Neue Wege in ein neues Europa

Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert

von

Peter Borscheid, Hans-Liudger Dienel, Colin Divall, Alfred Gottwaldt, Michael Hascher, Wolfgang Kaschuba, Christopher Kopper, Dirk van Laak, Hans Lemberg, Peter Lyth, Michèle Merger, Christoph Maria Merki, Gijs Mom, Kurt Möser, Hans-Heinrich Nolte, Maire-Noelle Polino, Ralf Roth, Reiner Ruppmann, Frithjof Benjamin Schenk, Karl Schlögel, Hasso Spode, Helmuth Trischler, Richard Vahrenkamp, Javier Vidal, Thomas Zeller

1. Auflage

[Neue Wege in ein neues Europa – Borscheid / Dienel / Divall / et al.](#)

schnell und portofrei erhältlich bei [beck-shop.de](#) DIE FACHBUCHHANDLUNG

Thematische Gliederung:

[Verkehrsplanung, Verkehrspolitik](#)

campus Frankfurt am Main 2009

Verlag C.H. Beck im Internet:

www.beck.de

ISBN 978 3 593 38900 4

Einleitung: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert

Ralf Roth und Karl Schlögel

Problemaufriss

Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs fügt sich Europa neu zusammen. Die zwei Hälften Europas, Resultat des Kalten Krieges, bewegen sich seit zwanzig Jahren wieder aufeinander zu. Europa ist nicht nur ein Raum von Werten und Ideen, sondern auch ein Verkehrsraum. Das geteilte Europa war bestimmt von zerschnittenen Verkehrswegen, Endstationen an der Grenze. Europa nach 1989 hat begonnen, gerissene Linien wieder in Betrieb zu nehmen. Es ist offensichtlich, dass es ein neues und vereintes Europa ohne einen einheitlichen und modernisierten Verkehrsraum nicht geben kann. Verkehr und Logistik, Fortbewegung und Infrastruktur sind, obwohl sie das Alltagsleben von Abermillionen von Menschen und ganzer Gesellschaften bestimmen, bisher nur am Rande als geschichtsmächtige Kräfte und Faktoren zur Kenntnis genommen und erforscht worden. Dabei ist offensichtlich, dass Entfernung und Nähe, Versorgung und Verteilung von Gütern, Ideen und Menschen ohne das Medium des Verkehrs nicht denkbar sind. Verkehr und Mobilität haben den globalen Raum, in dem wir uns bewegen, erst möglich gemacht.

Verkehr ist keine Konstante, sondern eine äußerst dynamische Relation in den vielfältigen gesellschaftlichen Beziehungen. In den letzten 200 Jahren sind extrem effiziente Transportsysteme und -netze entstanden, die nicht nur die Möglichkeiten grenzüberschreitender Verkehre stark ausgeweitet haben, sondern auch die transnationale und interkontinentale Mobilität. Mit der Verbilligung aller Transportleistungen, dem Sinken der Transport- und Reisezeiten sowie der enormen Ausweitung der Transportkapazitäten von Schiff, Eisenbahn, Flugzeug und Lastkraftwagen – und nicht zu vergessen der Nachrichten- und Kommunikationsnetze – veränderten sich nicht nur die europäischen, sondern insgesamt die globalen Beziehungen. Das hat Auswirkungen auf die Geschichtsschreibung. In den letzten beiden Jahrzehnten erleben die transnationale, die europäische und die Weltgeschichte einen großen Aufschwung und man kann mit gutem Grund von einer Renaissance der Universalgeschichte

sprechen, nachdem sie in der Hochzeit der Nationalgeschichtsschreibung *de facto* untergegangen war.¹

Was kann aber eine sinnvolle transnationale, ja europäische Geschichte sein, womit soll sie sich jenseits der variierenden nationalen und kulturellen Besonderheiten der Staaten und Länder dieses Kontinents beschäftigen? Leopold Ranke hat in seiner Vorrede zu seinem Weltgeschichtefragment einen wichtigen Hinweis gegeben: »Die Aufgabe der welthistorischen Wissenschaft« bestehe darin, den »Zusammenhang zu erkennen, den Gang der großen Begebenheiten, welche alle Völker verbindet und beherrscht, nachzuweisen.«² Man solle also nicht nach dem Trennenden, sondern nach dem Suchen, was die Völker und Nationen miteinander verbindet. Diese Einschätzung teilt ein beträchtlicher Teil der heutigen Historiker, die sich mit transnationaler oder Weltgeschichte beschäftigen. Einen großen Einfluss erzielten in diesem Kontext die Studien von John and William McNeill. Beide argumentieren, dass es in jeder Epoche wichtige Einflüsse über die politischen Grenzen hinweg gegeben habe, und dass gerade die »Kontakte« mit fremden Kulturen eine Schlüsselrolle für den ökonomischen, sozialen, politischen und militärischen Fortschritt jeder Zivilisation, jedes Staates gespielt hätten. Diese Argumentation erwies sich als außerordentlich fruchtbar und inspirierte zahlreiche Forschungen auf dem Gebiet der transnationalen Beziehungen und insbesondere auch der transnationalen »communication networks«.³ Tatsächlich lassen Untersuchungen auf dem Feld der Verbindungen zwischen den Staaten, Ländern und Kontinenten im 20. Jahrhundert reichhaltigere Ergebnisse erwarten als eine Konzentration auf die Barrieren und Hürden oder Separierung und Absonderung, obwohl auch dies sicher zu einer Geschichte der großen Räume gehört. Wenn wir auf die letzten 200 Jahre zurückblicken, sprechen die zahlreichen Prozesse der Kommunikation und des Austauschs, der Überwindung der kontinentalen und maritimen Räume aber eine eindeutige Sprache. Nur mit Blick auf sie lassen sich die internationale Arbeitsteilung und ihre Folgen, die weltweiten Kapitalflüsse sowie der internationale kulturelle Austausch verfolgen.⁴ Das legt nahe, dass Kommunikation, Verkehr, Mobilität, Migration, Transfer und Austausch Schlüsselbegriffe für eine Geschichtsforschung sind, die große Räume – den europäischen, kontinentale wie globale – beschreiben und interpretieren will.

1 Vgl. Roth (2006), »Geschichtswissenschaft«, S. 212–215. Vgl. auch den Beitrag von Ralf Roth, in diesem Band.

2 Ranke, »Vorrede«, Bd. 1, S. 5f.

3 Vgl. McNeill, »Rise«, S. 1–21, u. McNeill, McNeill, *Human Web*.

4 Vgl. Fässler, *Globalisierung*, u. Kierzkowski, *Europe*, sowie immer noch mit Gewinn zu lesen Woodruff, »Entstehung«, S. 435–473, u. Pinder, »Europa«, S. 377–412.

Europäische Geschichte und die Rolle des Verkehrs

Warum wurde das große Thema des Verkehrs und der Kommunikation in der Europäischen Geschichte bisher so stiefmütterlich behandelt? Das hat vor allem eine Ursache: Die Revolutionierung des Verkehrs war eindeutig ein Kind des 19. Jahrhunderts und setzte sich parallel zum Aufstieg des Nationalstaats durch. Deshalb wurde Verkehr im Allgemeinen und insbesondere der Eisenbahn- und Schiffsverkehr nach Ländern getrennt – sozusagen als nationale Aufgabe – untersucht und beschrieben.⁵ Damit bekam jede Studie immer nur einen Teil der weltweiten Netze zu fassen und konnte nur einen Teil der Auswirkungen berücksichtigen. Im Ergebnis zerfiel die Vorstellung von dem Ganzen in zahllose Splitter und Fragmente. Das Bewusstsein von dem Zusammenhang, das am Beginn des 19. Jahrhunderts durchaus vorhanden war, ging verloren. Aber jedes Infrastrukturnetzwerk ist mehr als die Summe seiner Teile und das bedeutet, dass historische Untersuchungen über die nationalen Verkehrsnetzwerke von Deutschland, Portugal oder Russland und so weiter kein Verständnis für die europäische oder die europaweite Kommunikationsstruktur liefern – insbesondere dann, wenn der auf der Hand liegende Umstand, dass sich die Eisenbahnstrecken und Schifffahrtslinien jenseits der nationalen Grenzen fortsetzen, nur selten problematisiert wurde.⁶

Das ist ein bemerkenswertes Defizit, denn es ist ja nicht zu übersehen, in jedem Land waren die Verkehrsverbindungen ein offenes System mit zahlreichen Verbindungen in die benachbarten Staaten. Handelskarawanen überschritten seit alters her jegliche Grenzen, die Postgesellschaften bauten ihre Netze grenzüberschreitend auf und auch bei den Eisenbahnen gab es von Anfang an oft mehrere Grenzen passierende Durchgangszüge. Weil dies zu wenig Berücksichtigung fand, kann man in der Konsequenz auf vielen Feldern Vereinseitigungen und Beschränkungen feststellen. Bei näherem Nachdenken finden sich noch mehr transnationale Aspekte und Eigenschaften. Wie soll man mit einer national beschränkten Sicht etwa den Prozess des technologischen Fortschritts im Verkehrsbereich erklären, der nur in wenigen Fällen auf den nationalen Eigenleistungen nur eines Landes beruhte. Gerade die Tätigkeit der Ingenieure war international ausgerichtet, ihr Wissen bezogen sie aus einem internationalen Austausch der Erfahrungen und Ideen. Zahlreiche der bedeutenden Innovationen beruhten auf dem Austausch von Ingenieuren und Architekten gleich mehrerer Länder. Auch die Investitionen im Verkehrsbe-

⁵ Es gab und gibt Ausnahmen. Man denke nur an die Schriften von Fritz Voigt, etwa Voigt, *Verkehr*, oder aus jüngerer Zeit Kill, *Erfolgsstrategien*, Faith, *World*, Nock, *Railways*, Klenner, *Eisenbahn*, u. Mitchell, *Train Race*.

⁶ Zu weiteren Argumenten vgl. Roth (2009), »Eisenbahnen«.

reich, beispielsweise in das Eisenbahnnetz zwischen 1830 und 1880, waren in vielen Fällen von Anfang an eine internationale Angelegenheit. Viele der als nationale Tat gepriesenen Ländernetze entpuppen sich in Wahrheit als das Werk ausländischer Investoren, Banken und Eisenbahngesellschaften, die auf der Suche nach zusammenhängenden Verkehrsmärkten bereits damals in großen, die Grenzen außer acht lassenden Verkehrsräumen dachten und ihre Investitionen entsprechend ausrichteten.⁷ Nicht zuletzt mit Hilfe dieser international agierenden Investoren wurde ein gigantisches Netzwerk errichtet, das man mit gutem Grund ein europäisches nennen kann, auch wenn es kein politisches Zentrum gegeben hat, von dem die Initiative ausgegangen wäre, und das Projekt der Europäischen Union erst 120 bis 130 Jahre später ins Leben trat.⁸

Was für das Netz der Eisenbahnen gilt, gilt im Prinzip für alle Transport- und Kommunikationsnetze. Das Wachsen dieser Netze und ihre die Grenzen überwindende und verbindende Eigenschaft liefern somit ein erstes Beispiel für eine europäische Geschichte jenseits des Nationalstaats. Wie diese europäischen Transport- und Kommunikationsnetze die Geschichte des kontinentalen Raums zwischen Lissabon und Moskau oder Helsinki und Athen ihrerseits wiederum beeinflussten, das ist allerdings immer noch ein Desiderat der Forschung. Man kann diesen unbefriedigenden Befund nicht auf sich beruhen lassen, denn das Verständnis dieser transnationalen Netzwerke ist von fundamentaler Bedeutung für das Verständnis unserer heutigen Gesellschaft. Historiker stehen hier also in der Pflicht.

Vor diesem Hintergrund versteht sich der Sammelband als Anstoß, um einen bisher vernachlässigten Themenkomplex in die Diskussion zu bringen, neue Forschungsfelder zu öffnen und eine Brücke aus der Universität in eine rasend sich verändernde Welt zu schlagen. Die 25 Autoren greifen mit Blick auf Europa zentrale Aspekte des umfassenden und komplexen Themas Verkehr und seine Bedeutung für eine moderne europäische Geschichtsschreibung auf und möchten der Forschung damit neue Wege öffnen. Es kam uns in erster Linie darauf an, möglichst viele Aspekte anzureißen, um die Komplexität deutlich zu machen, und es kam uns darauf an, das Thema von vornherein in eine grenzüberschreitende, transnationale Perspektive zu rücken. Beabsichtigt ist also nicht Vollständigkeit, sondern Öffnung von Themen und möglichen Bearbeitungsweisen, das Zusammenführen von ganz verschiedenen Partnern, die häufig ohne voneinander zu wissen an identischen Fragestellungen arbei-

⁷ Zur Bedeutung von transnationalen Strukturen in der Verkehrsgeschichte vgl. Roth, Dinobol, *Introduction*, S. xxv–xd, sowie die Beiträge des Sammelbandes *Across the Borders*.

⁸ Vgl. zu den Wirkungsmächten bei der Herstellung Europas den Beitrag von Karl Schlögel in diesem Band.

ten. Interdisziplinarität und Internationalität sind selbstverständliche Voraussetzungen für die Behandlung des Themas »Neue Wege in ein neues Europa«.

Der Ertrag

Der Sammelband ist in fünf Abschnitte unterteilt, die man mit allgemeiner Problemstellung, historischer Überblick, die Zeit der Katastrophen, die kulturelle Seite des Problems sowie die Ambivalenz der Transport und Verkehrsnetze mit ihren scheinbar unbegrenzten Möglichkeiten einerseits und ihrer Anfälligkeit und Verwundbarkeit andererseits charakterisieren kann.

Grundsätzliche Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Europäischer Geschichte

Im ersten Abschnitt stellen fünf Autoren in vier Beiträgen grundsätzliche Überlegungen dazu an, welche Bedeutung Verkehr und Kommunikation in der Geschichte und hier insbesondere der europäischen Geschichte beigemessen werden sollte. Den Beginn der grundsätzlichen Auseinandersetzung macht Karl Schlögel, der sich das Thema »Europa in Bewegung – Die Transformation Europas und die Transformation des europäischen Verkehrsraumes« vornimmt. In diesem Beitrag wird erläutert, warum das Thema des Sammelbandes so wichtig geworden ist: aufgrund der Erfahrung der Spaltung Europas und seiner Wiedervereinigung und der damit verbundenen verkehrsmäßigen und logistischen Aspekte. Der Beitrag verdeutlicht, dass Verkehr nicht nur und in erster Linie ein technisches Problem ist, sondern viele Dimensionen der Geschichte beeinflusst. Außerdem wird in diesem Beitrag auf den Forschungsstand und die neu in Gang gekommene Diskussion über »Raum, Verkehr, Kommunikation« eingegangen.

Diese Überlegungen werden in dem sich anschließenden Beitrag »Allgemeine Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte« von Ralf Roth fortgesetzt. Der Beitrag diskutiert die allgemeine Problematik der Beziehung von Verkehr und Geschichte und ordnet ihre Bedeutung in die derzeitige Diskussion um eine Geschichtsschreibung der großen kontinentalen und globalen Räume ein. Seiner Ansicht nach führt das Zeitalter der Globalisierung mit einer gewissen Zwangsläufigkeit zu einer Renaissance der Universalgeschichte – aber nicht als einfache Wiederkehr, sondern in einer erneuerten und modernisierten Form, die nicht mehr den früheren teleologischen Positionen