Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 12 (2005)

Heft: 3: Einzelhandel, kulturhistorisch = Le commerce de détail, histoire culturelle

Buchbesprechung: Allgemeine Buchbesprechungen = Comptes rendus généraux

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

ALLGEMEINE BUCHBESPRECHUNGEN COMPTES RENDUS GENERAUX

MATTHIAS LENTZ **KONFLIKT, EHRE, ORDNUNG** UNTERSUCHUNGEN ZU DEN SCHMÄHBRIEFEN UND SCHANDBILDERN DES SPÄTEN MITTELALTERS UND DER FRÜHEN NEUZEIT (CA. 1350–1600)

HAHNSCHE BUCHHANDLUNG, HANNOVER 2004, 384 S., € 38,–

Während sich die Forschung des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit schon länger mit dem Ehrbegriff im Spannungsfeld von Norm und Praxis beschäftigte, hat das Thema der Zeichenhaftigkeit der Ehre und vor allem der Unehre erst in letzter Zeit die nötige Aufmerksamkeit verdient. Die im deutschsprachigen Europa und teils in Osteuropa vorkommenden Schelmschelten, Schmähbriefe und Schandbilder sind für die Zeit vom 13. bis 17. Jahrhundert aufzufinden. Ihre Persistenz gegen landesherrliche und ständische Verbote ist erstaunlich. Säumige Schuldner wurden in diesen Schmähbriefen öffentlich entehrt, indem sie einerseits schriftlich aber vor allem bildlich diffamiert wurden. Mittels eines Schmähbriefs und mit Darstellungen der *pictura famosa,* auch *pictura contumeliosa* wurden Schuldner in aller Öffentlichkeit aufs schärfste entehrt. Dargestellt war der Säumige meist rücklings auf einem Schwein oder Esel sitzend, oder er hing umgekehrt am Galgen. Häufig sind auch Bilder, die den Schuldner zeigen, wie er sein Siegel an den Anus des Tieres hält. Das Siegel als persönliches Ehrenzeichen wird beschmutzt, gleichzeitig zeigt der Gestus den Wort- beziehungsweise Rechtsbruch des Entehrten. Kam der Angegriffene seinen Verpflichtungen nach, musste der Ankläger die Schandbilder und -briefe wieder abnehmen lassen. Die Ehre des Säumigen war dadurch wiederhergestellt. Die Forschung hat diesen Vorgang und die Bilder meist aus rechtshistorischer Sicht geschildert. Die vorliegende Bielefelder Dissertation eröffnet jedoch neue Perspektiven, indem sie die Schandbilder in den Kontext von Konflikt, Ehre und Ordnung stellt.

Dem empirischen Teil vorangestellt ist ein kurzer aber konziser Überblick über die bisherige Forschung. Dabei wird deutlich, dass lange Zeit der rechtshistorische Blick vorwiegend und prägend war. Moderne Rechtskategorien wurden auch auf die Schandbriefe angewandt. Erst mit der rechtlichen Volkskunde der 1920er-Jahre ist ein Paradigmenwechsel festzustellen, der jedoch gemäss Lentz über eine «Aneinanderreihung der Einzelfunde nicht hinaus» reichte. Erst mit Otto Hupp, der als Heraldiker 1930 eine im Selbstverlag herausgegebene Quellensammlung herausgab, kam sozusagen ein justizferner Blick auf die Quellen auf. Hupp war trotz seines starken Interesses an den Wappen auf den Schandbriefen, wohl der erste, der die lokale Überlieferung erfasste und die einzelnen Dokumente kontextualisiert herausgab und zugänglich machte. Deutlich machte jedoch erst Wolfgang Brückner zu Beginn der 1960er-Jahre, dass bei der rechtlich-sozialen Praxis Kategorien wie Ehre und Standesbewusstsein mitzudenken seien. Bis dieser Forderung endgültig nachgekommen wurde, dauerte es jedoch nochmals 30 Jahre. An die Forschung zu Ehrkonzepten anknüpfend beziehungsweise

in Anbindung an Peter Schusters Postulat für eine Geschichte des Rechts im kulturellen und sozialen Kontext bietet Lentz im weiteren Verlauf der Arbeit einen fundierten rechtsethnologisch geprägten Einblick in die Ehr- und Ordnungsvorstellungen des Spätmittelalters und der Frühen Neuzeit.

Der erste Hauptteil der Arbeit widmet sich den rechtlich-normativen Regelungen, die sich um die Schmähbriefe und Schandbilder lagern. Im Kapitel über das Einlager (auch bekannt als Geiselhaft), einer Form, um an die säumigen Zahler zu kommen, indem meist die Bürgen auf Kosten des Schuldners im Wirtshaus lagern und möglichst viel konsumiert mussten, um den Vertragsbrüchigen zu schädigen, scheint Lentz selbst zwar der traditionellen Rechtsbegrifflichkeit verfallen zu sein, wenn er von Judikative und Verordnungswegen spricht. (39) Lobenswert an der Arbeit ist jedoch, hier und anderswo, die Einbindung in den grösseren Kontext der zuerst meist nur schriftlich erfolgten Drohgesten an die Zahlungsunwilligen. Dadurch wird deutlich, dass nicht sofort mit der grossen Kelle angerührt wurde, sondern zuerst ein möglichst konfliktfreier Weg gesucht wurde. Erst nach mehrmaligen Drohungen kamen die schimpflichen Mahnbriefe in Gebrauch. Dass diese Drohungen auch als rechtlich abgesichert galten, zeigt Lentz in den Kapiteln über die Scheltklausel und die normativen Regelungen der Ehrenschelte eindrucksvoll mit allen Entwicklungslinien auf.

Im dritten Teil widmet sich der Autor in gelungener Weise anhand dreier Fallbeispiele der rechtlich-sozialen Praxis der Schmähbriefe und Schandbilder. Besonders lobenswert ist auch hier die Kontextualisierung der Quellen und die Hinwendung zu einer sozialen Praxis des Rechts. Lentz macht auch deutlich, dass dies nur in gut überlieferten Fällen möglich ist. Besonders spannend ist dabei die erste Fallstudie, welche einen Ehrkonflikt zwischen dem Junker Johann von Wiedt und der Stadt Köln (1441) in seiner Entstehung und Befriedung aufzeigt. Dabei kommt der noch selten untersuchte Aspekt der kollektiven Ehre einer Stadt zur Geltung. Köln reagierte auf die ersten Drohungen nicht, erst als Wiedt das Kölner Wappen in einem Brief auf dem Kopf stehend abbildete, reagierte Köln mit Gegenmassnahmen und Zurückweisungsschriften.

Quasi coram publico wurde ein regelrechter Medienkrieg zwischen den Kontrahenten vom Zaun gebrochen, der erst durch das Eingreifen einer dritten, von beiden Seiten akzeptierten Person/Instanz abgebrochen wurde.

Im vierten Teil zeigt Lentz die Einbindung der Schmähbriefe und Schandbilder in die vormoderne Staatswerdung auf und gibt die Gründe für ihr allmähliches, jedoch regional divergierendes Verschwinden an. Mit dem Höhepunkt der schimpflichen Medien im 16. Jahrhundert beginnt auch deren Bekämpfung durch die Reichsgerichtsbarkeit. Nun setzten die juristischen Diskussionen um Rechtsgewohnheiten versus unrechtmässige Injurien ein, die vermutlich auch die Forschungstradition stark geprägt und den Blick auf die Rechtspraxis des Spätmittelalters vernebelt haben. Deutlich wird hier aber auch, dass Maximilian II zwar durch die *Reichspoliceyordnung* (1572) Schandbilder und Schmähbriefe verbieten liess, die Praxis aber noch länger durch die schimpflichen Medien geprägt wurde.

Abschliessend geht es Lentz nochmals um die drei im Haupttitel aufgeführten Kategorien Konflikt, Ehre und Ordnung. Hier vermisst man zwar, trotz gewissen Anlehnungen an die neuere Forschung zur Kommunikation im Mittelalter, eine Diskussion der medialen Inszenierung von Ehre und Entehrung im

zeitlichen Wandel. Warum tauchen die Schandbriefe als Medien erst im 14. Jahrhundert auf? Was wandelt sich in der bildlichen Darstellung von Unehre? Wie wandelt sich das Text-Bild-Verhältnis? Trotz dieser offenen Fragen, deren interdisziplinär herausfordernde Beantwortung nicht Ziel des Buchs war, ist Lentz eine sicher nicht nur die Rechtshistorik befruchtende Studie gelungen. Besonders hervorzuheben gilt es auch den sorgfältig gestalteten und umfangreichen Anhang (165–345), welcher die vom Autor in zahlreichen Archiven und Bibliotheken gefundenen, teils bisher unbekannten Dokumente vorstellt, gliedert, kategorisiert und dort wo überliefert mit zahlreichen Abbildungen bereichert. Ein Bildindex hilft dem Leser, Bildinhalte wie beispielsweise die oben erwähnten umgekehrten Wappen schnell aufzufinden. Der vom 14. Jahrhundert bis 1600 reichende Katalog ist beeindruckend und wird für die zukünftige Forschung unentbehrlich sein.

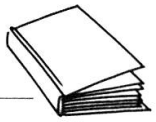
Michael Jucker (Münster/Zürich)

VALENTIN GROEBNER
DER SCHEIN DER PERSON
STECKBRIEF, AUSWEIS UND KONTROLLE IM EUROPA DES MITTELALTERS

C. H. BECK, MÜNCHEN 2004, 224 S., € 24,90

Das Verhältnis des Einzelnen zur Gesellschaft sowie die Art und Weise, in der in einer Gesellschaft der Vergangenheit kommuniziert, Erinnerung geformt und Macht ausgeübt wurde, sind Grundthemen der Geschichtswissenschaft. In den *cultural studies* und in der *Neuen Kulturgeschichte* werden sie vor allem mit Blick auf die Herstellung von Bedeutung und die Konstruktion von Identität diskutiert (zuletzt Peter von Moos [Hg.], *Unverwechselbarkeit. Persönliche Identität und Identifikation in der vormodernen Gesellschaft,* Köln 2004). Die Relevanz solcher Fragestellungen wird uns durch die Vehemenz, mit der scheinbar in die «vorglobale Moderne» verabschiedete Medien, wie Steckbrief oder Flugblatt, in die öffentliche Aufmerksamkeit zurückdrängen, gegenwärtig wieder vor Augen geführt. Als Beispiel sei nur das 2003 an die Soldaten der *coalition forces* ausgegebene Kartenspiel genannt, dessen Karten Steckbriefe von gesuchten Mitgliedern der irakischen Führung zeigen. Auch wenn als seine Hauptfunktion angegeben wurde, der Truppe die Suche nach dem untergetauchten Diktator und seinem Clan zu erleichtern, so dürfte es von Anfang an nicht nur dazu bestimmt gewesen sein. Es war Propaganda und stand in einer alten Tradition ähnlicher zu Propagandazwecken in Politik und Krieg eingesetzter Kartenspiele oder Medaillen. Die Karten machten den GIs und den Zivilisten, die sie über das Internet bestellten, Feinde im Spiel verfügbar, die gegenüber den namenlosen Irakis, auf die man schoss, und den namhaften, aber ungreifbaren Terroristen, die man irgendwo jagte, beruhigende Vorteile besassen: sie waren benennbar, wiedererkennbar und konnten in ein verständliches System eingeordnet werden.

Dass solche Personenbeschreibungen als kulturelle Praktiken von den Beschreibern genauso viel wie von den Beschriebenen erzählen, ist eines der Themen von Valentin Groebners neuestem Buch. Vorbereitet durch bereits publizierte Einzelstudien des Verfassers, führt die Monografie die Ergebnisse eines Forschungsprojekts zur Genese von Steckbrief und Ausweis zu einer Geschichte des Identifizierens zwischen dem 13. und dem 17. Jahrhundert zusammen. Nicht die Identität, sondern das Identifizieren ist der zentrale Begriff der Untersuchung. Mit



ihm will Groebner den Verfahrenscharakter der Identifikation mit seinem Zusammenwirken von Akteuren, Techniken und Medien betonen. Da in diesem Vorgang sichtbare Zeichen anhand von Kategorien eingeordnet werden, verweist er zudem stets auf die dahinter stehenden «Wissenssysteme» (108) der Beschreiber. Durch die Wahl dieser Betrachtungsweise artet die Arbeit nicht in trockene Begriffsgeschichte aus, sondern kann an dem dafür besonders geeigneten Quellenmaterial die Interdependenzen zwischen den sich wandelnden Ordnungsvorstellungen und kulturellen Praktiken zeigen. Herstellung von Bedeutung ist für Groebner eine Machtfrage, die über Integration oder Exklusion entscheidet: «Identität ist der Versuch, die Definitionen anderer, wer man sei, zu kontrollieren.» (182) Die vorliegende, mit Engagement und Gegenwartsbezug geschriebene Darstellung zeigt, dass die Geschichte des Identifizierens stets auch eine politische Geschichte ist.

Das Buch gliedert sich in zwei Teile: Im ersten Teil (13–108) untersucht der Verfasser das Verhältnis zwischen den kollektiven und den individuellen Kategorien von vormodernen Personenbeschreibungen. Wie im Falle der steckbrieflichen Signalements handelt es sich meist um Beschreibungen Abwesender. Der zweite Teil (109–183) zeichnet die Vorgeschichte des modernen Personalausweises nach, den, wie seine Vorläufer, die Geleitbriefe, *passeports* und *bollette di sanità,* der Beschriebene selbst als Legitimation seiner Person durch eine abwesende Autorität mit sich zu führen und vorzuzeigen hat.

Nach einer Einleitung sind die folgenden vier Kapitel des ersten Teils den Zeichen gewidmet, die abgeglichen und erfasst wurden: Siegel, Wappen und Devisen, Namen und Kleider, sowie die Haut mit ihren Zeichen und ihrer Farbe. Erkannt wurde man in der Vormoderne nicht an seiner individuellen Physis, sondern an einer individuellen Kombination von Zeichen, die kollektiv verwendeten Zeichensystemen angehörten. Ihre Authentizität beruhte auf ihrer Ähnlichkeit mit den im selben Kontext akzeptierten *signa.* Die Flexibilität, mit der sich mittelalterliche «Erkennungssysteme» (21) weniger an der semiotischen Qualität eines Zeichens, als an seiner Verwendung in nebeneinander bestehenden Lebenszusammenhängen orientierten, zeigt etwa das Kreuz als Identifizierungszeichen. Es garantierte als Wappenbild und Notarszeichen nicht nur Besitz und Authentizität, sondern war auch auf der Haut verschiedenster Träger zu sehen: als *signe royal* und Pilger-Tattoo, wie auch als Brandmal oder Tätowierung nichtchristlicher Sklavinnen im spätmittelalterlichen Florenz. Der Verfasser arbeitet anhand dieser und anderer Beispiele heraus, dass die Wahrnehmungsgrenzen zwischen natürlichen und künstlichen Körperzeichen im Mittelalter fliessend waren. Der von ihm in diesem Zusammenhang mehrfach als Quelle angeführte, in Pisa und Perugia wirkende Bartolo da Sassoferrato war allerdings kein «Florentiner Jurist». (34, 73) Seine Schriften werden daher weniger Reaktionen auf konkrete politische und wirtschaftliche Veränderungen in Florenz, als vielmehr Ausdruck der kommunalen Kultur Mittelitaliens sein, die in der Forschung am prominentesten durch die Arnostadt repräsentiert wird.

Neben der spätmittelalterlichen, alle Lebensbereiche durchdringenden «Abzeichenkultur» (44) interessieren Groebner vor allem zwei Wandlungsprozesse, die zur Ausdifferenzierung der Personenbeschreibungen beitrugen, diese aber zugleich zu «Fremdbeschreibungen» (19) machten.

Zum einen ist dies der durch das Instrument der Schrift ermöglichte Zu-

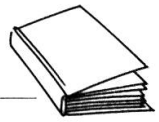
griff auf den Einzelnen, der sich seit dem 13. Jahrhundert intensivierte. Institutionen, wie die Inquisition oder die städtischen Obrigkeiten entwickelten «Aufschreibesysteme» (57) und Kommunikationsnetzwerke, die nicht nur dem pragmatischen Gebrauch der Registrierung, sondern darüber hinaus dem Anspruch auf Herrschaftsdurchsetzung dienten. Indem Groebner neuere Ergebnisse der mediävistischen Schriftlichkeitsforschung aufgreift, kann er darauf verweisen, dass der Verschriftlichungsprozess auch im Bereich des Identifizierens nicht automatisch zu mehr Effizienz und Rationalisierung führte.

Zum anderen richtet der Verfasser sein Augenmerk auf die Haut und ihre Zeichen, die seit der «semiotischen Wende im späten Mittelalter» (92) mit zunehmender Exaktheit beschrieben wurden. Dass die Menschen des europäischen Mittelalters sich nicht als Weisse und Makellose, sondern als «Gefleckte» (71) wahrnahmen, war nach Groebner der Regelfall. Mit der Garnisonsliste der Engelsburg oder den Inventaren italienischer Pilgerhospitäler des 15. Jahrhunderts wertet der Verfasser dafür Dokumente aus, die so vielfarbige, tätowierte und narbenbedeckte Menschen erfassen, wie sonst vielleicht nur noch die Musterrolle der *Pequod*. Während es im Mittelalter «Körperfarben» (95) gab, die mit Hilfe der flexiblen Kategorien der Komplexionenlehre beschrieben wurden, setzten sich erst im Zeitalter der europäischen Expansion Vorstellungen von der Hautfarbe als Bedeutungsträger für Herkunft und angeblich naturgegebene Eigenschaften durch, die bis heute nachwirken.

Im sechsten und siebten Kapitel, die der zweite Teil zusammenfasst, fokussiert der Verfasser die «Papiere, mit denen sich Personen als sie selbst auswiesen». (10) Wie im Falle der angesprochenen Erfassungsverfahren stieg die Bedeutung dieser mit ihren Trägern reisenden Dokumente, je stärker sie an herrschaftlich-staatliche Verwaltungsschriftlichkeit rückgebunden waren. Die Geleit- und Empfehlungsbriefe des Spätmittelalters waren Herrschaftsinstrumente, mit denen die Mobilität derjenigen, die sie erwarben, gelenkt wurde. Die Akzeptanz dieser Privilegierten, seien es Kaufleute, Adelsreisende oder Diplomaten, hing nicht allein von ihren Papieren, sondern auch vom Kontext ihrer Präsentation ab: mündliche Botschaften, standesgemässes Auftreten und Schmiergeld ergänzten oder ersetzten gar die Dokumente. Seit dem 15. Jahrhundert entwickelte sich dann der obligatorische, durch Registereintrag gesicherte Pass für Einzelpersonen. Das achte und letzte Kapitel liefert einen Ausblick bis ins 20. Jahrhundert und plädiert für einen kritischen Blick auf die von Behörden verfügten oder durch Unternehmen angebotenen Identifikationen der Gegenwart.

Angesichts einer solchen *tour de force* mag es kleinlich erscheinen, darauf hinzuweisen, dass die Anmerkungen mehr formale Sorgfalt verdient hätten: die bibliografischen Angaben werden uneinheitlich und nicht immer vollständig zitiert. Hervorzuheben ist dagegen die – einschliesslich des Schutzumschlages – ebenso sorgfältige wie originelle Auswahl der Abbildungen, die gewinnbringend in die Interpretation mit einbezogen werden.

«Der Schein der Person» ist ein in lebendigem Stil und mit bewusstem Mut zur Lücke geschriebenes Buch, das sich sowohl an eine breite Öffentlichkeit, wie auch über Fachgrenzen hinweg an Spezialisten wendet. Ausgehend von Dokumenten, die für die meisten Menschen von elementarer Bedeutung sind, zeigt Groebner, wie stark im Mittelalter einsetzende Prozesse das Leben in unserer eigenen Gegenwart bestimmen: Der standardisierte Reisepass oder die *identity*



card sind zwar Produkte (und Eigentum) des neuzeitlichen Staates, legitimieren ihre Träger jedoch durch Kategorien der Personenbeschreibung und Authentizität garantierende Zeichen, die ihren Ursprung in der Vormoderne haben. Indem der Verfasser ihre spannungsvolle Geschichte nachzeichnet, liefert er einen wichtigen Beitrag zur aktuellen kulturwissenschaftlichen Debatte und sensibilisiert seine Leser nicht zuletzt gegenüber den von der totalen Erfassung bis hin zum fälschungssicheren biometrischen Ausweis reichenden Kontrollfiktionen der «finsteren Neuzeit».

Christoph Friedrich Weber (Münster)

DANIEL L. VISCHER **DIE GESCHICHTE DES HOCHWASSERSCHUTZES IN DER SCHWEIZ** VON DEN ANFÄNGEN BIS INS 19. JAHRHUNDERT

BERICHTE DES BWG, SERIE WASSER – RAPPORTS DE L'OFEG, SERIE EAUX – RAPPORTI DELL'UFAEG, SERIE ACQUE, 5, BIEL 2003, 208 S.

DANIEL SPEICH **HELVETISCHE MELIORATION** DIE NEUORDNUNG DER GESELLSCHAFTLICHEN NATURVERHÄLTNISSE AN DER LINTH (1783–1823)

INTERFERENZEN, 6, CHRONOS VERLAG, ZÜRICH 2003
ISBN 3-0340-0664-0, 320 S., 20 ABB., FR. 48.–

Im Jahr 2003 sind mit den Arbeiten von Daniel Vischer und Daniel Speich gleich zwei Studien zur Geschichte des schweizerischen Wasserbaus erschienen: Vischer verfasste eine Übersichtsdarstellung zur Geschichte des Hochwasserschutzes in der Schweiz von den «Anfängen» bis ins 19. Jahrhundert und legte das Schwergewicht auf die technische Entwicklung der Verbauungen. Daniel Speich dagegen beschäftigte sich mit dem gesellschaftlichen Umfeld von Hochwasserschutzprojekten und führte dies am Beispiel der Linthkorrektion aus. Ausgehend von der engen Verknüpfung von politischem Wandel und Landschaftswandel analysierte er die gesellschaftlichen Bedingungen, die den Kanalbau ermöglichten, sowie die politische Symbolik des Projekts für die Schweiz.

Bereits die inhaltlichen Schwerpunkte der beiden Studien deuten an, dass sich die Autoren nicht nur unterschiedlicher Methoden bedienten, sondern auch ein anderes Verständnis von Geschichte hatten. Die beinahe enzyklopädische Arbeit Vischers zielt auf die Darstellung der wichtigsten Fakten und Entwicklungen in der Entwicklung des Wasserbaus, bleibt aber über weite Strecken deskriptiv. Der ETH-Ingenieur stellt die zentralen technischen Entwicklungen im Wasserbau an schweizerischen Projekten dar. Speich dagegen wählte einen kulturgeschichtlichen Zugang und untersucht auf diskursiver Ebene die politischen und kulturellen Implikationen des Unternehmens Linthkanal. Damit gelingt ihm die historische Verortung eines der grössten Ingenieurprojekte der Schweiz im kulturgeschichtlichen Kontext.

Beide Autoren beginnen mit der Unterscheidung von vormoderner und moderner Wahrnehmung beziehungsweise Umgang mit Naturkatastrophen. Sie legen am Beispiel von Überschwemmungen dar, dass diese im religiös geprägten Weltbild – hier als die Zeit vor der Aufklärung zu verstehen – als unabwendbare Eingriffe des Teufels in die göttliche Harmonie oder als göttliche Mahnung angesehen wurden. Die Schadensbegrenzung war auf das Jenseits (Prozessionen), aber auch das Diesseits (Wuhrbau als Vermeidungsmassnahme sowie Spenden) ausgerichtet. Trotzdem argumentieren

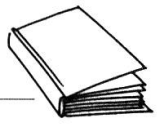
beide Autoren, dass erst die Aufklärung ein auf die Zukunft gerichtetes vernünftiges Handeln zum Grundprinzip gemacht habe. Es würde dem Spätmittelalter und der frühen Neuzeit, und dies belegen gerade die von Vischer angeführten Beispiele, jedoch nicht gerecht, wenn behauptet würde, zukunftsgerichtete technische Neuerungen seien in dieser Zeit nicht möglich gewesen. So wurde das erste grosse hydrologische Projekt 1471 in Angriff genommen, gemäss dem der Richtung Stansstad fliessende Arm der Engelberger Aa trockengelegt werden sollte. Darüber wurde jedoch so lange gestritten, bis der Arm durch Schuttablagerungen von alleine verlandete.

Der Ingenieur Daniel Vischer stellt in seiner Arbeit nach einem einleitenden Teil zu den Arten von Hochwasser, den Deutungsmustern, einem kurzen Überblick über die Entwicklung der Wissenschaft und die Darstellung der technischen Entwicklung der Flussverbauung die wichtigsten Projekte aus der Schweiz vor. Dabei ist zu bedauern, dass er diese Entwicklung nur selten in einen historischen Kontext stellte. Vischer machte erst für das ausgehende 16. Jahrhundert weitere, allerdings kleinere Flussbegradigungen ausfindig. Gerade diese zahllosen Beispiele machen Vischers Darstellung interessant. Wir erfahren von der Absenkung des Zugersees um 2,5 Meter in den Jahren 1591/92, was eine hydrologische Meisterleistung gewesen sei. Die nächsten grösseren Projekte seien dann im 18. Jahrhundert konzipiert und teilweise auch ausgeführt worden. Ausführlich beschreibt er die Probleme, die durch die Kanderumleitung entstanden und anfänglich unterschätzt worden seien, sowie die Korrektion der Linth, der Gewässer im Jura, des Alpenrheins, der Rhone oberhalb des Genfersees sowie zahlreicher weiterer Flusskorrektionen des 19. Jahrhunderts.

Die Arbeit ist reich und illustrativ bebildert und ermöglicht nicht nur Ingenieuren, die technischen Aspekte der Entwicklung der Hochwasserabwehr in der Schweiz nachzuvollziehen. Es ist zu bedauern, dass Vischer viele seiner Aussagen nicht weiter begründet. So stellte er beispielsweise fest, dass die Umleitung von Flüssen eine spezifisch schweizerische Abwehrmassnahme sei, die in anderen Alpenländern nicht zu finden sei. Wieso dem so war, bleibt unklar. Im Übrigen interessiert sich Daniel Vischer nur am Rande für die Verbindung gesellschaftlicher Prozesse mit der Entwicklung in der Ingenieurwissenschaft Wasserbau.

Dieser Aspekt der Geschichte des Wasserbaus steht hingegen im Zentrum der Dissertation von Daniel Speich. Er leitet seine Arbeit mit einigen historiografischen Bemerkungen ein und zeigt die Instrumentalisierung der Linthkorrektion und Hans Konrad Eschers im 20. Jahrhundert auf. So wurde er 1911 als Kriegsheld bezeichnet (Fridolin Becker), 1934 wurde in Eschers Handeln der Beweis gesehen, dass auch in schwierigen Zeiten uneigennützige Arbeit möglich sei (Fritz Wartenweiler), in den 1960er-Jahren galt das Linthprojekt als Beleg für den Erfolg des politischen Ausgleichs (Einführung der Zauberformel) und 1981 wurde die Vorbildfunktion Eschers betont (Sigmund Widmer). In den 1990er-Jahren schliesslich sei die Linthkorrektion zum Lehrstück des liberalen Patriotismus geworden.

Speichs eigentliches Thema ist jedoch die Untersuchung der gegenseitigen Bedingtheit von Landschaftswandel und gesellschaftlichem Wandel am Beispiel der Linthkorrektion. Seine Ausführungen erstrecken sich über die Zeit von 1783 (dem ersten umsetzbaren Projekt für die Linthkorrektion) bis 1823 (Übergabe des Bauwerks an die Kantone Schwyz, Glarus und St. Gallen), über eine Periode



also, die von Reinhart Koselleck als Sattelzeit bezeichnet wurde und in der sich die alte Schweiz des Ancien Régime zur modernen Schweiz des Liberalismus entwickelte. Die Arbeit nähert sich den gesellschaftlichen Prozessen rund um das Grossprojekt Linth-Melioration von verschiedenen Seiten anhand unterschiedlicher Diskurse an.

Speich zeigt, wie sich die Versumpfung um den Walensee sowie die Verlandung im unteren Linthlauf beschleunigten, ohne dass etwas dagegen unternommen worden wäre. Erst als die Schifffahrt – eine wichtige Etappe des Handelswegs über die Bündner Pässe – von den Ablagerungen in der unteren Linth beeinträchtigt worden sei, sei die Problematik ausserhalb der betroffenen Region wahrgenommen worden. 1783 habe die eidgenössische Tagsatzung den Geometer Andreas Lanz beauftragt, eine Studie zu verfassen. Die Stände konnten sich jedoch über die vier von Lanz bereits ein Jahr darauf eingereichten Projektvorschläge bis zur helvetischen Revolution nicht verständigen.

Auch habe in der Region zwischen Zürich- und Walensee keine Einigkeit über die Bedeutung der Versumpfung bestanden. Die beschleunigte Abnahme des Gefälles der Linth verursachte zwar das Ansteigen des Wasserspiegels am Walensee, was zu einer Versumpfung und regelmässig wiederkehrenden Überschwemmungen führte, gleichzeitig entstanden auch neue Anbaugebiete für Streue im Unterlauf der Linth. Diese konnte Gewinn bringend ins Zürcher Herrschaftsgebiet verkauft werden.

Im zweiten Teil seiner Arbeit beschäftigt sich Speich mit der Veränderung der Naturkonzepte seit der Aufklärung. Diese Veränderungen verfolgt er unter anderem am Beispiel der Helvetischen Gesellschaft vom 18. Jahrhundert bis zum Ende der Helvetischen Republik. Die Erläuterungen Speichs über die aufgeklärte Geisteshaltung der Gesellschaft im ausgehenden 18. Jahrhundert sind zwar nicht neu, aber für das Verständnis der Meliorationen und ihre gesellschaftlichen Implikationen unumgänglich. Die Mitglieder der Helvetischen Gesellschaft erklärten Melioration zum Grundprinzip ihrer Lebenshaltung. Sie beriefen sich auf Kant und waren überzeugt, dass durch vernünftiges Handeln die Zukunft positiv beeinflusst werden könnte. Der Autor zeigt die Entwicklung der Gesellschaft in den 1780er-Jahren zu einer patriotischen und ständeübergreifenden Sozietät.

Überzeugend integriert Speich die Resultate der neueren Geschichtsforschung zur Helvetik und zeigt den angestrebten Umbruch, der sich nicht nur auf die Politik auswirkte, sondern auch zu einer Umgestaltung der Landschaft führen sollte. (162) Für das Scheitern bei der Umsetzung nennt er zum einen finanzielle Gründe, da die neue Zentralregierung noch über keine geregelten Einnahmen verfügte, zum andern die fehlende institutionelle Stabilität.

Im dritten und letzten Teil diskutiert Speich die Realisierung des Linthprojekts. Wie bereits in den vorangegangen zwei Kapiteln interessiert er sich auch in diesem Abschnitt vor allem für das gesellschaftlich-politische Umfeld der Linthkorrektion. Speich zeigt, wie eine Umsetzung in der föderalistischen Schweiz möglich wurde. Das Projekt der Linthkorrektion bezeichnet Speich dabei als Kristallisationspunkt des Prozesses zur Ausbildung eines Nationalbewusstseins. (219) Regional begründete Kritik fand kein Gehör mehr, das Projekt war in den 1820er-Jahre derart stark in die Symbolik der Nation verankert, dass Kritik am Projekt der Kritik an den Grundwerten der Gemeinschaft gleichkam. (261)

Im letzten Kapitel geht Speich auf die diskursiven Parallelitäten zwischen

Volkserziehung beziehungsweise -disziplinierung und Disziplinierung der Flüsse, eben der Linth ein. Escher wurde zum Vorbild moderner bürgerlicher Individualität. Ihm gelang die Domestizierung der bedrohlichen Natur. Ob allerdings die Verwendung gleicher Metaphern in Flussbau und Erziehungswissenschaften einen engeren Zusammenhang belegt, bleibe dahingestellt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Speich eine grosse Fülle kultureller Entwicklungen auf diskursiver Ebene rund um die Erstellung des Linthkanals darstellt und Zusammenhänge zwischen der Entwicklung im technischen Bereich und gesellschaftlichen Veränderungen darlegt. Damit gelingt es ihm, die Ingenieurwissenschaft aus dem utilitaristischen Denken zu lösen und den Linthkanal nicht nur durch die Notwendigkeit der Vermeidung von Überschwemmungen zu begründen. Denn technisch wäre der Kanal bereits vor der tatsächlichen Realisierung machbar gewesen, es brauchte zusätzlich die richtige politische Konstellation und geistige Haltung.

Katja Hürlimann (Zürich)

SAMUEL JORDAN
CHOCOLATS VILLARS S. A. (1901–1954)
LE PARCOURS D'UNE ENTREPRISE ATYPIQUE

COLLECTION «AUX SOURCES DU TEMPS PRESENT» NO 7, FRIBOURG, UNIVERSITE DE FRIBOURG, 2001, 288 P., FS. 37.–

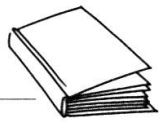
MARYLINE MAILLARD
GUIGOZ
LES DEBUTS D'UNE ENTREPRISE INNOVATRICE DANS L'INDUSTRIE LAITIERE (1908–1937)

COLLECTION «AUX SOURCES DU TEMPS PRESENT» NO 10, FRIBOURG, UNIVERSITE DE FRIBOURG, 2002, 342 P., FS. 42.–

Fribourg serait-elle propice à l'innovation technologique? C'est ce que laissent du moins supposer deux ouvrages de la belle collection *Aux sources du temps présent,* dirigée par Francis Python, professeur d'histoire contemporaine à l'Université de Fribourg, et spécialisée dans la publication de mémoires de licence.

Le premier, paru en 2001 sous la plume de Samuel Jordan, s'attaque au parcours d'une maison chocolatière «atypique», selon les mots de l'auteur: Villars SA. Quant au second, signé par Maryline Maillard en 2002, il met en relief le destin agité et somme toute bref d'une entreprise innovatrice dans l'industrie laitière: la firme Guigoz et son fameux lait en poudre.

La lecture en parallèle de ces deux travaux n'est pas innocente. Elle permet non seulement de mieux comprendre certains mécanismes généraux présidant à l'établissement presque simultané (Villars est fondé en 1901 et Guigoz en 1908), puis à l'essor de ces deux entreprises, alors même que le terreau industriel sur lequel elles s'installent est relativement faible; d'autre part, ces deux études apportent un nouvel éclairage sur le déve-



loppement économique du canton de Fribourg dans la première moitié du 20e siècle.

D'emblée, on notera une certaine similitude dans le parcours de ces entreprises. Certains éléments dans ce cheminement sont certes communs à d'autres industries helvétiques, à commencer par l'impulsion initiale, et toute «schumpéterienne», de deux entrepreneurs-aventuriers (Wilhelm Kaiser pour Villars, et Maurice Guigoz), puis l'inscription de la société ainsi créée dans le cadre d'une politique d'entreprise familiale, avec l'accent paternaliste qui s'y rattache (à noter que, dans ce cadre, Villars sera l'une des premières firmes suisses à octroyer des congés payés à ses employés, en 1915 déjà). La volonté de bientôt sortir du seul marché helvétique, trop exigu et où règne une forte concurrence (surtout pour le chocolat), afin d'occuper d'autres niches grâce aux exportations est également un trait saillant des politiques de Villars et de Guigoz (avec, dans les deux cas, un échec sur sol anglais), une intention partagée d'ailleurs par la majorité du monde industriel suisse.

D'autres caractéristiques sont en revanche plus particulières aux deux entreprises examinées, et cela en raison du contexte local ou de la spécificité de leur production. On relèvera ainsi que le moment de création de la société s'inscrit dans le cadre de la «mini révolution industrielle», surtout dans le domaine de la production alimentaire, amorcée à Fribourg au tournant des années 1890–1900 et qui coïncide avec l'avènement du régime pythonien. Or, si la «République chrétienne» encourage le développement industriel du canton, force est de constater que, dans les faits, les Fribourgeois sont largement absents lors du démarrage de ces deux entreprises. Ainsi, excepté Maurice Guigoz, on n'en trouve aucun parmi la liste des premiers actionnaires de la firme de lait en poudre; son siège social se situe à Genève et ne sera transféré dans le canton de Fribourg que durant l'entre-deux-guerres. Chez Villars, un seul Fribourgeois se retrouve parmi les actionnaires au moment de la fondation de la société anonyme en 1904. Il aurait été du reste intéressant d'approfondir les raisons de ce manque d'activisme de la part des représentants du canton. Doit-on le mettre sur le compte de la frilosité des capitalistes fribourgeois, plus enclins à investir dans le secteur primaire? Doit-on l'attribuer à l'absence d'une vraie culture industrielle dans le canton? Ou à un certain ostracisme de la part des dirigeants-fondateurs de ces deux entreprises, comme l'avance Samuel Jordan dans le cas de la firme chocolatière?

Autre analogie, ce n'est pas à la faveur d'une embellie du secteur industriel fribourgeois, mais de son relatif déclin que les deux sociétés doivent d'avoir vu le jour. En effet, une première débâcle de la Fribourg industrielle suite à la crise européenne de 1873 a réorienté les efforts et les capitaux vers l'élevage de bovins. Or, qui dit vache dit lait, et l'on va assister, entre 1880 et 1914, à un véritable boom laitier. La proximité, la qualité et l'abondance de cet «or blanc» va favoriser l'implantation d'industries qui en font un large usage, à l'instar des chocolateries et, a fortiori, des usines travaillant directement le lait, comme c'est le cas de la maison Guigoz.

Reste que, malgré ces ressemblances, les destinées de Guigoz et de Villars suivent des chemins bien différents. Tout d'abord, si la première entreprise innove véritablement, en mettant au point un procédé révolutionnaire (la dessiccation sous vide et à basse température du lait), la seconde se lance dans une activité déjà ancienne et florissante, la fabrication du chocolat; on comprend dès lors mieux que le démarrage et la croissance de Villars se fassent bien plus rapidement que ceux de

Guigoz, qui gardera longtemps l'aspect d'une petite entreprise familiale. Et si Villars invente, c'est moins dans les produits que dans la façon de les faire connaître et de les monnayer, inaugurant la vente directe à coups de marketing et jouant sur toutes les occasions de se faire de la publicité, y compris lors de polémiques ou de procès.

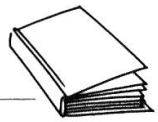
Enfin, si les deux entreprises connaissent une fin semblable, celle de la reprise par un tiers, ce destin s'effectue diversement et a des conséquences diamétralement opposées. Pour Guigoz, petite entreprise touchée par de mauvais placements et par la crise économique des années 1930 qui l'entravent dans ses exportations, le rachat par le holding laitier bernois *Oursina* en 1937 est synonyme d'expansion et de renommée, car le repreneur apporte notamment dans sa corbeille une infrastructure de distribution internationale et les installations de sociétés étrangères affiliées.

Si Villars, entreprise puissante et prospère, traverse bien mieux les crises économiques de l'entre-deux-guerres, elle est paradoxalement victime de ce succès et, dès 1934, elle ne vit plus que sur ses seuls acquis. La société entre alors dans une phase de «croissance anesthésiante», selon la jolie expression de Samuel Jordan. Cet immobilisme lui sera fatal, car dès 1968 l'entreprise passe dans des mains étrangères, mais sans que cette opération lui soit bénéfique. Son histoire est dès lors une suite de reprises et de changements de raison sociale.

Au-delà de l'étude, certes intéressante de deux cas particuliers, les recherches de Maryline Maillard et de Samuel Jordan ont le mérite d'apporter un regard nouveau sur l'histoire économique de Fribourg, et de mettre ainsi à bas le mythe d'un canton enraciné dans l'agriculture et donc économiquement retardé. Certes, les seuls exemples de Guigoz et de Villars ne suffisent pas à renverser la vapeur, mais ils montrent que la réalité doit être nuancée. Par ailleurs, ces deux monographies permettent de démystifier un autre cliché, celui du parcours sans tache des fleurons de l'industrie helvétique. En replaçant la création et le destin de Guigoz et de Villars dans le contexte souvent tourmenté de l'économie mondiale et locale, dans celui de la concurrence exacerbée entre entreprises analogues, voire en analysant les tensions qui surgissent au sein même des firmes (un aspect qui n'est d'ailleurs qu'effleuré dans les deux travaux), Maryline Maillard et Samuel Jordan montrent les difficultés qui attendaient ceux qui se lançaient dans l'aventure de l'entreprenariat; des problèmes qui ne sont pas uniquement contemporains.

Sur un plan purement formel, on pourra regretter que la collection *Aux sources du temps présent* conserve une présentation un peu trop «scolaire» des recherches publiées, faisant ressortir leur caractère de mémoires de licence. Or, ces études, de par leur problématique, leur appareil critique, la liste souvent impressionnante des archives et des travaux consultés dépassent leur cadre cantonal et académique initial, méritant ainsi une attention plus soutenue que celle qu'on serait tenté de leur accorder de prime abord.

Daniel Palmieri (Genève)



STEFAN KELLER
DIE ZEIT DER FABRIKEN
VON ARBEITERN
UND EINER ROTEN STADT
ROTPUNKVERLAG, ZÜRICH 2001, 239 S., FR. 34.–

HANS ULRICH WIPF, MARIO KÖNIG,
ADRIAN KNOEPFLI
SAURER
VOM OSTSCHWEIZER KLEINBETRIEB
ZUM INTERNATIONALEN
TECHNOLOGIEKONZERN
HIER + JETZT, BADEN 2003, 311 S., FR. 68.–

«Jedes Kind» verband und verbindet noch heute mit «Saurer» Vorstellungen und Erinnerungen. Wer ist nicht schon mit einem Saurer-Bus gefahren? Inzwischen ist von der alten Firma und ihren unterschiedlichen Produkten nicht mehr viel übrig geblieben. Zwei unterschiedliche Bücher vermitteln uns einen Einblick in die über 100-jährige Geschichte einer der grossen Schweizer Fabriken.

Stefan Keller beschreibt in seinem Buch «Die Zeit der Fabriken. Von Arbeitern und einer roten Stadt» die Geschichte aus der Perspektive der Arbeiter und ihrer Vertreter. Der Aufstieg Arbons zur Arbeiterstadt hing, wenn man von dem kurzen Zwischenspiel der grossen Maschinenstickerei A. B. Heine absieht, ausschliesslich von Saurer ab. In keinem anderen Fall im Bodenseeraum, auch nicht in Singen, Dornbirn oder Friedrichshafen, war das sprunghafte Wachstums eines Orts so ausschliesslich mit der Geschichte eines einzigen Grossbetriebs verbunden.

Keller schildert die Entwicklung weit gehend anhand von biografischen Skizzen. Das hat den unschlagbaren Vorteil, dass er dem Leser lebendige Bilder von «unmittelbarer» Anschaulichkeit bietet. Die Methode hat jedoch ihre Grenzen. Soweit die Personen noch zu befragen waren, hat er sie auch danach gefragt, wie sie sich persönlich den Niedergang der Firma *und* der alten Arbeiterbewegung erklären. Die Ansichten, die dabei geäussert wurden, blieben bei einer vordergründigen Kulturkritik stehen. Als Ursache wurden die Korrumpierung der Arbeiter durch den Wohlstand (den Leuten gehe es heute zu gut), die Individualisierung (jeder verfolge nur noch seine privaten Ziele), die Entpolitisierung durch das Friedensabkommen zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften von 1937 und Fehlentscheidungen der Geschäftsleitung genannt.

Für Zeitgenossen sind die Erklärungen verständlich: Sie spiegeln ihren Kenntnis- und Informationsstand. Sie konnten es sich nur so zurechtlegen. Sie hatten keine tieferen Einblicke. Insoweit ist das Buch ein unersetzliches Zeitdokument, das typische Einstellungen und Haltungen festhält, die in dem Buch von Wipf, König und Knoepfli gänzlich fehlen. Der heutige Leser wird jedoch darüber hinaus in dem Buch von Stefan Keller hinsichtlich der «objektiven» Ursachen allein gelassen. Der biografische Zugang führt mehr oder weniger automatisch dazu, die Erfolge und Misserfolge der Firma beziehungsweise der Arbeiterbewegung dem Verhalten beziehungsweise Fehlverhalten bestimmter Personen zuzuschreiben.

Das lässt sich besonders gut an dem Kapitel über den Unternehmer Heine ablesen. Der plötzliche Zusammenbruch dieses gigantischen Stickereibetriebs wird dem undurchsichtigen, abenteuerhaften Charakter Heines angelastet. Stickerei war und ist aber ein modebedingt hoch anfälliges, konjunkturempfindliches Luxusprodukt, also ein aus der Natur der Sache heraus unsicheres, unkalkulierbares Produkt. Ein unsteter Charakter wie Heine potenzierte diese Grundtatsache allenfalls. Pikanterweise war es die von der Arbeiterbewegung besonders propagierte Reformkleidung, die schon vor

1914 den Absatzmarkt für Spitzen und Stickereien geschmälert hat. Der abrupte Modewechsel nach dem Ersten Weltkrieg und die relative Verarmung breiter Mittelschichten hat den Markt dann zusammenbrechen lassen. Der Unternehmer Heine war ein Vorbote dieser Entwicklung, nicht aber die Hauptursache für das Wegbrechen zahlloser Arbeitsplätze. Kellers biografischer Bericht spiegelt sehr gut das verbreitete Bewusstsein unter der Arbeiterschaft: die Fragilität der Existenz wird nicht wahrgenommen, die Warnzeichen werden verdrängt. Entsprechend reagieren sie auf Krisen mit der Suche nach Schuldigen.

Die Unternehmer, die Geschäftsführer, die Gewerkschaftsführer sind schuld. So wird der Geiz des langjährigen Chefs der Firma Saurer, Albert Dubois, für das Versäumnis von Weichenstellungen und Zukunftsinvestitionen verantwortlich gemacht. (Keller, 91) Die Arbeiter erscheinen dann ausschliesslich als unschuldige Opfer. Diese subjektive Krisenverarbeitung, das ist Kellers besonderes Verdienst, kommt in seinem Band hervorragend zum Ausdruck. Dabei enthält Kellers Buch übrigens am Rande genügend Hinweise auf die strukturellen Ursachen des Niedergangs.

Es waren natürlich in erster Linie strukturelle Entwicklungen auf dem Weltmarkt, die langfristig wirksam und entscheidend waren. Bei Saurer wurden die Lastwagen nach dem Ersten Weltkrieg weiterhin auf altväterisch- handwerkliche Weise, ohne jede Automatisierung zusammengebaut. Das konnte auf Dauer nicht gut gehen. Im Grunde war der Lastwagenbau mit Beginn der fliessbandorganisierten Massenfertigung in anderen europäischen Ländern in der Schweiz nicht mehr zukunftsträchtig. Man hätte den Produktionszweig, wie schon 1920 von leitender Stelle festgestellt wurde, aufgeben müssen, weil die mit den neuen Produktionsmethoden geforderten hohen Stückzahlen in der Schweiz illusorisch waren. Nur der in den 1930er-Jahren aufkommende allgemeine Protektionismus in Europa und die Aufrüstung (auch in der Schweiz) haben Saurer vor diesem Einschnitt bewahrt.

Wipf, König und Knoepfli schildern in Ihrem Buch «Saurer. Vom Ostschweizer Kleinbetrieb zum internationalen Technologiekonzern» minutiös die Entwicklungsphasen und Weichenstellungen mit all ihren Unwägbarkeiten. Die Autoren zeigen die äusseren Zwänge, den langen Atem, den die Geschäftsleitung braucht, bis sich geschäftliche Erfolge einstellen, die Verstrickungen, aber auch die Entscheidungsspielräume von Unternehmen dieser Grössenordnung. Der Leser erhält einen lehrreichen Einblick in einen Industriebetrieb aus der Perspektive seiner Leitung und Existenzsicherung. Die wirtschaftlich wechselnden Märkte und die politisch unsteten Konjunkturen, von denen das Werk in einem Zeitabschnitt profitiert, in einem anderen in seiner Substanz bedroht wird, werden detailliert geschildert. Am Ende hat der geschützte Schweizer Markt im Bereich Nutzfahrzeugbau eine lang verschleppte Anpassung an die in immer kürzeren Zeitspannen erfolgenden Neuerungen zu vollziehen, die zum Untergang des Betriebs in seiner alten Form führte.

Doch zurück zum Anfang: Den Aufschwung von einem kleinen Giessereibetrieb, der im wesentlichen Kundenaufträge erledigte, verdankte das Unternehmen einer Kleidermode, in der Stickereien eine grosse Rolle spielten und deshalb massenweise nachgefragt wurden. Dabei liess die Massenfabrikation durch die Verbilligung der Produkte die Nachfrage weiter ansteigen. Auch weniger Betuchte konnten sich Stickereien leisten. Die Voraussetzung dafür war die Entwicklung immer besserer Stickmaschinen

bis hin zum Vollautomaten. Saurer stand in dieser Entwicklung mit an der Spitze in Europa. Ein Schritt auf dem Weg zur Perfektionierung der Maschinen waren die Versuche, jede Maschine mit einem Einzelantrieb zu versehen. Damit begann bei Saurer der Einstieg in den Motorenbau, aus dem der Automobilbau als eigenständiger Produktionszweig hervorging.

Zunächst nur Verlust bringend wurde der Lastwagenbau mit der ersten Motorisierungswelle der Armeen im Ersten Weltkrieg zum gewinnbringenden Bereich, während der Absatz von Stickmaschinen im und vor allem nach dem Krieg dramatisch zurückging. Allerdings war man auch mit dem Lastwagenbau nach dem Ende des Kriegs nicht mehr ernsthaft konkurrenzfähig. Das Unternehmen war in einer ersten existenzbedrohenden Krise. Der Umsatz sank auf ein Drittel des Werts im Rekordjahr 1920. Der Export an Stickmaschinen brach völlig zusammen. Die Belegschaft wurde drastisch reduziert, die Löhne abgebaut und das Kapital verlor 75 Prozent seines Ausgabewerts. Der die Geschäfte bestimmende Hippolyt Saurer, der offensichtlich für beide Sparten keinen Hoffnungsschimmer am Horizont sah, dachte Mitte 1930er-Jahre ernsthaft darüber nach, den Produktionsbetrieb einzustellen und die Firma in ein Entwicklungs- und Forschungsunternehmen zu verwandeln. Jahrelang konnten in der Zwischenkriegszeit auf Grund der Verluste keine Dividenden gezahlt werden.

Die von Hitler-Deutschland ausgelöste Aufrüstung in Europa brachte die Wende und verhinderte den von Hippolyt Saurer erwogenen Schritt. Aufträge aus Spanien und anderen europäischen Ländern, Aufträge in Frankreich an den dortigen Saurer-Betrieb und Aufträge aus Deutschland, und nicht zuletzt der geschützte Markt im Inland mit subventionierten Preisen, gewährleisteten eine hohe Auslastung der Fabrik und damit zusammengenommen beträchtliche Gewinne. Eingehend untersuchen die Autoren das Verhältnis von Saurer zu Hitler-Deutschland.

Auch nach dem Krieg blieb die Lastwagenproduktion in der Schweiz lange ein geschützter Bereich, in dem Saurer durch Aufträge des Staates (Militär) und des Staatsbetriebs Post am Leben gehalten wurde. Ein Versuch sich durch neue Produktionsmethoden und höhere Stückzahlen wieder in den europäischen Markt einzumischen, schlug fehl. Er kam zu spät. Jeder ausgelieferte Lastwagen brachte Verluste. Am Ende häuften sich diese derart, dass sowohl den Aktionären wie den Arbeitern nur mit Hilfe der Auflösung stiller Reserven noch eine heile Welt vorgespielt werden konnte.

Den Autoren Wipf, König und Knoepfli gelingt es, die schwankenden, zerbrechlichen Grundlagen einer für die Schweiz so bedeutenden Firma durchschaubar und damit begreifbar zu machen. Das Gemisch aus objektiven Zwängen des Marktes, modischen Konjunkturen und Brüchen, politischen und militärischen Konjunkturen, Erfindungen und permanenten technischen Weiterentwicklungen, Stillstand und Fortfahren in gewohnten Bahnen, subjektiven Fehleinschätzungen und fehlgeschlagenen Projekten wird von ihnen sorgfältig, von vielen quantitativen Daten und Schaubildern unterstützt, dargelegt, wobei manche Entscheidung bis heute nicht durchsichtig gemacht werden konnte, wie zum Beispiel der Abgang des führenden Mitglieds der Geschäftsleitung Fellenberg (1972), der einen letzten Versuch zur grundsätzlichen Reform des Unternehmens unternommen hatte. Die Autoren vermögen das bei Keller noch spürbare schwarzweisse Bild zwischen Unternehmensleitung und Arbeitern erheblich zu differenzieren. Von der Subventions- und Schutz-

politik im Bereich Lastwagenbau hat natürlich über Jahrzehnte auch die Arbeiterschaft profitiert. Sie hat die nötige, rechtzeitige Umstellung der Produktion auch durch das Festhalten an den herkömmlichen Produktionsmethoden mitverschuldet. Rationalisierungsansätze wurden bekämpft, neue Methoden verabscheut. Hier gibt Kellers Buch einen sehr guten Einblick in das Denken der Akteure, wenn ihm einer der letzten Modellschreiner auf seine Fragen antwortet, er und seine Kollegen seien «fast schon Holzbildhauer» gewesen. (Keller, 169) Fast verächtlich redet er von den Kunststoffmodellen, auf die er sich altershalber glücklicherweise nicht mehr habe einlassen müssen. Der Stolz eines handwerklichen Verständnisses spricht hier Bände.

Die Nichtanpassung hat den Arbeitsplatz der Beschäftigten gesichert, aber die Arbeitsplätze der Zukunft gekostet. Eine Transparenz der Entscheidungen hat es freilich nie gegeben. Selbst wenn die Belegschaft und ihre Sprecher zu einer rechtzeitigen Umstrukturierung bereit gewesen wären, hätte ihnen dazu die Information gefehlt. Noch 1976 wurden sowohl die Belegschaft wie die Aktionäre in falscher Sicherheit gewiegt. «Während die Firma 1976 bereits massive Verluste von rund 17 Millionen einfuhr, wies sie zuhanden von Aktionären und Öffentlichkeit immer noch einen Reingewinn aus. Die von aussen nicht erkennbare Auflösung stiller Reserven gestattete dieses Zauberkunststück.» (235) Heute gibt es in Betrieben andere Ansätze der Personalführung und -beteiligung. Schmerzlich ist festzustellen, dass in der Darstellung von Wipf, König und Knoepfli ein ausführliches Kapitel zur Situation der Arbeiterschaft bei Saurer fehlt. Bedauerlicherweise gehörte das wohl nicht zum Auftrag der Autoren. Das Schwarzweissbild hätte auch auf der anderen Seite des Betriebs eine Differenzierung gut vertragen.

Alle persönlichen Schuldzuweisungen vermitteln nicht nur ein historisch «halbes Bild», das den Leser die Vorgänge nicht begreifen lässt, es hilft dem Leser auch nicht, die aktuelle Situation, die eigene Welt anhand des historischen Falls zu überdenken. Allerdings wurden und werden zum grössten Teil bis heute die Arbeitnehmer nicht in die Schwierigkeiten, einen Betrieb am Leben zu erhalten eingeführt, geschweige denn an der Lösung der Probleme beteiligt, wie man der Schilderung der Schlussphase des Saurer-Unternehmens entnehmen kann: Noch 1980 wurde mit Hinweis auf eine Kooperation mit IVECO Optimismus verbreitet. Die Arbeitsplätze seien auf Jahre hinaus gesichert. «Die Belegschaft atmete spürbar auf.» (237) Es waren Täuschungen, vielleicht auch Selbsttäuschungen.

Gert Zang (Konstanz)

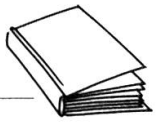
CHRISTOPH MARIA MERKI
DER HOLPRIGE SIEGESZUG DES AUTOMOBILS 1895–1930
ZUR MOTORISIERUNG DES STRASSENVERKEHRS IN FRANKREICH, DEUTSCHLAND UND DER SCHWEIZ

BÖHLAU, WIEN 2002, 468 S., ZAHLREICHE ABB., € 45,–

KURT MÖSER
GESCHICHTE DES AUTOS

CAMPUS, FRANKFURT 2002, 380 S., ZAHLREICHE ABB., VERGRIFFEN

Die historische Forschung der Verkehrsgeschichte hat im letzten Jahrzehnt bedeutende Fortschritte gemacht. Der Schwerpunkt verschob sich dabei zunehmend von der Produktions- auf die Konsumseite. Statt die Geschichte einzelner Automobilproduzenten oder der Automobilbranche zu untersuchen, konzentrieren sich immer mehr Historiker heutzutage



auf die Sozialgeschichte des Verkehrs und der Automobilisierung, also der Durchdringung immer weiterer gesellschaftlicher Lebensbereiche durch das Automobil im 20. Jahrhundert. Die beiden hier zu untersuchenden Monografien tragen zu dieser Sozialgeschichte des Automobils auf je eigene Art bei: Merkis wichtige Habilitationsstudie zielt auf einen Vergleich der Automobilisierung in Frankreich, Deutschland und der Schweiz von 1895 bis 1939, während Mösers eingängige Darstellung in 19 Einzelkapiteln und etlichen kurzen Exkursen die ganze Geschichte des Automobils von seinen Anfängen bis zu seiner Zukunft vor allem in Deutschland darstellt. Beide Bücher sind auf ihre Art lesenswert; Merkis Studie ist die quellengesättigte akademischere, Mösers die resümierende publikumswirksamere Untersuchung.

Der holprige Siegeszug des Automobils ist wegen des vergleichenden Ansatzes in mancher Hinsicht eine Pionierstudie. Merki bemerkt mit Recht, dass die Automobilisierung europäischer Gesellschaften eine ihrer Grundtatsachen im 20. Jahrhundert war, aber nicht in entsprechendem Umfang aussagekräftige Quellen hervorgebracht hat, die heute ohne Schwierigkeiten zugänglich sind. Dies erklärt für ihn die seiner Ansicht nach mindere Qualität grosser Teile der bisherigen Verkehrsgeschichte; auf S. 429 formuliert Merki etwas übertreibend, er habe viele Fragen in seinem Buch «zum ersten Mal» diskutiert. Umso wichtiger war es für den Autor, nicht nur die staatlichen Archive und die zugänglichen Werks- und Verbandsarchive zu konsultieren, sondern systematisch die umfangreiche Automobilpresse auszuwerten. Merkis Forschungsleistung in drei verschiedenen Ländern und zwei Sprachen ist beeindruckend.

Die vergleichende Perspektive ermöglicht es ihm, die Frage nach dem «wie und weshalb» des automobilen Aufstiegs profunder zu beantworten, als dies bisher möglich war. In seiner quellengesättigten Analyse wird deutlich, in welch hohem Masse eine «automobilistische Lebenswelt» bis in die 1920er-Jahre Produkt und Zufluchtsort der oberen Mittelklasse und des Adels war, die damit der Massengesellschaft moderner Industriegesellschaften sowohl physisch wie auch gedanklich zu entkommen suchten. Merki ist vor allem an dem entstehenden, primär männlichen Habitus des Autofahrers interessiert, den er nach Bourdieu als Mittel sozialer Distinktion interpretiert. Die sozialhistorische Dimension des Autobesitzes und -betriebs wird damit um die kulturgeschichtliche Dimension der Bedeutung dieser Aktivität erweitert. Aber auch wirtschaftsgeschichtlich interessierte Leser kommen auf ihre Kosten, wenn Merki die Unterhaltskosten für Automobile untersucht.

Der Verfasser betont zu recht, dass der Automobilisierung kein von oben gesteuerter Masterplan zu Grunde lag. Vielmehr war dieser Prozess regional und national in Tempo und Breite höchst unterschiedlich. Wie in der Literatur bereits bekannt, war Frankreich der Pionier für Autoproduktion und Konsum im ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhundert. Merki erklärt dies mit der Innovationsfreudigkeit der dortigen Autoindustrie, dem breiten Ausbau des Strassennetzes im 19. Jahrhundert und der hohen Nachfrage, sowohl in wirtschaftlicher als auch kultureller Hinsicht, für das Automobil in der Hauptstadt Paris. Der Schweiz und Deutschland fehlte ein solches Grosszentrum von Geld und Macht, in dem Autorennen sehr bald Ereignisse für die Hautevolee wurden. Die Messestadt Genf, der schweizerische Vorreiter für die Automobile, war zwar national wichtig, besass aber nicht die europäische Bedeutung von Paris. Anstelle des bürger-

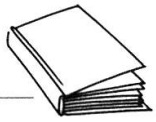
lichen Flanierens war das grossbürgerliche Vorfahren mit dem Auto, das vierrädrige Sehen und Gesehen werden, im Bois de Boulogne vor dem Ersten Weltkrieg die wichtigere Entwicklung. Die Côte d'Azur war die erste Gegend, die für den Automobiltourismus «erschlossen», das heisst mit autogerechten Strassen, Tankstellen und Hotels ausgestattet wurde. Die oft von Zeitungen inszenierten Autorennen waren Austragungsorte männlich verstandener Wettbewerbe und machten weite Bevölkerungsschichten auf das Faszinosum Automobil aufmerksam, auch wenn es noch weit ausserhalb der ökonomischen Reichweite der meisten blieb. Selbst im letzten Jahrzehnt des Untersuchungszeitraum von 1920 bis 1930 blieb der Automobilbesitz das Privileg wohlhabender Schichten, auch wenn es nun zunehmend für berufliche Zwecke genutzt wurde. Deutschland hinkte Frankreich immer noch um sieben Jahre hinterher, was die Zulassungszahlen für Autos anging; dort waren Motorräder stärker verbreitet als in irgend einem anderen Land. In entlegenen und ärmeren Landstrichen aller drei untersuchten Nationen blieb die Automobildichte weiterhin gering. Dieser Hinweis auf die regionale Differenzierung der Verbreitung des Automobils und seine Analyse als Metropolenvehikel ist einer der Verdienste dieser Studie.

Aufschlussreich ist auch, dass Merkis Untersuchung Lastwagen einschliesst. Die Armeen der untersuchten Länder trieben die Entwicklung dieser Transportfahrzeuge für den und im Ersten Weltkrieg stark voran. Entgegen üblicher Vorstellungen verbreitete sich der Lastwagen im zivilen Alltagsgebrauch nicht ausschliesslich auf Kosten der Pferdefuhrwerke; statt von Substitution ist es angemessener, von Addition zu sprechen. Mit den Lastwagen konnten bestimmte teure Güter schneller in die Städte gebracht werden, wo Pferdefuhrwerke dann die Feinverteilung übernahmen. So erreichte der Pferdebestand in der Schweiz seinen Höhepunkt erst im Jahr 1952. (Eine ähnliche, von Merki nicht genannte Beobachtung stellte der US-amerikanische Historiker Clay McShane für das Verhältnis von Eisenbahn und städtischem Pferdebestand in den USA an.)

Merki erweitert ausserdem die Diskussion über die Ablehnung des Automobils, den er mit dem normativ aufgeladenen Attribut «Widerstand» versieht. Dieser reichte von intellektueller Kritik bis hin zu Autofallen und Steinwürfen. Während Erstere für Merki lediglich «agrarromantisch-fortschrittsfeindlich» (189) war (was viele Umwelthistoriker so bestreiten würden), drückten die praktischen Attacken Besorgnis über die sozialen Kosten der Automobilisierung aus. Im Vergleich zur Schweiz und zu Frankreich hielt diese Bewegung in Deutschland länger an und war gewalttätiger, was Merki auf die dort zögerlichere Motorisierung zurückführt.

Merkis facettenreiche Studie zeigt, wie eine Gruppe von Enthusiasten und ökonomisch Interessierten die Verbreitung des Automobils als modernem Verkehrsmittel in der Anfangsphase forcierte und wie es in den 1920er-Jahren Wunschtraum breiter Massen war. Dieser implizit als *trickle-down*-Effekt beschriebene Prozess wird in der Forschung bestimmt weiter diskutiert werden; das Buch bietet hierfür zahlreiche Anhaltspunkte und Thesen, ebenso wie für die von ihm untersuchten Aspekte wie Unfälle und Verkehrssicherheit, die für eine Sozialgeschichte des Automobils unabdingbar sind.

Merkis imposante Forschungsleistung wäre noch aufschlussreicher, wenn er sowohl die historische Rolle der Massenmotorisierung in den USA als auch die dort entstandene Forschungsliteratur



stärker berücksichtigt hätte, etwa in seiner vorzüglichen Zusammenfassung.

Mösers reich bebilderte und mit Bildern gut argumentierende «Geschichte des Autos» erhebt nicht den gleichen Anspruch wie Merki. Auch wenn Möser seinem breit verstandenen Lesepublikum versichert, er schreibe ohne «methodischen Ballast», (12) werden Fachhistorikerinnen seine Untersuchung mit Gewinn lesen. Das herausragende Merkmal des Buchs, seine Stärke und gleichzeitig seine Schwäche, ist die enorme Breite. Jeder erdenkliche Untersuchungsgegenstand seit der ersten Fahrt eines Benzinautomobils 1886, der mit Automobilen und Lastwagen zu tun hat, ist hier vertreten. Manches wird nur angerissen, vieles aber hilfreich analysiert und in die jeweiligen gesellschaftlichen und politischen Verhältnisse eingebettet. Möser beschränkt seine Untersuchung vor allem auf Deutschland, als Referenzpunkte für die Analyse benützt er aber andere europäische Staaten und für den Zeitraum nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmend die USA. Als problemorientierte Darstellung eignet sich die «Geschichte des Autos» gut dafür, die breite Relevanz des automobilen Systems in seiner Vielfalt zu erfassen. Das ansprechend gestaltete Buch ging aus Vorlesungsmanuskripten hervor und ist mit einer ausführlichen Bibliografie versehen. Im Gegensatz zu Merki ist Möser auch an einzelnen technischen Aspekten des Automobils interessiert, deren Wandel unter sich verändernden gesellschaftlichen Vorzeichen er anschaulich beschreibt.

Das Buch führt zwar nicht auf eine thesenartige historische Zusammenfassung hin – Möser endet das Buch mit elf Thesen zur weiteren Entwicklung der Motorisierung, deren Beurteilung Historikern schwerfällt –, doch der Autor macht deutlich, dass der Aufstieg des Automobils zum beherrschenden Verkehrsmittel in westlichen Ländern mit rein ökonomischen und technischen Faktoren nicht zu erklären ist. Vielmehr handele es sich beim Auto um eine «Wunscherfüllungsmaschine von Sehnsüchten» (13) wie Freiheit und Individualität, die seit dem späten 18. Jahrhundert immer wieder formuliert worden seien. Der Hinweis auf die kulturelle Bedeutungsebene als kausalem Faktor ist zwar zutreffend; nur ist sich dieser Rezensent nicht so sicher, dass Freiheit und Individualität in Verbindung mit Transportmitteln so eindeutige Antriebskräfte waren. Vielmehr scheint es, dass die Betonung von automobiler Freiheit eng verwandt mit der Bedeutung des Automobils im Kalten Krieg war, als Autos und Strassen als Gegengewichte zu sowjetischem Kollektivismus gedeutet werden konnten und dies auch in die Forschungsliteratur einfloss.

Was die anderen Kriege des 20. Jahrhunderts angeht, betont Möser, in welchem Ausmass nicht nur Lastwagen, sondern auch Automobile von militärischen Bedürfnissen geformt wurden. Damit geht er bisweilen zu weit: Sein Beharren auf der militärischen Motivation für die deutschen Reichsautobahnen erscheint angesichts der Forschung verfehlt. Aber dies ist nur eine kleine Kritik an einer insgesamt zuverlässigen und instruktiven Darstellung.

Merki und Möser haben die Geschichtswissenschaft mit diesen beiden Büchern bereichert. Viele Aspekte der Motorisierung sind noch nicht ausreichend erforscht, sodass diese Darstellungen nicht das letzte Wort bleiben werden. Wenn sie aber Anstösse für weitere Forschungen zu diesem wichtigen Thema liefern, sind ihre Verdienste gross.

Thomas Zeller (College Park, USA)

MARIO KÖNIG
TRANSIT BASEL
DIE BASLER VERBINDUNGSBAHN – NADELÖHR IM EUROPÄISCHEN SCHIENENVERKEHR

HG. VON SBB CARGO, CHRISTOPH MERIAN, 127 S., BASEL 2004, FR. 28.–

In der gegenwärtigen Zeit des Aus- und Erweiterungsbaus des schweizerischen Eisenbahnnetzes ist eine kleine feine Studie anzuzeigen, in der Mario König die deutsch-schweizerische Verbindungsbahn in Basel erstmals ausführlich wirtschaftshistorisch untersucht. Wer kennt die kurze Eisenbahnstrecke zwischen dem Basler und dem Badischen Bahnhof nicht! Zwar liegt dieser Bahnabschnitt ganz auf schweizerischem Territorium und misst nur 4,89 Kilometer, aber für den grenzüberschreitenden Verkehr von Nord nach Süd war und ist er sehr bedeutend. Er verbindet das deutsche, schweizerische und französische Schienennetz. Sein Zustandekommen hatte eine lange Vorgeschichte.

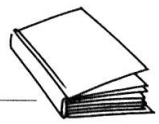
Der Autor zeichnet eindrücklich am Beispiel dieses europäischen Eisenbahnknotens die Wirren der lokalen, kantonalen, nationalen und internationalen, der privat- und staatswirtschaftlichen Interessen nach, welche die Eisenbahnverkehrspolitik seit dem 19. Jahrhunderts dominierten. Dazu wertete er ausschliesslich die unvollständig überlieferten Aktenbestände in der Schweiz aus. Offen ist, welche deutschen Gegenakten der ehemals Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der späteren Reichsbahndirektion Karlsruhe das Generallandesarchiv Karlsruhe aufbewahrt und gegenwärtig erschliesst.

Im Wettstreit um die Linienführung von Nord nach Süd schwang Frankreich mit der Fortführung der Strecke Strassburg–Mülhausen obenaus, und die Stadt Basel erhielt 1844 in St-Louis den ersten Eisenbahnanschluss der Schweiz. Zehn Jahre später eröffnete die Schweizerische Centralbahn ihren ersten Abschnitt Basel–Liestal, und im Februar 1855 wurde der «badische Hauptbahnhof» in Betrieb genommen. Die Schweizer Grenzstadt mit rund 35'000 Einwohnern verfügte nun über drei Bahnanschlüsse, davon war nur einer in der Hand einer schweizerischen Gesellschaft.

Basels Ablehnung einer durchgehenden Verbindung wird auf «die isolierende Betrachtung der städtischen Ökonomie» zurückgeführt, die nur am einfallenden und ausgehenden Personen- und Warenverkehr interessiert war. Dieses enge Denken, das auch ein Kostenbewusstsein begünstigte, wurde erst durchbrochen, als eine «Umfahrung» Basels zwischen St-Louis und Weil-Leopoldshöhe nach Italien führen sollte. Seit 1859 verfügten die Badischen Staatsbahnen in Waldshut über die erste Verbindung in die Schweiz. Die anderen deutschen Bahnübergänge in die Schweiz entstanden 1863 in Schaffhausen und 1871 in Konstanz.

Als erste Alpentransversale wurde die Brennerlinie 1867 in Betrieb genommen. Deutschland und Italien aber setzten auf die Gotthardlinie als kürzeste Eisenbahnverbindung. Der Bau der Basler Verbindungsbahn war die Vorbedingung, damit die Gotthardbahn mit ausländischem Kapital subventioniert werden konnte. Die beiderseitigen Regierungen segneten das grenzüberschreitende Abkommen ab. Die Badischen Staatsbahnen bestimmten die Konditionen.

Am 23. November 1869 wurde die «Übereinkunft zwischen der Verwaltung der Grossherzoglich-badischen Eisenbahnen und der Verwaltung der schweizerischen Centralbahn betreffend den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem badischen Bahnhof in Kleinbasel und dem Bahnhofe der schweizerischen Centralbahn in Gross-Basel» unterzeichnet. Die Centralbahn musste für



das Baukapital aufkommen, einen Drittel davon verzinsten die Badischen Bahnen mit 4,5 Prozent. Der Vertrag regelte weiter den Betriebsdienst, der es einer Verwaltung ermöglichte, den ganzen oder teilweisen Fahrverkehr zu übernehmen, was während der beiden Weltkriege von Nutzen war. Die Anschlüsse zwischen den Zügen der beiden Hauptbahnen mussten gewährleistet werden. Dies hatten die Basler bisher unterbunden, weil sie die Reisenden zur Übernachtung in der Stadt zwingen wollten. Zur Festlegung der Tarife galt die «Entfernung von Mitte des einen bis Mitte des andern Bahnhofs»; ein Zuschlag durfte «mit Rücksicht auf den durch die Rheinbrücke veranlassten Kostenaufwand» erhoben werden, was immer wieder zu Auseinandersetzungen zwischen der Bahngesellschaft, der Stadt und der Eidgenossenschaft führte. Im Vertrag selbst wurde die Kündigung nicht geregelt. Der Betriebsvertrag vom Oktober 1873, der einen Monat vor Eröffnung vereinbart wurde, ermöglichte beiden Parteien, jederzeit mit sechsmonatiger Kündigungsfrist das Vertragsverhältnis zu beenden. 2003 war es soweit, und die Schweizer Seite, die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, kündigte.

Diese Kündigung war auch der Anlass, dass SBB Cargo Mario König den Auftrag erteilte, die historische Spur der Basler Verbindungsbahn zu verfolgen. Daraus ist einmal eine chronologische Verkehrsgeschichte der Verbindungsbahn, ihrer speziellen schweizerisch-deutschen Organisationsform mit den Wechseln der Bahngesellschaften und ihrer wirtschaftlichen Entwicklung entstanden, die 130 Jahre überdauerte. Der Autor aber lenkt seinen und unsern Blick immer wieder auf Folgewirkungen und erweiterte Zusammenhänge. So finden städtebauliche Aspekte der Linienführung und der Eisenbahnbrücke Eingang, die auch einen Fussgängersteg enthält. Auf frühes Umweltdenken und spätere Autobahnsünden entlang der Verbindungsbahn wird hingewiesen. Über den grossen strategischen Wert in den Weltkriegen wird informiert: Das nationalsozialistische Deutschland und das faschistische Italien profitierten vom intakten Eisenbahnnetz in der Schweiz. Dieser Verkehr war neutralitätsrechtlich nicht verboten und brachte der SBB endlich wieder positive Rechnungsabschlüsse. Auch wird auf Defizite aufmerksam gemacht: So sind beispielsweise die Daten zum Güter- und Personenverkehr sehr lückenhaft. In jüngster Zeit aber hat der Verkehr enorm zugenommen; die bisherigen Verbindungsbahnbauten genügen dem gesteigerten Aufkommen insbesondere des Güterverkehrs nicht mehr. Relativ knapp fallen die Angaben zur Kündigung des deutsch-schweizerischen Gemeinschaftsunternehmens aus. Eine Rolle spielten die europäischen Bahnreformen, zu der auch die Aufteilung der SBB in die drei Einheiten Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur gehört. SBB Cargo litt an der Tarifpolitik. SBB Infrastruktur plant nun den Bau einer eigenen zweiten Rheinbrücke, ganz in der Tradition des Wachstumsgedankens im Basler Gutachten von 1864: «Die Verbindungsbahn kann zur Entwicklung eines Verkehrs beitragen, der bis jetzt wenig oder gar nicht bestanden hat.»

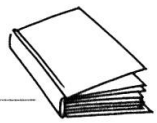
Die grosszügig eingestreuten Dokumente, Zeichnungen, Zeitungsreklamen, Plakate, Pläne, Fotografien vermitteln den Symbolgehalt dieses Bindeglieds des transnationalen Bahnverkehrs: Als Sujet dominiert der Dampf- oder Elektrozug auf der Fachwerkbrücke, die sich über den Rhein spannt und bis heute keinen offiziellen Namen besitzt. Ein Schiff oder eine Fähre, auch mal mit Lastwagen, und die Verbindungsbahn kreuzen sich und künden von Fortschritt und Mobilität.

May B. Broda (Zürich)

URS GERMANN
PSYCHIATRIE UND STRAFJUSTIZ
ENTSTEHUNG, PRAXIS UND AUSDIFFERENZIERUNG DER FORENSISCHEN PSYCHIATRIE IN DER DEUTSCHSPRACHIGEN SCHWEIZ 1850–1950
CHRONOS, ZÜRICH 2004, 600 S., FR. 78.–

Mit Urs Germanns Studie zur forensischen Psychiatrie in der deutschsprachigen Schweiz liegt ein über 500 Seiten starker Wälzer vor, der sich durch stringente Argumentation und Detailfülle auszeichnet. Wie Germann darlegt, entwickelte sich die forensische Psychiatrie in der deutschsprachigen Schweiz nicht im Sinne eines «Siegeszugs» im 20. Jahrhundert. Vielmehr folgte einem anfänglichen Enthusiasmus der schweizerischen Psychiatrie für eine medikalisierte Kriminalpolitik bei der Einführung des schweizerischen Strafgesetzes eine Ernüchterung, die dazu führte, dass in der deutschsprachigen Schweiz bis in die 1980er-Jahre keine Spezialisierung der forensischen Psychiatrie stattfand. Urs Germann wählt – wie es bisher für eine sozialhistorische Studie doch eher unüblich war – einen systemtheoretisch inspirierten Ansatz, um Entstehung, Praxis und Ausdifferenzierung der forensischen Psychiatrie zwischen 1850 und 1950 in der Schweiz zu untersuchen. Doch stehen der Studie neben Luhmann auch Bourdieu und Foucault Pate. Der zentrale analytische Begriff der «Medikalisierung», welcher die zunehmende Einbindung und Verwaltung von kriminellem Verhaltens in medizinischen Institutionen und Deutungsmuster bezeichnet, wird von Germann etwa in Analogie zu Michel Foucaults Thesen zur Wandlung des Strafsystems verwendet. Aus systemtheoretischer Perspektive sind Psychiatrie und Strafjustiz zwei unterschiedliche gesellschaftliche Subsysteme, welche miteinander kommunizieren, um Kriminalität zu bewältigen. Die beiden Systeme sind dabei vornehmlich über das Rechtsinstitut der Zurechnungsfähigkeit miteinander verbunden. Doch unterliegt gerade die Verbindung zwischen den beiden Systemen Transformationen. So begutachten Psychiater heute zwar nach wie vor die Zurechnungsfähigkeit von DelinquentInnen, doch hat sich die psychiatrische Forensik heute auf das Erstellen von Prognosen zur «Gefährlichkeit» von StraftäterInnen spezialisiert.

Diesen Transformationsprozessen geht Germanns Untersuchung nach. Im ersten Teil wird beschrieben, wie die Grenzdispute zwischen Justiz und Psychiatrie im 19. Jahrhundert langsam durch das Leitbild einer gemeinsam zu bewältigenden Kriminalität überlagert wurden. Diese Überlagerung fand vor allem bei der Diskussion zur Strafrechtsreform in der Schweiz statt. Grundlegend für diese Entwicklung war einerseits das Entstehen einer institutionellen Psychiatrie, anderseits die Stabilisierung psychiatrischer Deutungsmuster, wie der psychopathischen Persönlichkeit. Das Konzept der psychopathischen Persönlichkeit erlaubte es vor dem Hintergrund der Degenerationstheorie, Delinquenz wissenschaftlich stringent zu deuten und zu erklären. Das psychiatrische Konzept der Psychopathie stellte dabei gewissermassen einen Gegenbegriff zur bürgerlichen Willensfreiheit dar, der zentral für das bürgerliche Schuldstrafrecht war, und die Möglichkeit bot, Übergänge zwischen psychischer Gesundheit und Krankheit zu fassen. Zwischen Psychiatrie und Jurisprudenz entwickelten sich bald interdisziplinäre Diskussionzusammenhänge, in welche die Psychiater ihre rechtspolitischen Postulate einbringen konnten, die auf eine zweifache Medikalisierung des schweizerischen Strafrechts zielten: Einerseits sollte die psychiatrische Begutachtungspraxis der



Zurechnungsfähigkeit vereinfacht, anderseits Kompetenzen der Psychiatrie im Bereich des Massnahmenrechts gesichert werden. Der Entwurf für ein schweizerisches Strafrecht präsentierte sich schliesslich als pragmatische Kombination repressiver, medizinischer, und pädagogischer Elemente. Vor allem über die medizinische Definition der Zurechnungsfähigkeit setzte sich dabei das Leitbild einer arbeitsteiligen Kriminalitätsbewältigung von Psychiatrie und Justiz durch. Die Psychiater hatten bei ihren Postulaten allerdings darauf verzichtet, psychiatrische Gutachten für die Justiz verbindlich zu erklären. Exemplarisch verdeutliche dies, so Germann, dass die Standesorganisation der schweizerischen Psychiatrie in Sachen Kriminalpolitik keinen expansiven Kurs fuhr.

Im zweiten Teil der Studie wendet sich Germann in einer exemplarischen Fallstudie der psychiatrischen Begutachtungspraxis in Strafprozessen im Kanton Bern zwischen 1895 und 1920 zu. Dabei zeigt er, wie sich die Expertenrolle der Psychiatrie für die Beurteilung kriminellen Verhaltens in der Justizpraxis bereits vor dem Inkrafttreten des schweizerischen Strafgesetzes verwirklicht hatte. Psychiatrische Gutachten sind in der Perspektive Germanns Bestandteil kollektiver Sinngebungsprozesse und in die bürgerliche Gesellschaftsordnung eingebettet. Ein hoher Anteil der untersuchten Gutachten befasste sich dabei mit der Zurechnungsfähigkeit «psychopathischer Persönlichkeiten». In der Begutachtung wurden ihre Delikte meistens als Ergebnis einer krankhaft «verminderten» Widerstandskraft gedeutet, die auf Erblichkeit zurückgeführt wurde. Damit wurde Delinquenz als Unvermögen erklärt, sich in der bürgerlichen Gesellschafts- und Wertordnung frei bewegen zu können. Psychische Krankheit wurden dabei nicht mehr länger als Gefährdung des bürgerlichen Selbst, sondern vielmehr als Gefahr für die öffentliche Ordnung wahrgenommen. Neben der Wirkungs- und Funktionsweise der Pathologisierung kriminellen Verhaltens in den psychiatrischen Gutachten kommt im zweiten Teil der Studie auch die Zunahme und Ausweitung der Verwahrungs- und Versorgungsmassnahmen im Kanton Bern zur Sprache. Berner Psychiater empfahlen, auch «vermindert Zurechnungsfähige» in Anstalten zu verwahren. Die gutachterliche Tätigkeit der Psychiatrie verschob sich damit von der Zurechnungsfähigkeit hin zu Empfehlungen über Vollzugsmassnahmen, wobei in diesen Fällen insbesondere die «Gefährlichkeit» «abnormer» DelinquentInnen psychiatrisch beurteilt wurde. Diese kriminalpolitischen Erfolge der psychiatrischen Disziplin wurden aber bald zu einer Belastung. Um die Anstalten von der Unterbringung «gefährlicher», unzurechnungsfähiger DelinquentInnen zu entlasten, empfahlen Berner Psychiater bereits früh die Unterbringung von unzurechnungsfähigen StraftäterInnen in Gefängnissen.

Vor allem der dritte Teil der Studie wendet sich solch gegenläufigen Demedikalisierungstendenzen zu. Indem die Gutachtensaufträge massiv anstiegen und die Umsetzung des Massnahmenrechts institutionelle Defizite sichtbar machte, führte die Einführung des schweizerischen Strafgesetzes zu einem Praxisschock, der von der psychiatrischen Disziplin nur teilweise aufgefangen wurde. Die psychiatrische Disziplin reagierte mit unterschiedlichen Entlastungsstrategien, die etwa im Kanton Bern bereits ein Vorbild gefunden hatten. 1950 sanktionierte das Bundesgericht denn auch die Praxis, vermindert zurechnungsfähige StraftäterInnen in Straf- und Verwahranstalten statt in psychiatrischen Kliniken unterzubringen. Für eine grosse Zahl von StraftäterInnen bedeutet dies, dass sie zwar psychiatrisch

begutachtet, aber anschliessend dem regulären Strafvollzug übergeben wurden, wo sie keinen Zugang zu stationären psychiatrischen Behandlungsangeboten hatten. Germanns Untersuchung legt mit seiner Untersuchung in einer komplexen, aber immer adäquaten Begrifflichkeit auch die Fundamente zum Verständnis von Problemen im heutigen Strafvollzug frei. Die Studie leistet damit im Sinne einer Geschichte der Gegenwart Grundlagenarbeit, um die heutigen kriminalpolitischen und strafrechtlichen Debatten historisch informiert führen zu können.

Hans Jakob Ritter (Basel)

MARKUS SCHMITZ **WESTDEUTSCHLAND UND DIE SCHWEIZ NACH DEM KRIEG** DIE NEUFORMIERUNG DER BILATERALEN BEZIEHUNGEN 1945–1952

NEUE ZÜRCHER ZEITUNG, ZÜRICH 2003, 585 S., FR. 58.–

Die Besprechung erschien in *traverse* 2 (2005), S. 202–204. Aus einem bedauerlichen Versehen wurde der Name der Rezensentin weggeschnitten. Die Autorin ist:

Therese Steffen Gerber (Bern)