176-178 an G. L. Mosse, Gefallen für das Vaterland, Stuttgart 1993.

***Frank von Auer/Franz Segbers* (Hrsg.), Sozialer Protestantismus und Gewerkschaftsbewegung: Kaiserreich – Weimarer Republik – Bundesrepublik Deutschland, Bund-Verlag, Köln 1994, 298 S.**

Der vorliegende Sammelband dokumentiert die Vorträge einer 1994 gemeinsam von der Hans-Böckler-Stiftung und der Evangelischen Sozialakademie Friedewald organisierten Tagung, deren äußerer Anlaß die Erinnerung an das Gründungsjahr der Christlichen Gewerkschaften 1894 war. Sich deren Tradition zu vergewissern, sei notwendig, da „die übliche Gewerkschaftsgeschichte" den Beitrag sozial engagierter Christen in der Arbeiterbewegung weithin ausblende. Der inhaltlich-konzeptionelle Anstoß der Herausgeber geht jedoch weiter und findet in der Überlegung Ausdruck, daß – aus evangelischer Perspektive – die Geschichte der Gewerkschaftsbewegung einer doppelten Verkürzung unterliege, denn „evangelische Christen [werden] ins Abseits gedrängt, wenn der Beitrag von Christen auf katholisch-sozial verkürzt wird." (S. 8) Diese Schwäche soll

der Band überwinden. Die Darstellung übergreift dabei drei politische Zeitabschnitte: das Kaiserreich, die Weimarer Republik und die Bundesrepublik. Forschungspragmatisch wäre es möglicherweise sinnvoller gewesen,den Modus der Darstellung von Ereignissen und Entwicklungen oder des Ganges der Forschung in den einzelnen Epochen differenziert zu akzentuieren, da die Intensität der Bearbeitung von je unterschiedlichem Grad ist. Nach der hier dargebotenen Weise nimmt das Maß an Belehrung zu, je mehr die Beiträge Zeitgeschichtscharakter bekommen. Auf ein grundsätzliches Dilemma, das sich notwendig aus Thematik und Zielstellung der Tagung ergibt, wird noch einzugehen sein.

Gegen „ein verbreitetes Vorurteil", „daß der deutsche Protestantismus kein konstruktives Verhältnis zur modernen Gewerkschaftsbewegung gehabt habe" (S. 17), wenden sich *Günter Brakelmann* und *Rüdiger vom Bruch*. In ihren Beiträgen wird der Anteil evangelischer Sozialethiker und Sozialpolitiker bei der Interessenvertretung der Arbeiterschaft herausgestellt. *Johannes Kandel* geht dem komplizierten Verhältnis von Arbeiterbewegung und sozial engagiertem Protestantismus vor dem Hintergrund weltanschaulicher Differenzen nach. Auch wenn die 1894 gegründeten Christlichen Gewerkschaften kein vollständig katholisches Objekt waren, muß *Michael Schneider* in seinem Beitrag „Evangelische Christen und Christliche Gewerkschaften im Kaiserreich" doch einräumen, daß die „evangelische Kirche und die evangelisch-soziale Bewegung ... im Grunde abseits [standen], als im Sommer 1894 die Vorbereitungen für die Gründung Christlicher Gewerkschaften konkrete Gestalt annahmen ..." (S. 79) Anhand eines sehr gegenständlichen Kriteriums, der Stellung der Kirche zum Streik, arbeitet *Franz Segbers* die wesentlichen Argumentationslinien innerhalb der zeitgenössischen sozialethischen Diskussion heraus. *Traugott Jähnichen* markiert die Position des ESK zur Gewerkschaftsfrage.

„Von der Kooperation zur Konfrontation": *Klaus Schönhoven* gibt zu Beginn des zweiten Teils einen sehr präzisen Überblick über das Verhältnis zwischen Gewerkschaften, Arbeitgebern und Staat im Verlaufe der Weimarer Republik. *Horst Thum* geht den „Traditionslinien von Wirtschaftsdemokratie und Mitbestimmung" nach, um mit diesem spezifischen Merkmal die Frage „Kooperation um welchen Preis?" zu beantworten. In eine ähnliche Richtung geht der Beitrag von *Werner Plumpe*, der unter dem Motto „Liebesbotschaft gegen Klassenkampf" (Th. Geiger) Zusammenhänge zwischen betrieblicher Mitbestimmung und Programmatik und Praxis der Christlichen Gewerkschaften aufzeigt. *Günter Brakelmann* faßt das Tun der unterschiedlichen sozialprotestantischen Kräfte im Ruhreisenstreit von 1928 zusammen.

Im dritten Teil referiert *Wolfgang Schroeder* „Die gewerkschaftspolitische Diskussion in der evangelischen Kirche zwischen 1945 und 1955", die schließlich in der Entscheidung für die Einheitsgewerkschaft des DGB mündete. Beiträge unmittelbar gegenwarts-

geschichtlichen Charakters beschließen den Band: *Harry Noormann* macht „Schwerpunkte und Trends" beim evangelischen Anteil der Ausgestaltung des Sozialstaates deutlich. Einen „Überblick über die Mitbestimmungsdiskussion in der evangelischen Sozialethik" gibt *Traugott Jähnichen*, und *Rüdiger Weiser* skizziert das Verhältnis zwischen „Evangelische[r] Kirche und Gewerkschaften in der Bundesrepublik".

Natürlich hieße es, wirklichkeitsfremde Phantome zu konstruieren, wollte man Gewerkschaftsgeschichte gänzlich unter Auslassung des Sozialprotestantismus schreiben. Es ist deshalb nur recht und billig, bisher Versäumtes zu benennen und zur Beseitigung von Fehlstellen aufzurufen. Aber andererseits kommt dem alten (Vor)-Urteil, der deutsche Protestantismus habe sich nicht zu einem positiven Verhältnis zur Gewerkschaftsbewegung aufschwingen können, mindestens eine nukleare Wahrheit zu. Der Sammelband muß sich deshalb auf einem schmalen Pfad zwischen isoliert-zurückgezogener Verweigerung und apologisierend-eifriger Beifälligkeit bewegen, das ergibt sich aus der Thematik. Die konzeptionelle Zielstellung würde dabei eher einen Hang zu letzterem erwarten lassen. Durch die intellektuelle Redlichkeit der Autoren bleibt der Band vor solcherlei Konsequenzen bewahrt. Aber gleichzeitig ist diese auch für den Charakter der Unbestimmtheit verantwortlich, durch den einige der Beiträge geprägt sind. Aus Sicht des Rezensenten hätte ein zusätzlicher Bezugsrahmen im Hinblick auf die Zielsetzung der Publikation einen beachtlichen Erkenntnisgewinn beschert: Ethik und Dogmatik, repräsentiert durch Amtskirche und Universitätstheologie. Die Beiträge gehen ausschließlich von den Protagonisten des sozial-engagierten Protestantismus aus, die Bezugsgrößen bilden Sozialdemokratie und Freie Gewerkschaften, sowie der Sozialkatholizismus. Ein umgekehrtes Vorgehen, ansetzend bei der Anerkenntnis dogmatisch komplizierter Voraussetzungen für eine Hinwendung zur sozialen Frage, würde die Schwierigkeiten deutlicher vor Augen führen, denen sich der soziale Protestantismus gegenübersah. Auf diesem Wege würde sich systemimmanent die spezifische Qualität dieses Kapitels der Gewerkschaftsgeschichte näher bestimmen lassen. Sehr fruchtbringend in diesem Zusammenhang wäre etwa ein Beitrag über das Verhältnis von zeitgenössischer Systematik mit ihren uns heute teilweise grotesk erscheinenden Vorstellungen, die sich selbst im wesentlichen auf Luther zurückführen, und dem Sozialprotestantismus, der sich notwendig von solchen Auffassungen absetzen mußte. Der thematische Zusammenhang „Sozialer Protestantismus und Gewerkschaftsbewegung" nähme dabei keinen Schaden – dem möglichen Einwand, daß der soziale Protestantismus eine Laienbewegung gewesen sei, weshalb Fragen nach dem Diskussionszusammenhang mit Theologie und anderen Wissenschaften keine Relevanz zukäme, tritt *Rüdiger vom Bruch* entgegen, indem er bei seiner Betrachtung der evangelischen Sozialpolitik die Sozialwissenschaften ganz dezidiert jener hinzurechnet (S. 40f.).

Diese Bemerkungen können aber in

keiner Weise den Wert des Bandes schmälern. Die Qualität wird durch eine kontinuierliche Perspektiverweiterung um das protestantische Moment im Kontext der Gewerkschaftsbewegung bestimmt. Darüber ist der Band dankenswerterweise nicht hinausgegangen. Unrichtigkeiten, wie die Feststellung der Herausgeber, der ESK sei im Erscheinungsjahr der Enzyklika „Rerum novarum" (1891) gegründet worden (S. 12), sollten deshalb nicht stark im Sinne überforcierter und dabei mißglückter Suche nach „Traditionslinien", sondern schwach als offensichtliche Ungenauigkeiten interpretiert werden.

Joachim Bleyl

***Werner Bramke/Ulrich Heß* (Hrsg.), Sachsen und Mitteldeutschland. Politische, wirtschaftliche und soziale Wandlungen im 20. Jahrhundert, Böhlau Verlag, Weimar/Köln/Wien 1995, 478 S.**

In Anbetracht der zahlreichen und tiefgehenden Wandlungen, die der mitteldeutsche Raum in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts erfahren hat, kann man *W. Bramke* nur zustimmen, wenn er Forschungslücken in der Wirtschafts- und vor allem Sozialgeschichte sowie in Teilen der politischen Geschichte konstatiert. Schon deshalb verdient der vorliegende Band Aufmerksamkeit, zumal das Themenspektrum außerordentlich breit ist und über den Titel des zugrundeliegenden Kolloquiums „Sachsens Wirtschaft im Wechsel politischer Systeme im 20. Jahrhundert" hinausgeht.

Die 22 Beiträge unterscheiden sich in Themenbreite und theoretischem Anspruch erheblich. Gemeinsam ist ihnen der regionale, zum Teil lokale Ansatz, der mitunter zu komparativen Betrachtungen genutzt wird, auf jeden Fall jedoch brauchbares Material für Vergleiche liefert. In seinem einleitenden Beitrag weist *Bramke* – über die sonst oft übliche Aufzählung der Themen hinausgehend – auf verschiedene Forschungsperspektiven, Querverbindungen und Kontroversen zwischen den Artikeln hin. Dies erweist sich als durchaus vorteilhaft, da die unter „Ansätze staatlicher regionaler Strukturpolitik" zusammengefaßten Untersuchungen bis auf eine Ausnahme (*M. Rudloff*) wenig mit diesem Thema zu tun haben und auch die sozialhistorischen Beiträge des dritten Abschnitts eine äußerst bunte Mischung darstellen, wobei letzteres wahrscheinlich nicht zu vermeiden war.

Man findet in diesem Abschnitt über „soziale Prozesse, Interessenvertretungen und Sozialpolitik" Ergebnisse eines Chemnitzer Oral-History-Projektes über Frauen- und Ausländerarbeit in der DDR, dessen Bedeutung angesichts der massiven Deindustrialisierung vor allem in seiner „Notgrabungsfunktion" liegt. *S. Höppner* untersucht Migrationen nach und in Sachsen, wobei die entgegengesetzten Trends der allgemeinen und jüdischen Wanderungsbilanzen im 20. Jh. bemerkenswert sind. Angesichts der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung

Sachsens innerhalb Deutschlands und der im 20. Jh. zunehmenden Bedeutung von Anziehungsmotiven ist auch die im Jahre 1925 zu verzeichnende Trendwende zu einer positiven Wanderungsbilanz durchaus überraschend. *M. Jahn* fügt den in den letzten Jahren zunehmenden Forschungen über die Integration der Vertriebenen einen interessanten Aspekt hinzu. Er zeigt, wie speziell die Sudetendeutschen bereits in der unmittelbaren Nachkriegszeit Defizite im sächsischen Arbeitsmarkt ausgleichen und das Arbeitskräfteangebot diversifizieren konnten. Gleichzeitig genoß bei SMAD und KPD/SED die umfassende Nutzung der weiblichen Arbeitskräfte für die Rekonstruktion selbstverständlich (und nicht überraschend, S. 25) Priorität gegenüber allgemeinen emanzipatorischen Programmatiken. *D. Webers* Untersuchungen über Erwerbstätigkeit von Frauen in Erfurt und Leipzig weisen aber auch auf sozialpolitische Ansätze hin. Wenn den Frauen Nachtarbeit gestattet, Überstunden jedoch verboten wurden, so trägt es allerdings nicht zu einer differenzierten Betrachtung bei, wenn sie das eine als „Lockerung von Arbeitsschutzbestimmungen" und das andere als „Privileg männlicher Arbeitskräfte" gleichermaßen verurteilt. (S. 369)

Ein von den verschiedenen Autoren kontrovers beurteiltes Problem ist das Verhältnis zwischen der sächsischen sozialdemokratischen Arbeiterbewegung und dem bürgerlichen Lager im ersten Drittel des 19. Jhs. *K. H. Pohl*, dessen Beitrag auch in den Abschnitt über demokratische Alternativen gepaßt hätte, betont Demokratisierungs- und Modernisierungstendenzen innerhalb der Nationalliberalen Partei vor 1914, wofür er mehrere Indizien anführt. Eines davon ist das partielle Bündnis mit den Sozialdemokraten gegen die Konservativen im Kampf um industrielle Interessen. Die Erklärung der besonderen politischen Entwicklung Sachsens in der Weimarer Republik bei *W. Bramke* und *B. Häupel/M. Seidel* beruht jedoch wesentlich auf der geringen Bündnisbereitschaft zwischen Sozialdemokraten und (Links)liberalen oder, allgemeiner ausgedrückt, auf der strikten Trennung zwischen bürgerlichem und proletarischem Milieu. *Häupel* und *Seidel* stellen dabei bemerkenswerte Unterschiede zwischen Westsachsen und Thüringen fest, wo eine vergleichsweise schwache, als mehrheitlich linksorientiert geltende Sozialdemokratie gegenüber einem relativ starken Links- und zum Teil auch Rechtsliberalismus eine pragmatische, frühzeitig auf die Erhaltung der Weimarer Demokratie gerichtete Bündnispolitik betrieben hat. Leider sind die Daten über die thüringischen Ergebnisse bei der Reichspräsidentenwahl von 1925 in sich widersprüchlich. (S. 429f.) Es ist erstaunlich, daß sowohl in der Argumentation *Bramkes* als auch bei *Häupel/Seidel* die Reichsexekution gegen Sachsen vom Oktober 1923 eine nur geringe Rolle spielt. Auch die „fast manische Sozialisierungsfurcht" (S. 405) der sächsischen Unternehmer sollte wegen ihrer durchaus realen Hintergründe und der offenbar großen „bündnispolitischen" Relevanz auch aus einer anderen Perspektive betrachtet werden, was allerdings voraussetzte, die

demokratischen Alternativen auch im bürgerlichen Lager zu suchen. Einen vielversprechenden Ansatz stellen in diesem Zusammenhang die Forschungsergebnisse *M. Rudloffs* über die strukturpolitischen Auffassungen der sächsischen Parteien, speziell in der Weltwirtschaftskrise, dar. Nicht nur im Hinblick auf die Bedeutung der prozyklischen Wirtschaftspolitik des Reichskanzlers Brüning und, wie wir jetzt wissen, auch des sächsischen Ministerpräsidenten Schieck dürften regionale Perspektiven die Wirtschaftsgeschichte Deutschlands im 20. Jh. bereichern. Dabei sollte Sachsen aus vielerlei Gründen eine wichtige Rolle spielen, ohne dabei zu übersehen, daß gerade in der Weimarer Republik die Möglichkeiten für eine vom Reich unabhängige Wirtschaftspolitik der Länder gering waren.

So widmet sich ein weiterer Abschnitt des Buches den Strukturproblemen altindustrialisierter Regionen. Mit Hilfe der hier bereits am weitesten gediehenen regionalkomparativen Perspektive wurden mit Thüringen und Württemberg passende Korrelate zur sächsischen Entwicklung gefunden. Der Vergleich mit Württemberg (*K. Megerle*) zeigt, daß zwar die anhaltend große Bedeutung der traditionellen Textilherstellung und die Beeinträchtigung der Handelsbeziehungen mit der Tschechoslowakei, nicht aber die klein- und mittelständische Struktur an sich und die periphere Lage generell das Wirtschaftswachstum hemmten.

Die unterschiedliche Bewertung der von der Kriegswirtschaft ausgehenden strukturellen Effekte dürfte die Debatte um die wirtschaftliche Modernisierung in der NS-Zeit wiederbeleben. *J. John* sieht in der Entwicklung Thüringens zur „Industrieverlagerungs- und Evakuierungszone erster Ordnung" eher einen Belastungsfaktor für die Nachkriegszeit. (S. 120) *A. Dunkel* weist hingegen völlig zu Recht auf die besonders negativen Folgen der Demontage der metallverarbeitenden Unternehmen hin, die gerade in strukturschwachen Regionen, wie dem Eichsfeld und Südthüringen, während der NS-Zeit zu industriellen Kernen geworden waren und die thüringische Industriestruktur insgesamt diversifizierten. Es darf allerdings bezweifelt werden, daß Thüringen in der Nachkriegszeit durch den von Dunkel errechneten „höchsten Prokopfanteil an Reparationsleistungen" (S. 190) auch insgesamt die stärksten wirtschaftlichen Nachteile erfahren hat. Hier trifft wohl eher *Johns* Einschätzung zu, daß das Land aufgrund der am weitestgehenden erhalten gebliebenen kleinteiligen Struktur „einen Anfangsvorteil unter den industriellen SBZ-Ländern" gehabt hat (S. 118).

Nach einer außerordentlich differenzierten Betrachtung stellt *U. Heß* für Sachsen und speziell für den Leipziger Raum während der NS-Zeit eine „partielle wirtschaftliche Modernisierung" (S. 91) fest, die es im Zusammenspiel mit der überlieferten Struktur ermöglichte, daß das Land zunächst enorme Reparationsleistungen erbrachte und später zur industriellen Kernregion der DDR wurde. Bekanntlich erlebte Sachsen innerhalb eines Vierteljahrhunderts drei radikale Strukturbrüche, nämlich durch die in Mittel-, und eben nicht in

West- und Süddeutschland, besonders starken Veränderungen beim Aufbau der Kriegswirtschaft, durch die Demontagen und die an den sowjetischen Bedürfnissen ausgerichteten Reparationslieferungen aus der laufenden Produktion sowie schließlich als Folge der Autarkiepolitik der DDR in den fünfziger Jahren. Dies trifft prinzipiell auf die anderen „neuen" Bundesländer ebenfalls zu, weshalb sich auch hier Vergleiche anbieten. Sachsens Spezifik könnte zum Beispiel darin liegen, daß aus der diversifizierten, klein- und mittelständischen Struktur erwachsene Kontinuitätslinien im Vergleich mit den anderen Regionen und unabhängig von ordnungspolitischen Interventionen besonders stark waren. Der regionale Ansatz in der Zeitgeschichte kann hier durchaus die Chance „zu einer Historisierung der bis jetzt stark von politischen Interessenlagen bestimmten DDR-Forschung" (S. 14) eröffnen. Neben einer gewiß schwierigen Quantifizierung der strukturellen Veränderungen auf regionaler Ebene und bei Berücksichtigung auch kleinerer Unternehmen dürfte dazu auch eine Überprüfung der Anwendbarkeit des Modernisierungskonzepts vonnöten sein.

Zwei Detailstudien über die Arbeiterbewegungsgeschichte komplettieren den Abschnitt über demokratische Alternativen. *Th. Adam* stellt die Entwicklung des Leipziger Gewerkschaftskartells zwischen 1915 und 1919 dar, in dem, wie auch auf der politischen Ebene, die USPD dominierte. Die auch von *Bramke* konstatierte außergewöhnliche Stärke linker Sozialdemokraten in der Leipziger Arbeiterbewegung kann aber auch *Adam* nicht erklären. Vielleicht hilft hier eine Sozialstrukturanalyse der Mitgliedschaft weiter, wie sie *T. Kupfer* für die anhaltinische Sozialdemokratie angestellt hat. Allerdings sollten die Ergebnisse mit den entsprechenden Daten über die Arbeiterschaft insgesamt verglichen werden.

Überblicksdarstellungen über die wirtschaftliche Entwicklung Oberschlesiens (*W. Długoborski*) sowie über Mecklenburg in der ersten Hälfte des 20. Jhs. (*A. Wagner*), unternehmenshistorische Untersuchungen über die Skoda-Werke (*M. Bauerova*), die kommunalen Unternehmen in Leipzig (*U. Krüger*) sowie den Werkluftschutz bei Zeiss Jena im Zweiten Weltkrieg (*R. Stutz*), eine interessante umwelthistorische Darstellung des Braunkohlenabbaus in Nordwestsachsen vor 1945 (*K. Kretschmer*) und eine leider in der Institutionengeschichte verharrende Abhandlung über die Vertretung außenwirtschaftlicher Interessen Sachsens gegenüber den Reichsorganen während der Weimarer Republik (*B. Gütersloh*) können an dieser Stelle nur genannt werden. Eine vielfältige Betrachtungsebenen aufweisende und diese an verschiedenen Stellen bereits verknüpfende Aufsatzsammlung über Sachsen, die zahlreiche Vergleiche zu anderen mitteldeutschen und benachbarten Regionen aufweist oder zumindest anregt, wird allerdings erst durch den Beitrag *D. Briesens* über das Regionalbewußtsein an sich sowie im Spannungsfeld zwischen Integration und Desintegration, Invention und Tradition, Persistenz und Konvergenz, Konstrukt und

Realität sowie Emanzipation und Affirmation abgerundet.

Uwe Müller

***Peter Bender*, Episode oder Epoche? Zur Geschichte des geteilten Deutschland, Deutscher Taschenbuch Verlag, München 1996, 289 S.**

Die Teilung Deutschlands war umfassend. Sie betraf auch die Historiker, die sich miteinander verfeindeten wie die Politiker. Sie betraf ebenfalls den Forschungsgegenstand. „Wie das Land sich teilte", schreibt *Bender*, „so teilte sich auch die Geschichtsschreibung über das Land" (S. 9). Auch für die Historiker galt: Den meisten erschien nur der eigene Staat der Beachtung wert.

Die Wiedervereinigung hat daran grundsätzlich nichts geändert. Nur gibt es das eine Land nicht mehr. Über die DDR-Geschichte wird kaum noch geschrieben, ohne daß der Historiker die Geschichte der Bundesrepublik im Kopf hätte: Die Bundesrepublik ist zur Vergleichsfolie geworden, mit deren Hilfe deutlich gemacht wird, wie sehr die DDR nicht genügte. Die Konturen des ostdeutschen Unrechtsstaats lassen sich deutlicher nachziehen auf dem Hintergrund des westdeutschen Rechtsstaats, die Defizite der DDR-Planwirtschaft viel so wirkungsvoller schildern, wenn man sich die Erfolge der bundesrepublikanischen Marktwirtschaft vergegenwärtigt. Doch um die Herausstellung der Differenzen geht es *Bender* nicht. Im Gegenteil: Er wünscht sich eine Geschichtsschreibung, bei der die Leser in Ost und West „nicht nur die Unterschiede, sondern auch die Gemeinsamkeiten bemerken" (S. 12).

Das verlangt nach methodischer Konsequenz. Wenn „beide Stränge der deutschen Nachkriegsentwicklung miteinander verknüpft werden sollen" (S. 12), dann müssen sie auch gleichgewichtig behandelt werden. Der Vergleich darf sich nicht vordergründig auf die Unterschiede, sondern muß sich schon vom Ansatz her auf die Gemeinsamkeiten konzentrieren. Nach *Bender* gab es die zur Genüge: „Den Ausgangspunkt gibt, daß die Bundesrepublik und die DDR, weil sie deutsche Staaten waren, vor gleichen Problemen und Aufgaben standen. Die Art, wie sie damit fertig wurden, unterschied sich meistens; zuweilen aber ähnelten sich die Lösungsversuche; manchmal wurden beide auf den gleichen Weg getrieben, weil die Umstände gleich waren." (S. 10)

Gemeinsam erlitten die Deutschen in Ost und West die Katastrophe der militärischen Niederlage des „Dritten Reiches" (Kapitel I); gemeinsam trugen sie an der Schuld, die der Nationalsozialismus dem Deutschen Volk aufgeladen hatte (Kapitel II). Zu den Gemeinsamkeiten gehörte auch, daß die Besatzungsmächte zunächst das Sagen hatten und sich die Politik beider deutscher Staaten erst schrittweise und bis 1989 nie vollständig aus dieser Vormundschaft lösen konnte (Kapitel III). Beide Regierungen traten für die deutsche Einheit ein und gaben vor, ihr am besten durch die separate Entwick-

lung ihres Teiles zu dienen. Sie näherten sich einander in den siebziger und achtziger Jahren vorsichtig wieder, nachdem sie die Teilung auch offiziell anerkannt hatten. In den Jahren 1989/90 schließlich vollzog sich die Vereinigung durch das Volk Ostdeutschlands und die Macht der Bundesrepublik. (Kapitel IV). Was wieder zusammenwachsen soll, sind zwei Welten, die sich in mehr als 40 Jahren herausgebildet hatten (Kapitel V).

Ein derartiges Herangehen bietet ungewohnte Sichtweisen. *Bender* weiß sie voll zu nutzen. Prononcierter als bei den traditionellen Geschichtsbetrachtungen zur deutschen Nachkriegsentwicklung kann er die Frage nach der Haltung der „Geschichtssubjekte" zur Einheit stellen. Die Besatzungsmächte, erfüllt von historisch begründetem Mißtrauen gegenüber Deutschland, wollten die Einheit (mit Ausnahme der Sowjetunion bis kurz nach Stalins Tod) nicht. Die beiden deutschen Regierungen, so *Bender*, wollten sie in den fünfziger und sechziger Jahren schon. Aber jeder wollte die Ausdehnung seines Musters auf den anderen Teil. Als sich das nicht verwirklichen ließ, gab es keine Wiedervereinigungspolitik mehr (von der rhetorischen Beschwörung des Wiedervereinigungsgedankens in der Bundesrepublik einmal abgesehen). Der Opposition in Ost wie in West gelang es nicht, eine glaubhafte Alternative zur fortschreitenden Teilung anzubieten. Und das deutsche Volk? Es machte, da wird *Bender* sehr kritisch, mit; wenigstens seine Mehrheit in der Bundesrepublik: „Adenauers Gegner", schreibt *Bender* über die Nachkriegszeit, „hätten eine Chance gehabt, wenn die Deutschen wirklich gewesen wären, was die Politiker dauernd behaupteten: eine Nation, der die Zusammengehörigkeit über alles ging. Eine solche Nation hätte bereits opponiert, als ein Teilstaat im Westen gegründet werden sollte. Sie hätte sich geweigert, Waffen zu nehmen, die sie auf ihre eigenen Landsleute richten sollte. Sie hätte auf Marshall-Plan, Souveränität und Bündnisschutz verzichtet, um die Spaltung nicht zu verewigen." (S. 152) Die Ostdeutschen so *Bender*, lehnten sich gegen die Teilung auf, am 17. Juni 1953 vergeblich, im Herbst 1989 mit Erfolg. Wie bei der Frage nach der Haltung des Volks in Westdeutschland am Anfang der Teilung, gelangt *Bender* auch bei Behandlung des Endes der Spaltung zu trefflich formulierten Schlußfolgerungen. „Die Ostdeutschen setzten Entwicklungen in Gang und schufen Tatsachen, die Bundesrepublik mußte sich darauf einstellen. Sie tat, was ein Starker, der genötigt wird, immer tut: Sie versuchte ihre Überlegenheit zurückzugewinnen und Herr des Prozesses zu werden. Wenn eine Vereinigung nötig würde, dann sollte sie sich nach den Normen und Interessen der Bundesrepublik vollziehen." (S. 216)

Ostdeutsche Demonstranten und westdeutsche Regierung allein hätten jedoch das Ende der Teilung nicht bewirken können, so *Bender*. „Die Vereinigung war unvermeidlich. Doch sie war es nicht, weil die deutsche Nation zu stark war, um die Teilung für immer zu ertragen, sondern weil die Sowjetunion zu schwach war, um sich für immer in Mitteleuropa zu behaupten." (S.

256) Anspielend auf den Buchtitel schließt *Bender* dann: „So hatten die Deutschen Glück, ihre Zweistaatlichkeit blieb eine Episode." (ebenda)

Der besondere Reiz von *Benders* Buch für den allgemein an der Geschichte der DDR Interessierten liegt zweifellos daran, daß es „gegen den Strich" geschrieben wurde. Der Autor weigert sich, dem, was der Zeitgeist von der Darstellung jüngster deutscher Geschichte fordert, Tribut zu zollen. Das macht den geschliffen formulierten Band zu einem intellektuellen Vergnügen. Für den Fachhistoriker, ob nun Spezialist für Wirtschafts-, Sozial-, Bildungs- oder Kulturgeschichte, dürfte es zusätzlich lohnend sein, *Benders* erfrischende Thesen über Gemeinsamkeiten und Unterschiede in der deutsch-deutschen Geschichte auf seinem Forschungsfeld zu berücksichtigen.

Jörg Roesler

***Andrea Komlosy/Václav Bůžek/ František Svátek* (Hrsg.), Kulturen an der Grenze. Waldviertel, Weinviertel, Südböhmen, Südmähren, Promedia, Wien 1995, 350 S.**

Der Begriff der Grenze scheint im mitteleuropäischen Raum bisher in die politische, bzw. diplomatische Geschichte gehört zu haben. Man denke nur an die Großmächtepolitik im 18., an die konkurrierende historische und ethnische Auffassung der Grenze im 19. und schließlich an die gewaltsamen Grenz- und Bevölkerungsverschiebungen im 20. Jh. In den letzten zwei Jahrhunderten ist die Grenze oft zum Streitobjekt unterschiedlicher Staaten, Ideologien und Parteien geworden. In solcher, von den jeweiligen Machtzentren aus bestimmten Gestalt fand sie auch Eingang in die Geschichtsschreibung. In dieser überwiegend politischen Betrachtungsweise können dann auch die von den Zentren entfernten Grenzgebiete mit den „Peripherien" gleichgesetzt werden. Dabei übersieht man leicht ihre kulturellen Spezifika und vor allem die Bedeutung für ihre Einwohner, deren Lebensaktivitäten sich angesichts der geringen Mobilität der Bevölkerung bis weit ins 19. Jh. auf diese Gebiete beschränkten.

Die historische Erforschung der Regionen beiderseits der böhmisch-mährisch-österreichischen Grenze hat sich in jüngster Zeit rasch entwickelt. Das Projekt hat an die Tradition der vier Tagungen im Rahmen des Zyklus „Verbindendes und Trennendes an der Grenze" (1990 bzw. 1991-1994) „Kulturen an der Grenze" angeknüpft. Fast 50 Wissenschaftler aus Tschechien und Österreich haben sich zusammengetan, um „die gemeinsame Geschichte", die demographischen, kulturellen, sprachlichen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Südböhmen und Südmähren auf der einen sowie Ober- und Niederösterreich auf der anderen Seite zu erarbeiten. Zu den Ergebnissen des Projektes zählt neben einer Wanderausstellung in erster Linie der gleichnamige Sammelband, der in tschechischer und deutscher Version 1995 erschien.

Die 42 Beiträge des Sammelban-

des wurden in folgende Abschnitte eingeordnet: Landschaft, Bild der Grenze, materielle Kultur und Alltag, Kunst, regionale Identität sowie Migration und Vertreibung. Sie umfassen einen recht langen Zeitraum vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Die Herausgeber bemühten sich, auch solche Perioden einzubeziehen, in denen die National- und die Grenzfrage noch nicht akut war. Für das Mittelalter und die frühe Neuzeit kann man so entweder die Entwicklungstendenzen in den benachbarten Regionen vergleichen (so etwa *J. Čechura* im Aufsatz über die Formen der Guts- und der Grundherrschaft in Südböhmen und im Waldviertel) oder auf die gesellschaftlichen Gruppen zurückgreifen, die schon vor 1800 (in welchem Sinne auch immer) „grenzüberschreitend" waren. Die Aufmerksamkeit der Autoren gilt deshalb dem Adel (*J. Žemlička, J. Pánek, T. Winkelbauer*), den Hussiten (*P. Čornej*), den Händlern (*H. Jordánková/L. Sulitková*), den Juden (*H. Teufel, S. Řeřichová*) oder den wandernden Handwerkern (*J. Trachtová*). Angesichts der *nicht vorhandenen* Thematisierung der Grenze in den vormodernen Quellen und im öffentlichen Diskurs der Zeit überhaupt offenbart sich die Schwierigkeit, den Grenzüberschreitungen in der frühen Neuzeit eine besondere Bedeutung beizumessen. Für den Zeitraum des 16.-18. Jhs. erweisen sich die Bezeichnungen „kosmopolitisch" und „übernational" (so *V. Bůžek/J. Grulich/M. Novotný*) für eine Grenzregion als eher unangebracht. Auch die bloße Gegenüberstellung von Adelsresidenzen (*V. Bůžek/R. Sak/P. Vorel*) und der Kunstwerke einzelner Stilepochen (*F. Polleroß*) im tschechisch-österreichischen Raum sollte nicht bei der Feststellung der äußeren Ähnlichkeiten enden.

In der frühen Neuzeit stellte die Landesgrenze offensichtlich nur eine der Trennungslinien dar, die den Menschen umgaben. Aufschlußreich, über den Rahmen des Projektes jedoch hinausgehend wäre die Untersuchung der Bedeutung von Gehöft- und Herrschaftsgrenzen, von Erfahrungs- und Handelshorizonten sowie der Religion als Unterscheidungsmerkmal (*T. Winkelbauer*).

Mit den von Obrigkeit und Staat gesetzten Grenzen und Barrieren für Handel und Verkehr in der Zeit von 1740 bis 1918 befaßt sich *A. Komlosy*. Sie legt deutlich offen, daß die Mobilität von Menschen in der Habsburger Monarchie nie ungehindert war und daß sie u.a. von den politischen und wirtschaftlichen Faktoren abhing.

Im Vergleich mit der älteren Zeit bieten im 19. und 20. Jh. die sich verändernden Auffassungen von (Staats-) Grenzen, die praktische Umsetzung dieser Vorstellungen und letztlich die Veränderungen der Grenze selbst dem Forscher ein ergiebigeres Material an. Die Autoren heben einerseits hervor, daß die innerstaatliche Grenze zwischen den böhmischen Ländern und Österreich bis 1918 in der wirtschaftlichen Sphäre eine geringere Rolle spielte (*J. Trachtová, J. Janák, E. Landsteiner*), wozu auch die sich verdichtenden Eisenbahnverbindungen einen Beitrag leisteten (*I. Jakubec/F. Prosch*). Der deutsche und tschechische Nationalismus des 19. Jhs. wirkte allerdings

stark auch in den sprachlich gemischten Randgebieten Südböhmens und -mährens (*F. Svátek*). Die Sprach- und Minderheitenfrage nahm in der sich formierenden politischen Öffentlichkeit immer größeren Raum ein und wurde von zahlreichen Vereinen getragen (*J. Kořalka, J. Dvořák*). Die bekannten Ereignisse des 20. Jhs. – von der Entstehung der Nachfolgestaaten nach 1918 bis zum Fall des Eisernen Vorhanges – werden in ihren konkreten Auswirkungen im berührten Grenzgebiet in mehreren Aufsätzen behandelt (*W. R. Garscha, M. John, J. Pecka, H. Haas, J. Petráš/F. Svátek*). In der heiklen Problematik der Vertreibung scheint kennzeichnend zu sein, daß einer der österreichischen Beiträge (*H. Haas*) auf Erinnerungen der Betroffenen beruht, während die Vertreibung von tschechischer Seite vor allem aus einem längerfristigen politischen Blickwinkel betrachtet wird. Die Erforschung der „kleinen Akteure" der Vertreibung, aber auch der Neubesiedlung der Grenzgebiete (*M. Secká, R. Weinerová*) kann in diesem Bereich neue Perspektiven eröffnen.

Es liegt im Charakter der politischen Geschichte, daß sie im engen Bezug zu den aktuellen Interessen der jeweiligen (nationalen) Gesellschaft steht. Sie kann sich somit von den gegenwärtigen moralischen Urteilen nicht völlig lösen. Um so innovativer erweisen sich die Ansätze, die die nicht ausschließlich geographisch gebundenen Phänomene behandeln. Es ist zwar schwierig nachzuweisen, was in der Sprache (*A. Jaklová/M. Janečková*), Literatur (*W. Müller-Funk*) oder Volkskultur (*B. Beneš*) tschechisch, deutsch, österreichisch, national, regional oder mitteleuropäisch ist. Das kann jedoch diesen Gegenständen den Platz in einem wissenschaftlichen Sammelband nicht absprechen. Viele der kulturellen Gemeinsamkeiten unterlagen im 20. Jh. der ethnischen Homogenisierung, und die früheren Leistungen der deutschen Vereine und Organisationen in Böhmen sind beim tschechischen Publikum weitgehend in Vergessenheit geraten.

Beim Kennenlernen und Wiederbeleben der gemeinsamen Geschichte (oder der nebeneinander gelebten Geschichte) stellen der Sammelband und die Ausstellung „Kulturen an der Grenze" einen wichtigen Anfangsschritt dar. Nicht zuletzt deswegen, weil sie zum großen Teil aus den Grenzregionen selbst hervorgegangen sind. Überraschende Erklärungen oder Einheitlichkeit der Ansätze sollte man von dem Buch nicht erwarten. Dagegen wird es ohne Zweifel als erstes Handbuch, als ein umfassendes Fakten- und Literaturkompendium für die Kulturgeschichte des tschechisch-österreichischen Grenzraumes dienen können.

Pavel Himl

***Christa Randzio-Plath/Bernhard Friedmann*, Unternehmen Osteuropa – eine Herausforderung für die Europäische Gemeinschaft. Zur Notwendigkeit einer EG-Ostpolitik, Nomos Verlag, Baden-Baden 1994, 255 S.**

„Europa, das kann man nicht oft genug wiederholen, ist kein Ort, sondern eine Idee...", so schrieb Bernard-Henri Lévy Anfang 1995 in „Le Point". Symbolisiert wird diese Idee mehr und mehr durch die Europäische Union. Seit den großen Umbrüchen in Mittel- und Osteuropa sieht sich die Institution EU vor einer besonderen Herausforderung: ihrer eigenen Stabilisierung und der Integration der postkommunistischen Staaten (MOE) in die (west-) europäische Wirtschafts- und Staatengemeinschaft.

Als *Christa Randzio-Plath* und *Bernhard Friedmann* ihr „Unternehmen Osteuropa" vorlegten, hieß die wichtigste europäische Institution zwar noch EG, aber an der Notwendigkeit einer Ostpolitik hat sich auch bei der Namensnachfolgerin EU nichts geändert. Obgleich viele Menschen in Osteuropa nicht wissen, was sich hinter diesem magischen Kürzel verbirgt, so scheint ihnen eine Annäherung an Europa heute mehr denn je der rettende Weg aus der Krise zu sein. Jacques Delors bringt es bereits im Vorwort „Herausforderung Osteuropa" auf den Punkt: Für die EU geht es heute nicht mehr um Wandel durch Annäherung, sondern um Annäherung als Folge des Wandels.

Anders als in puncto NATO-Osterweiterung steht man einer EU-Osterweiterung zwischen Warschau, Moskau und Sofia fast einmütig positiv gegenüber. Chance oder Dilemma für die Union? Sicher, Brüssel möchte gern ein Wörtchen mitreden, wenn es um die Transformation der ehemals sozialistischen Bruderstaaten geht. Doch wie steht es um die Bereitschaft der EU, sich für die MOE-Staaten zu öffnen? Hat die Union nicht genug Probleme auf sich geladen, als sie Anfang der achtziger Jahre wirtschaftlich so schwache Staaten wie Spanien und Portugal in ihren Kreis aufnahm? Ist nicht der Problemsektor Landwirtschaft bereits jetzt außer Kontrolle geraten?

Sehen Optimisten auch Anzeichen für eine Gesundung der Wirtschaft in Polen oder in Ungarn, so sind die MOE-Länder doch auch in den nächsten Jahren noch nicht „EU-fähig". Der Zusammenbruch des osteuropäischen Marktes traf sie, und angeblich auch den Westen, völlig unvorbereitet, und die Last, die die MOE-Länder daran tragen, wiegt noch immer schwer.

Die Absicht von *Randzio-Plath* und *Friedmann*, in zehn Kapiteln die Notwendigkeit einer Ostpolitik für die Europäische Union nachzuweisen, ist äußerst lobenswert. Allein, ihre ausführliche Bestandsaufnahme der wirtschaftlichen und (sozial-)politischen Lage in den Transformationsstaaten birgt ein großes Risiko in sich: Die Angaben verfallen schneller, als die Druckerschwärze des Buches getrocknet ist. Dies betrifft vor allem die politischen Akteure und statistische Angaben. Allemal hilfreich sind indes die Untersuchungen der Autoren über die verschie-

denen Formen der Privatisierung, die sich insgesamt als nicht sehr erfolgreich herausgestellt haben.

In engem Zusammenhang mit dem Tempo der Privatisierung, insbesondere von Staatsbetrieben, steht die allgemeine wirtschaftliche Umgestaltung überhaupt: Das Heer der Arbeitslosen wächst allerorten, und dabei ist die Privatisierung großer Staatsbetriebe in vielen Ländern noch nicht einmal Realität geworden. Bedenkt man, daß sich allein in der Ukraine im Jahre 1995 etwa 4,5 Millionen Arbeitnehmer im „Zwangsurlaub" befanden[1], so können die offiziellen Arbeitslosenstatistiken oft nicht für bare Münze genommen werden: Verdeckte Arbeitslosigkeit und Schattenwirtschaft nehmen exorbitante Ausmaße an. Die zögernde wirtschaftliche Umgestaltung geht einher mit gravierenden Veränderungen im sozialen Gefüge. Zu Recht verweisen die Verf. auf die Lage der Frauen in den Transformationsstaaten: Trugen diese in sozialistischen Zeiten noch doppelte Verantwortung, d.h. in Berufs- und Familienleben, so gehören die Frauen heute oft zu den Opfern der „Revolutionen". Die Bereiche, in denen Frauen verstärkt tätig waren, erfuhren als erste gravierende Kürzungen, und viele Frauen kommen nun nur schwer mit dem Gefühl der beruflichen Überflüssigkeit zurecht. Zudem gibt es in einigen osteuropäischen Ländern ganz deutlich Bestrebungen, die Gesundung der Wirtschaft auf Kosten der Frauen zu realisieren.

Beipflichten muß man den Autoren auch, wenn sie darauf verweisen, daß man die Hilfe für Osteuropa nicht mit dem Marshallplan vergleichen kann und mit einem solchen auch keine stabilen wirtschaftlichen Verhältnisse in Osteuropa erreicht würden. Osteuropa braucht Hilfe, aber vor allem Handel. Noch für viele Jahre werden jedoch die Produkte der MOE-Länder aus verschiedenen Gründen nicht mit denen im Westen konkurrieren können. Mit Schutzklauseln wollen sich EU- bzw. EFTA-Staaten gegen Billigexporte u.a. im Landwirtschafts- und Stahlsektor absichern. Die wirtschaftliche Zukunft der osteuropäischen Länder wird aber vor allem auch durch den Handel untereinander bestimmt. Für die Europäische Union sollte deswegen eine wichtige Aufgabe darin gesehen werden, die Rahmenbedingungen für eine Wiederbelebung des „osteuropäischen Binnenmarktes" zu verbessern.

Eine gemeinsame Ostpolitik der EU-Akteure ist derzeit nicht in Sicht, zu stark sind die nationalen Interessen derer, die den Motor der EU bilden. Die EU wird nicht darum herumkommen, nach Alternativen zu einer möglichen Mitgliedschaft der MOE-Länder zu suchen (Stichwort Freihandelszonen). Für *Randzio-Plath* und *Friedmann* bleibt die EU-Osterweiterung Zukunftsmusik, solange die Europäische Union noch nicht zu ihrem solidarischen Charakter und ihrer Partnerschaftsfähigkeit (zurück-)gefunden hat.

Bis wohin die Europäische Union bzw. die Vereinigten Staaten von Europa einmal reichen werden, das vermag heute noch niemand zu sagen: Bei Polen und Ungarn gibt es kaum Zweifel. Wie aber steht es mit Albanien, Weißrußland, der Ukraine und dem rie-

sigen Rußland? Möglicherweise wird die Europäische Union in einigen Jahrzehnten etwa 35 Mitglieder haben, in denen zwischen Atlantik und Ural ca. 500 Millionen Menschen leben. Bis dahin aber wird zumindest für die Menschen in Tambow, Gomel und Irpen „Europa" ein wundersamer, ferner Ort bleiben...

Andrej A. Gross

1 Vgl. A. Ott, Zur sozialen Lage in der Ukraine, in: Aktuelle Analysen des Bundesinstituts für ostwissenschaftliche und internationale Studien, Köln, Nr. 17/1996, S. 4.

***Jörn Rüsen*, Konfigurationen des Historismus. Studien zur deutschen Wissenschaftskultur, Suhrkamp Verlag, Frankfurt a.M. 1993, 422 S.**

Der Historismus ist sowohl wissenschaftsgeschichtlich als eine spezifische Wissenschaftsepoche als auch wissenschaftstheoretisch hinsichtlich des Selbstverständnisses historischer Wissenschaft seit längerem auf vielfältiges Interesse gestoßen. Beiden Aspekten der gegenwärtigen Debatten um den Wissenschaftscharakter der Geschichte geht *Rüsen* in der vorliegenden Sammlung nach, die überarbeitete Aufsätze aus den Jahren 1970 bis 1990 konzeptionell vereinigt. In ihnen verfolgt er das Ziel, über einen strukturgeschichtlichen Ansatz eine theoriegeleitete Historiographiegeschichte zu konzipieren, die zugleich in Form einer systematisch formulierten Historik die Funktion einer Grundlagenreflexion in der Geschichtswissenschaft erfüllt.

In einem ersten Teil wendet sich *Rüsen* den Strukturelementen des Historismus unter der Problemstellung seines Erkenntnisprinzips zu. Er analysiert strukturgenetisch den Übergang von der Aufklärung zum Historismus an der Wende des 18./19. Jhs., erläutert Formen, Phasen und Grundzüge von Theorien im Historismus und untersucht am Beispiel der Geschichtsschreibung Rankes das Problem des historischen Erzählens zwischen Kunst und Wissenschaft. Den zentralen Rahmen dieser Beiträge bildet der Verwissenschaftlichungsprozeß des historischen Denkens, der im späten 18. Jh. einsetzte. Verwissenschaftlichung wird dabei an einem Bündel kognitiver Faktoren gemessen, das in seiner Gesamtheit von Orientierungsbedürfnissen für die Gegenwart, leitenden Hinsichten auf die Vergangenheit, Regeln der Forschung, Formen der Darstellung und Funktionen historischen Wissens die „disziplinäre Matrix" der Geschichtswissenschaft beschreibt. Als maßgebliches Prinzip seit der Neuzeit gilt dabei die Methode. Die systematische Erklärung und diskursive Begründung dieser fünf Faktoren lassen das historische Denken als einen Prozeß der Paradigmatisierung erscheinen, der nicht nur den Strukturwandel von der Aufklärung zum Historismus erklärt, sondern zugleich eine allgemeine Tendenz der Entwicklung des historischen Denkens darstellt, durch die Wissen-

schaft als dynamischer Prozeß und nicht als eine feststehende Denkform begriffen und historisch rekonstruiert werden kann.

Anhand dieses wissenschaftlichen Modells untersucht *Rüsen* im zweiten Teil an konkreten Fallstudien neben einer vom Historismus verdrängten Geschichtskonzeption (Schiller) vor allem dessen unterschiedliche Ausprägungen im 19. Jh. Während Gervinus vor allem mit Einführung des Gesetzesbegriffs, der konzeptionell zur Vereinigung von Objektivität und Parteilichkeit im Geschichtsdenken führt, eine Grenze des Historismus deutlich macht, wird dem Schweizer Burckhardt hinsichtlich seiner Kulturkritik und dem gebrochenen Verhältnis sowohl zur historischen Methode als auch zur Geschichtstheorie des Historismus eine Sonderrolle eingeräumt. Die herausragende Figur im Historismus ist Droysen, dessen „Historik" *Rüsen* wissenschaftshistorisch und -theoretisch als bedeutendsten Text zur Theorie der Geschichtswissenschaft betrachtet, vollendet sich doch in ihm die Entwicklung der Selbstreflexion, in der die Geschichtswissenschaft ihren Status als wissenschaftliche Disziplin mit eigenem Gegenstandsbereich und eigener Methode begründet.

Im letzten Teil untersucht *Rüsen* am Beispiel Meinekes und Schieders die Wirkungen der historischen Wissenschaftskonzeption(en), verfolgt deren Entwicklung bis in die Gegenwart und stellt sich der Frage nach der Zukunft dieses Paradigmas. Trotz der Grenzen des Historismus, so *Rüsen*, bleiben auch weiterhin wesentliche Elemente dieses Paradigmas erhalten, solange nämlich, wie bewußte Intentionen zur Erklärung von Handlungszusammenhängen herangezogen werden müssen.

Mit den vorliegenden Beiträgen über den Historismus als einer Wissenschaftsepoche hat *Rüsen* einmal mehr überzeugend seine wissenschaftshistorischen und -theoretischen Auffassungen gebündelt. Allerdings bleiben erneut Fragen offen, die einige Defizite dieses Konzepts benennen. Dazu gehören die Gleichsetzung von Historismus und Verwissenschaftlichung im 19. Jh. und die Kausalverbindung von Professionalisierung und Verwissenschaftlichung, die *Rüsens* Wissenschaftsgeschichtsschreibung weitestgehend auf die professionalisierte Geschichtswissenschaft beschränkt. Wie er selbst anerkennt, bildet auch die Beschränkung auf die deutsche Geschichtsschreibung ein Manko; zugleich unterstellt er aber a priori die Existenz unterschiedlicher „nationaler Varianten" des Historismus. Ein letzter Punkt sei erwähnt: Weitgehend ausgeblendet bleibt die Einordnung der Historiographiegeschichte in die allgemeine Wissenschaftsgeschichte. Die Wechselbeziehung und gegenseitige Beeinflussung von Natur-, Sozial- und Geisteswissenschaften und letzterer untereinander (z.B. Philologie-Geschichte) im 19. Jh. stellt weiterhin ein Forschungsdesiderat dar. Will man aber die Auseinandersetzungen zwischen unterschiedlichen Disziplinen um die Hegemonie hinsichtlich der Wissenschaftsdefinition und des Bildungsanspruchs

im 19. Jh. analysieren, kommt man um eine vergleichende Disziplingeschichte nicht herum.

Eckhardt Fuchs

***Sandra Marcella Lucia Liebscher*, Gegenwärtige kulturelle Probleme und Varianten der Valdesi. Ethnographie der italienischen Waldenser 1991-1993, Universitätsverlag Dr. N. Brockmeyer, Bochum 1994 (Abhandlungen zur Geschichte der Geowissenschaften und Religion – Umwelt - Forschung: Beiheft 8)**

Die Bedeutung historisch-anthropologischer Fragestellungen nimmt infolge der sog. linguistischen Wende auch in der Geschichtswissenschaft zu. Dabei spielt unter anderem das subjektive Bewußtsein innerhalb von Gruppen und bei deren Individuen eine konstitutive Rolle. Insofern Gruppen ihre Identität selbst über Rückgriff auf Vergangenheit bestimmen, wird Historie ihrerseits zum Gegenstand historisch-anthropologischen Zugriffs. In einer solchen Situation muß Historie erneut in den Revieren von Nachbarwissenschaften wildern und sich ggf. deren methodisches Potential aneignen; am nächsten liegt dabei die Ethnologie, die nach dem Zustandekommen, Funktionieren und Verfall bestimmter Gruppenbeziehungen fragt und dabei auch zunehmend komplexe Gegenwartsgesellschaften untersucht. Für Historiker bietet es sich dabei an, in diesem Revier nach Mikrostudien zu suchen, die eine möglichst klar begrenzte Gruppe mit einem hohen Anteil von historischen Bezügen in ihrer Identität untersuchen. Sie werden fündig bei *Sandra Liebscher*, die die Waldenser in Italien untersucht.

Einige Merkmale seien knapp aufgeführt: Die italienischen Waldenser, die *Valdesi*, sind eine (religiöse) Minderheit mit langer Verfolgungsgeschichte. In der italienischen Gesellschaft der letzten 200 Jahre bestimmten die Lager „Katholizismus" und „Laizismus" zahlreiche gesellschaftliche und politische Konflikte, innerhalb derer die Valdesi eine Sonderrolle spielten und dementsprechende Handlungsspielräume zu nutzen versuchten. Auch wenn sich die Valdesi schließlich der Reformation anschlossen, gründen sie ihre Identität nicht primär auf dogmatische Inhalte, sondern auf ihre eigene Geschichte – was sich gerade auch an explizit nicht christlichen Valdesi zeigt; mit dem Konzept der „forma mentis" (eine gruppentypische Art zu denken und zu handeln, wobei sich unterschiedliche Komponenten in individuell unterschiedlichen Mischungsverhältnissen zu einer Mentalität verbinden, siehe S. 4-5) versucht *Liebscher* erfolgreich, anhand der Bewußtseinskomponenten eigene Kultur, Protestantismus, Minderheitenbewußtsein die Rolle des historischen Bewußtseins und dessen Aktualisierung durch gegenwärtige Anlässe herauszudestillieren. Daß sich infolge von 1989/90 die politischen Koordinaten in Europa verändern, schlägt sich in Italien im diffusen Übergang zu einer „2. Republik" seit 1991/92 nieder, der in *Liebschers* Untersu-

chungszeitraum von 1991 bis 1993 fällt; die sich daraus ergebenden Diskussionen der Valdesi zeigen starke innere Kontraste, die die „kulturellen Varianten" innerhalb der valdesisch geprägten „forma mentis" angesichts der soziokulturellen Veränderungen im Italien der zweiten Nachkriegszeit offenlegen; dabei geht es um die Fragen, ob sich die Valdesi am neugeschaffenen Kirchensteuersystem, dem sog. „8 per mille", beteiligen sollen (S. 115-132), wie man sich zu katholischem und nichtkatholischem Religionsunterricht an Staatsschulen stellen soll (S. 133-139) und wie man auf die wieder wachsende Präsenz des Katholizismus in der Medienkultur eines Landes reagieren soll, das zwar offiziell Staat und Kirche trennt, aber faktisch seit dem Faschismus das katholische Christentum als eine Art Staatsreligion pflegt (S. 139-166).

Methodisch ähnelt ethnographisches Arbeiten in vielem nicht zufällig der Oral History: Insofern Einzelinterviews mit wenig oder gar keiner Standardisierung als Quelle dienen (vgl. S. 7f.), bedarf es methodischen Vorgehens, um Gruppen und Teilgruppen nach bestimmten Komponentenmischungen ihrer „forma mentis" zu bestimmen. Als standardisierte Hilfe setzt *Liebscher* das Verfahren der „successive pilesorts" ein: Hierbei muß jeder Interviewte eine Sammlung von 13 oft genannten Argumenten in Teilgruppen zerlegen und wieder neu zusammensetzen, so daß sich quantifizierbare Schwergewichte ergeben und z.B. deutlich wird, ob sich jemand stärker vom Minderheitenbewußtsein her, von seiner Beziehung zum italienischen Staat oder als Protestant definiert (S. 9-11, Anhang S. 223-274).

Dabei gilt es, die ethnographische Norm einzuhalten, auf der Grundlage von Selbstzuschreibungen zu wissenschaftlich gestützten Aussagen zu kommen, also auf einem Ethnosbegriff der Selbstzuschreibung statt der Fremdzuschreibung zu beharren. Die konkrete Untersuchung verdeutlicht dabei, daß der valdesische Mythos der Verfolgungsgeschichte die unterschiedlichen Komponenten des Valdese-Bewußtseins (auch bei erklärten Atheisten valdesischer Herkunft) prägt – von den Laienreformbewegungen des 12. Jhs. über die Inquisition, die Nähe zur schweizerischen Reformation, das Nebeneinander von Ansiedlung in Savoyen und Verfolgung in Kalabrien, die Ghettoisierung nach dem Frieden von Rijswik 1697 und die wachsenden Freiheiten seit dem piemontesischen *Statuto Albertino* von 1848 und den Evangelisationsbemühungen im weiteren Italien nach der Einigung bis hin zur elastischen Konfrontation gegenüber dem Faschismus seit den Lateranverträgen mit dem Vatikan (Abriß S. 18-59). Den Abriß illustriert *Liebscher* mit unterschiedlichen Medien valdesischer Geschichtsvermittlung wie Museen oder Comics.

Zusätzliches methodisches Interesse verdient das Kulturkonzept von Renato Rosaldo, auf das *Liebscher* ihre Schlußüberlegungen stützt. Rosaldo akzentuiert dabei die Wechselbeziehungen zwischen einer nach den Kategorien klassischer Kulturkonzepte unsichtbaren Minderheit (wie den Valdesi) und

ihrem Umfeld anhand von Kriterien, wie sich die Angehörigen einer Gruppe selbst positionieren. Hierbei spielt der Begriff „borderlands" eine besondere Rolle. Gerade bei den Valdensern greifen klassische Kulturkonzepte nicht, was *Liebscher* genauer beschreibt: „(...) sind die Waldenser kulturell unsichtbar. Sie leben in einer komplexen Gesellschaft und können darin räumlich nicht vollständig isoliert werden. Sie sind weder endogam noch kulturell homogen, auch wenn sie Gemeinsamkeiten von Kultur besitzen, durch Geschichte und aktuelle Erfahrungen verbunden sind, ein bestimmtes Identitäts- und Solidarbewußtsein zeigen und viele von ihnen ein eindeutiges ethnisches Bewußtsein gezeigt haben." (S. 203) Diese Situation begünstigt die Ausbildung unterschiedlicher Ausprägungen von valdesischer Identität, sog. kultureller Varianten, die *Liebscher* zum Abschluß bündelt: 1. Christen und Protestanten mit religiösem, aber ohne ethnisches Bewußtsein, 2. Waldenser Traditionalisten mit ausgeprägtem ethnischem Bewußtsein und Unterscheidung gegenüber anderen Protestanten und Italienern, 3. „popolo valdese" mit nur latent ethnischem, aber stark ausgeprägtem Minderheitenbewußtsein unterschiedlicher Akzentuierung.

Den über Religonsgeschichte und Ethnologie hinaus sehr anregenden und in Argumentation und Präsentation differenzierten Band reichern einige Illustrationen optisch und viele Anhänge in inhaltlicher Hinsicht an.

Friedemann Scriba

***Diane Singerman*, Avenues of Participation. Family, Politics, and Networks in Urban Quarters of Cairo, Princeton University Press, Princeton N. J. 1995, XVIII, 335 S. (Princeton Studies in Muslim Politics)**

Terrorakte islamischer Extremisten beherrschen in immer kürzeren Abständen die Schlagzeilen der internationalen Medien. Den Nachrichtenkonsumenten vermittelt sich der Eindruck, der islamische Staatenbogen zwischen Iran im Osten und Mauretanien im Westen stünde mittelfristig vor tiefgreifenden sozialen und politischen Umwälzungen, die mehr oder weniger dem Beispiel der iranischen Revolution von 1979 folgen und in ihrem außenpolitischen Ergebnis zu einer Zuspitzung des Verhältnisses zum Westen führen würden. Ägypten, das bevölkerungsreichste arabische Land, bildet in dieser Hinsicht keine Ausnahme. Finden islamistische Angriffe auf die vitale Tourismuswirtschaft des Landes noch die ungeteilte Aufmerksamkeit der internationalen Massenmedien, so schlägt sich die an Umfang und Brisanz weitaus gravierendere Auseinandersetzung zwischen islamischen Aktivisten und ägyptischer Staatsmacht nur in der Landes- bzw. der internationalen Fachpresse nieder. Der an dieser Problematik interessierte Leser muß sich somit entweder auf eine längere Recherche einlassen, oder er stößt zufällig und mit Glück auf Bücher wie das von *Diane Singerman*.

Die Anthropologin und Politikwissenschaftlerin lebte und forschte meh-

rere Jahre in einem der ärmsten Stadtviertel der ägyptischen Hauptstadt Kairo. Ihrem Buch haftet damit eine beeindruckende Authentizität an, die selbst seriösen Abhandlungen über den islamischen Extremismus in Ägypten häufig abgeht, und sie seltsam „blutleer" erscheinen läßt. Kaum ein Bereich des alltäglichen (Über-) Lebens der ärmsten Einwohner Kairos blieb ausgespart. Die Familie bedeutet den einzigen verläßlichen Halt in den Veränderungsprozessen, ihre Strukturen, Wertemuster, Traditionen und Aufgabenverteilungen stehen deshalb auch folgerichtig am Beginn des Buches (S. 3-73). Patrimonialismus kennzeichnet die familieninternen Machtstrukturen, aber (innerhalb festgelegter Grenzen) existieren selbst innerhalb der Familie rudimentäre Partizipationsmöglichkeiten. Kenntnisreich und detailliert beschreibt die Autorin danach das Problem der „Familienreproduktion", d.h. Heiratsprozeduren (S. 74-131). Sie geht dabei weit über die Beschreibung häufig kolportierter islamischer Heiratstraditionen hinaus und wendet sich den ökonomischen und sozialen Zwängen zu. Heiratspolitik wird unter Bedingungen krasser Armut von Notwendigkeit und nicht von Neigung diktiert.

Die folgenden Abschnitte wenden sich dann den unterschiedlichen Aspekten des Gemeindelebens, d.h. der Familieninteraktion zu. Welche Einkommensmöglichkeiten und -varianten existieren, wie und durch wen werden sie geschaffen und koordiniert, wie sichern die Familien ihre Teilhabe an Entscheidungsprozessen (S. 132-172)?

Besonderes Augenmerk legt die Autorin auch auf die unterschiedlichen Selbsthilfeinitiativen der Familien (S. 173-243). Bildung, Gesundheitsfürsorge und Betreuung von Alten und Behinderten wird überwiegend innerhalb der Gemeinde organisiert, mit klaren Aufgabenverteilungen und Entscheidungsbefugnissen.

Das abschließende Kapitel widmet sich den verschiedenen Formen der Interaktion mit der Staatsmacht (S. 244-272). Diese wird auf das absolut Notwendige beschränkt. Vertrauenswürdige Gemeindevertreter, bestallt nach einem interessanten Prozedurengemenge aus Tradition und Akklamation, verkehren mit der Bürokratie und gegebenenfalls auch mit Parteien.

Insgesamt bestärkt die Lektüre des Buches die Erkenntnis, daß in Ägypten quasi mehrere Parallelgesellschaften nebeneinander existieren. Die offizielle Politik, sei sie staatstragend oder oppositionell, bewegt und betrifft nur einen kleinen Teil der Bevölkerung. Die Ärmsten der Armen haben aus Erfahrung gelernt, keine Hoffnungen auf den Staat zu setzen. Hunderttausende Ägypter sind damit der offiziellen Politik entzogen, ihre Partizipationserfahrungen und -bestrebungen richten sich nicht an das Establishment aus Regierungs- und zugelassenen Oppositionsparteien bzw. sind auch nicht an ihnen ausgerichtet. In diesem Umfeld schlägt die Stunde unterschiedlicher Organisationen und Vereinigungen, die eine islamische Alternative verheißen. Nur eine Minderheit von ihnen setzt auf Gewalt, weitaus einflußreicher, wenn auch unauffälliger, agieren Kräfte, die die islamische Gesellschaft von unten

zu etablieren gedenken. Sie dominieren seit einigen Jahren die karitativen Bereiche und Selbsthilfeinitiativen in den Armenvierteln, werden zu Vertrauens- und Mittlerpersonen mit der Staatsmacht.

*Singermans* bisweilen schonungslose Beschreibung unwürdiger Lebensverhältnisse in (nur einem von vielen) Kairoer Elendsvierteln läßt zwar erahnen, daß Hoffnungslosigkeit und Frustration sich partiell auch in Gewalt zu entladen vermögen, daß hier ein permanentes Potential für extremistischen Terror besteht, sie läßt aber wenig Raum für die Konstruktion mechanistischer Ursache-Folge-Modelle – dann müßten allein in Kairo Millionen Terroristen auf ihre Chance warten.

Die herausragende Stärke des Buches ist möglicherweise auch seine einzige Schwäche. Die Verf. beschreibt, sie erklärt nicht. Hin und wieder gleitet der Stil sogar in das Anekdotenhafte, fernab der üblichen wissenschaftlichen Diktion. Eine Einordnung und Bewertung ihrer Erfahrungen nimmt die Autorin nicht vor, Schlußfolgerungen bleiben in jedem Fall dem Leser überlassen. Für den an gesicherten empirischen Erkenntnissen interessierten Nutzer bleibt das Buch aber ohne Zweifel eine der seltenen Fundgruben.

Henner Fürtig

## Autorinnen und Autoren

*Elfi Bendikat*, Priv.-Doz. Dr., Humboldt-Universität zu Berlin, Institut für Geschichtswissenschaften

*Joachim Bleyl*, stud. phil., Eberhard-Karls-Universität Tübingen, Geschichtswissenschaftliche Fakultät

*Claude Diebolt*, Dr., Chargé de Recherche au Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), Universität Montpellier I.

*Eckhardt Fuchs*, Dr. phil., Deutsches Historisches Institut Washington

*Henner Fürtig*, Dr. phil. habil., Leipzig

*Gudrun Gersmann*, Dr. phil., Ludwig-Maximilians-Universität München, Institut für Neuere Geschichte

*Michael Geyer*, Prof. Dr., University of Chicago

*Ursula Goldenbaum*, Dr. phil., Forschungszentrum Europäische Aufklärung Potsdam

*Andrej A. Gross*, cand. rer. pol., Universität Leipzig, Institut für Politikwissenschaften

*Andreas Helmedach*, MA, Universität Leipzig, Historisches Seminar

*Pavel Himl*, Doktorand, Universität des Saarlandes, Historisches Institut

*Annette Keilhauer*, MA, Universität des Saarlandes

*Gabriele Lingelbach*, MA, Freie Universität Berlin, Fachbereich für Geschichtswissenschaften

*H. C. F. Mansilla*, Dr. phil. habil., La Paz, Bolivien

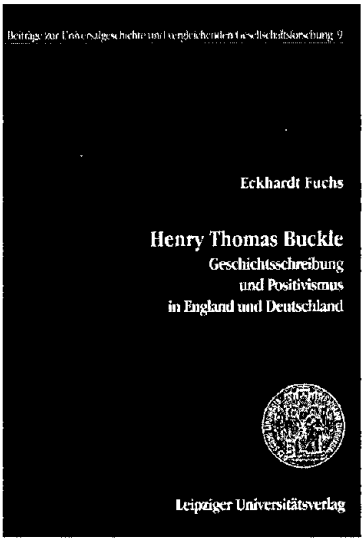
*Stefan Militzer*, Dr. phil., Universität Leipzig, Historisches Seminar

*Uwe Müller*, Dipl.-Hist., Humboldt-Universität zu Berlin, Institut für Wirtschaftsgeschichte

*Jörg Roesler*, Prof. Dr. sc. oec., Leibniz-Societät, Berlin

*Friedemann Scriba*, Dr. phil., Evangelisches Schulzentrum Leipzig

Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden Gesellschaftsforschung, Band 9




Eckhardt Fuchs
**Henry Thomas Buckle. Geschichtsschreibung und Positivismus in England und Deutschland**

1994, 400 Seiten
Geb., DM 58,-
ISBN 3-929031-27-2

Die Monographie widmet sich den gesellschaftspolitischen, geschichtstheoretischen und -methodologischen Auffassungen des englischen Amateurhistorikers Henry Thomas Buckle (1821-1862), des Hauptvertreters einer positivistischen Geschichtskonzeption. Nach einer historisch-semantischen Analyse des Positivismusbegriffs, die von Auguste Comte ausgeht, wird die Biographie Buckles dargestellt und die englische Geschichtsschreibung im frühviktorianischen England im Überblick skizziert. Im Mittelpunkt des Bandes stehen Buckles Geschichtskonzept, seine Freiheits- und Religionsauffassung, seine Handlungstheorie sowie die wesentlichen theoretischen Kategorien im fragmentarisch gebliebenen Hauptwerk „Geschichte der Zivilisation in England". Schließlich wird ein Ausblick auf die Entwicklung der englischen Geschichtsschreibung bis zum Ende des 19. Jahrhunderts gegeben.

Der Verfasser zeigt durch seine vergleichende Betrachtung, wie die positivistische Geschichtsauffassung als ein wichtiges Moment bei der Herausbildung einer wissenschaftlichen Geschichtsschreibung in England und Deutschland wirkte.

Bestellungen an Ihre Buchhandlung oder direkt an den

**Leipziger Universitätsverlag GmbH**
Augustusplatz 10/11
04109 Leipzig
Tel. + FAX 03 41/2 61 99 64 oder 03 41/69 58 81

## Aus dem Inhalt

**Editorial**

**Aufsätze**

*Andreas Helmedach* Infrastrukturpolitische Grundsatzentscheidungen des 18. Jahrhunderts am Beispiel des Landverkehrswesens: Großbritannien, Frankreich, Habsburgermonarchie

*Uwe Müller* Die Modernisierung der Straßenverkehrsinfrastrukturpolitik während der Industrialisierung. Ein deutsch-britischer Vergleich

*Claude Diebolt* Deutsche und französische Bildungsausgaben im 19. Jahrhundert im Vergleich

*Elfi Bendikat* Nahverkehrspolitische Konflikte und kommunale Interventionen in Berlin und Paris: 1890–1914

**Forum**

*H. C. F. Mansilla* Die ökologischen und demographischen Probleme Lateinamerikas und das entwicklungspolitische Bewußtsein von 1950 bis 1980

*Michael Geyer* Kurze Rede über die Zukunft der Vergangenheit im Cyberspace

ISSN 0940-3566
ISBN 3-931922-11-1