

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 34/3 (2007)

DOI: 10.11588/fr.2007.3.50833

---

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.

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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> 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-

tik gewährt. Nicht zuletzt dank der vielen Illustrationen, Photos, Graphiken und Tabellen lohnt die Lektüre dieses Bandes, macht er doch auf diese Weise dem Leser zwei Jahrhunderte des Alltagslebens in der Stadt und im Großraum Paris besonders anschaulich.

Stefan MARTENS, Paris

Madeleine HERREN, *Hintertüren zur Macht. Internationalismus und modernisierungsorientierte Außenpolitik in Belgien, der Schweiz und den USA 1865–1914*, München (Oldenbourg) 2000, VI–551 S. (Studien zur Internationalen Geschichte, 9), ISBN 3-486-56431-5, EUR 85,90.

Hauptziel der Habilitationsschrift »Hintertüren zur Macht« ist die Auseinandersetzung mit gouvernementalen Internationalisierungsprozessen. Es werden die prinzipiellen politischen Auswirkungen multilateraler Kooperation diskutiert. Herren schließt eine Forschungslücke, da eine Darstellung der politischen Bedeutung des Vorkriegsinternationalismus bislang fehlte. Sie fragt, inwiefern der Begriff des Internationalismus tatsächlich Veränderungen im internationalen System des ausgehenden 19. Jhs. erfaßte und geht außerdem der Frage nach, wie sich die Zunahme grenzübergreifender Kontakte ins außenpolitische Instrumentarium der Staaten einfügte.

Die staatliche Beteiligung am Internationalisierungsprozeß wird auf verschiedenen Ebenen nachgewiesen. Sie äußerte sich zum einen in der Zunahme multilateraler Aktivitäten. Außerdem wurde eine erste Generation zwischenstaatlicher Organisationen gegründet. Es fand eine offizielle Beteiligung an internationalen Kongressen und Konferenzen statt. Neue Themen wurden Gegenstand zwischenstaatlicher Verhandlungen. Die bisher auf die diplomatischen Kanäle beschränkte staatliche Außenpolitik wurde allmählich geöffnet. Auf den großen Konferenzen wurde nicht mehr über die klassischen Felder Krieg und Frieden verhandelt, sondern Themen wie Normierung von Maß und Gewicht. Es wurde über die Sicherung grenzübergreifender Kompatibilität im Eisenbahnverkehr verhandelt und internationale Organisationen wie z. B. der Weltpostverein und die Telegraphenunion gegründet.

Das Konzept des gouvernementalen Internationalismus betont in der Abgrenzung zur traditionellen Diplomatiegeschichte die Bedeutung und Funktion von Modernisierungsprozessen in der Gestaltung der staatlichen Außenpolitik des ausgehenden 19. und des beginnenden 20. Jhs. Der Informationstransfer wurde zur zentralen außenpolitischen Strategie und die Bedeutung der im Entstehen begriffenen internationalen multilateraler Netzwerke nahm rasch zu. Die staatliche Komponente am Modernisierungsprozeß war aber nicht auf das Merkmal der Bürokratisierung beschränkt. Herren, deren Darstellung sich auf die Periode zwischen 1870 und 1914 beschränkt, kommt zu dem Schluß, daß der Vorkriegsinternationalismus nicht allein die Folge weltwirtschaftlicher Verflechtung war.

Inga-Verena BARTH, Frankfurt a. M.

Alexander SEDLMAIER, *Deutschlandbilder und Deutschlandpolitik. Studien zur Wilson-Administration (1913–1921)*, Stuttgart (Franz Steiner) 2003, 386 p. (HMRG Beihefte, 51), ISBN 978-3515081245, EUR 70,00.

This monograph originated as a dissertation from Berlin's Technical University. Sedlmaier argues that US policies towards Germany in the era of the First World War were strongly influenced by the images of Germany developed and entertained by influential groups and individuals. These images developed, through a series of simplistic judgments and generalizations, into a comprehensive »master story« of an aggressive Germany and the