

Sieferle, Rolf Peter: *Transportgeschichte*. Münster: LIT Verlag 2008. ISBN: 978-3-8258-0697-2; 304 S.

Rezensiert von: Bernd-Stefan Grewe, Universität Konstanz, Nachwuchsgruppe „Dynamik transnationalen Handelns (18.-20. Jh.)“

Gestiegene Energie- und Transportkosten haben jüngst wieder heftige politische Debatten um die Pendlerpauschale und die Abhängigkeit von Energieimporten ausgelöst. Der Zeitpunkt für einen Sammelband, der sich mit den Transportbedingungen als Schlüsselfaktor der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung befasst, könnte also kaum günstiger gewählt sein.

Der von Rolf Peter Sieferle herausgegebene Sammelband stellt explizit die Frage, inwiefern Innovationen im Transportsektor den Industrialisierungsprozess im frühneuzeitlichen Europa vorangetrieben haben und setzt dabei neue Akzente. Anders als die meisten Publikationen zur Transport- und Verkehrsgeschichte haben die Beiträge in diesem Band nicht nur eine nationalen oder europäischen Zuschnitt, sondern diskutieren, inwieweit die Entwicklungen im Transportwesen in Europa, China und im Nahen Osten zur Industrialisierung beitrugen, sie erleichterten oder erschwerten. Weshalb schlugen ausgerechnet die europäischen Gesellschaften und ihre nordamerikanischer Ableger einen Sonderweg ein? Auf diese grundlegende Frage sucht das Projekt „Der europäische Sonderweg“ im Dialog mit unterschiedlichen Disziplinen nach Antworten. Eine frühere, nicht mehr verfügbare Fassung des überarbeiteten Buches erschien bereits 2004 unter dem Titel „Transportgeschichte im internationalen Vergleich. Europa – China – Naher Osten“ (Stuttgart: Breuninger Stiftung 2004), blieb aber in wissenschaftlichen Kreisen relativ unbeachtet, was diese Neupublikation jedoch keineswegs verdient.

Denn in dieser Transportgeschichte wird etwa dem Binnentransport als zentralem Faktor der Integration und Homogenisierung von Märkten, für einen beschleunigten Informationsfluss und für die „Auflösung von subsistenzökonomischen Versorgungssystemen“ (S. 35) eine wichtige Rolle zugewiesen. In wirtschaftshistorischen Handbüchern beschränkt sich das Thema Transport hingegen oft auf Kanalbau und Eisenbahn und gilt das vorindustrielle Transportwesen primär als Hindernis für eine dynamischere Wirtschaftsentwicklung. Viel zu

sehr hat diese Forschungsrichtung ihre Aufmerksamkeit auf den Fernhandel konzentriert.

Im einleitenden Beitrag zum Zusammenhang von Transport und wirtschaftlicher Entwicklung greift Sieferle auf Konzepte zurück, die auch seine Forschungen zur Geschichte der Energiesysteme prägen.¹ Er vergleicht zunächst die Energiekosten verschiedener Transportarten und erklärt so etwa, weshalb etwa in der südchinesischen Landwirtschaft Arbeitstiere und der Pflug wieder durch den Menschen verdrängt werden konnten, während in Mittel- und Westeuropa eine vergleichbare Flächenkonkurrenz zwischen Mensch und Tier nicht auftrat. Der systemtheoretische Zugriff Sieferles erweist gerade in solchen Passagen seine Stärke, wenn es darum geht durch Abstraktion und Reduktion auf wenige entscheidende Parameter den Vergleich zwischen sehr unterschiedlich strukturierten „Agrarzivilisationen“ zu ermöglichen. Der auf Energiekosten und natürliche Umweltbedingungen rekurrierende Ansatz bietet überzeugende Erklärungen dafür, weshalb im Transportwesen des Nahen Ostens die Packtiere dominierten, während im nördlichen Europa die meisten Güter auf der Achse transportiert wurden und in China Träger und Schubkarren unentbehrlich blieben.

Im Beitrag „Europa auf Achse“ liefert Marcus Poppow einen kritischen Forschungsüberblick und setzt sich mit den Fortschritten des Binnentransports auseinander. Dabei zeigt er wie seit dem ausgehenden Mittelalter der Güter- und Personenverkehr organisatorisch und technisch optimiert wurde. Zu den wichtigsten Verbesserungen zählt er die Verstedigung der Liniendienste zu einem System überregionalen Gütertransports, aber auch der Post- und Personenbeförderung, während technisch der Energieaufwand durch eine verbesserte Wagenkonstruktionen und besseren Straßenbau gesenkt werden konnte. In organisatorischer Hinsicht erwies sich das britische Modell der turnpike trusts, die als privat organisierte, aber nicht gewinnorientierte Körperschaften den Straßenbau vorfinanzierten, als wegweisend auch für den Kanalbau. Gerade im Vergleich zum französischen Chausseebau gilt ihm der englische „Sonderweg“ (S. 118) als besonders erfolgreich.

¹ Zuletzt: Sieferle, Rolf Peter; Kraussmann, Fridolin; Schandl, Heinz; Winiwarter, Verena, Das Ende der Fläche. Zum sozialen Metabolismus der Industrialisierung (Umwelthistorische Forschungen 2), Köln u.a. 2006.

[2] Vgl. Szostak, Rick, The Role of Transportation in the Industrial Revolution. A Comparison of England and France, Montreal 1991.

Der dritte Beitrag zur europäischen Transportgeschichte von Kurt Möser konzentriert sich ebenfalls auf die britische Entwicklung. Darauf hätte man hier eventuell auch verzichten können, zumal der Text schlechter organisiert ist, teilweise einen roten Faden vermissen lässt und wenig zusätzliche Informationen und Zusammenhänge zu bieten vermag.

Neu dürften den meisten Wirtschafts- und Verkehrshistorikern hingegen die Entwicklungen des Transportwesens in China und im Nahen Osten sein. So untersucht Otfried Weintritt den Transport in der „klassischen Zeit“ des Islams vom 8.-10. Jahrhundert. Dieser zeitliche Zuschnitt fällt insgesamt aus dem Rahmen und wird damit begründet, dass „sich die transportökonomische Situation bis zu den Anfängen der Technisierung im 19. Jahrhundert davon im Wesentlichen nicht unterscheidet“ (S. 143) – eine durchaus problematische Prämisse. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, wie wenig bislang Transport und Verkehr in der islamischen Welt erforscht sind. Weintritt betont, dass das Verschwinden des Rades und die Verbreitung des Kamels als Haupttransportmittel von Marokko bis in den indischen Raum bereits vor den islamischen Eroberungen eingesetzt hatten. Der Blick des Islamwissenschaftlers macht deutlich, wie stark mittel- und nordwesteuropäische Maßstäbe die Wahrnehmung des islamischen Transportwesens prägen. So wurde oft übersehen, dass nicht nur im islamischen Kulturraum, sondern im gesamten Mittelmeerraum der Transport mit Lasttieren dem Transport auf der Achse vorgezogen wurde. Ähnliche Verengungen führten zur These vom Verschwinden des Rades, obwohl im Nahtransport weiterhin Karren genutzt wurden. Der Fernhandel erfolgte hingegen mit Karawanen und auf dem Schiffswege. Anders als nördlich der Alpen diente die Post nur herrschaftlichen Zwecken und konnte deshalb nicht von anderen Personen genutzt werden. Statt mit einem Fazit, das das islamische Transportwesen mit den organisatorischen und technischen Entwicklungen in anderen Kulturräumen vergleicht, enden die mitunter redundanten Ausführungen jedoch sehr abrupt mit der Würdigung der arabischen Schifffahrt. Grundsätzlich lassen aber gerade die Befunde Weintritts danach fragen, ob der im Beitrag betonte islamische Kontext für den Transport überhaupt von zentraler Bedeutung war und andere Faktoren in ariden und semiariden Gebieten nicht stärker zu gewichten wären.

Der fünfte und letzte Beitrag von Nanny Kim zum Transport in China ist in jeder Hinsicht lobend hervorzuheben. Kim beschäftigt sich zunächst mit der reichsweiten Transportinfrastruktur und arbeitet heraus, welche entscheidende Rolle der Staat der Ming und Qing für den Ausbau der Wasserwege und die Lenkung der Getreidelieferungen spielte. Sie beschränkten sich jedoch auf zentrale, politisch-strategische Projekte, während der Unterhalt von Straßen, Wegen und Brücken, Kanälen und Flüssen zunehmend privater Initiative überlassen wurde. Doch Kim stellt nicht nur die Infrastruktur und die Techniken des Transports anschaulich dar, sondern erörtert auch mögliche Zusammenhänge zwischen Wirtschaft, Ökologie und Transport. Dabei unterscheidet sie drei regionale Grundtypen von Transportsystemen: Entlang der Küsten und im wasserreichen Tiefland entwickelte sich ein dichtes Netz von Wasserwegen, das anders als das zweite System des zerklüfteten südchinesischen Berg- und Hügellands eine geringere Vektorialität aufwies, also nicht auf die Fließrichtung der Flüsse angewiesen war. Das dritte System im Norden verfügte über weitaus weniger Wasserwege und war deshalb noch stärker auf menschliche und tierische Antriebskraft angewiesen. Hier kamen zwar Zug- und Packtiere zum Einsatz, doch richteten auch hier Menschen als Treidler, Schiebkarrenschieber, Zughelfer oder Träger einen erheblichen Teil der Arbeit. Nur in den Steppenrandgebieten nahmen Weideflächen und damit die Zahl der Zug- und Packtiere deutlich zu. In ihrem Beitrag integriert Kim auf hohem Niveau politische, soziale, wirtschaftliche und ökologische Fragestellungen und entwickelt dabei neue Forschungsperspektiven, die über die hier gestellte Aufgabe hinausweisen.

Insgesamt bietet der Band zur Transportgeschichte beim Lesen immer wieder neue Zusammenhänge und überraschende Entdeckungen. Die einleitenden, systemtheoretischen Überlegungen Siefertles machen den Zusammenhang zwischen den anderen vier Beiträgen deutlich und seien allen wirtschafts- und verkehrshistorisch Interessierten nachdrücklich zur Lektüre empfohlen. Eine erläuternde Beschreibung des Projekts eines europäischen Sonderwegs wäre insbesondere für den ersten Band einer Reihe wünschenswert gewesen. Wer mehr Informationen zu diesem spannenden Projekt sucht, muss derzeit noch auf die Homepage der Universität St. Gallen verwiesen werden.²

² <<http://www.kwa.unisg.ch/org/kwa/web.nsf>

HistLit 2008-3-133 / Bernd-Stefan Grewe über
Sieferle, Rolf Peter: *Transportgeschichte*. Münster
2008. In: H-Soz-u-Kult 04.09.2008.

/c2d5250e0954edd3c12568e40027f306
/6ca3f293b49a2653c1256bd600452e94?OpenDocument>
,(23.7.2008).