

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 34/3 (2007)

DOI: 10.11588/fr.2007.3.50832

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

persiste à vouloir »assurer la liberté des transactions«, avec plus de rigueur doctrinaire en Prusse qu'en France. Le gouvernement de Berlin, dans sa tradition de paternalisme monarchique, adopte des mesures d'assistance plus tôt et davantage que celui de Paris, émanation de la bourgeoisie. Quant à la répression judiciaire des désordres, elle demeure modérée dans les deux cas et frappe moins les femmes que les hommes.

Pierre BARRAL, Montpellier

Jürgen MÜLLER, *Deutscher Bund und deutsche Nation 1848–1866*, Göttingen (Vandenhoeck & Ruprecht) 2005, 637 S. (Schriftenreihe der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, 71), ISBN 3-525-36064-9, EUR 68,90.

War der Deutsche Bund ein die deutsche Nationalstaatsgründung blockierender, historischer Irrweg oder ein zukunftsweisendes Modell europäischer Zusammenarbeit? In seiner schwergewichtigen Habilitationsschrift über die Geschichte des Bundes zwischen der Revolution 1848 und seinem Untergang 1866 weist Müller beide Perspektiven als falsch zurück, macht aber keinen Hehl aus seiner Überzeugung, daß er eine »wichtige und in mancher Hinsicht konstruktive Rolle bei der Ausbildung der deutschen Nation in den ersten zwei Dritteln des 19. Jhs.« gespielt habe (S. 9). Ausgewiesen durch die Mitarbeit an der großen Edition der »Quellen zur Geschichte des Deutschen Bundes«, konzentriert er sich vornehmlich auf die Darlegung der »vielfältige[n] Interaktionen und Interdependenzen« (S. 20) zwischen der Bundespolitik der Regierungen und der Tätigkeit der Bundesversammlung einerseits, der nationalen und liberalen Bewegung andererseits in Richtung auf eine »innere Nationsbildung« (S. 21). Detailliert und quellennah wendet er sich im ersten Hauptteil an der Zeitschiene entlang den Debatten der Bundesversammlung und ihrer Ausschüsse über das Konzept der »Föderative[n] Nation« zu (S. 31). Überzeugend weist er nach, daß diese Arbeit spätestens seit der Wiederherstellung des Bundes 1851 auf Druck der beiden deutschen Großmächte im Keim erstickt wurde. Statt zu einer Fortsetzung der Reforminitiativen von 1848 kam es zur Umsetzung eines »umfassenden Reaktionsprogramms« (S. 91). Nicht einmal die Bundesversammlung mochte den »Übergang in eine »neue« Politik« vollziehen und auf politische Unterdrückungsmaßnahmen gänzlich verzichten (S. 144). Wenn die Klein- und Mittelmächte die Lähmung der Versammlung zu überwinden suchten und Vorschläge für eine durchsetzungsfähige Bundesexekutive, eine Volksvertretung oder ein Bundesgericht einreichten, ging es auch ihnen weniger um die Stärkung des Bundes als um die Festigung ihrer »Eigenständigkeit« (S. 160). Dennoch glaubt Müller das 1866 eintretende völlige Scheitern aller Anläufe zu einer föderativen Nationsbildung allein auf die »Machtinteresse[n]« Preußens und Österreichs zurückführen zu können (S. 208).

Ein wenig erfolgreicher als auf der Ebene der Verfassungsreform agierte der Bund auf dem Gebiet der Rechtsvereinheitlichung. Da die Nationsbildung sich aus Sicht Müllers »nicht in der Nationalstaatsgründung« erschöpfte, sieht er in der im zweiten Teil ausführlich erörterten »breite[n] Palette von rechtsvereinheitlichenden Projekten auf Bundesebene« (S. 391) Entwicklungspotentiale einer föderativen Ordnung. Freilich führten die Diskussionen nur dann zum Erfolg, wenn sie – wie etwa beim Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch oder der Maß- und Gewichtsordnung – die Souveränität der Bundesstaaten nicht beeinträchtigten bzw. dem wachsenden ökonomischen Regelungsbedarf innerhalb des Zollvereins Rechnung trugen. Nicht selten liefen sich die rechtspolitischen Reformprojekte »im Dickicht der Partikularinteressen und höchst unterschiedlichen einzelstaatlichen Strukturen« rasch fest (S. 551), so daß Müller auch auf diesem Terrain am Ende seiner Betrachtungen »eine große Lücke zwischen Anspruch und Wirklichkeit« konstatieren muß (S. 569).

Ohne Zweifel liefert die auf der Basis eines intensiven Aktenstudiums der Zentralüberlieferungen der Mitgliedstaaten des Bundes sowie der veröffentlichten Bundesverhandlungen, der einzelstaatlichen Parlamentsdebatten und ausgewählter Presseprodukte verfaßte detail- und kenntnisreiche Studie einen wichtigen Beitrag zur Verfassungsgeschichte des Deutschen Bundes in den 1850er und 1860er Jahren. Mit ihren anregenden Thesen wird sie das weitere Nachdenken über die Frage, ob die Reformpolitik in erster Linie am Egoismus der deutschen Großmächte oder an einer »konstitutionellen oder politischen Anomalie des Bundes« scheiterte (S. 569), stark befruchten.

Ulrich LAPPENKÜPER, Friedrichsruh

Dominique LARROQUE, Michel MARGAIRAZ, Pierre ZEMBRI, avec la collaboration de Geneviève CHAUVEAU, Nicolas NEIERTZ, Marie-Noëlle POLINO, postface par Jean-Paul BAILLY, Paris et ses transports XIX^e-XX^e siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région, Paris (Recherches) 2002, 399 S., zahlr. Abb., ISBN 2-86222-042-6, 30,50 EUR.

Die Entstehung des öffentlichen Nahverkehrsystems im Großraum Paris ist integraler Bestandteil der Geschichte der französischen Eisenbahnen. Der Bau der ersten Linien rückte bereits im 19. Jh. die Vororte näher an die Stadt heran. Der Park von Maisons-sur-Seine, einer Kleinstadt im Westen von Paris, wurde im 19. Jh. von seinem Besitzer, dem Bankier Jacques Laffitte, zum Immobilienprojekt umgewandelt und vermögenden Städtern in aufwendigen Werbekampagnen als Baugrund angeboten. Der Aufstieg von Maisons-Laffitte zum begehrten Wohnort wäre ohne den Bau des Bahnhofes nicht denkbar gewesen. Der Erfolg war so groß, daß der Transportbedarf durch die Eisenbahn allein schon bald nicht mehr gedeckt werden konnte, weshalb nur wenig später bereits mit dem Bau einer Straßenbahnlinie begonnen wurde, die in den dreißiger Jahren dann jedoch dem moderner und leistungsfähiger erscheinenden Bus weichen mußte. Angesichts des immer weiter steigenden Passagieraufkommens kam Anfang der siebziger Jahre dann die bislang letzte Ausbaustufe in Gestalt einer Linie der regionalen Express-Züge (RER) hinzu. Alle diese Bemühungen konnten jedoch nicht verhindern, daß parallel der Individualverkehr stetig answoll. Da bei der Nutzung der gleichen Trassen – insbesondere beim Einsatz von Bussen – eine gegenseitige Behinderung kaum zu vermeiden ist, wurde in den späten 1990er Jahren auf der Suche nach Abhilfe die Verlegung des Autoverkehrs in aufwendige Tunnelsysteme erworben. Zusätzlich zu den bereits im Bau befindlichen Ringautobahnen soll auf diese Weise ein schnellerer Zugang zur Innenstadt ermöglicht werden. Ein Gedanke, der nicht nur aufgrund der damit verbundenen Kosten zahlreiche Kritiker auf den Plan rief und dessen Realisierung inzwischen ins Stocken geraten ist. Wachsendes Umweltbewußtsein und steigende Benzinpreise haben zu einem Umdenken geführt und das Pendel wieder in Richtung Schiene ausschlagen lassen. Neue Konzepte, moderne Großraumwagen und technische Neuentwicklungen haben sowohl in den Vororten als auch in der Stadt der Straßenbahn – die in den fünfziger Jahren völlig aus dem Pariser Stadtbild verschwunden war – zu einer unverhofften Renaissance verholfen.

Vor dem Hintergrund der hier nur kurz skizzierten wechselvollen Geschichte des Pariser öffentlichen Nahverkehrs haben sich die Autoren des Bandes darum bemüht, neben der technischen Entwicklung und der Rolle der verschiedenen Bahngesellschaften auch die der öffentlichen Hand und der verschiedenen Verwaltungsebenen sowie nicht zu vergessen der Politik aufzuzeigen. Dank der Unterstützung durch die staatliche Eisenbahngesellschaft, SNCF, deren Archiv in den letzten Jahren Zug um Zug zugänglich gemacht worden ist, ist auf diese Weise eine Gesamtdarstellung entstanden, die tiefe Einblicke in das komplexe Zusammenspiel von privaten Interessen, den Träumen der Techniker und Ingenieure, der Logik der öffentlichen Verwaltung bis hin zu den pragmatischen Entscheidungen der Poli-