

Birte Förster/Martin Bauch (Hg.): *Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart (Historische Zeitschrift. Beiheft 63)*. Berlin 2015, 288 S., 85,95 €, ISBN 978-3-4867-1731-0.

Vorliegender Band basiert auf einer im Jahr 2010 unter der Leitung von Jens Ivo Engels und Gerrit Jasper Schenk durchgeführten Sektion im Rahmen des Historikertages in Berlin. In insgesamt 12 Beiträgen liefern 15 Autoren, in selbstverständlicher Weise sämtliche Epochen von der Antike bis in das 20. Jahrhundert berücksichtigend, einen eindrucksvollen Überblick über die Verknüpfung der Phänomene Infrastruktur, Macht und Herrschaft. Der Schwerpunkt wird dabei auf „Wasserinfrastrukturen als technische Systeme“ gelegt, welche den Ausgang für die Untersuchung ihrer politisch-sozialen Dimensionen einer Gesellschaft bilden. Zwei Einführungsbeiträge von Birte Förster und Martin Bauch sowie von Engels und Schenk liefern zunächst das infrastrukturhistorische Rüstzeug. Letztere beiden Autoren gehen dabei von insgesamt drei Feldern der Machtausübung aus: der politischen, der ökonomisch-sozialen sowie der Deutungsmacht (S. 53 ff.). Im Hinblick auf die Perspektive künftiger Forschungen betonen sie neben der Frage, ob und inwieweit Infrastruktur zu einer Machtintensivierung beitragen könnte (S. 57), die Notwendigkeit der Erweiterung des Forschungsrahmens auf vorindustrielle Epochen.

Zwei Beiträge unter der Überschrift „Vormoderne“ thematisieren zunächst das Römische Reich. Franziska Lang und Helge Svenshon zeigen auf, dass bereits die Tatsache, wer durch das Statthaltwerden der „Kaiserlichen Handlungsmacht“ (S. 81) über fließendes Wasser verfügen durfte und wer nicht, als Indiz über die gesellschaftliche Stellung der jeweiligen Personen gewertet werden kann. Helmuth Schneider weist anschließend die symbolische Bedeutung verschiedener technischer Versorgungsprojekte nach: In einem Brief Plinius des Jüngeren an Trajan schlägt dieser den Bau eines Kanals bei Nikomedia vor und empfiehlt dem römischen Kaiser nachdrücklich insbesondere „solche Projekte, die der Unsterblichkeit seines Namens seines Ruhmes würdig seien“ (S. 94). Die sich anschließenden vier Aufsätze thematisieren den Bau und die Nutzung von Wasserstraßen im Mittelalter. In allen Beiträgen wird dabei deutlich, dass die Infrastrukturentwicklung sowohl von geographischen Veränderungen und Gegebenheiten (Marco Leonardi und Marc Suttor), ökonomischen Komponenten (z. B. Sascha Bütow: Konkurrenz zwischen Schifffahrt und Wassermühlen, S. 145 f.) als auch von sozialpolitischen Zuständen und technischen Neuerungen (Bütow, Martina Maríková) abhängig sind. Maríková legt zudem gezielt den Fokus auf den Menschen als Betreiber technischer Großsysteme, indem sie die Rolle der Müller als Wasserbauexperten im Spannungsfeld der obrigkeitlichen Herrschaft bis in die Frühe Neuzeit hinein untersucht. Damit schlägt sie zugleich den Bogen zur nächsten Epoche, welcher unter der Überschrift „Moderne“ die letzten vier Aufsätze gewidmet sind. Christian Wieland zeigt am Beispiel der Medicinischen Herrschaft in Pratolino eine Äquivalenz hinsichtlich des Symbolismus infrastruktureller Projekte zur Antike auf: Die Bequemlichkeit der Fürstlichkeit, das Wohl-

ergehen der Bevölkerung und die Repräsentation der Monarchie nach außen spielten bei der Planung und Realisation stets in nahezu gleicher Gewichtung eine Rolle. Selbst im 19. Jahrhundert änderte sich hinsichtlich der Beziehung Infrastruktur, Herrschaft und Macht nichts; Noyan Dinçal bestätigt dies eindrucksvoll mit der Beschreibung der Errichtung so genannter *Water Companies* für Istanbul, welche dazu dienten, die verschiedenen Konflikte um Qualität und Quantität bezüglich der Wassernutzung in dieser Großstadt zu regeln. Besonders interessant sind die folgenden Ausführungen von Julia Obertreis zur „Infrastrukturpoesie“ am Beispiel der Dimensionen des russländischen und sowjetischen Zentralasiens. Darunter versteht sie die „poetisch anmutende Beschreibung“ (S. 232) von Infrastrukturbauten, die in der Diskussion von Politik und Wirtschaft auch heute noch „keine Seltenheit“ (S. 232) darstellen. Obertreis hebt speziell auf die Gruppe der Betreiber – die Ingenieure, Agrarexperten oder Geographen – ab, welche sich insbesondere in Zeiten großer technischer Neuerungen durch eine überzeugende Beschreibung ihres Könnens und der zahlreichen Vorteile einer möglichen Infrastrukturmaßnahme bei der Obrigkeit Gehör zu verschaffen trachten (S. 237 ff.). Dass der Realisation von Infrastrukturprojekten oftmals ein langwieriger Aushandlungsprozess zwischen Planern, Betreibern und Nutzern vorangeht, wird im abschließenden Beitrag von Julia Tischler über eine der größten Talsperren des britischen Empires, dem Kariba-Staudamm am Sambesi-Fluss, einmal mehr deutlich. Zugleich zeigt das Beispiel in hervorragender Weise, dass Infrastrukturprojekten neben ihrem Versorgungsziel der Herrschaftsstabilisation zugleich auch eine Vermittlerrolle zukommen kann. Im vorliegenden Beispiel sollte es dazu dienen, die „bestehenden sozialen Spannungen zwischen den privilegierten weißen Siedlern und der schwarzen Bevölkerungsmehrheit aufzulösen“ (S. 267), indem eine gemeinsame Lobby für die Realisation des Staudamms geschaffen werden sollte.

Die Konzeption des Bandes unterstreicht mit der Berücksichtigung aller Epochen die Position Dirk van Laaks und Engels in eindrucksvoller Weise, wonach Infrastrukturgeschichte nicht erst in der Moderne zu beginnen hat. Anhand zahlreicher, unterschiedlicher Beispiele ist es den Autoren hervorragend gelungen, den Zusammenhang zwischen Infrastrukturplanung, Integration, Herrschaftssicherung und Machterhalt nachzuzeichnen. Die Sinnhaftigkeit der Bezeichnung von Infrastruktur als „Machtspeicher“ (z. B. S. 24), und nicht als „Herrschaftsspeicher“ (die Verfasserin), im Hinblick auf die durch soziologische Konzepte geprägten Begriffe „Macht“ und „Herrschaft“ muss dabei an anderer Stelle diskutiert werden. Ebenso muss sich der Infrastrukturhistoriker fragen, ob sich in der infrastruktur-historischen Debatte langfristig die stringente Trennung zwischen sozialer, technischer und institutioneller Infrastruktur für die Aufarbeitung und Beschreibung als zielführend erweist – alleine diese beiden zu diskutierenden Aspekte lassen auf eine Wiederholung einer Sektion zur Infrastruktur-Geschichte beim nächsten Historikertag hoffen.

Lina Schröder, Duisburg-Essen