

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 32/2 (2005)

DOI: 10.11588/fr.2005.2.62117

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.

Michel COTTE, *Le Canal du Midi. »Merveille de l'Europe«, Paris (Éditions Belin) 2003, 191 S., X Abb.*

Große Bauvorhaben waren eines der zentralen, noch heute sichtbaren Charakteristiken des Grand Siècle Frankreichs unter der Regierung des Sonnenkönigs Ludwigs XIV. Dabei denkt man sicherlich und zu Recht zunächst, neben dem grandiosen und für ganz Europa beispielgebenden Schloßbau zu Versailles, an eine Vielzahl repräsentativer Bauwerke für den Hof und die staatliche Administration. Doch auch im Bereich der Zweckbauten im engeren Sinne kamen größere Projekte zur Ausführung, deren prominenteste wohl der Ring von militärischen Befestigungsanlagen an den Grenzen des Landes und das Netz von Wasserstraßen und Verkehrswegen im Landesinneren darstellen dürften.

In der Reihe »Les destinées du patrimoine« legt Michel Cotte, Dozent für Technikgeschichte an der Technischen Universität zu Belfort-Montbéliard, nun eine Darstellung des wohl größten und in ganz Europa bekanntesten französischen Wasserweges, des Canal du Midi, oder, wie er offiziell in der Zeit bis zum Ausbruch der Französischen Revolution genannt wurde, des Canal royal du Languedoc, vor. Beginnend mit den Planungen wird die Geschichte des Kanals von der Bauzeit im 17. Jh., dem Schwerpunkt der Darstellung, über die Zeit des Ancien Régime bis in die Gegenwart dargestellt.

Das Werk gliedert sich in sieben größere Kapitel. Im ersten behandelt Cotte die Vorgeschichte des Kanalbaus. Eingebettet in die generelle Historie der Konstruktion und der ihr zugrundeliegenden technischen Möglichkeiten von Wasserstraßen in Europa seit dem Mittelalter werden vor dem 17. Jh. verortete Ideen der Errichtung eines Kanalsystems im Languedoc vorgestellt. Des weiteren behandelt dieser Abschnitt auch die Problematik der Festlegung der konkreten Trassenführung unter besonderer Berücksichtigung der technischen und ökonomischen Implikationen in der Phase unmittelbar vor der konkreten Realisierung des Projektes.

Das zweite Kapitel nimmt sich sodann des Themenbereiches der Umsetzung der Ideen und Planungen in konkretes Handeln an. Cotte zeigt, wie sich der Kanalbau sowohl in das auch auf Repräsentation ausgerichtete Bauprogramm des nach dem Tode des Kardinals Mazarin nun auch faktisch die Regierungsgeschäfte vollständig kontrollierenden Königs Ludwig XIV., als auch in das wirtschaftspolitische Konzept Colberts einfügte. Eine besondere Rolle bei der dann auch tatsächlichen Umsetzung der Ideen für den Bau kommt Pierre Paul Riquet zu, der nicht nur die Stände des Languedoc, sondern eben auch in direktem Kontakt Colbert selbst vom Projekt zu überzeugen verstand und so als der eigentliche Initiator anzusehen ist. Freilich relativiert Cotte die gerade im 19. Jh. fast schon ins heldenhafte gesteigerte Rolle Riquets durch dessen Einbettung in detailliert geschilderte Rahmenbedingungen, ohne allerdings ins gegenteilige Extrem zu verfallen und Riquets Bedeutung, auch durch immense eigene finanzielle Anstrengungen letztlich den Ausschlag zum Baubeginn gegeben zu haben, gänzlich zu negieren.

Die Bauarbeiten von der symbolischen Grundsteinlegung am 1. Januar 1667 bis zur Inbetriebnahme ab 1685 stellen das Thema des 3. Kapitels dar. Cotte schildert die diversen, insbesondere technischen, aber auch, v. a. nach dem Tode Riquets 1680, personellen Schwierigkeiten und ihre Bewältigung durch die Beteiligten, die am Ende den Ruhm des Kanals als eines verkehrstechnischen Wunderwerkes begründeten. Unter Einsatz modernster Ingenieurskunst und beachtlicher finanzieller Mittel entstand, insbesondere was Anlage und Durchführung angeht, eines der folgenreichsten zivilen Bauprojekte des Ancien Régime in ganz Europa.

Im vierten Kapitel beschreibt der Autor das weitere Schicksal des Canal du Midi im 18. Jh. Waren in den vorangegangenen Abschnitten naturgemäß technische Einzelheiten dominierend, wendet sich Cotte nun stärker den ökonomischen Faktoren zu. Er analysiert die wirtschaftlichen Auswirkungen des Kanalbaus für die Region, behandelt die Bedeutung des Wasserweges für Personen- und Kommunikationstransfer und befaßt sich mit der Handhabung des Kanals als königliches Lehen durch die Erben Riquets.

Das fünfte Kapitel thematisiert die wechselvollen Schicksale des Kanals in den unruhigen Zeiten zwischen der Großen und der Februar-Revolution. Stärker politisch motiviert treten die divergierenden Auffassungen bezüglich des Charakters der Wasserstraße, hier staatlich zu kontrollierendes Element einer nationalen Infrastruktur, dort quasi private Investition im Rahmen einer eher autonom gesehenen Wirtschaftsstruktur, die sich in der Wandlung der Besitzverhältnisse, von der Übernahme in staatliche Regie über eine Zwischenlösung bis zur faktischen Restitution der Erben Riquets 1815, aufzeigen läßt, hervor. Dabei gelingt es Cotte auch, die Entstehung des »Mythos Riquet« als Instrument in diesen Auseinandersetzungen herauszuarbeiten.

Klang schon im vorigen Kapitel die zunehmende Gefährdung der noch im 18. Jh. unbestrittenen Rolle des Canal du Midi durch politische Konjunkturen an, schildert das 6. Kapitel die Krise des Wasserweges im 19. Jh. Vor allem durch den Eisenbahnbau, dessen Trasse sich im französischen Süden übrigens eng am Weglauf des Kanals orientierte, und die Konzentration der verantwortlichen staatlichen Stellen auf den Ausbau dieses als moderner und effizienter angesehenen Verkehrsmittels, die in der Übernahme der Regie über den Kanal durch die staatliche Eisenbahngesellschaft von 1858–1898 gipfelte, büßte der »Canal du Midi« erheblich an Bedeutung als Schlagader des Güter- und Personentransportes in der Region ein. Freilich kamen im Gegenzug dazu erstmals alternative Konzepte einer Nutzung des Kanals und eine Tendenz zur Romantisierung der Gesamtanlage auf.

Das abschließende 7. Kapitel greift diese Thematik erneut auf und präsentiert, neben der weiteren Schilderung der Geschichte des Kanals bis in die Gegenwart, die von einer kurzen Wiederbelebung der einstigen Rolle in der Zwischenkriegszeit und dem endgültigen Verlust der Position als dominierende Verkehrsader ab den 70er Jahren des 20. Jhs. geprägt war, Positionen und Perspektiven zur Nutzung des Kanals heute. Dabei stehen die Bereiche Erholung und Tourismus im Mittelpunkt, in denen auch der Autor die Zukunft des »Canal du Midi« sieht.

Eine genealogische Übersicht der Familie Riquet, eine Zeittafel, eine auch die archivalische Überlieferung kommentierend mit einbeziehende Auswahlbibliographie sowie ein Register im Anhang schließen die Arbeit ab.

Cotte gelingt es, auf dem ihm zur Verfügung stehenden Raum und im Rahmen des Konzeptes der Publikationsreihe, die wechselvolle Geschichte des »Canal du Midi« anschaulich und interessant zu präsentieren. Auch für den nicht näher mit Technik- oder Wirtschaftsgeschichte Vertrauten werden Bau und Bedeutung des Kanals in ihren vielfältigen Facetten anschaulich dargestellt. Dabei vermeidet der Autor sowohl die Überfrachtung des Werkes mit technischen Spezifika als auch die Theoretisierung der sich stärker wirtschaftsgeschichtlichen Bereichen widmenden Abschnitte.

Insbesondere hervorzuheben sind die vielen, das Werk ergänzenden Bildquellen und Karten sowie die eingeschobenen Abrisse, die einzelne Personen oder Fragestellungen für den interessierten Leser vertiefen. Schließlich beschränkt sich das vorliegende Buch nicht auf die Beschreibung der Geschichte des Kanals, sondern führt den Strang der Darstellung bis in die Gegenwart, ja sogar konzeptionell bis in die Zukunft fort und zeigt somit die enge Verzahnung von Geschichte und Gegenwart und die Relevanz historischen Wissens als Rahmen und unumgängliche Basis aktuellen politischen und gesellschaftlichen Handelns auch für einen breiten Leserkreis, an den sich die Publikation letztlich richtet.

Ohne allzu sehr zu vereinfachen oder Zeittrends zur Fokussierung auf einzelne Bereiche, etwa den reinen wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Aspekt, womöglich noch unter Dominanz oftmals umständlicher und wenig nutzbringender theoretischer Konzepte, zu folgen, gelingt es Cotte, eine gleichermaßen alle zentralen Aspekte behandelnde und die wesentlichen Grundzüge der Geschichte des Canal du Midi herausarbeitende Darstellung in gut lesbarer Form und anschaulicher Präsentation vorzulegen.

Bernhard MUNDT, Ludwigshafen