

Ralf Roth. *Das Jahrhundert der Eisenbahn: Die Herrschaft über Raum und Zeit 1814-1914.* Ostfildern: Jan Thorbecke Verlag, 2005. 288 S. ISBN 978-3-7995-0159-0.



Reviewed by Olivia van Riesen

Published on H-Soz-u-Kult (August, 2006)

R. Roth: Jahrhundert der Eisenbahn

In seiner für eine breite Leserschaft aufbereiteten Habilitationsschrift *Das Jahrhundert der Eisenbahn* erzählt Ralf Roth die Geschichte der Mobilität in einem Zeitraum, in dem sich diese so stark und folgenreich veränderte, dass Roth von einer *Mobilitätsrevolution* (S. 10) spricht. Diese äußerte sich in einer drastischen Zunahme des Massentransports von Personen und Gütern, der Senkung von Transportzeiten und Transportkosten und der damit verbundenen Vernetzung von Räumen, erreicht durch den Ausbau der Eisenbahn. *„Diese heute als selbstverständlich angesehene Verfügbarkeit der Räume und ihrer Erzeugnisse gehört zu den wesentlichen Errungenschaften des 19. Jahrhunderts“* (S. 11). Damit verdeutlicht Roth auch gleich zu Beginn des Buches, dass er die Geschichte der Eisenbahn als gesellschaftlichen Fortschritt deutet. Er weist jedoch auch auf die ambivalente Rolle der Eisenbahn hin, die eine erweiterte Kriegsführung ermöglichte. Ebenso kommen jene Zeitgenossen zu Wort, die sich über die Landschaftszerstörung und die gesellschaftlichen Folgen der Beschleunigung beklagen.

Mit seinem als Handbuch zur Geschichte der Eisen-

bahn konzipierten Werk möchte Roth eine Forschungslücke sowohl der allgemeinen deutschen Geschichte als auch innerhalb der Verkehrsgeschichte schließen. Dafür ergänzt er die vorhandenen technikorientierten Verkehrsgeschichten um die wirtschaftliche, soziale und insbesondere kulturelle Dimension (S. 11f.). Das Buch gliedert sich in drei große Teile, die jeweils unter einer Leitfrage stehen. Im ersten Teil erkundet Roth die Gründe für die Entstehung der wesentlichsten Verkehrsinnovation des 19. Jahrhunderts, der Eisenbahn (S. 12) und die Absichten, welche die Zeitgenossen mit dem Bahnbau verfolgten. Im zweiten Teil zeichnet Roth die Geschichte des Netzausbaus nach. Im dritten schließlich beschreibt Roth die gesellschaftlichen Folgen, wobei er sich stark auf die Stadtgeschichte stützt.

Im ersten Teil des Buches, *„Das Problem und seine Lösung“* (S. 14), schildert Roth ausführlich das Vorläuferverkehrsmittel der Eisenbahn, die Postkutsche. Diese leitete bereits im 18. Jahrhundert einige der Innovationen im Personenverkehr ein, die sich dann mit der Eisenbahn durchsetzten. So sind insbesondere die festen Tarife und Fahrpläne zu nennen (S. 17f.). Sehr

anschaulich schildert Roth die (beschwerlichen) Reiseerfahrungen mit der Postkutsche, die es zum ersten Mal breiteren bürgerlichen Schichten erlaubte zu reisen. Roth zitiert in diesem Kapitel zeitgenössische Reiseberichte und sucht dabei besonders humorvolle Quellen aus. So schrieb Ludwig Rüchardt über seine Reiseausstattung: „Die brunnene Nachtmütze auf dem Kopfe war mit einem Schnupftuche umwunden, nicht zu mehrerer Wärme des Kopfes, sondern zu größerer Sicherheit der Mütze“ (S. 16, Kursiv im Original). Die Suche nach einer Alternative zu diesen holprigen Straßen und Chausseen (S. 28) sowie die Innovation der Dampfmaschine führten zur „Geburt der Eisenbahn“ (S. 28). Die Idee eines Dampfstraßenmobils konnte sich damals mangels Wirtschaftlichkeit gegenüber der Eisenbahn nicht durchsetzen (vgl. S. 30).

Die Anfangsphase des Bahnbaus begleiteten Denkschriften, welche die künftige Entwicklung sowie die Vorteile und Nachteile erörterten. Die Streitthemen finden sich auch 100 und 150 Jahre später, so etwa die staatliche Auferlegung unrentabler Nachtzugdienste, womit die Post schneller zugestellt werden sollte (S. 51). Roth spiegelt in seiner Darstellung die gegnerischen Argumente und die befürwortenden Denkschriften, so dass die Leser/innen gut in die zeitgenössischen Diskussionen eingebunden wird.

In einem Teil der in den 1830er-Jahren veröffentlichten Denkschriften schwärmten die Autoren, unter ihnen Friedrich List, davon, dass die Eisenbahn Frieden und Wohlstand bringen werde (S. 37). Zwar wurden in den Denkschriften ebenfalls die militärischen Einsatzmöglichkeiten der Eisenbahn gepriesen, diese sollten jedoch durch eine gestärkte Landesverteidigung den Frieden sichern (S. 44f.). Roth bemerkt im Verlauf des Textes wiederholt, dass sich diese Friedensvision durch den häufigen Kriegseinsatz der Eisenbahn nicht erfüllte.

Im zweiten Teil des Buches schildert Roth detailliert den eigentlichen Ausbau des Schienennetzes. Er konzentriert seine Darstellung dabei auf die wirtschaftlichen und politischen Interessen hinter dem Bahnbau sowie die damit einhergehenden kulturellen Veränderungen und weniger auf die technische Seite. Auffallend ist, dass Roth die Phase des Bahnbaus sehr viel positiver beurteilt als andere Autoren, und zwar sowohl hinsichtlich der Streckenplanungen als auch hinsichtlich des Finanzierungssystems. Zur Gegenposition vgl.: Wolf, Winfried: Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße. Geschichte, Bilanz, Perspekti-

ven, Hamburg - Zürich 1992, S. 59-68, 83f. Während einige Autoren, wie Roth referiert, bereits im 19. Jahrhundert die an kleinstaatlichen und lokalen Partikularinteressen orientierte Streckenplanung als Manko ansahen (S. 71), ist für Roth die fehlende Zentralplanung und der geringe Einfluss des Staates eher als Vorteil (S. 76) zu sehen. Seiner Meinung nach wurde Kapital nur gewinnbringend in den Eisenbahnbau investiert, womit es optimal eingesetzt wurde. Dezentraler Eisenbahnbau bedeutete eine größere Anpassungsfähigkeit an geänderte Rahmenbedingungen. Roth stützt seine These vom Vorteil der dezentralen Planung auch auf einen Vergleich mit Frankreich, Belgien und Österreich. Er führt hierzu im Anhang eine Grafik auf, in der die Entwicklung der Streckenlängen nachgezeichnet wird (Grafik 2, S. 242). Leider setzt Roth die Länge des jeweiligen Netzes nicht in Relation zur Größe des Landes und zur Besiedelung, so dass sich aus dem Vergleich wenig ableiten lässt. Deutschland schnitt sowohl bei der Anzahl der Streckenkilometer als auch bei der Versorgung in der Fläche gut ab. „Nur in Bezug auf die Dichte waren das englische und das belgische Netz dem deutschen überlegen“ (S. 77). Leider geht Roth an diesem Punkt nicht näher auf die Frage ein, was dieser Befund zum Einfluss des Staates aussagt. Das englische Netz war privat, das belgische hingegen staatlich.

Insgesamt erklärt Roth aber im Kapitel „Der Netzausbau im Widerstreit der Interessen“ (S. 71-88) nachvollziehbar, unter welchen Bedingungen Entscheidungen zum Streckenverlauf zustande kamen und warum der Netzausbau eher planlos erfolgte. Roth arbeitet heraus, dass die soziale und politische Trägerschaft des anfänglichen Eisenbahnbaus das städtische Bürgertum war. Konflikte um Streckenverläufe waren Rivalitäten zwischen Städten und Wirtschaftszentren geschuldet. Der Hauptkonflikt verlief jedoch zwischen Köln und Berlin, wobei Köln für die rheinische Unternehmerschaft und Berlin für die Interessen des preussischen Staates standen (S. 83f.).

Auch das zweite Merkmal des Bahnwesens im 19. Jahrhundert, die Finanzierung über Aktiengesellschaften, wird von Roth positiv bewertet. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts traten sogenannte Eisenbahnkönige auf den Plan, Großinvestoren, die europaweit den Bahnbau finanzierten (S. 113). Einer davon war Strousberg, der in kurzer Zeit dank eines halblegalen, mit hohem Risiko behafteten Aktienfinanzierungssystems ein Imperium aufbaute, das nach einigen Fehlinvestitionen zusammenbrach. Der Großteil des angelegten Geldes ging dabei insbesondere für zahlreiche

Kleinanleger verloren. Neben seiner Faszination für die Figur Strousbergs unterstreicht Roth die Funktion, die der Investor für den Bahnbau hatte: „Es blieb das große Verdienst Strousbergs in einer unübersichtlichen Zeit, Lösungsstrategien für einen beschleunigten Netzausbau entwickelt zu haben“ (S. 129).

Im dritten großen Abschnitt des Buches beschreibt Roth die vielfältigen gesellschaftlichen Folgen der gesteigerten Mobilität. Analytisch und bildhaft zugleich schildert Roth das System der vier Klassen im Schienenpersonenverkehr und wie dabei die Eisenbahn in erster Linie zu einem Transportmittel für ärmere Schichten wurde. Dahinter stand eine staatlich geförderte Arbeitermobilität. Ebenso wie die Binnenmigration wurde auch die Massenauswanderung in die USA erst durch die Eisenbahn (in Kombination mit der Dampfschiffahrt) ermöglicht (S. 131-153). Den Teil über die gesellschaft-

lichen Folgen schließen drei Kapitel zu den städtischen Veränderungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ab.

Die Darstellung im gesamten Text erreicht ein hohes Maß an Anschaulichkeit durch das Heranziehen auch literarischer zeitgenössischer Texte. Ebenso enthält das Buch 16 Farbtafeln, von denen einige zeitgenössische Gemälde zeigen, deren Interpretation Roth mit zusätzlichem Gewinn in den Text einbaut. Die Zusammenfassungen am Ende jedes Kapitels erleichtern ebenfalls das Verständnis des Textes.

Insgesamt bietet Roth mit seiner Studie einen Blick auf die Geschichte des 19. Jahrhunderts durch die Linse der Eisenbahngeschichte. Unter dieser Perspektive beschreibt er sowohl die Revolution 1848 als auch die Industrialisierung und Verstädterung in Deutschland.

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at:

<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Olivia van Riesen. Review of Roth, Ralf, *Das Jahrhundert der Eisenbahn: Die Herrschaft über Raum und Zeit 1814-1914*. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. August, 2006.

URL: <http://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=20719>

Copyright © 2006 by H-Net, Clio-online, and the author, all rights reserved. This work may be copied and redistributed for non-commercial, educational purposes, if permission is granted by the author and usage right holders. For permission please contact H-SOZ-U-KULT@H-NET.MSU.EDU.