

Aufsätze

Infrastruktur-Geschichte und Landesgeschichte

von Lina Schröder

Die folgenden beiden Aufsätze in dieser Ausgabe befassen sich mit Wasserstraßen. Sie beschränken sich dabei nicht nur auf die Rekonstruktion der jeweiligen historischen Infrastruktur selbst bzw. die damit verbundenen Strukturen, sondern untersuchen aus infrastruktur-historischer Perspektive politische, ökonomische und soziologische Grundlagen und Zusammenhänge. Die Infrastruktur-Geschichte (ISG) selbst hat sich als eigenständige historische Disziplin bisher nicht etabliert, obwohl die Ausdifferenzierung von Teilfächern ein Charakteristikum der historischen Forschung der letzten Jahrzehnte darstellt¹ und namhafte Historiker wie Dirk van Laak oder Jens Ivo Engels bereits seit zwei Jahrzehnten die Bedeutung einer solchen in diversen Aufsätzen hervorheben. Die jüngste Publikation „Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart“ (2014)², herausgegeben von Birte Förster und Martin Bauch, bestätigt den aktuellen Trend des Forschungsinteresses. Da eine spezielle ISG offensichtlich eher historisches Neuland ist, soll die folgende Darstellung die Bedeutung von Infrastruktur und ISG, besonders auch im Hinblick auf die Landesgeschichte, kurz herausstellen und aufzeigen.

Der Begriff „Infrastruktur“, ISG und die Geschichtswissenschaft – einführende Gedanken

„Jede Stadt stellt einen Wirtschaftskörper eigener Art dar. Bei der Untersuchung des wirtschaftlichen Charakters der Städte kommt man zu der Feststellung verschiedener Stadttypen. So unterscheiden wir den Stadttyp einer Großstadt, Mittel- und Kleinstadt, einer Industrie-, See- und Hafenstadt.“³ Josef Nagel hat im Rahmen diverser Aufsätze, welche zum größten Teil während seiner Amtszeit als Oberstadtdirektor

¹ Engels, Jens Ivo: Machtfragen. Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven der Infrastrukturgeschichte, in: Neue Politische Literatur. Jg. 55 (2010), S. 51.

² Im Erscheinen: Förster, Birte/Bauch, Martin: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Sonderheft der Historischen Zeitschrift, Darmstadt 2014.

³ Nagel, Josef: Neuß – Niederrheinische Industrie- und Hafenstadt. Neuss 1952, in: Stadtarchiv Neuss, Bestand: D.04. N.01, Nr. 6, (Script), S. 1.

von Neuss von 1946 bis 1960 entstanden sind, im Rahmen einer Analyse der ökonomischen Stadt-Typologie nebenbei und sicherlich unbewusst erste grundlegende infrastruktur-historische Überlegungen entwickelt. Der Begriff Infrastruktur setzt sich, semantisch betrachtet, aus den lateinischen Elementen *infra* = unter(halb) und *structura* (spezifischer Aufbau) zusammen.⁴ Die heutige Bedeutung des Begriffes erstreckt sich über ein weites Feld, obwohl mehrheitlich an erster Stelle mit Infrastrukturen Verkehrsstrukturen, Ökonomie sowie technische Komponenten assoziiert werden.⁵ Sie umgreift, um klassische Beispiele anzuführen, aber nicht nur die praktische Überwindung von Entfernungen, das Netz des Versorgungs- und Entsorgungswesens oder das System der Bildungseinrichtungen, sondern beispielsweise auch die aus der jüngsten technologischen Entwicklung bereitgestellte satellitengestützte Ortsbestimmung sowie die Kommunikation mittels globaler elektronischer Netzwerke als inzwischen unverzichtbare infrastrukturelle Werkzeuge. Infrastrukturelle Merkmale sind u. a. ihre Allgegenwärtigkeit sowie die unterschiedliche Erscheinungsform, welche z. T. so banal sein kann, dass sie einem erst nach längerem Nachdenken als solche bewusst wird. Technische, soziale und institutionelle Komponenten,⁶ die insbesondere seit dem Beginn der Industrialisierung einer rasanten Entwicklung unterliegen, sind eng mit ihr verflochten. Infrastrukturen gelten als essentielle Basis für Kommunikation und Verkehr, somit auch für privaten Handel und Staatsökonomie, für Gesundheitspflege und Sport, in letzter Konsequenz sogar für jegliche Kultur und Bildung einer Gesellschaft. Sie ist, wie auch Engels und Kaika bereits feststellten, eng mit gesellschaftlichen Machtstrukturen verbunden.⁷ Funktionell repräsentiert sie – für die Geschichtswissenschaft ein zentraler

⁴ Momberg, Robert: Theorie und Politik der Infrastruktur unter Berücksichtigung institutionen- und politökonomischer Einflussfaktoren. Frankfurt a. M. 2000, S. 30.

⁵ Vgl. weiterhin dazu Köberlein, Christian: Kompendium der Verkehrspolitik. München 1997, S. 4.

⁶ Vgl. dazu <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/54903/infrastruktur-v9.html> (eingesehen am 10.03.2014, 17:51 Uhr).

⁷ Vgl. dazu: Engels, Jens Ivo/Obertreis, Julia: Infrastrukturen in der Moderne. Einführung in ein junges Forschungsfeld, in: Habermas, Rebekka/Krüger, Gesine/Tanner, Jacob: Saeculum. Jahrbuch für Universalgeschichte, Bd. 58, H. 1 (2007), S. 1-12; Engels, Jens Ivo: Machtfragen. S. 51-70 sowie Kaika, Maria: City of Flows. Der Wandel der symbolischen Bedeutung technischer Infrastrukturen in der Moderne, in: Moss, Timothy/Naumann, Matthias/Wissen, Markus (Hg.): Infrastrukturnetze und Raumentwicklung. München 2008, S. 87-110.

Aspekt – damit einen „Machtspeicher“⁸, um nur eine von mehreren Funktionen zu benennen. ISG muss sich, an diesen Funktionen orientierend, insbesondere auch mit der historischen Erforschung und Entwicklung von Versorgungsstrukturen einer Gesellschaft befassen, nicht zuletzt mit denjenigen, die ein öffentliches Gut darstellen und die ggf. nur durch subventionierte Betriebsführung unterhalten und organisiert werden können. Sie unterscheidet sich bezüglich der Forschungsziele also von der Betrachtungsweise einer reinen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Sie fokussiert auf den Unterbau, der die Grundvoraussetzung für ein Wirtschafts- und Sozialleben bildet und geht dabei, anders als in der Enzyklopädie der Neuzeit von Klaus Beyrer im Rahmen der Erläuterung des Begriffs „Infrastruktur“ beschrieben,⁹ über die bloße technische Beschreibung von an die jeweilige Geographie angepassten Kanalbauten, Eisenbahnlinien, Postkutschenverbindungen oder Telefonnetzen weit hinaus.

Eine frühe sprachliche Formulierung des Begriffs lässt sich im Französischen bereits in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts finden.¹⁰ Im deutschen Sprachgebiet wurde er bis zum Beginn der 1960er ausschließlich in der Diktion des Militärs verwandt und erhielt erst im Jahre 1962 durch die Arbeiten von Jochimsen und Tinbergen Einzug in das Vokabular der Wirtschaftswissenschaften.¹¹ Im militärischen Sinne wurden unter Infrastrukturen ortsfeste Anlagen und Einrichtungen verstanden, die der Führung, Versorgung und Bewegung von Streitkräften dienen, der materiell-technische Charakter stand hier im Vordergrund.¹²

In der Geschichtswissenschaft ist das Etablieren der Infrastruktur-Entwicklung und ihrer historischen Bedeutung im Rahmen eines separaten Forschungsfeldes Pionierarbeit. Vereinzelt entstanden bisher in unterschiedlichen Zusammenhängen kleinere Arbeiten zu infrastrukturellen Themen, welche zunehmend auch die gesamte, bisher

⁸ Vgl. hierzu auch die Homepage von Birte Förster: <http://www.geschichte.tu-darmstadt.de/index.php?id=3267>, wo sie als Forschungsschwerpunkt: „Koloniale Machtspeicher? Infrastrukturprojekte im sub-saharischen Afrika, 1930-1970“ angibt.

⁹ Beyrer, Klaus: Infrastruktur. In: Friedrich Jaeger (Hg.): Enzyklopädie der Neuzeit. Bd. 5, Stuttgart/Weimar 2007, S. 949.

¹⁰ Laak, Dirk van: Der Begriff „Infrastruktur“ und was er vor seiner Erfindung besagte. In: Archiv für Begriffsgeschichte. Bd. 41 (1999), S. 280.

¹¹ Ottersbach, Markus: Infrastruktur und regionale Entwicklung. Eine Untersuchung ausgewählter Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises, Diss., Köln 2001, S. 19.

¹² Momberg, Robert: S. 30.

(nicht)erfolgte infrastrukturelle Forschung thematisieren.¹³ Eine institutionalisierte und themenbezogene Forschung zur ISG selbst steht jedoch noch aus. 2001 bereits stellte Dirk van Laak fest, dass „Infrastruktur [...] als Kulturleistung gewertet werden [können]“¹⁴ und sich hieraus zwanglos ein Forschungsinteresse im Rahmen der Geschichtswissenschaft ergibt. Maria Kaika hebt die politisch-historische Bedeutung von Infrastrukturen für die „Moderne“ mit dem Postulat hervor, dass „keinen Zugang zu den Netzwerken der Technologie zu haben, [...] den Ausschluss aus der Sphäre der Mächtigen bedeutet. Folglich wurden die Verbindung mit dem Strom- und Wassernetz der Stadt oder der Anschluss des Eigenheims an das Autobahnnetz ebenso zum Symbol von Prestige und Autorität wie zum Schlachtfeld der Kontroversen und Machtkämpfe“.¹⁵ Die Thematisierung des Phänomens Infrastruktur eilt im Grunde genommen ihrer ersten begrifflichen Definition weit voraus, denn schon in staatstheoretischen Werken des 18. Jahrhunderts lassen sich dazu einschlägige Überlegungen ausfindig machen, ohne dass freilich dieser Begriff *expressis verbis* verwendet wird. Adam Smith formulierte beispielsweise, dass es staatliche Pflicht sei, „solche öffentlichen Institutionen und Projekte zu verwirklichen und zu unterhalten die, obschon sie für eine Nation im höchsten Maße vorteilhaft sein mögen, niemals einen solchen Gewinn abwerfen, daß die Kosten einzelner oder einer kleinen Anzahl von Personen daraus gedeckt werden können und deren Errichtung und Unterhaltung daher von keiner einzelnen und keiner kleinen Anzahl von Personen erwartet werden kann.“¹⁶ Er fokussierte damit nicht nur auf die allgemeine Bedeutung von Infrastrukturen für das Gemeinwohl, indem er sie als „Pflicht eines Staates“ bezeichnete. Auch die mit ihr verbundene Problematik der Finanzierung, welche sowohl die Erstellung als auch die Unterhaltung betrifft, war ihm durchaus bewusst.

¹³ Neben Dirk van Laak (Universität Gießen) sollen an dieser Stelle noch Jens Ivo Engels (TU Darmstadt) sowie Frithjof Benjamin Schenk (Universität Basel) Erwähnung finden.

¹⁴ Laak, Dirk van: Infra-Strukturgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft. Zeitschrift für Historische Sozialwissenschaft, Bd. 27. Jg. (2001), H. 3, S. 371.

¹⁵ Kaika, Maria: S. 94.

¹⁶ Smith, Adam: Untersuchung über Wesen und Ursachen des Reichtums der Völker (1776). In: Schatz, Klaus-Werner: Zur Entwicklung des Begriffs Infrastruktur. In: Berger, Heinz (Hg.): Wettbewerb und Infrastruktur in Post- und Kommunikationsmärkten. HBZ Bd. 19, Beiheft 19 (1996), S. 124.

ISG und Landesgeschichte – erste Überlegungen

Infrastruktur als Basis einer vernetzten und funktionierenden Gesellschaft gründet zum Großen Teil auf Elementen materiell-technischer Art. Die historische Analyse infrastruktureller Aspekte ermöglicht damit *eo ipso* Rückschlüsse auf die Entwicklung und Ausprägung von Gesellschaften und ihre politischen Strukturen, letztlich ggf. auf den Aufstieg und Untergang von Kulturen und Nationen. Die gegenwärtige Struktur einer Stadt oder einer Region lässt sich, etwa unter Berücksichtigung der erwähnten Kriterien von Josef Nagel, aus der Perspektive der ISG in ihrer historischen Entwicklung nachvollziehbar darstellen; ISG kommt also eine bedeutende Rolle zu, wenn es um die Rekonstruktion konkreter landeshistorischer Aspekte geht. Dass dabei die Bereitstellung und Entwicklung von wirksamer Infrastruktur funktionsell sowohl ein Mittel zu Machtausübung und Machterhalt als auch – wie Adam Smith forderte – einen fürsorglichen Akt zur Förderung des Gemeinwohls darstellen kann, ist eine der zahlreichen Facetten, welche eine kritische ISG zur Geschichtswissenschaft beitragen kann.

Besonders in Bezug auf die Landesgeschichte kann eine ISG somit eine wertvolle Unterstützung und Ergänzung darstellen. Engels (2010) stellte fest, dass besonders die europäische Integration derzeit ein großes Thema im Rahmen erster infrastruktur-historischer Forschungen darstellt. Dabei werden in erster Linie Verkehrs-, Kommunikations- sowie Energienetzwerke seit dem späten 19. Jahrhundert mit ihrer Neigung der nationalen Grenzüberschreitung thematisiert.¹⁷ Während ein Teil in diesem Rahmen Untersuchungen aus dem politisch-ökonomischen Blickwinkel tätigt, geht die zweite Gruppe eher von einer „infrastrukturellen Entwicklungslogik“¹⁸ aus, Verkehrsinfrastrukturen haben beispielsweise per se einen transnationalen Charakter.¹⁹ ISG könnte folglich vor allen Dingen dann in der Landesgeschichte eine Rolle spielen, wenn „grenzüberschreitende“ Prozesse beleuchtet und analysiert werden sollen, d. h. wenn zum Verständnis des Untersuchungsgegenstandes die „örtlich-räumliche Grenze“ der zur betreffenden Landesgeschichte gehörenden Region deutlich überschritten werden muss. Der infrastruktur-historische Ansatz ermöglicht dann bei der Betrachtung und Analyse von Prozessen zugleich einen sauberen, methodischen Ansatz, der erlaubt, die jeweilige Thematisierung, wenn

¹⁷ Engels, Jens Ivo: Machtfragen. S. 58.

¹⁸ Ebd.

¹⁹ Ebd.

gewollt, aus landesgeschichtlicher Perspektive zu verstehen, gleichzeitig jedoch dabei übergreifende Aspekte mit zu berücksichtigen.

Die ISG als eigenständigen Forschungszweig der Geschichtswissenschaft zu begreifen ist, wie eingangs dargelegt, bisher nur von einzelnen Autoren nachvollzogen worden. Dabei wäre es längst überfällig, eine eigenständige historische Forschungsdisziplin auf diesem Gebiet zu etablieren. Hierzu wäre naturgemäß die universitäre Institutionalisierung unverzichtbar. Um es kurz und knapp zu pointieren: Die ISG bedarf dringend einer Infrastruktur!