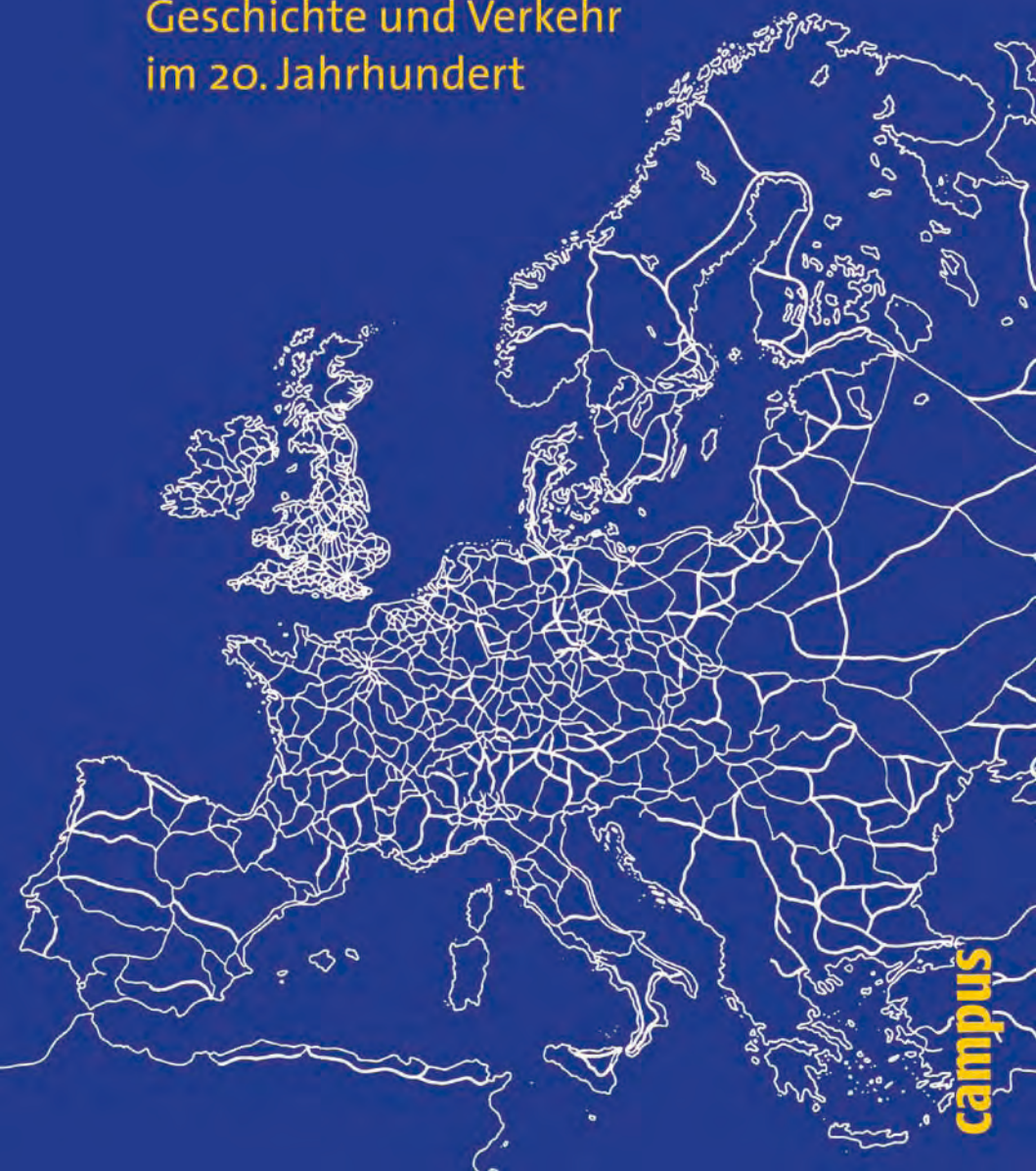


Ralf Roth, Karl Schlögel (Hg.)

NEUE WEGE IN EIN NEUES EUROPA

Geschichte und Verkehr
im 20. Jahrhundert



campus

Neue Wege in ein neues Europa

Ralf Roth ist Privatdozent am Historischen Seminar der Universität Frankfurt am Main. *Karl Schlögel* ist Professor für Geschichte Osteuropas an der Europa-Universität Viadrina, Frankfurt (Oder).

Ralf Roth, Karl Schlögel (Hg.)

Neue Wege in ein neues Europa

Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert

Campus Verlag
Frankfurt/New York

© Campus Verlag GmbH

Gedruckt mit Unterstützung der ZEIT-Stiftung Ebelin und Gerd Bucerius, Hamburg

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie.

Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-593-38900-4

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Copyright © 2009 Campus Verlag GmbH, Frankfurt/Main

Umschlaggestaltung: Campus Verlag, Frankfurt/Main

Umschlagmotiv: Eisenbahnnetz Europas 1914. Aus: Theodor Schieder, Staatensystem als Vormacht der Welt 1848–1918, Ullstein Verlag, Frankfurt a.M./Berlin.

Druck und Bindung: Druckhaus »Thomas Müntzer«, Bad Langensalza

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier.

Printed in Germany

Besuchen Sie uns im Internet: www.campus.de

© Campus Verlag GmbH

Inhalt

Vorwort	9
Einleitung: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert <i>Ralf Roth und Karl Schlögel</i>	11
I. Grundsätzliche Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Europäischer Geschichte	
1. Europa in Bewegung – Die Transformation Europas und die Transformation des europäischen Verkehrsraumes <i>Karl Schlögel</i>	29
2. Allgemeine Überlegung zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte <i>Ralf Roth</i>	47
3. Changing Histories of Transport and Mobility in Europe <i>Hans-Liudger Dienel and Colin Divall</i>	65
4. Writing »Europe«: The Dutch Case <i>Gijs Mom</i>	85
II. Die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert als Verkehrsgeschichte	
5. Die Eisenbahn und der europäische Möglichkeitsraum, 1870–1914 <i>Hans-Liudger Dienel</i>	105
6. Eisenbahnen und Dampferlinien <i>Hans-Heinrich Nolte</i>	124

7. Verkehr und Infrastruktur in der Zeit der beiden Weltkriege <i>Dirk van Laak</i>	141
8. Geteilte Welt? Verkehr in Europa im Zeichen des Kalten Krieges, 1945–1990 <i>Helmuth Trischler</i>	156
9. Europäischer Verkehrsraum nach 1989 – die Epoche der zweiten Globalisierung <i>Wolfgang Kaschuba</i>	175

III. Verkehr im Zeitalter der Katastrophen

10. Im Kampf um Recht und Ordnung: Zivilisatorische Mission und Chaos auf den Eisenbahnen im Zarenreich <i>Frithjof Benjamin Schenk</i>	197
11. Der Erste Weltkrieg als Eisenbahnkrieg <i>Christopher Kopper</i>	222
12. Wenn sich Kommunikations- und Transportsysteme in Destruktionsmittel verwandeln – die Reichsbahn und das System der Zwangsarbeit in Europa <i>Ralf Roth</i>	235
13. Die »Logistik des Holocaust« als mörderische Aufgabe der Deutschen Reichsbahn im europäischen Raum <i>Alfred Gottwaldt</i>	261
14. Der Zusammenhang von Transport und Vernichtung – ein ungelöstes Problem für Historiker <i>Marie-Noëlle Polino</i>	281
15. Das Ende des Krieges – Evakuierung, Flucht, Vertreibung, Zwangsaussiedlung: Verkehrsgeschichtliche Aspekte <i>Hans Lemberg</i>	301

IV. Keine Kultur ohne Bewegung – Culture is Things on the Move

16. Fast forward: speed, streamlining and national pride, 1912–1952
Peter Lyth 321
17. Das System der Autobahnen und ihre kulturellen Mythen
Reiner Ruppmann 338
18. Der verlangsamte Verkehr: Die Herstellung von Landschaft durch Straßen im 20. Jahrhundert
Thomas Zeller 361
19. Beschleunigungsimperative, Tempo-Viren und Zeit-Zeichen: Kulturelle Auswirkungen der Verkehrsrevolution des 20. Jahrhunderts
Peter Borscheid 377
20. Historische Zukünfte des Verkehrs
Kurt Möser 391

V. Grenzenlose Möglichkeiten und Verwundbarkeit

21. The Great European Infrastructure Projects and their Outcome
Michèle Merger 417
22. Die low-tech-Revolution: Container und Pipelines
Michael Hascher 431
23. Die Logistische Revolution: Logistik und Güterverkehr in Europa 1950–2000
Richard Vabrenkamp 452
24. Tourism and Transport in Europe, 1930–2000
Javier Vidal 476
25. Von der Luftpolitik zur Deregulierung: Das Flugzeug und der Massentourismus
Hasso Spode 491
26. Die Verwundbarkeit modernen Verkehrs: Unfälle und Terrorismus
Christoph Maria Merki 515

Anhang

Autorinnen und Autoren.....	531
Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen	537
Personenindex.....	540
Ortsindex.....	545
Verzeichnis der Abkürzungen	552

Vorwort

Dieses Buch, das hier von 25 Autoren vorgelegt wird, ist Ergebnis einer längeren Auseinandersetzung um die Frage, ob der Themenkomplex Verkehr, gemeint in seinem weiten Sinn als Transport und Kommunikation, angemessen in der Geschichtswissenschaft berücksichtigt wird. Nach eingehender Befragung beantworteten die Autoren und die Herausgeber das mit »Nein«. Das ist alles in allem ein erstaunliches Ergebnis angesichts der Rolle, die Verkehr, Transport, Kommunikation, aber auch Austausch und Transfer in unserer heutigen Welt und in der Welt des 19. und 20. Jahrhunderts gespielt haben und weiterhin spielen. Das Ergebnis war Ernüchterung und Ansporn zugleich. Wir sehen die Notwendigkeit, die Bedeutung und Rezeption dieser Relation in der Geschichtswissenschaft zu stärken.

Die 2005 gestartete Initiative für eine intensivere Beschäftigung mit und Erforschung der Rolle des Verkehrs fand dankenswerterweise die Aufmerksamkeit des damaligen Vorstands der Zeit-Stiftung. Er gab grünes Licht für eine Tagung, die mit internationaler Besetzung und unter Teilnahme des Verkehrsministers Klaus Tiefensee vom 1. bis zum 3. März 2007 in Berlin stattfand und Auftakt für eine intensivere Erforschung dieses Themenfeldes sein sollte. Die Tagung »Neue Wege in ein neues Europa«, zu deren Gelingen insbesondere auch Herr Ingmar Ahl beigetragen hatte, bestätigte den Diskussionsbedarf und die Notwendigkeit einer sich der Allgemeingeschichte öffnenden Verkehrs- und Transportgeschichte und *vice versa* einer Allgemeingeschichte, die nicht länger die Augen vor dem Problem verschließt, dass wirtschaftliche, soziale, politische und kulturelle Prozesse in hohem Maße davon abhängen, auf welche Art und Weise die Menschen miteinander verkehren und kommunizieren, über welche Möglichkeiten sie verfügen, die Räume zu überwinden und über welche eben nicht.

Aus den Vorträgen und Diskussionen gingen nach einer Zeit der intensiven Auseinandersetzung mit der in Thesen zusammengefassten Problemstellung die Aufsätze dieses Bandes hervor. Wir danken den Autoren für ihre Geduld bei der Überarbeitung ihrer Beiträge. Wir danken der ZEIT-Stiftung Ebelin und Gerd Bucerius, dass sie dieses Projekt noch weiter unterstützte,

nachdem sie sich überraschend entschlossen hat, Geschichtsprojekte in Zukunft nicht mehr zu fördern. Wir danken dem Campus-Verlag, insbesondere Frau Tanja Hommen, diesen wichtigen Diskussionsbeitrag zur Geschichtswissenschaft mit Umsicht und großem Engagement dem lesenden Publikum zuzuführen.

Im Januar 2009

*Ralf Roth, Sinntal
Karl Schlögel, Berlin*

Einleitung: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert

Ralf Roth und Karl Schlögel

Problemaufriss

Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs fügt sich Europa neu zusammen. Die zwei Hälften Europas, Resultat des Kalten Krieges, bewegen sich seit zwanzig Jahren wieder aufeinander zu. Europa ist nicht nur ein Raum von Werten und Ideen, sondern auch ein Verkehrsraum. Das geteilte Europa war bestimmt von zerschnittenen Verkehrswegen, Endstationen an der Grenze. Europa nach 1989 hat begonnen, gerissene Linien wieder in Betrieb zu nehmen. Es ist offensichtlich, dass es ein neues und vereintes Europa ohne einen einheitlichen und modernisierten Verkehrsraum nicht geben kann. Verkehr und Logistik, Fortbewegung und Infrastruktur sind, obwohl sie das Alltagsleben von Abermillionen von Menschen und ganzer Gesellschaften bestimmen, bisher nur am Rande als geschichtsmächtige Kräfte und Faktoren zur Kenntnis genommen und erforscht worden. Dabei ist offensichtlich, dass Entfernung und Nähe, Versorgung und Verteilung von Gütern, Ideen und Menschen ohne das Medium des Verkehrs nicht denkbar sind. Verkehr und Mobilität haben den globalen Raum, in dem wir uns bewegen, erst möglich gemacht.

Verkehr ist keine Konstante, sondern eine äußerst dynamische Relation in den vielfältigen gesellschaftlichen Beziehungen. In den letzten 200 Jahren sind extrem effiziente Transportsysteme und -netze entstanden, die nicht nur die Möglichkeiten grenzüberschreitender Verkehre stark ausgeweitet haben, sondern auch die transnationale und interkontinentale Mobilität. Mit der Verbilligung aller Transportleistungen, dem Sinken der Transport- und Reisezeiten sowie der enormen Ausweitung der Transportkapazitäten von Schiff, Eisenbahn, Flugzeug und Lastkraftwagen – und nicht zu vergessen der Nachrichten- und Kommunikationsnetze – veränderten sich nicht nur die europäischen, sondern insgesamt die globalen Beziehungen. Das hat Auswirkungen auf die Geschichtsschreibung. In den letzten beiden Jahrzehnten erleben die transnationale, die europäische und die Weltgeschichte einen großen Aufschwung und man kann mit gutem Grund von einer Renaissance der Universalgeschichte

sprechen, nachdem sie in der Hochzeit der Nationalgeschichtsschreibung *de facto* untergegangen war.¹

Was kann aber eine sinnvolle transnationale, ja europäische Geschichte sein, womit soll sie sich jenseits der variierenden nationalen und kulturellen Besonderheiten der Staaten und Länder dieses Kontinents beschäftigen? Leopold Ranke hat in seiner Vorrede zu seinem Weltgeschichtefragment einen wichtigen Hinweis gegeben: »Die Aufgabe der welthistorischen Wissenschaft« bestehe darin, den »Zusammenhang zu erkennen, den Gang der großen Begebenheiten, welche alle Völker verbindet und beherrscht, nachzuweisen.«² Man solle also nicht nach dem Trennenden, sondern nach dem Suchen, was die Völker und Nationen miteinander verbindet. Diese Einschätzung teilt ein beträchtlicher Teil der heutigen Historiker, die sich mit transnationaler oder Weltgeschichte beschäftigen. Einen großen Einfluss erzielten in diesem Kontext die Studien von John and William McNeill. Beide argumentieren, dass es in jeder Epoche wichtige Einflüsse über die politischen Grenzen hinweg gegeben habe, und dass gerade die »Kontakte« mit fremden Kulturen eine Schlüsselrolle für den ökonomischen, sozialen, politischen und militärischen Fortschritt jeder Zivilisation, jedes Staates gespielt hätten. Diese Argumentation erwies sich als außerordentlich fruchtbar und inspirierte zahlreiche Forschungen auf dem Gebiet der transnationalen Beziehungen und insbesondere auch der transnationalen »communication networks«.³ Tatsächlich lassen Untersuchungen auf dem Feld der Verbindungen zwischen den Staaten, Ländern und Kontinenten im 20. Jahrhundert reichhaltigere Ergebnisse erwarten als eine Konzentration auf die Barrieren und Hürden oder Separierung und Absonderung, obwohl auch dies sicher zu einer Geschichte der großen Räume gehört. Wenn wir auf die letzten 200 Jahre zurückblicken, sprechen die zahlreichen Prozesse der Kommunikation und des Austauschs, der Überwindung der kontinentalen und maritimen Räume aber eine eindeutige Sprache. Nur mit Blick auf sie lassen sich die internationale Arbeitsteilung und ihre Folgen, die weltweiten Kapitalflüsse sowie der internationale kulturelle Austausch verfolgen.⁴ Das legt nahe, dass Kommunikation, Verkehr, Mobilität, Migration, Transfer und Austausch Schlüsselbegriffe für eine Geschichtsforschung sind, die große Räume – den europäischen, kontinentale wie globale – beschreiben und interpretieren will.

1 Vgl. Roth (2006), »Geschichtswissenschaft«, S. 212–215. Vgl. auch den Beitrag von Ralf Roth, in diesem Band.

2 Ranke, »Vorrede«, Bd. 1, S. 5f.

3 Vgl. McNeill, »Rise«, S. 1–21, u. McNeill, McNeill, *Human Web*.

4 Vgl. Fässler, *Globalisierung*, u. Kierzkowski, *Europe*, sowie immer noch mit Gewinn zu lesen Woodruff, »Entstehung«, S. 435–473, u. Pinder, »Europa«, S. 377–412.

Europäische Geschichte und die Rolle des Verkehrs

Warum wurde das große Thema des Verkehrs und der Kommunikation in der Europäischen Geschichte bisher so stiefmütterlich behandelt? Das hat vor allem eine Ursache: Die Revolutionierung des Verkehrs war eindeutig ein Kind des 19. Jahrhunderts und setzte sich parallel zum Aufstieg des Nationalstaats durch. Deshalb wurde Verkehr im Allgemeinen und insbesondere der Eisenbahn- und Schiffsverkehr nach Ländern getrennt – sozusagen als nationale Aufgabe – untersucht und beschrieben.⁵ Damit bekam jede Studie immer nur einen Teil der weltweiten Netze zu fassen und konnte nur einen Teil der Auswirkungen berücksichtigen. Im Ergebnis zerfiel die Vorstellung von dem Ganzen in zahllose Splitter und Fragmente. Das Bewusstsein von dem Zusammenhang, das am Beginn des 19. Jahrhunderts durchaus vorhanden war, ging verloren. Aber jedes Infrastrukturnetzwerk ist mehr als die Summe seiner Teile und das bedeutet, dass historische Untersuchungen über die nationalen Verkehrsnetzwerke von Deutschland, Portugal oder Russland und so weiter kein Verständnis für die europäische oder die europaweite Kommunikationsstruktur liefern – insbesondere dann, wenn der auf der Hand liegende Umstand, dass sich die Eisenbahnstrecken und Schifffahrtslinien jenseits der nationalen Grenzen fortsetzen, nur selten problematisiert wurde.⁶

Das ist ein bemerkenswertes Defizit, denn es ist ja nicht zu übersehen, in jedem Land waren die Verkehrsverbindungen ein offenes System mit zahlreichen Verbindungen in die benachbarten Staaten. Handelskarawanen überschritten seit alters her jegliche Grenzen, die Postgesellschaften bauten ihre Netze grenzüberschreitend auf und auch bei den Eisenbahnen gab es von Anfang an oft mehrere Grenzen passierende Durchgangszüge. Weil dies zu wenig Berücksichtigung fand, kann man in der Konsequenz auf vielen Feldern Vereinseitigungen und Beschränkungen feststellen. Bei näherem Nachdenken finden sich noch mehr transnationale Aspekte und Eigenschaften. Wie soll man mit einer national beschränkten Sicht etwa den Prozess des technologischen Fortschritts im Verkehrsbereich erklären, der nur in wenigen Fällen auf den nationalen Eigenleistungen nur eines Landes beruhte. Gerade die Tätigkeit der Ingenieure war international ausgerichtet, ihr Wissen bezogen sie aus einem internationalen Austausch der Erfahrungen und Ideen. Zahlreiche der bedeutenden Innovationen beruhten auf dem Austausch von Ingenieuren und Architekten gleich mehrerer Länder. Auch die Investitionen im Verkehrsbe-

⁵ Es gab und gibt Ausnahmen. Man denke nur an die Schriften von Fritz Voigt, etwa Voigt, *Verkehr*, oder aus jüngerer Zeit Kill, *Erfolgsstrategien*, Faith, *World*, Nock, *Railways*, Klenner, *Eisenbahn*, u. Mitchell, *Train Race*.

⁶ Zu weiteren Argumenten vgl. Roth (2009), »Eisenbahnen«.

reich, beispielsweise in das Eisenbahnnetz zwischen 1830 und 1880, waren in vielen Fällen von Anfang an eine internationale Angelegenheit. Viele der als nationale Tat gepriesenen Ländernetze entpuppen sich in Wahrheit als das Werk ausländischer Investoren, Banken und Eisenbahngesellschaften, die auf der Suche nach zusammenhängenden Verkehrsmärkten bereits damals in großen, die Grenzen außer acht lassenden Verkehrsräumen dachten und ihre Investitionen entsprechend ausrichteten.⁷ Nicht zuletzt mit Hilfe dieser international agierenden Investoren wurde ein gigantisches Netzwerk errichtet, das man mit gutem Grund ein europäisches nennen kann, auch wenn es kein politisches Zentrum gegeben hat, von dem die Initiative ausgegangen wäre, und das Projekt der Europäischen Union erst 120 bis 130 Jahre später ins Leben trat.⁸

Was für das Netz der Eisenbahnen gilt, gilt im Prinzip für alle Transport- und Kommunikationsnetze. Das Wachsen dieser Netze und ihre die Grenzen überwindende und verbindende Eigenschaft liefern somit ein erstes Beispiel für eine europäische Geschichte jenseits des Nationalstaats. Wie diese europäischen Transport- und Kommunikationsnetze die Geschichte des kontinentalen Raums zwischen Lissabon und Moskau oder Helsinki und Athen ihrerseits wiederum beeinflussten, das ist allerdings immer noch ein Desiderat der Forschung. Man kann diesen unbefriedigenden Befund nicht auf sich beruhen lassen, denn das Verständnis dieser transnationalen Netzwerke ist von fundamentaler Bedeutung für das Verständnis unserer heutigen Gesellschaft. Historiker stehen hier also in der Pflicht.

Vor diesem Hintergrund versteht sich der Sammelband als Anstoß, um einen bisher vernachlässigten Themenkomplex in die Diskussion zu bringen, neue Forschungsfelder zu öffnen und eine Brücke aus der Universität in eine rasend sich verändernde Welt zu schlagen. Die 25 Autoren greifen mit Blick auf Europa zentrale Aspekte des umfassenden und komplexen Themas Verkehr und seine Bedeutung für eine moderne europäische Geschichtsschreibung auf und möchten der Forschung damit neue Wege öffnen. Es kam uns in erster Linie darauf an, möglichst viele Aspekte anzureißen, um die Komplexität deutlich zu machen, und es kam uns darauf an, das Thema von vornherein in eine grenzüberschreitende, transnationale Perspektive zu rücken. Beabsichtigt ist also nicht Vollständigkeit, sondern Öffnung von Themen und möglichen Bearbeitungsweisen, das Zusammenführen von ganz verschiedenen Partnern, die häufig ohne voneinander zu wissen an identischen Fragestellungen arbei-

⁷ Zur Bedeutung von transnationalen Strukturen in der Verkehrsgeschichte vgl. Roth, Dinoböl, *Introduction*, S. xxv–xd, sowie die Beiträge des Sammelbandes *Across the Borders*.

⁸ Vgl. zu den Wirkungsmächten bei der Herstellung Europas den Beitrag von Karl Schlögel in diesem Band.

ten. Interdisziplinarität und Internationalität sind selbstverständliche Voraussetzungen für die Behandlung des Themas »Neue Wege in ein neues Europa«.

Der Ertrag

Der Sammelband ist in fünf Abschnitte unterteilt, die man mit allgemeiner Problemstellung, historischer Überblick, die Zeit der Katastrophen, die kulturelle Seite des Problems sowie die Ambivalenz der Transport und Verkehrsnetze mit ihren scheinbar unbegrenzten Möglichkeiten einerseits und ihrer Anfälligkeit und Verwundbarkeit andererseits charakterisieren kann.

Grundsätzliche Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Europäischer Geschichte

Im ersten Abschnitt stellen fünf Autoren in vier Beiträgen grundsätzliche Überlegungen dazu an, welche Bedeutung Verkehr und Kommunikation in der Geschichte und hier insbesondere der europäischen Geschichte beigemessen werden sollte. Den Beginn der grundsätzlichen Auseinandersetzung macht Karl Schlögel, der sich das Thema »Europa in Bewegung – Die Transformation Europas und die Transformation des europäischen Verkehrsraumes« vornimmt. In diesem Beitrag wird erläutert, warum das Thema des Sammelbandes so wichtig geworden ist: aufgrund der Erfahrung der Spaltung Europas und seiner Wiedervereinigung und der damit verbundenen verkehrsmäßigen und logistischen Aspekte. Der Beitrag verdeutlicht, dass Verkehr nicht nur und in erster Linie ein technisches Problem ist, sondern viele Dimensionen der Geschichte beeinflusst. Außerdem wird in diesem Beitrag auf den Forschungsstand und die neu in Gang gekommene Diskussion über »Raum, Verkehr, Kommunikation« eingegangen.

Diese Überlegungen werden in dem sich anschließenden Beitrag »Allgemeine Überlegungen zum Verhältnis von Verkehr und Geschichte« von Ralf Roth fortgesetzt. Der Beitrag diskutiert die allgemeine Problematik der Beziehung von Verkehr und Geschichte und ordnet ihre Bedeutung in die derzeitige Diskussion um eine Geschichtsschreibung der großen kontinentalen und globalen Räume ein. Seiner Ansicht nach führt das Zeitalter der Globalisierung mit einer gewissen Zwangsläufigkeit zu einer Renaissance der Universalgeschichte – aber nicht als einfache Wiederkehr, sondern in einer erneuerten und modernisierten Form, die nicht mehr den früheren teleologischen Positionen

verhaftet ist, sondern in deren Zentrum die Bedingungen und das Funktionieren des weltweiten Austauschs, Verkehr und Kommunikation stehen. Deshalb kommt der Fragestellung des Aufsatzbandes eine so zentrale Bedeutung zu.

Hans-Liudger Dienel und Colin Divall verweisen in ihrem Beitrag »Changing Histories of Transport and Mobility in Europe« auf den langen Weg der Verkehrsgeschichte und insbesondere ihres Wandels in den letzten Jahren. Sie legen überzeugend dar, wie diese ihr Aschenputteldasein allmählich abgestreift und sich zu einer international angesehenen Forschungsdisziplin entwickelt hat. Diesen Transfer verdeutlicht schließlich Gijs Mom in seinem Beitrag »Writing »Europe: The Dutch Case«. Von einer nationalen Perspektive ausgehend bezeichnet Mom die These, Mobilität und Transport hätten erheblich zur Entwicklung der nationalen Wirtschaft beigetragen, als unzureichend. Es reiche auch nicht aus, diese Relation einfach eine Stufe höher anzusiedeln und sie auf die europäische Ebene zu übertragen. Stattdessen fordert er große Anstrengungen bei der Untersuchung der materiellen Grundlagen für den europäischen Einigungsprozess und parallel dazu eine umfassenden Untersuchung der »international mobility user culture«.

Die Geschichte Europas im 20. Jahrhundert als Verkehrsgeschichte

Im nächsten Abschnitt des Buches arbeiten fünf Autoren in fünf Beiträgen in Überblicksdarstellungen heraus, wie wichtig das Verkehrswesen für die europäische Geschichte war. Den Anfang macht Hans-Liudger Dienel mit dem Thema »Die Eisenbahn und der europäische Möglichkeitsraum«. Er bezieht sich dabei auf die Jahrzehnte zwischen 1870 und dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914, also die sogenannte *belle époque*. Das 19. Jahrhundert war das Goldene Zeitalter der Eisenbahn – angefangen von Pionierbauten bis zu den Bahnhöfen, den »Kathedralen des 19. Jahrhunderts«. Damals befand sich Europa auf dem Höhepunkt seiner Entwicklung, bevor mit dem Ersten Weltkrieg der tiefe Sturz erfolgte. Ohne die Eisenbahn ist dieser Zeitabschnitt nicht denkbar. Europa wuchs damals kulturell wie auch infrastrukturell und in wirtschaftlicher Hinsicht immer enger zusammen, ohne dass dies Auswirkungen auf die politische Struktur, ihre Fragmentierung und Zerteilung gehabt hätte.

Diese panoramaartige Skizze, die Dienel von dem europäischen Kontinent am Beginn des 20. Jahrhunderts entwirft, wird durch den Beitrag von Hans-Heinrich Nolte »Eisenbahnen und Dampferlinien« ergänzt, der sich den weltweiten Netzen der Europäer widmet. Im Zentrum steht dabei die Verbindung der Eisenbahnen mit Dampferlinien und der Etablierung eines globalen Transport- und Kommunikationsraums, zu dem auch die Telegrafie zu rech-

nen ist. Alle drei zusammen legten wiederum die Grundlagen für die erste Phase der Weltwirtschaft. Diese fruchtbare Periode, dieser Einstieg in das globale Zeitalter wurde 1914 jäh unterbrochen. Dirk van Laak beschreibt diese extreme Wende und die Rolle des Verkehrs in der Zeit vom Ersten bis zum Zweiten Weltkrieg. Wenn die *belle époque* gezeigt hat, welch unerhörte Einigungskraft in den modernen Verkehrsmitteln liegt, dann demonstrierte die Weltkriegsepoche die ins Grenzenlose gesteigerte Destruktivität der damaligen Verkehrsmittel. Der moderne Krieg mit seiner totalen Mobilmachung aller Ressourcen ist ohne die Logistik des modernen Verkehrswesens nicht zu denken. Die Folgen waren verheerend. Europa katapultierte sich selbst an den Rand der Weltgeschichte und zwischen zwei sogenannte Supermächte, deren Einflussphären das einstige Zentrum des globalen Verkehrs und der Kommunikation in zwei Teile zerschnitten. Es ist das Thema von Helmuth Trischlers Aufsatz »Geteilte Welt? Verkehr in Europa im Zeichen des Kalten Krieges, 1945–1990«. In ihm wird die Folgen der Teilung für Europa ausgeführt und dargelegt, wie der Kalte Krieg und die Blockkonfrontation über mehrere Jahrzehnte hin den europäischen Verkehrsraum für Jahrzehnte deformiert, wenn nicht zerstört haben. *De facto* fand eine Regression ins Voreisenbahnzeitalter statt.

Diese Periode endete vor zwei Jahrzehnten und Wolfgang Kaschuba unternimmt es in seinem Beitrag »Europäischer Verkehrsraum nach 1989 – die Epoche der zweiten Globalisierung«, eine allgemeine Beschreibung der Situation eine Übersicht über den Ist-Zustand, also über den Stand der »Reparaturarbeiten« am europäischen Verkehrs- und Wegesystem und über die wichtigsten Veränderungen vorzulegen. Sein Ergebnis ist eindeutig. Seiner Meinung nach wurde in den letzten beiden Jahrzehnten »der Trend zur Europäisierung des europäischen Raumes durch touristische und migrantische Praxen entschieden verstärkt«. Und er findet, dass dieses Europa größer wird, »weil sich diese Europäisierung vor allem auch in den inner- wie außereuropäischen Randzonen vollzieht: an den afrikanischen Küsten des Mittelmeeres, in den Hotel-Ressorts in Ägypten oder an der Ostseeküste im Baltikum als den »europäischen« Ferienlandschaften wie Migrationsräumen«.

Verkehr im Zeitalter der Katastrophen

Der Absturz der europäischen Staaten hatte viele Ursachen. Eine große Rolle spielte sicherlich, dass die überbordenden Möglichkeiten der Verkehrs- und Kommunikationsnetze nicht von einem politisch geeinten Europa, einer Union der Staaten von Europa oder einem *Imperium Europaeum* genutzt wurden,

sondern zur Erzwingung der Hegemonie eines Teils der europäischen Staatenwelt über den anderen. Der dritte Abschnitt »Verkehr im Zeitalter der Katastrophen« hat genau diese dunkle Seite der Mobilität zum Thema. War zuvor in chronologischer Abfolge vorgegangen worden, so nun in systematischer. Es soll exemplarisch – und deshalb auch selektiv – gezeigt werden, was Verkehrswesen im Zeitalter der Katastrophen in Europa war. Der Abschnitt wird von sechs Autoren in sechs Beiträgen gestaltet und beginnt mit einem Aufsatz von Benjamin Schenk über »Die zivilisatorische Mission und das Chaos auf den Eisenbahnen im Zarenreich«. Er entwirft ein gesellschaftliches Spiegelbild der russischen Gesellschaft am Vorabend ihres Untergangs in Krieg und Revolution. Eine Geschichte der Eisenbahn im Zarenreich kann sich, seiner Meinung nach, »nicht auf die Beschreibung der Planung, des Baus und der Finanzierung des Streckennetzes im größten Kontinentalreich der Erde und dessen Bedeutung für die ökonomische Entwicklung des Landes beschränken«, sondern muss die Welt der Eisenbahn »als einen wichtigen Bestandteil sozialer Wirklichkeit und als Schauplatz der tief greifenden politischen, sozialen und kulturellen Umbrüche beleuchten«. Eisenbahnen haben das Land auf seinem Weg über alle Umbrüche hinweg in die Moderne begleitet und in erheblichem Maße zu dieser Modernisierung beigetragen.

Es wäre wünschenswert gewesen, diesen ausgezeichneten Ansatz in einem weiteren Beitrag über die wenig erforschten verkehrsmäßigen Voraussetzungen oder Implikationen stalinistischer Herrschaft fortzusetzen. Der Stalinismus hat ein ehrgeiziges und mörderisches Raumerschließungsprogramm durchgesetzt, wozu auch große Verkehrsprojekte wie die Baikal-Amur-Magistrale, der Weißmeer-Ostsee-Kanal, der Moskwa-Wolga-Kanal, die Turksib, die Strecke nach Kotlas und Workuta oder die nach Salechard gehörten, zu den Stätten des Gulag. Leider bleibt das Thema vorerst ein Desiderat der Forschung.

Die russische Herrschaft auf tönernen Füßen, ihr Zusammenbruch und die Metamorphose in der »roten Revolution« hin zu einem diktatorischen und streng zentralistischen Gesellschaftssystem waren ein Beitrag zur insgesamt negativen Bilanz der europäischen Entwicklung im 20. Jahrhundert. Einen anderen bildete die Summe der *querelles allemandes*. Sie beruhten auf den großartigen wirtschaftlichen Erfolgen im 19. Jahrhundert, auf deren Grundlage sich das Gebäude eines nur partiell modernisierten Staates erhob. Diese zweideutige Gesellschaft flüchtete sich nach den Schrecken des Ersten Weltkriegs, der Revolution, der Inflation und der Weltwirtschaftskrise in die sogenannte »braune Revolution«. Wirtschaftlich stark, politisch zurückgeblieben war von hier aus zuvor der Angriff auf die bestehende Hegemonialordnung der *belle époque* und eines Bündnissystems erfolgt, das aus den Großmächten Großbritannien, Frankreich und Russland bestand. Gegen deren imperialen Einfluss

und Macht wurden in einem vierjährigen Krieg die Ressourcen einer großen Industrienation und einer überaus effizienten logistischen Verkehrs- und Kommunikationsstruktur gesetzt. Der Erste Weltkrieg gilt als der klassische Eisenbahnkrieg und Christopher Kopper führt aus, wie sehr die kriegführenden Mächte auf die Eisenbahninfrastruktur angewiesen waren und wie sich das Zivilisationsinstrument auf diese Weise in eine militärische Vernichtungsmaschinerie verwandelte.

Was für den Ersten Weltkrieg galt, trifft in einem noch größeren Maße auf den Zweiten zu. So wäre der größte militärische Aufmarsch der Geschichte im »Unternehmen Barbarossa« undenkbar gewesen ohne die Logistik der Eisenbahnen. Mehr noch, durch den Nationalsozialismus radikalisiert und in ihrer Vernichtungseigenschaften potenziert verwandelten sich Kommunikations- und Transportsysteme weit über ihre militärische Funktion bei der Eroberung des größten Teils des europäischen Kontinents in zivile Destruktionsmittel. Dies wird in drei Beiträgen vorgestellt. Als erstes widmet sich Ralf Roth der Frage, welche Rolle die Reichsbahn im System der Zwangsarbeit in Europa gespielt hat und arbeitet hier drei Verantwortungsbereiche heraus, die auch nach sechs Jahrzehnten Forschung zum Nationalsozialismus immer wieder neue Dimensionen der Inhumanität zu Tage fördern. Zu nennen ist vor allem der Beitrag der Reichsbahn beim Transport und der Deportation von Millionen Menschen zur Zwangsarbeit, die unzulängliche Unterbringung in Hunderten, wenn nicht Tausenden von Lagern und die Nutzung von Zwangsarbeitern im sechsstelligen Zahlenbereich. Per Bahn wurden Millionen von Menschen in den Tod befördert. Nach Raul Hilbergs Studie über die technische Abwicklung der Deportationen ins Gas und der Dokumentation von Claude Lanzman ist die Spur der Verwicklung von Deutscher Reichsbahn und Endlösung lange Zeit vernachlässigt worden.⁹ Alfred Gottwaldt folgt deshalb mit einem Beitrag zur »Logistik des Holocaust« und Marie-Noëlle Polino schreibt unter der Überschrift »Der Zusammenhang von Transport und Vernichtung – ein ungeklärtes Problem für Historiker« über die Rolle der französischen Eisenbahnen bei der Deportation der französischen Juden.¹⁰ In allen drei Beiträgen wird die europäische Dimension des Vorgangs und seiner verkehrslogistischen Voraussetzungen herausgearbeitet. Sie fügen sich zu einem Theater des Schreckens und zeigen pervertierte Formen der Mobilität wie Zwangsmigration und Deportation, die dennoch als ihre dunkle Seite wahrgenommen und in das Bewusstsein der Forschung wie der Leser gerückt werden müssen.

9 Umso wertvoller sind die in Arbeit beziehungsweise im Druck befindlichen Untersuchungen von Alfred Gottwaldt und von Engwert, Kill, *Sonderzüge*.

10 Der Originaltitel lautet: »*Comment un moyen de transport devint l'agent de la destruction des juifs d'Europe: regards d'historiens sur la logistique ferroviaire de l'Holocauste*«.

Am Ende der Zeit der großen Katastrophen lag Europa in Trümmern und mit seinem Untergang wurden auch seine stolzen Leistungen des 19. Jahrhunderts zerstört. Dazu gehörten unter anderem die Transportsysteme, Europas Eisenbahnen, seine Schifffahrts- und Telegrafienlinien und sonstige Kommunikationseinrichtungen. Den großen Wanderungen, die dennoch stattfanden, und der Frage, wie sie bewältigt wurden, widmet sich der Beitrag von Hans Lemberg über »Das Ende des Krieges – Evakuierung, Flucht, Vertreibung, Zwangsaussiedlung«. Die großen Flucht- und Vertreibungsaktionen des 20. Jahrhunderts haben eine verkehrsmäßige und logistische Seite. Es ist kein Zufall, dass unter anderem der Viehwaggon ein zentrales Symbol des »Jahrhunderts der Flüchtlinge« geworden ist.

Keine Kultur ohne Bewegung – Culture is Things on the Move

Standen in den drei vorgestellten Abschnitten die wirtschaftlichen, sozialen und politischen beziehungsweise militärischen Dimensionen von Verkehr und Kommunikation im Vordergrund, so folgt im vierten Abschnitt die Hinwendung zu den kulturellen Seiten der Beziehung von Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert. Verkehr und Kommunikation – ob Eisenbahn, Straße, Flugzeug oder Schiff, ob Telegramm, Funk, Radio oder Internet – wird meist eng im Sinne von Bewegung, Mobilität und Transport aufgefasst. Dabei ist Verkehr eine komplexe Erscheinung, fast wie ein Gesamtkunstwerk. Es hat technische, finanzielle, organisatorische, ästhetische, lebensweltliche, wirtschaftliche, soziale, politische, kulturelle Seiten. In diesem Teil sind exemplarisch einige kulturelle Aspekte herausgearbeitet worden, ohne damit das Spektrum der möglichen Themen auch nur annähernd abzudecken. Peter Lyth widmet sich in seinem Beitrag »Fast forward: speed, streamlining and national pride, 1912–1952« einigen wichtigen Seiten der kulturellen Bedeutung von Geschwindigkeit, und zwar einerseits in ihrer ästhetischen Verarbeitung als Design und dann andererseits in ihrer Bedeutung für das nationale Selbstgefühl, insbesondere in den Ausprägungen Stolz und Stärke. »Racing and the setting of speed records quickly became charged with patriotic overtones, in many European countries.« Lyth geht in seinem Aufsatz auf Wettrennen zu Lande und in der Luft ein, diskutiert die Gründe für die Jagd nach Geschwindigkeitsrekorden und knüpft Verbindungen zur politischen Ideologie des Nationalismus, die sich dieser Elemente im Konkurrenzkampf mit anderen Nationen bedient, ohne dass er den Anspruch erhebt, diese Seite erschöpfend behandeln zu haben. Dennoch ist es gelungen, einige überaus interessante Phänomene einzufangen und überzeugend darzustellen.

Reiner Ruppmann lenkt das Augenmerk dann auf »Das System der Autobahnen und ihre kulturellen Mythen«. Die Geschichte der Nachkriegsgesellschaft in Europa, erläutert der Autor, sei auch eine Geschichte der Massenmotorisierung und des automobilgestützten Massenkonsums. Beide Phänomene wurden bereits in zahlreichen Studien unter je eigenem Blickwinkel untersucht und haben ihren Niederschlag in der allgemeinen Geschichtsschreibung gefunden. Dennoch fehlt es für eine plausible Darstellung immer noch an Vielem. So wurde das Symbolobjekt Auto in historischer Perspektive zwar unter den verschiedensten Aspekten analysiert, aber eine profunde Straßen- und Autobahngeschichte sucht man vergebens, obwohl doch gerade die Straße einen, wenn nicht den integralen Bestandteil der Mobilitätsrevolution des 20. Jahrhunderts darstellt. Ohne die Erfindung spezieller Hochgeschwindigkeitstraßen für den automobilen Schnellverkehr, den »Autobahnen«, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland und Westeuropa massiv ausgebaut wurden, und ohne den im Laufe der letzten 50 Jahren generell erheblich gesteigerten Straßenbau hätte der Siegeszug der Kraftfahrzeuge kaum stattfinden können. Es ist ein erstaunliches Phänomen, dass ein so präsenter, so flächenhaft existenter und massenhaft genutzter Riesenbau in der historischen Verkehrsforschung und erst recht in der allgemeinen Geschichte ein völlig vernachlässigter, ja nicht vorhandener Gegenstand ist. Von diesem Standpunkt ausgehend fragt der Autor nach dem Mantel der weichen, amorphen Mythen, den diese harte technologische Infrastruktur umgibt. Es gelingt ihm, den Ursprung einer ganzen Reihe von Zuschreibungen, die auch heute noch zu dem alltäglichen Kultur- und vermeintlichen Wissensgut der Menschen auf der Straße gehören, aufzudecken, ihren Werdegang nachzuzeichnen und die heutige Gemengelage zu ordnen.

Auch der dritte Autor in diesem Abschnitt, Thomas Zeller, widmet sich den modernen Straßen und dem System ihrer mythischen oder ideologischen Zuschreibungen. Diesmal handelt es sich allerdings um Argumentationslinien, die beim Bau der ersten großen autobahnähnlichen Verbindungen in den dreißiger Jahren eine Rolle gespielt haben. Bemerkenswerterweise und ganz im Gegensatz zu ihrer späteren Nutzung bildeten Natur und Umwelt eine wichtige Seite der Begründung zu diesen großtechnischen Bauvorhaben. Zeller nennt seinen Beitrag dann auch: »Der verlangsamte Verkehr: Die Herstellung von Landschaft durch Straßen im 20. Jahrhundert« und möchte in ihm die Wahrnehmung der Landschaft durch das Autofenster als zentrales Konstituens der Vorstellungen von Umwelt im 20. Jahrhundert darstellen. Anhand von Beispielen aus Deutschland, den USA und Großbritannien legt er dar, wie Landschaft im Auge des Betrachters, auf dem Reißbrett des Ingenieurs und in den Gutachten von Landschaftsarchitekten entstand. Die so produzierte Land-

schaft war keine fixierte Einheit, sondern stets Austragungsort und Produkt sozialer und kultureller Konflikte. Das besondere Augenmerk gilt dabei sowohl den nicht intendierten wie den intendierten Konsequenzen der Planer und ihr Beitrag zum Mythenkanon der Autobahnen und *Highways*.

Der kulturellen Bedeutung von Geschwindigkeit, sprich Beschleunigung, und ihrer Geschichte widmet sich auch Peter Borscheid in seinem Beitrag »Beschleunigungsimperative, Tempo-Viren und Zeit-Zeichen: Kulturelle Auswirkungen der Verkehrsrevolution des 20. Jahrhunderts«. Er geht davon aus, dass sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts, vor allem aber nach dem Ersten Weltkrieg, die Neuerungen in der Geschichte der Beschleunigung häuften. Während die Beschleunigung von Produktion und Transport seit Ende des 18. Jahrhunderts allein mit Hilfe von technischen und organisatorischen Instrumenten erfolgte, die auf die Geschwindigkeit des allgemeinen Lebensstempos nur geringe Auswirkungen hatten, kamen seit dem frühen 20. Jahrhundert neue »Agenten« in Form von »Beschleunigungsimperativen« hinzu. Darunter versteht der Autor alles, was die Menschen auffordert, sich den Zeitvorstellungen der sie umgebenden Gesellschaft anzupassen. Zu den Imperativen gehören »Temporalagenten«, »Tempo-Viren« und sonstige »Zeit-Zeichen«. Sie positionieren sich unter anderem in Gestalt der modernen Werbung, Architektur und des Designs, der neuen Verkehrsträger wie Fahrrad, Automobil und Flugzeug sowie der vielfältigen öffentlichen Auszeichnungen, mit denen die Gesellschaft des 20. Jahrhunderts Schnelligkeit honorierte. Zudem drangen sie in den Privat- und Freizeitbereich vor und trugen durch ihre Allgegenwart entscheidend zur Veränderung der Temporalstruktur und der Durchsetzung einer Kultur der Beschleunigung bei. Borscheid weist dem Verkehrsbereich bei der Aufforstung der Welt mit Beschleunigungsimperativen die Funktion eines Inaugurators der Beschleunigungskultur zu, von dem insgesamt neben der Werbung die größte Wirkung ausging.

Was wäre eine Diskussion um Verkehr, Mobilität und Transport als kulturelles Phänomen, ohne einen Blick in die Zukunft unserer heutigen vielgliedrigen Mobilitätsmaschine – oder besser einen Blick auf die vergangenen Vorstellungen ihrer Zukunft. Kurt Möser unternimmt es, uns die »Historischen Zukünfte des Verkehrs« zu erläutern. Verkehr und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur evozieren stets auch Verkehrsutopien, das Ausmalen der (wohltunenden) Folgen der geplanten Verkehrsmaßnahme und ihre Projektion in die Zukunft. Der Autor entfaltet hier ein großes Panorama an vergangenen Zukunftsentwürfen. Er geht davon aus, dass den Mobilitätsutopien insbesondere in der Literatur über technische Phantastik eine besondere Rolle zukam, und stellt die Frage, was aus der wissenschaftlichen Betrachtung von Mobilitätsphantastik gewonnen werden kann. Seine Antwort lautet, Verkehrsutopien

können »als Indikator für die jeweiligen soziokulturellen Kontexte verstanden werden«, denn sie »reflektierten mobilitätsbezogene Wünsche, Erwartungen und Befürchtungen, testeten Pfade technischer Lösungen oder spielten mögliche oder auch gefürchtete Konsequenzen dieser Entwicklungen und ihren sozialen Implementierungen durch.« Der Historiker erfährt also etwas über die kulturelle Bedeutung von »Mobilität in den jeweiligen (Teil-) Gesellschaften, aus denen heraus sie entwickelt wurden«.

Grenzenlose Möglichkeiten und Verwundbarkeit

Geschwindigkeit, Autobahn, Luftverkehr, die Überwindung immer größerer Räume in immer kürzerer Zeit und die Direktkommunikation von jedem Ort der Welt mit allen Teilen des Globus deuten die scheinbar grenzenlosen Möglichkeiten der in den letzten 200 bis 300 Jahren etablierten Verkehrs- und Kommunikationssysteme an. Die Verkehrssysteme haben nach intensiver Entwicklung und permanentem Ausbau heute eine Qualität erreicht, die es erlaubt, Menschen und Güter in scheinbar unbegrenzten Dimensionen in Bewegung zu setzen. Die Netze durchdringen überall auf der Welt, aber insbesondere in Europa, den Raum als eine komplexe vielgliedrige Transportmaschine, die sich aus zahlreichen millionenfachen Einzelkomponenten – Automobilen, Lastkraftwagen, Eisenbahnen, Flugzeugen, Schiffen, Röhren, Kabeln und Funkübertragungen – zusammensetzt. Diese Transportmaschine bestimmt viele Aspekte unseres Alltags wie auch die große transnationale Politik. Zugleich, weil diese Transportmaschine eine so effiziente und weitreichende Voraussetzung für unsere wirtschaftliche, soziale, politische und kulturelle Entwicklung ist, könnte sie sich auch als eine Achillesferse der Zivilisation erweisen. Das Thema »Grenzenlose Möglichkeiten und Verwundbarkeit« bildet deshalb den letzten Abschnitt unseres Buches. Wir haben dafür sechs Autoren gewonnen. Michèle Merger widmet sich den »Great European Infrastructure Projects and their Outcome« und konzentriert sich dabei auf die großen Bauvorhaben der Europäischen Union, die unter dem Sammelbegriff des *Trans-European Network* (TEN) zusammengefasst werden. Mit diesen Ergänzungen und Verdichtungen des europäischen Verkehrsnetzes soll eine noch stärkere Vernetzung der 27 zur EU gehörenden Staaten erreicht werden. Merger legt die Geschichte dieser Projekte, ihren Ursprung, ihre Begründung, ihr wechselhaftes Schicksal in den Auseinandersetzungen der Brüsseler Bürokratie und ihren heutigen Stand als milliardenschwere Investition der Gemeinschaft der Europäischen Staaten in ihre verbindende Gesamtstruktur dar.

Als Ergänzung dieses Überblicks über einen Teil der europäischen Verkehrsnetze trägt Michael Hascher in seinem Beitrag über die »Die low-tech-Revolution: Container und Pipelines« zur Einbeziehung neuer Transportsysteme wie der *Pipeline* und des *Containers* in die historischen Betrachtungen bei und gibt einen Einblick in die Komplexität und den raschen Wandel im Transportsektor, aber auch die Grundlagen heutiger Güterdistribution und seiner logistischen Möglichkeiten. Das Thema Logistik als Grundlage erfolgreicher Distribution und Mobilität greift wiederum Richard Vahrenkamp auf und stellt »Die Logistische Revolution: Logistik und Güterverkehr in Europa 1950–2000« vor. Es liegt auf der Hand: Die heutigen grenzüberschreitenden Verkehre in ihrer gewaltigen Dimension erfordern den Logistiker, der die Ströme der Güter – ähnlich wie der Kaufmann im Mittelalter, aber in ganz anderen Dimensionen und mit ganz anderen Mitteln – über große Entfernungen dirigiert. Vahrenkamp stellt die Grundzüge dieser Entwicklung des Güterverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg vor.

Diesen drei vor allem auf den Güterverkehr abzielenden Beiträgen, folgen zwei Beiträge von Javier Vidal über »Tourism and transport in Europe, 1930–2000« und Hasso Spode über »Von der Luftpolitik zur Deregulierung: Das Flugzeug und der Massentourismus«, die sich der modernen Massenmobilität zuwenden und unter verschiedenen Blickwinkeln das Massenphänomen Tourismus untersuchen. Sie zeigen, wie die Produktion der europäischen Urlaubslandschaften – ob an den bulgarischen Stränden oder auf Mallorca – an die Entwicklung des modernen Verkehrs gebunden ist, und arbeiten seine Bedeutung für Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert heraus.

Die stete Ausweitung von Transport und Mobilität, Nachrichten und Kommunikation hat ein dichtes, aber auch filigranes Netz von technischen und infrastrukturellen Einrichtungen rund um unseren Globus entstehen lassen. Es kann in seiner Komplexität durchaus leicht beschädigt werden. Einen Eindruck davon erhielt die Welt, als nach dem 11. September 2001 für mehrere Tage der Flugverkehr von und nach den USA eingestellt wurde. Damals kam dies dem Kappen der dichten transatlantischen Beziehungen gleich. Es zeigte sich, wie empfindlich die lebenswichtigen Verbindungen, an deren Zuverlässigkeit und Intaktheit die Welt sich schon gewöhnt hatte, in Wahrheit waren. Neben dem modernen Terrorismus, der sich diesen Umstand zu Nutze machen möchte und Sand in das Getriebe der Weltmaschine streut, gibt es durchaus andere, immanente Bedrohungen des Verkehrs in der heutigen Dimension und Allgegenwart. Ein rasanter Anstieg des Ölpreises wie in der ersten Hälfte des Jahres 2008, wirtschaftliche Depression, wie sie in der zweiten Hälfte folgte, aber auch Sorgen um das Weltklima und seine Bedrohungen durch den Kohlendioxidausstoß und natürlich das ganz profane Thema der

Piraterie und der menschlichen wie technischen Mängel, die zu schweren Unfällen führen, wären hier zu nennen. Der letzte Beitrag von Christoph Maria Merki widmet sich einem Teil der Probleme, die das Funktionieren des Verkehrs beeinträchtigen, und versucht in einer historischen Skizze über »Die Verwundbarkeit modernen Verkehrs: Unfälle und Terrorismus«, zu einer Bewertung des Gefährpotentials dieser beiden Problemkreise zu gelangen. Das Ergebnis ist nüchtern kalkuliert: »Unfälle und Terroranschläge stellen für den Verkehr zwar ein Risiko dar, aber auch nicht mehr. Weder Unfälle noch Terroranschläge konnten oder können ein ganzes Verkehrssystem so stark erschüttern, dass es dauerhaft stillgelegt werden müsste. Dafür war und ist der Verkehr viel zu wichtig und werden keine Kosten und politischen Mühen gescheut, um ihn am Laufen zu halten.«

Wir, die Autoren und Herausgeber, haben hiermit vorerst unsere Arbeit getan. Es bleibt den interessierten Lesern und Kollegen vorbehalten, den Impuls aufzugreifen und weiter über das Verhältnis von Geschichte und Verkehr in der jüngeren Geschichte und Gegenwart nachzudenken.

Literatur

- Engwert, Andreas/Kill, Susanne (Hrsg.) (2009), *Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn*, Köln.
- Fässler, Peter E. (2007), *Globalisierung. Ein historisches Kompendium*, Köln etc.
- Faith, Nicholas (1990), *The World the Railways Made*, London.
- Kierzkowski, Henryk (Hrsg.) (2002), *Europe and Globalization*. Basingstoke.
- Kill, Heinrich Hermann (1991), *Erfolgsstrategien von Verkehrssystemen: Eine evolutionsorientierte Analyse der europäischen Verkehrsentwicklung*, Berlin.
- Klenner, Markus (2002), *Eisenbahn und Politik. Vom Verhältnis der europäischen Staaten zu ihren Eisenbahnen*, Vienna.
- McNeill, John/McNeill, William (2004), *The Human Web. A Bird's-eye View of World History*, New York.
- McNeill, William (1990), »The Rise of the West after Twenty-five Years«, in: *Journal of World History* 1, H. 1, S. 1–21.
- Mitchell, Allan (2000), *The Great Train Race. Railways and the Franco-German Rivalry, 1815–1914*, New York.
- Nock, O. S. (1977), *Railways in Western Europe*, London.
- Pinder, John (1980), »Europa in der Weltwirtschaft 1920–1970«, in: Carlo M. Cipolla/Knut Borschardt (Hrsg.), *Europäische Wirtschaftsgeschichte*, Bd. 5: *Die europäischen Volkswirtschaften im zwanzigsten Jahrhundert*, New York, S. 377–412.
- Ranke, Leopold (o. J.), »Vorrede zur Weltgeschichte«, in: Leopold Ranke, *Weltgeschichte. Die Geschichte der abendländischen Welt von den ältesten historischen Völkergruppen bis zu den Zeiten des Übergangs zur modernen Welt*, 2 Bde., Essen, Bd. 1, S. 5f.

- Roth, Ralf (2006), »Ist die Geschichtswissenschaft auf das Zeitalter der globalen Prozesse vorbereitet? Zur Bedeutung der Mobilitätsrevolutionen im 19. und 20. Jahrhundert«, in: *Pytannja istorii Ukrainy: Sb. Nauk.* st., T. 9, Tscherniwzi (Fragen der Geschichte der Ukraine. Sammlung der wissenschaftlichen Artikel, Bd. 9, Czernowitz 2006), S. 212–215.
- (2009), »Wie wurden die Eisenbahnen der Welt finanziert? Einige Vergleiche«, in: *Zeitschrift für Weltgeschichte* 10, H. 2.
- Roth, Ralf/Dinhobl, Günter (2008), *Introduction: Across the Borders*, in: Ralf Roth/Günter Dinhobl (Hrsg.), *Across the Borders – Financing the World's Railways in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, Aldershot, S. xxv–xd.
- Schlögel, Karl, (2003), *Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik*, München.
- Voigt, Fritz (1965–1973), *Verkehr*, 4 Bde., Berlin.
- Woodruff, William (1977), »Die Entstehung einer internationalen Wirtschaft 1700–1914«, in: Carlo M. Cipolla/Knut Borschardt (Hrsg.), *Europäische Wirtschaftsgeschichte*, Bd. 4: *Die Entwicklung der industriellen Gesellschaften*, New York, S. 435–473.

I.

Grundsätzliche Überlegungen zum Verhältnis
von Verkehr und Europäischer Geschichte

1. Europa in Bewegung – Die Transformation Europas und die Transformation des europäischen Verkehrsraumes

Karl Schlögel

Irgendwann in den späten achtziger Jahren des 20. Jahrhunderts hatte die These vom »Ende der Geschichte« die Runde gemacht – für kurze Zeit wenigstens. Wir hatten damals auch davon gehört, dass der Raum verschwunden sei und dass Geographie keine Rolle mehr spiele. Aber was unter Normalverhältnissen möglicherweise langer Debatten bedurft hätte, war 1989 gleichsam über Nacht klargestellt geworden: Nicht nur eine politische Revolution hatte sich ereignet, sondern eine »Raumrevolution«. Die Koordinaten, welche die Welt nach 1945 definiert hatten, hatten sich radikal verschoben. 1989 bezeichnete nicht nur das Ende der Nachkriegszeit, sondern auch den Zusammenbruch des Raumes, in dem die Welt und insbesondere Europa mehr als ein halbes Jahrhundert gelebt hatten. Über Nacht waren die Europäer gezwungen, sich neu zu arrangieren. Unter den Augen der Zeitgenossen lief ein Lehrstück ab, um das andere Generationen sie vielleicht beneidet hätten. Sie waren Augenzeugen, wie die Welt aus dem einen in einen anderen Zustand überging. Die Grenze, die mehr als ein halbes Jahrhundert durch Jalta-Europa verlaufen war, hatte keinen Vorläufer, keinen Anhaltspunkt, sie war keine ethnische, keine kulturelle, sprachliche oder historische Grenze, schon gar keine »natürliche«. Kein Gebirgszug, kein Strom, keine Sprachscheide verlief von Lübeck bis Triest, sondern ein erst improvisierter, dann perfekt ausgebauter »Eiserner Vorhang«. Wo einmal die Mitte Europas lag, waren nun die Vorposten von West und Ost, von »sozialistischem Lager« und »freier Welt«. Aus Metropolen in der Mitte Europas waren Provinzstädte an den westlichen oder östlichen Peripherien des geteilten Kontinents geworden. Die Nachbarn von einst waren in weite, unerreichbare Ferne gerückt. Es war einfacher, von Berlin-Ost nach dem koreanischen Pjöngjang zu reisen als nach Berlin-West. Die alten Nachbarschaften von Wien und Budapest, von Sankt-Petersburg und Helsinki, von Prag und Nürnberg waren gleichsam über Nacht ausser Kraft gesetzt. Diese geteilten Welten waren auf Anhieb erkennbar: Hier gab es Propaganda, dort Reklame. Hier gab es Warteschlangen vor den Geschäften, dort Ratlosigkeit angesichts eines unüberschaubar grossen Sortiments. Hier die Beschwerlichkeit des Alltags, dort die unerträgliche Leichtigkeit des Seins. Jede Hemisphäre