

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 30/3 (2003)

DOI: 10.11588/fr.2003.3.63734

---

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.

tionably a genuine constitutional state. But his treatment of German constitutional history shows the tendency best. In the Prussian constitutional struggle of the 1860's Wilhelm I and his ministers appear the moderates and the liberals the aggressors; the North German Confederation is presented as principally the result of North German states voluntarily acceding to Bismarck's invitation of June 1866; the impact of Bismarck's successful *Macht-politik* on the liberal-constitutional ethos and practices is not discussed and a strikingly apologetic account given of war and unification in 1870–1871. All this pales, however, before the portrait of the constitutional development of Germany from 1871 to 1914 as highly stable, almost untroubled, with all the bourgeois parties satisfied with the division of powers, parliaments in both Prussia and the Reich quite powerful vis-à-vis the executive, no real movement or desire for parliamentary government, and the three-class franchise in Prussia only an *Ärgernis*.

This book demonstrates that one can still write a Whig event history of the rise of the modern constitutional state and pack a great deal of important information into it – even that such an attempt, done as this is one is with great diligence and akribia, has its uses and value. Whether these outweigh the attendant omissions, weaknesses, and distortions is another question.

Paul W. SCHROEDER, Champaign/Illinois

Allan MITCHELL, *The Great Train Race. Railways and the Franco-German Rivalry, 1815–1914*, New York, Oxford (Berghahn) 2000, XV–328 S.

Wie wichtig die Vergleichende Gesellschaftsgeschichte als Bestandteil der geschichtswissenschaftlichen Methode ist, haben in Deutschland besonders Heinz-Gerhard Haupt und Jürgen Kocka durch das Buch »Geschichte und Vergleich« (1996) ins Bewußtsein gerückt. Unter den deutschen Autoren, die sich auf dem Gebiet der wissenschaftlichen Eisenbahngeschichte mit dem Vergleich befaßt haben, sind Rainer Fremdling, Lothar Gall, Manfred Pohl und Hans-Ulrich Wehler zu nennen; in Frankreich vor allem François Caron und Georges Ribeill.

Vergleichende Arbeiten sind weiterhin selten, weil sie an viele Voraussetzungen geknüpft sind. Das hier anzuzeigende Werk zum »Wettstreit der Eisenbahnen zwischen Frankreich und Deutschland« untersucht nicht die sprichwörtliche Konkurrenz zwischen den deutschen und den französischen Strecken beiderseits des Rheins, sondern hat einen erheblich weiter gesteckten Rahmen. Sein Verfasser, als amerikanischer Hochschullehrer mit schottischen Eltern seit 1971 durch beachtliche Untersuchungen des deutschen Einflusses auf die französische Politik ab 1870 hervorgetreten, hat zum Abschluß seines wissenschaftlichen Lebenswerks eine vergleichende Geschichte der französischen und der deutschen Eisenbahnen während der hundert Jahre zwischen 1815 und 1914 erforscht und niedergeschrieben. Sie kann zugleich als ein Blick auf die Geschichte dieser beiden Staaten im jeweiligen nationalen Industrialisierungsprozeß aufgefaßt werden. Die Titelgebung für das Buch erscheint ein wenig überspannt, denn der Begriff der »Rivalität« oder des »Wettrennens« wäre eher auf dem darin kaum untersuchten Feld der internationalen und kolonialen Politik zu betrachten.

Die Eisenbahngeschichte Europas begann um das Jahr 1830. Nach mannigfaltigen lokalen Vorbereitungen setzte sich die englische Erfindung der Dampflokomotive auf dem europäischen Kontinent allgemein durch: 1835 fuhr zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche Bahn, während in Frankreich die erste Strecke von Paris nach Le Pecq und Saint-Germain im Jahre 1837 – beide Daten sind in dem Buch nur schwer zu finden – eröffnet wurde. Die weitere Entwicklung dieses Verkehrsmittels in den einzelnen Ländern wies manche Gemeinsamkeiten wie auch zahlreiche Unterschiede auf, nach deren Ursachen zu

fragen sich lohnt. Bekanntlich konnte man entweder »Privatbahnen« oder »Staatsbahnen« gründen, womöglich sich auch zum »gemischten System« bekennen.

Dies galt auch für die Nationen beiderseits des Rheins. Damit sind nicht die technischen Abweichungen gemeint, sondern die differierenden politischen und ökonomischen Prozesse bis zur endgültigen Herausbildung großer Nationalbahnsysteme. In Frankreich hat sich der Zentralstaat weitgehend auf die Definition von Normen und auf eine Kontrolle der privatwirtschaftlich operierenden Bahngesellschaften beschränkt, während in den deutschen Monarchien des frühen 19. Jhs. wie auch im föderal strukturierten Reich von 1871 das »Staatsbahnsystem« mit einer direkten Leitung von Bahnverwaltungen durch Ministerien bevorzugt wurde. So sind auch die Beziehungen zwischen dem Zentrum (Paris oder Berlin) und der »Peripherie« in beiden Nationen unterschiedlich gelebt worden.

Diese historischen Prozesse zu beschreiben und zu bewerten, hat sich Professor Allan Mitchell zur Aufgabe gestellt. Durch jahrelange Studien in den Staatsarchiven beider Länder wurde die Grundlage für eine höchst faktenreiche Darstellung geschaffen. Dabei war ihm bewußt, wie schwer die Fülle des empirischen und statistischen Materials in dessen wechselnder Bedeutung für die jeweiligen lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Zusammenhänge zu fassen sein würde.

Wie bei jeder vergleichenden Studie kam der Gliederungsfrage wegen der verlangten »Symmetrie« der Darstellung zentrale Bedeutung zu. Die Arbeit teilt sich in drei große historische Perioden (nämlich die Aufbauzeit von 1815 bis 1870, die Ausbauzeit von 1870 bis 1890 und die Zeit der Spannungen von 1890 bis 1914) auf. Diese Einschnitte werden teilweise durch die kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen beiden Ländern markiert. Zu jeder Periode ist jeweils ein Abschnitt den Vorgängen in Frankreich, ein zweiter den Vorgängen in Deutschland und ein dritter dem Vergleich zwischen den beiden gewidmet; insgesamt also neun dieser Abschnitte. Innerhalb eines jeden Abschnitts werden kapitelweise nacheinander die Aspekte der Verwaltungsorganisation, der wirtschaftlichen Entwicklung und zuletzt der militärischen Bewertung des Eisenbahnwesens in den beiden Nationen untersucht. Ein »Epilog« über das »Ende des Eisenbahnjahrhunderts« im Jahre 1914 beschließt den Band.

Nach Mitchells Ansicht haben die deutschen – das heißt zumeist: die preußischen – Staats-eisenbahnen im Vergleich zahlreicher Parameter das »Rennen« um die bessere Organisation und höhere Leistungsfähigkeit gewonnen. Die Idee vom »Gemeinwohl« war hier vermutlich weiter entwickelt, während der private Partikularismus der französischen Bahnen offenbar die Interessen der Aktionäre in den Vordergrund stellte. Doch bereits im »Weltkrieg« konnte sich diese Überlegenheit des deutschen Eisenbahnwesens nicht mehr entscheidend auswirken, weil sie gegenüber den vereinten wirtschaftlichen Kräften der französischen Verbündeten in England und Amerika schließlich nicht ins Gewicht fiel.

Das beschriebene systematische Vorgehen in Mitchells Arbeit klingt trockener, als es tatsächlich zu lesen ist. Zwar sind gute englische Sprachkenntnisse grundlegende Voraussetzung für den Genuß der Lektüre, doch gehört sodann zu den besonderen Vorzügen seiner Studie ein stets kraftvoll erzählender Ton, der nach guter angelsächsischer Tradition argumentiert und fragt, aber schließlich auch bewertet. Man kann nur hoffen, daß eine wirklich wünschenswerte deutsche – und auch französische – Fassung des Buches möglichst viel von dieser lebendigen Sprache eines Grandseigneurs der deutsch-französischen Historiographie bewahrt.

Alfred GOTTWALDT, Berlin