

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 29/2 (2002)

DOI: 10.11588/fr.2002.2.62731

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.

menhaft und stereotyp. Negative Charakterzüge verkehre sie ins Positive. Gerade durch diese generalisierenden Attribute, die bis heute das Klischee vom Land der Dichter und Denker prägten, habe Mme de Staël ein verfälschtes Bild vom romantischen Deutschland gezeichnet, das der Realität höchstens in Ausschnitten entsprochen und die aktuelle politische wie militärische Situation ausgeblendet habe. In der inhaltlichen Herleitung freilich nicht unmittelbar nachzuvollziehen, kommt Wallenborn darüber hinaus zu einem (nicht nur für sie) »erstaunlichen« Ergebnis, das vor dem Hintergrund der späteren Rezeptionsgeschichte des Werks den oft gegen Mme de Staël erhobenen Vorwurf der Idealisierung relativiere. Lese man »De l'Allemagne« zwischen den Zeilen, so verberge sich darin »durch die Vielfalt der verschlüsselten, ja oft metaphorischen Darstellungen ein ganz anderes Deutschlandbild [...]: ›La bonne Allemagne, sans les bons Allemands« (S. 150). Nicht nur diese These »Deutschland ohne die Deutschen« fordert indes nach der Lektüre der romanistischen Dissertation zu einer Neubeschäftigung mit dem Werk Mme de Staëls heraus.

Jörg KREUTZ, Worms

François CARON, *Histoire des Chemins de fer en France*, Bd. 1, 1740–1883, Paris (Fayard) 1997, 700 S.

Endlich wurde ein Defizit in der sonst so reichhaltigen historischen Literatur über das französische Eisenbahnsystem abgedeckt: Nach einer Serie von Arbeiten über Aspekte, dessen Geschichte, wie etwa die einzelnen Gesellschaften¹, die Entwicklung der Techniken, Perzeption der Eisenbahnreisen oder den Einfluß des Eisenbahnnetzes auf das nationale oder regionale Wirtschaften liegt nun zum ersten Mal seit fünf Jahrzehnten² wieder eine zusammenhängende Schilderung der Entwicklungsgeschichte des französischen Eisenbahnwesens bis 1883 vor, die dazu mit einer reichhaltigen Bibliographie ausgestattet ist³. Es handelt sich jedoch hier um mehr als eine Synthese, schon angesichts der Thesen des Autors, der von Anfang an diese Eisenbahngeschichte in eine langfristige, im 18. Jh. beginnenden Entwicklung einschreibt, womit die zunächst für dieses Thema etwas ungewöhnlich wirkende Chronologie erklärt wird.

Eine dreifache Erfahrung erklärt die Konfiguration der französischen Transporte im Vorchienzeitalter: die schöpferische Kultur der Ponts et Chaussées auf einer technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Ebene; die unter der Revolution und dem Empire gemachte Erfahrung, daß das Transportwesen eine Frage von höchst politischer Wichtigkeit ist; und schließlich die Wiederaufnahme der Projekte des 18. Jhs. unter der Restauration und der Julimonarchie mit einer zusammenhängenden und zentralistischen Vision der territorialen Erschließung des Raums. Die Ingenieure der »Mines« verkörpern dazu die Entwicklung einer technischen und industriellen Kultur. Die Eisenbahn stellt schließlich die Synthese dieser beiden Kulturen da.

Die These der Merkantilisten und Physiokraten, die sich zumindest in diesem Punkt einig sind, daß die Erleichterung des Transportwesens eine der Grundvoraussetzungen des nationalen Reichtums sei, bildet die ideologische Basis. Ihre Ideen inspirieren die Ingenieure des 1716 gegründeten Corps des Ponts et Chaussées, deren Ziel es ist, das Territorium des Königreiches dank eines verzweigten, von nun an klassifizierten und technisch verbesserten Straßennetzes sowie eines zusammenhängenden Wasserwegnetzes zu erschließen und zu vereinheit-

1 Wozu François CARON selbst ein unumgängliches Werk zur Nordbahn vorgelegt hat: *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846–1937*, Paris-La Haye (Mouton) 1973, 619 S.

2 P. DAUZET, *Le Siècle des chemins de fer en France*, Fontenay-aux-Roses 1948, 378 S.

3 Leider fehlt die deutschsprachige Literatur zur französischen Eisenbahngeschichte.

lichen. Das Resultat erweist sich jedoch unbefriedigend, denn am Ende des Ancien Régime ist Frankreich immer noch ungleichmäßig mit Straßen ausgestattet, während das Kanalnetz kaum eine Länge von 1000 Kilometer aufweist.

Die Transportpolitik des ausgehenden Ancien Régimes verstärkt auch die administrative Zentralisierung und gibt dem Handel neue Impulse. Sie zeigt dabei eine voluntaristische Vision der Raumerschließung, die sie mit einer liberalen Konzeption bezüglich der Auswirkungen auf die Wirtschaft verbindet. Sie versucht, dank der technologischen und organisatorischen Entwicklung, das Transportwesen regelmäßig und schnell zu gestalten, und sie schafft bereits die zukünftigen Hauptpersonen für den Eisenbahnbau, die großen »Corps« des Staates, die Industriellen im Stahl- und Technikbereich und die großen Finanziers und Bankiers in Paris und in der Provinz.

Die Umwälzungen der Revolution verändern kaum die Strukturen des Transportwesens, während das Empire die zentralistischen und planerischen Tendenzen noch verstärkt. Es baut zunächst vor allem die Straßen zu den Grenzen hin aus und gibt dem französischen Netz eine internationale Dimension, bevor es sich der Verbesserung der Straßenverhältnisse im Landesinneren zuwendet. Das Kanalnetz wird ebenfalls ausgebaut und die Flußwege verbessert. Eine der wesentlichen Erneuerungen des Empire besteht in der finanziellen Beteiligung all jener, die von den infrastrukturellen Verbesserungen profitieren.

Die Restauration kümmert sich ab 1820 vor allem um die Wiederherstellung des Straßennetzes und des Ausbaus des Kanalnetzes, den die Julimonarchie fortsetzen wird. Der Wassertransport, weitaus billiger als der Straßentransport, hat sehr günstige Auswirkungen auf die industriellen Tarife und Produktionskosten. Das Straßennetz erweist sich immer noch als ungenügend, trotz aller Verbesserungen, doch die regionalen Kontraste beginnen zu verbleichen dank technischer Verbesserungen und eines besseren Unterhaltssystems. Reise- und Transportgeschwindigkeiten erhöhen sich deutlich, und die Vision eines vereinten nationalen Territoriums scheint sich zu verwirklichen.

Die Entwicklung des Eisenbahnsystems stellt also eine direkte Antwort auf die akuten Transportprobleme dar. Sowohl seine Konzeption wie auch seine Bewirtschaftung wurden von den vom Straßentransport und von der Flußschifffahrt vorgeschlagenen Organisationsmodellen beeinflusst, in denen sich wirtschaftliche und technische Konzepte wiederfinden ließen. Von dem Straßentransport übernahm die Eisenbahn die weitangelegten Kurven und die schwachen Steigungen, während der Ausbau seiner Infrastruktur direkt vom Modell der Straßen und Kanäle übernommen wurde. Die Entwicklung der Straßentransporte seit dem Ende des 18. Jhs. hat zudem einen völligen Wandel in den Verkehrsweisen und den verwendeten Technologien bewirkt, die die Basis der technischen Kultur der Eisenbahn bilden werden: erhöhte Geschwindigkeit, Einhaltung der Zeitpläne, Arbeitsteilung und Unterteilung in Waren und Personentransport wie auch Hierarchisierung durch Einführung der Klassen, und neue Techniken: Achsen, Bremsen, Federung ... Die Eisenbahn stellt jedoch keine Revolution dar, sondern führt nur eine bereits bestehende Entwicklung fort.

Die Eisenbahnidee wird vor allem von den Schülern des Sozialutopisten Saint-Simon vertreten. Die Ponts et Chaussées, trotz ihrer ursprünglich abwartenden Haltung, übernehmen die institutionelle und juristische Leitung des neuen Transportwesens, während die vorsichtige Finanzwelt versucht, einen alle befriedigenden Kompromiß zur Finanzierung der Strecken zu finden. Das Gesetz vom 11. Juni 1842, das den gesetzlichen Rahmen eines sternförmig um Paris angelegten Eisenbahnnetzes vorsieht, stellt das Ergebnis dieser mehr als zehnjährigen Debatte dar, das jedoch von der Wirtschaftskrise von 1846 und der Revolution von 1848 wieder in Frage gestellt wird. Doch diese Jahre von 1832 bis 1846 schaffen eine typische französische Eisenbahnkultur, trotz aller Widerstände, die die sozialen Ängste vor einem neuen Wirtschaftssystem widerspiegeln.

Dem Gesetz von 1842 folgt zunächst ein Eisenbahnboom, der jedoch von der Wirtschaftskrise von 1846 bis 1847 und der folgenden politischen Krise unsanft unterbrochen wird.

Erst die Machtergreifung des zukünftigen Napoleon III. schafft das für die Investoren nötige Vertrauen in sichere politische Verhältnisse. Sechs große Eisenbahnnetze entstehen, von ebenfalls sechs großen Gesellschaften gebaut und bewirtschaftet: Paris wird mit dem Mittelmeer durch die PLM, mit dem industriellen Norden durch die Nordbahn, mit der Bretagne und der Normandie durch die Westbahn, mit den östlichen Provinzen durch die Ostbahn und mit dem westlichen Zentrum durch die Orléans-Bahn verbunden. Als letzte entsteht die »Compagnie du Midi«, die als einzige Gesellschaft keinen direkten Zugang zu der Hauptstadt besitzt⁴. Sechs Eisenbahnmonopole, deren Politik allein durch Gewinn und Dividende bestimmt wird, teilen sich also den französischen Raum auf. Unter diesen für den Eisenbahnkapitalismus günstigen Bedingungen wird das Erstnetz fertiggestellt, und in einem Abkommen zwischen Regierung und Gesellschaften von 1859, das eine Dividendengarantie seitens des Staates für das weit unrentablere Zweitnetz vorsieht, werden auch die Weichen für dessen Ausbau gestellt.

Doch dieses Gleichgewicht zwischen den Interessen des Staates und des Eisenbahnkapitals wird bereits 1860 von Napoleon III. selbst in Frage gestellt, der einen weiteren Ausbau der nationalen Infrastruktur als Grundlage des Wirtschaftswachstums fordert. Doch angesichts des Widerstands der Gesellschaften gegen den Bau neuer und unrentabler Linien (an dem auch ein weiteres Abkommen im Jahre 1863 nicht viel ändert), muß der Staat eine neue Politik finden. Die lokalen Notabeln, Departementsräte und Handelskammern verlangen in der Tat immer neue Linien. Um ihren Forderungen entgegenzukommen, wird 1865 ein Lokalbahngesetz verabschiedet, das den Departements das Konzessionsrecht überträgt. Gleichzeitig versuchen kleinere Gesellschaften, mit neuen Konzessionen den großen Bahnen Konkurrenz zu machen. Spekulation und finanzielle Skandale sind die Folge. Die Eisenbahn selbst trägt auch eine gewisse Mitschuld an dem Debakel der französischen Armeen 1870 – finanzielle Interessen, vor allem der Ostbahn, und militärische Bedürfnisse wurden vor dem Krieg nicht unter einen Hut gebracht.

Die junge Dritte Republik sieht sich also einem gewissen Chaos im Eisenbahnwesen gegenüber – sie muß Finanzierung, Bau und Bewirtschaftung vieler Linien sicherstellen, will sie nicht breite Wählerschaften verlieren. Der letzte Minister der »Ordre Morale«, Eugène Cail- laux, leitet bereits eine neue Politik ein, die die Klassifizierung der noch zu bauenden Linien mitvorsieht. Sein Nachfolger, Charles de Freycinet, nimmt dieses Projekt in einer großzügigen Weise auf – sein Klassifizierungsgesetz von 1879 sieht den Bau von 16 000 Kilometer neuer Linien (neben einem Ausbau des Kanalnetzes und der Seehäfen) vor, die das Gesamt- netz in einem Jahrzehnt auf 37 000 Kilometer erhöhen sollen. Die Kosten dieses ehrgeizigen Projektes werden auf die exorbitante Summe von 3,2 Milliarden Francs veranschlagt. Dazu gründet er, mit den Linien mehrere in Konkurs gegangener Gesellschaften, die Staatsbahn.

Dieses Projekt, das im Prinzip jeden Kanton an das Eisenbahnnetz anschließen will, wird schließlich Opfer der ungünstigen wirtschaftlichen Konjunktur. Unter dem Druck der liberalen Kreise muß die Regierung 1883 die staatliche Lösung der Eisenbahnfrage aufgeben und einen Kompromiß mit den Gesellschaften suchen, der sich in einem neuen Abkommen niederschlägt: Die Gesellschaften akzeptieren die Konzession eines Großteils der Linien des Plan Freycinet, während der Staat die Finanzierung der Baukosten übernimmt. Die Staats- garantie wird auf das Gesamtnetz ausgedehnt. Durch dieses Abkommen wird das Gleichge- wicht zwischen Gesellschaften und Staat im Eisenbahnwesen wiederhergestellt, doch die Forderung nach einer Verstaatlichung bleibt weiterhin auf der Tagesordnung, zumindest bei den Radikalen.

Es handelt sich hier um ein reichhaltiges Werk über die mehr als komplexe Geschichte der französischen Eisenbahn bis 1883, das auch die technischen Seiten des Baus und der Bewirt-

4 Das Projekt einer großen Zentralbahn scheitert dagegen in diesen Jahren.

schaftung in Betracht zieht, wie es auch die Konsequenzen des Eisenbahnwesens sowohl für das wirtschaftliche wie auch alltägliche Leben schildert. Einige kritische Anmerkungen seien jedoch gestattet. Bei einer aufmerksamen Lektüre des Werkes für die Periode von 1848 bis zum Staatsstreich Louis Bonapartes und der Errichtung seines autoritären Regimes erhält man den Eindruck, daß die Sympathien des Autors zu letzterem gehen, da er die für Investoren unentbehrliche Stabilität auf politischer und sozialer Ebene schafft – ganz im Gegenteil zur Zweiten Republik, in der das demokratisch gewählte Parlament dem zuständigen Minister ständig Hindernisse errichtet. Demokratie und Eisenbahnbau scheinen sich zu widersprechen, zumindest in Frankreich. Wäre es an dieser Stelle nicht angebrachter gewesen, die Perversität des Großkapitals, dem autoritäre und diktatorische Bedingungen so oft willkommener sind als das Wechselspiel der Demokratie, zu unterstreichen?

Für François Caron wie für die Eisenbahngesellschaften des 19. Jhs. sind die privatwirtschaftlichen Interessen das Hauptkriterium für den Bau einer Linie. Doch eine solche Sehweise hätte sehr wahrscheinlich einen großen Teil des Landes infrastrukturell benachteiligt und in eine wirtschaftliche Unterentwicklung getrieben. Der Bau unrentabler Linien stellte dagegen für die auf diese Weise erschlossenen Landstriche ein unentbehrliches Sprungbrett zu wirtschaftlichem und kulturellem Fortschritt dar⁵. Rein privatwirtschaftliche Interessen dagegen hätten weite Teile Frankreichs, die nicht von vornherein wirtschaftlich interessant und daher rentabel erschienen, in ein ökonomisches Abseits gestellt.

Nichtsdestoweniger handelt es sich um eine gelungene Synthese und einen eleganten Führer durch die komplexe französische Eisenbahngeschichte bis 1883.

Robert BECK, Tours

Jean-Yves MARIOTTE avec le concours régulier de B. METZ, F. SCHWICKER, D. GSELL, B. WEIL, Les sources manuscrites de l'histoire de Strasbourg. Tome I: Des origines à 1790. Préface de Catherine TRAUTMANN, avant-propos de Georges FOESSEL, Strasbourg (Archives municipales de Strasbourg) 2000, X-367 S.

Wer einmal im Straßburger Stadtarchiv am Place de l'Hôpital gearbeitet hat, wird die ruhigen Lesesäle mit den alten Holztischen, vor allem aber die kompetenten, engagierten und freundlichen Mitarbeiter stets in guter Erinnerung behalten. Wer die Pläne der Stadt für die Zukunft der Archive kennt, ahnt, daß diese Insel in einer sich rapide modernisierenden Stadt so nicht mehr lange fortbestehen wird. Geplant ist die Modernisierung des Archivs und seine Ausrichtung auf die Bedürfnisse eines weiteren Benutzerkreises. Durch den Einsatz von EDV (der ja leider nur allzuoft mit einer Reduktion der Mitarbeiterschaft einhergeht!), die Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit und wohl auch durch einen Umzug in ein neues Gebäude soll dieses wichtige und lohnende Ziel erreicht werden, das allerdings auch gewisse Risiken birgt.

Der hier zu besprechende Archivführer von Jean-Yves Mariotte soll, dies betont die Bürgermeisterin Catherine Trautmann in ihrem Vorwort, ein Schritt auf dem bevorstehenden Weg sein. Der Direktor des Straßburger Stadtarchivs ist indes – um es gleich vorweg zu schicken – keinem blinden Fortschrittsglauben erlegen; vielmehr führt er die Möglichkeiten einer »nachhaltigen Entwicklung« vor, indem er gründlich, umfassend und gleichwohl auch für ein breites Publikum verständlich über eine komplexe Materie informiert. Amateuren und professionellen Historikern wird ein Vademekum durch diejenigen Archive an die Hand ge-

5 Siehe hierzu Robert BECK, Der Plan Freycinet und die Provinzen. Aspekte der infrastrukturellen Entwicklung der französischen Provinzen durch die Dritte Republik, Frankfurt a. M., Bern, New York (Peter Lang), 1986.