

staat⁸⁸. »Reichsreform« und »Reichs-Neugliederung« in der Weimarer Republik. Ebenda, S. 297–375.
 89 Raimund Köhler: Das Mitteldeutsche Problem. Vortrag, gehalten im Verkehrsverein Leipzig e. v. am 2. Februar 1928. Leipzig 1928, S. 10.
 94 Wille und Werk im Land der braunen Erde. Führer durch die Mitteldeutsche Industrie-Ausstellung 1938. Halle (Saale) 23. September–9. Oktober. Halle (Saale) 1938, S. 14.
 95 Ebenda, S. 11.
 96 Ebenda, S. 2.
 97 Ebenda, S. 14 u. 22.
 98 Das »Chemieprogramm« wurde von der »Zentralen Chemiekonferenz« des ZK der SED und der Staatlichen Plankommission der DDR (3./4.11.1958 in Leuna) beschlossen und stand unter der Losung: »Chemie gibt Brot, Wohlstand und Schönheit.« Zur Geschichte der Propagierung dieses Programms siehe: Stefan Pauli: 1959: Die Geburt des »Dederon« aus dem Geiste des Kapitalismus. In: Wiedergeburt. Zur Geschichte der runden Jahrestage der DDR. Hg. v. Monika Gibas, Rainer Gries, Barbara Jakoby u. Doris Müller. Leipzig 1999, S. 91–95.
 99 Günther Rühner: »Greif zur Feder Kumpel«. Schriftsteller, Literatur und Politik in der ddr 1945–1990; Marcus Gärtner: Weimar und Bitterfeld. Vom Umgang mit den kulturellen Traditionen im technischen Zeitalter. In: Weimarer Klassik in der Ära Ulbricht. Hg. v. Lothar Ehrlich und Gunther Mai. Köln/Weimar/Wien 2001, S. 319–341.
 100 Wille und Werk (Anm. 94).

101 Im Rahmen des Projektes wird zu prüfen sein, wie weit dieser Ansatz trug oder ob sich, wie andere Autoren meinen, die »Heimatbewegung« der DDR weiter teilweise gerade in Reaktion auf den sozialistischen Heimatbegriff in traditionellen Gleisen bewegte«. Siehe Detlef Schmiechen-Ackermann/Thomas Schaarschmidt: Regionen als Bezugsgrößen in Diktaturen und Demokratien. In: Regionalismus und Regionalisierungen in Diktaturen und Demokratien des 20. Jahrhunderts. Hg. v. Petra Behrens, Frank Hader, Thomas Schaarschmidt u. Detlef Schmiechen-Ackermann. Leipzig 2003 (= *Comparativ*, 1/2003), S. 7–16, hier S. 16.
 102 Karl Kneschke: Über den neuen Heimatbegriff. In: *Natur und Heimat*. Eine Monatsschrift mit Bildern. 7 (1958), Heft 1, S. 1–4, hier S. 4.
 103 J. A. Hauf: *Der Industrieviertel an Lober und Leine*. In: Ebenda. Jg. 7 (1958) Heft 10, S. 301–304, hier S. 304.
 104 Siehe zum VDI Hortleder (Anm. 44).
 105 Bericht über die Verhandlungen des Gesamtverbandes des VDI am 15., 16. und 17. August 1890 in Halle/Saale. In: *Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure*. Band xxxiv, Nr. 48 v. 29. November 1890, S. 1279–1284, hier S. 1280.
 106 Ebenda, S. 1282.
 107 Ebenda.

108 Siehe dazu: E. Hebestedt: Das kulturelle Erbe von Kupferschieferbergbau und -verhüttung. In: *800 Jahre Mansfelder Kupferschieferbergbau und Hüttenwesen*. Eine Schrift zum Fest. Eisleben 1999, S. 89–96, hier S. 96.
 109 Zitiert nach: Manfred Beckett: Vom Denkmal zur Gedenkstätte. In: *140 Jahre Verein deutscher Ingenieure*. Düsseldorf 1996, S. 45.
 110 *Wie der Verein deutscher Ingenieure entstand*. In: *Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure*. Bd. 75, Sonderband, 16. Mai 1931, Nr. 20, S. 609ff., hier S. 610.
 111 Siehe dazu eine erste Skizze bei Beckett: *Vom Denkmal (Anm. 109)*, S. 46f.
 112 Siehe dazu: Monika Gibas/Rainer Gries: *Die Inszenierung des sozialistischen Deutschland. Geschichte und Dramaturgie der Dezentrieren in der DDR*. In: *Wiedergeburt* (Anm. 98), S. 11–40.
 113 *50 Jahre DDR*. Taschenkalender 1999. Dieser vom Eulenspiegelverlag herausgegebene »historische« Taschenkalender im DDR-Design vermerkt sie alle noch einmal. Siehe als Quelle auch: *Kulturpolitischer Kalender 1975–1980*. Hg. v. Zentralhaus für Kulturarbeit der DDR. 3 Bde. Leipzig 1975.

»Im Zeichen des Verkehrs« Raumgrößen und Verkehrsräume bei Reichspost und Eisenbahnen im späten 19. Jahrhundert

Wir sind es gewohnt, den Nationalstaat als eine räumliche Kategorie zu denken. Es ist aber wichtig, daran zu erinnern, dass die Nation im 19. Jahrhundert zuerst einmal als räumlich indifferente Kategorie ihre Karriere machte und genau daraus auch einen guten Teil ihrer Anziehungskraft bezog. Ihr Kern war die Rechtsgleichheit, also: die gleiche Geltung von Recht für alle Rechtsunterworfenen, egal woher sie kamen oder wo sie lebten. Das galt auch für die Zugehörigkeit zum Staatsverband. Die Geschichte der Staatsbürgerschaft belegte, dass sich die Staatszugehörigkeit im 19. Jahrhundert unter dem Druck massenhafter Migration von einem räumlichen Territorialverband zu einem überräumlichen Personenverband entwickelte. Die spätmittelalterliche und frühneuzeitliche Staatsbildung hatte den Territorialverband, die moderne Nationenbildung dagegen den Personenverband favorisiert.¹

Die großdeutsche Nationsvorstellung bezog einen guten Teil ihrer Attraktivität aus diesen Abgrenzungen gegen räumliche oder räumlich einlässige Kategorien: aus dem antiterritorialen, dem antidynastischen und dem antikleinstaatlichen Impuls. Dies hatte zur Folge, dass auch die deutschen Auswanderer, vor allem diejenigen in Nordamerika, weiterhin als Deutsche angesehen wurden und als ein Teil der deutschen Nation galten. In der Debatte um das Staatsangehörigkeitsgesetz von 1913 stand ihre Rolle im Zentrum des Interesses. Wenn sie Deutsche waren, wie verhielt es sich dann mit ihren staatsbürgerlichen Pflichten, dem Wehrdienst etwa? Wenn sie aber keine Wehrdienst leisten konnten, konnten sie dann Deutsche sein? Eine andere Gruppe, die bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts als fester Teil der deutschen Nation galt, waren die Deutsch-Österreicher. Politisch war Deutsch-Österreich im föderalen Haushalt der deutschen Nationsvorstellungen fest verankert. Dennoch hatte die politische Führung des Kaiserstaates eifersüchtig darüber gewacht, dass die nationalen Vereine wie der Nationalverein in Österreich nicht Fuß fassen konnten.²

Für die liberale Nationalbewegung waren freiheitliche Werte ausschlaggebend. Die Nation galt ihr als emphatisches Versprechen von Fortschritt, Emanzipation, Mobilität und Freiheit. Die Orientierung am Begriff und am Inhalt des Fortschrittsgedankens bildete die entscheidende Wertladung, mit der der Nationalstaat für die aufstrebenden Schichten in Handel und Gewerbe, die »movers and doers« (Mack Walker), attraktiv wurde.³

Diese fortschrittliche Wertladung der Nation wurde auch verkörpert von der Eisenbahn und der Post. Sie standen nicht nur für technische Innovationen, sondern vor allem für neue Raumkonstruktionen. Mehr noch: Sie standen sogar für Raumüberwindung. Man lebte im Zeitalter des Verkehrs oder im »Zeichen des Verkehrs«. ⁴ Unter den nationalen Fortschrittsoptimismen war ausgemacht, dass die Post und vor allem die Bahn in kurzer Zeit den Raum zum Verschwenden bringen würden. Bahn und Post bildeten konkrete Utopien der Ausgestaltung des Nationalstaates. Die liberale Reichsgründergeneration sah in ihnen die Chance zur räumlich unterschiedslosen Vergesellschaftung, was entschieden mehr Gleichheit unter den Regionen und Landschaften des Reiches herstellen würde als die Bürokratie oder das Vereinswesen. Die Raumkonstruktion im Deutschen Kaiserreich hatte ihre ideelle und ihre materielle Seite: Sie folgte bestimmten Wertbezügen, die sie verstärkte und reproduzierte. Sie basierte aber auch auf konkreten materiellen Strukturen. In der Raumkonstruktion begegneten sich nationale, wenn nicht universale Wertladungen und eine organisatorische Struktur. Beides, die ideelle Konstruktion und die Verkehrsinfrastruktur, soll im Folgenden näher dargestellt werden.

Die nationale Bedeutung des Verkehrswesen soll in drei Schritten analysiert werden. Zuerst werden die Leitbilder und Modelle für die Raumkonstruktion bei Bahn und Post und ihre Wertbezüge dargestellt. Zentral für die Raumkonstruktion war die Infrastruktur von Bahn und Post, die in einem zweiten Schritt anhand bayerischer und sächsischer Beispiele nachgezeichnet werden soll. Von der ideellen Raumkonstruktion und der materiellen Infrastruktur sollen – drittens – der tatsächliche Verkehr und die tatsächliche Brief- und Postkommunikation unterschieden werden. Dabei werden die Verkehrsräume in Mitteleuropa und in Süddeutschland kurz skizziert. Das Motiv der Mitte Deutschlands wird – so die These der folgenden Ausführungen – darin eher verflüssigt als territorialisiert. Die Attraktivität der Eisenbahn bestand gerade darin, jeden Ort im Reich tendenziell mit Bedeutung aufladen zu können, Verbindungen und Geschwindigkeiten zu erhöhen. Jeder Ort im Reich konnte mit Hilfe des Verkehrssystems zur Mitte werden. Zumindest aber konnten die Menschen leichter Zugang zu den Orten des politischen und wirtschaftlichen Geschehens finden.⁵

1. Die ideelle Seite der Raumkonstruktion: Die Leitbilder »Netz« und »Fläche«

Die ideellen Leitbilder der Raumkonstruktion im frühen Kaiserreich waren das gleichermaßen markt- wie nationalliberale »Netz«, das Gemeinwohl in der Obhut des Staates und schließlich das Modell des Flächenausbaues, das sich an der älteren Tradition des Landesausbaues orientierte. Die Leitbilder Netz, Gemeinwohl und Fläche bezogen sich auf unterschiedliche politische Ordnungsmuster, Raumgrößen und vor allem andere soziale Trägerschichten. Die Emphase, mit der die fortschrittsbegeisterte Reichsgründergeneration an die Neuordnung Deutschlands ging, kulminierte in der Begeisterung für Netze, genauer für Verkehrsnetze, Postnetze und Eisenbahnnetze. Das kognitive Leitbild des »Netzes« prägte die Wahrnehmung und die Konstruktion des nationalen Verkehrswezens bis in die Formulierungen der Reichsverfassung hinein. In Artikel 42 verpflichteten sich die Bundesregierungen, »die Deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten [...] zu lassen«.

Auch dem Postgesetz und dem Aufbau der Reichspost als »einheitlicher Staats-Verkehrsanstalt« (Artikel 48) lag die Vorstellung eines möglichst dichtesten Netzes von Verbindungen zwischen Handelsplätzen zugrunde. Diese Verbindungen waren überregional und verbanden die Dynamik der Nationalstaatsbildung mit der Industrialisierung und der Marktbildung. Wichtig war, dass die nationale und die wirtschaftliche Entgrenzung für die Reichsgründer zusammenfielen. Das Bekenntnis zum Privatbesitz ging Hand in Hand mit dem Bekenntnis zu Nation und Reich. Die Generation der Ludwig Bamberger und Eduard Lasker, der Otto Elben und Johannes Miquel erwartete von der Reichsgründung einen gleichzeitigen Bedeutungsgewinn der nationalen Ebene und des Privatbesitzes. Die Vorstellung des Netzes spiegelte – vor allem im Bahnwesen – beides wider: Das Netz sollte reichsweit sein und es sollte maßgeblich auf dem Privatbesitz an Bahnen aufbauen, ihn zumindest nicht antasten. Die Lokomotive des Fortschritts bildete dabei Preußen. Hier fand sich der größte Anteil an Privatbesitz bei den Verkehrsanstalten.

Bahn und Post bauten »Netze« in ganz unterschiedlicher Weise. Ausschlaggebend dafür war die Besitzstruktur im Verkehrswesen. Die Posten waren schon lange vor der Reichsgründung verstaatlicht worden.⁶ Dies war bei der Bahn nicht der Fall: Neben den Staatsbahnen hielten sich vor allem in Preußen und auch in Sachsen die Privatbahnen. Zum Gegensatz zwischen Privat- und Staatsbahnen kam bei der Eisenbahn derjenige zwischen Reich und Ländern. Im Postwesen dagegen hatte die Reichsverfassung dem Reich den Besitz, den Betrieb, die Aufsicht und die Gesetzgebung übertragen, wovon nur die beiden süddeutschen Reservatposten ausgenommen blieben.⁷

Die Verfassungen von 1867 und von 1871 etablierten mit der Reichspost eine der wenigen stramm unitarischen und zentralstaatlichen Reichsinstitutionen.⁸ Dem Reichspostnetz lag der Gedanke zugrunde, dass jeder Deutsche mit jedem anderen Deutschen ohne Ansehen des Wohnortes in gleicher Weise und unmittelbar kommunizieren können sollte. Um das zu erreichen, wurde das Einheitsporto 1868 eingeführt. Bis 1867 waren die Posttarife aus ökonomischen Gründen nach den Entfernungen gestaffelt. Wer etwa in Sachsen einen Brief innerhalb einer Fünfmeilenzone verschickte, zahlte einen halben Silbergroschen, was darüber hinaus ging, kostete einen ganzen Groschen.⁹ Diese Tarifstruktur ermutigte nicht dazu, über weitere Strecken zu kommunizieren. Wirtschaftliche Interessengruppen aus Handel und Gewerbe traten daher für das Einheitsporto ein, das in England als Penny-Porto bereits 1840 nach einer einflussreichen Flugschrift von Rowland Hill eingeführt worden war.¹⁰ Das Einheits- oder Groschenporto wurde mit dem Gesetz über das Posttaxwesen vom 4. November 1867 für die Norddeutsche Bundespost eingeführt. Es machte jetzt keinen preislichen Unterschied mehr, ob der Dresdner nach Leipzig oder nach Köln schrieb. Köln war für Sachsen auch postalisch Inland geworden.

Das Bahnnetz war auch verstaatlicht – jedoch nicht vom Reich, sondern von den Ländern. Die wiederholten Versuche der Reichsführung, die Kontrolle über die Bahnen zu erhalten,¹¹ scheiterten an einer faktischen Koalition von Partikularisten und Linkliberalismus, genauer an der Allianz der angegriffenen Einzelstaaten mit den Vertretern des angegriffenen Privatbesitzes. Das Ergebnis war, dass die Länder – Bayern und Sachsen vorneweg – die Privatbahnen auf ihrem Gebiet verstaatlichten, um so dem Druck des Reiches besser widerstehen zu können. In den eigenen Landtagen fanden sie dafür leicht Mehrheiten, waren die Privatbahnen doch seit den Zusammenbrüchen der Eisenbahnspekulationen der Gründerzeit im Jahr 1873 in Misskredit geraten. Wo früher noch der Privatbesitz für das Gemeinwohl gestanden hatte, stand nach der Wirtschaftskrise von 1873 der Staat.

Der Staat wurde jetzt als uninteressierter und unparteiischer Akteur dem Gemeinwohl zugeordnet und nicht mehr die »invisible hand« (Adam Smith) der Privatwirtschaft. Bahn und Post standen jetzt unter dem Imperativ der Volkswirtschaft, nicht mehr der Privatwirtschaft und ihrer öffentlichen Nutzenmehrung. Die Verstaatlichung der Privatbahnen sicherte in der öffentlichen Meinung den Föderalismus. Am Ende der Reichsgründungszeit besaßen Bahn und Post staatliche Netze. Das Eisenbahnnetz im Reich entstand so aus der Vernetzung der Netze der Länder. Es war ein Netz ohne einen festen Mittelpunkt, dafür mit mehreren Zentren.

Neben dem Netz und dem verstaatlichten Gemeinwohl stellten die Fläche beziehungsweise der Flächenausbau die dritte kognitive Leitidee der nati-

onalen Raumkonstruktion dar. Zur Vernetzung trat seit ungefähr 1880 der Flächenausbau hinzu. Der Nahverkehr wurde in Bayern seit 1883 durch ein breit angelegtes Lokalbahnnetz ausgebaut, in Sachsen durch Schmalspurbahnen. Bei der Post setzte 1881 eine ebenfalls groß angelegte Landpostreform ein, die das platte Land besser in das Postnetz einbinden wollte. In den verschiedenen großen Landbestellbezirken hatten zuvor die Landbriefträger gegen ein Landbriefbestellgeld die Zustellung der Post unternommen. Dieses Bestellgeld war 1871 vom Reichstag gestrichen worden. Stadt und Land kamen sich dadurch postalisch näher. Aber erst 1881 investierte die Reichspost ihre Überschüsse in den planmäßigen Aufbau von Postanstalten auf dem Land, von Postagenturen und von Posthilfsstellen. Diese Maßnahmen der Reichspost und – mehr noch – der Nahverkehrsausbau der Bahn wurden angetrieben vom wohlfahrtsstaatlichen Selbstverständnis und von der Wertbedeutung des Landesausbaues.

2. Die materielle Seite der Raumkonstruktion: Die Verkehrsinfrastruktur

Die materielle Seite der Raumkonstruktion durch das Verkehrswesen bildete die Verkehrsinfrastruktur.¹² Sie bestand aus physischen Einrichtungen wie Bahnstrecken, Posthäusern und Bahnhöfen, aus rechtlichen Bestimmungen wie dem Einheitsporto, vor allem aber aus einem komplizierten Regelwerk »ineinander greifender Fahrpläne«¹³ und Tarife, die von den Verkehrsverwaltungen und ihren überstaatlichen Zusammenschlüssen ausgearbeitet und geordnet wurden. Für die Raumerfahrung und die mentale Raumkonstruktion machte es einen großen Unterschied, wie oft die Züge fuhren, ob die Progression der Fahrpreise linear oder exponentiell war, wie oft Briefkästen geleert wurden, ob es möglich war, auf eine Nachricht sofort zu antworten oder nicht. Die Summe dieser Einrichtungen regelte den Zugang zu Transport, Verkehr und Postkommunikation.

Bahn und Post stellten zwei Modelle der Verkehrsinfrastruktur dar: Die Post war stärker am unitarischen Typ, die Bahn stärker am föderalen Typ orientiert. Besonders national orientiert war die Reichspost. Sie machte es ihren Kunden durch das Einheitsporto, die 1870 eingeführte Postkarte und die Postzeitungen leicht, über weite Strecken miteinander zu kommunizieren. 1890 gab es 22.649 Reichspostanstalten – ungefähr das Vierfache von 1872. In Sachsen verdreifachten sich die Postanstalten bis 1889 auf 974, wohingegen die bayerischen Postanstalten nur um die Hälfte auf 1.698 zunahmen. Die Masse der Landbewohner profitierte von den insgesamt 6.801 neuen Postagenturen und 11.394 Posthilfsstellen, die auch entlegenen Gebieten Anschluss an das Postnetz boten. Hinzu kamen bis 1893 75.123 Briefkästen. Die statistische

Relation durfte bei so viel Wachstum nicht fehlen. Laut der Festschrift zum 25-jährigen Bestehen der Reichspost war der Weg der Reichsangehörigen zur Postanstalt bis 1893 um das Dreieinhalbfache kürzer geworden.¹⁴

Die typische Verwaltungsgröße für die staatliche Post war der Regierungsbezirk, von der preußischen Post Oberpostdirektionsbezirk genannt.¹⁵ Die Orientierung an den Raumgrößen der staatlichen Verwaltung erleichterte die Überführung vieler Posten in die Norddeutsche Bundespost und später in die Reichspost. Aus dem vormaligen sächsischen Direktionsbezirk Leipzig wurde 1868 einfach die Oberpostdirektion Leipzig.¹⁶ Nach der Reichsgründung verließ die Raumgliederung der Postverwaltung allmählich die enge Anlehnung an die staatlichen Grenzen und orientierte sich an Verkehrsräumen. Einer der ersten Verkehrsräume mit neuer Verwaltungsgliederung war Thüringen. Der thüringische Staatengürtel wurde zusammengefasst in der Oberpostdirektion Erfurt.¹⁷ Die Verwaltungshoheit über einen sensiblen Teilbereich der Landesstaatsgewalt (Postregal) wurde damit von einem Ort ausgeübt, der nicht auf dem eigenen Territorium lag. Die Reichspost unterstrich damit ihre Selbständigkeit gegenüber der übrigen staatlichen Verwaltung. Dies tat sie auch gegenüber Preußen, als sie 82 preußische Postanstalten in der neuen Provinz Hannover der Oberpostdirektion im nicht-preußischen Oldenburg unterstellte. Die Beispiele der Emanzipation der Verkehrsräume von den staatlich verfassten Räumen in der Verwaltung ließen sich vermehren.¹⁸

Neue Verkehrsräume entstanden auch bei der Bahn durch die Verkehrsverbände. In den 1850er Jahren für Zwecke des Wagendurchlaufs entstanden, organisierten die überstaatlichen Verkehrsverbände die Verkehrsinteressen in einem Verkehrsraum auf der Basis der gemeinsamen Vorteilsbildung. In den relativ locker organisierten Verkehrsverbänden kamen mehrere Bahnverwaltungen zusammen, um gemeinsam von der Abstimmung bei Tarif- und Fahrplanfragen zu profitieren. Berühmtheit erlangte die Bayerisch-Badische Koalition gegen Württemberg. Es gab den mitteldeutschen, den westdeutschen und den süddeutschen Verkehrsverband, seit 1864 auch den Main-Neckar-Verband. Gemeinsam verabredete Anreizsysteme versuchten die Kunden auf den Strecken der Partnergesellschaften zu halten: Bonushefte, Rundreisebilletts, Tour- und Retourkarten sowie unübertragbare Abonnements- und Saisonkarten kamen erst richtig zur Geltung, wenn sie einen größeren Raum abdeckten. In Bayern gab es den Vororttarif, in Württemberg die Landeskarte, in Baden das Kilometerheft mit aus den Vereinigten Staaten übernommenen Wert- und Kilometermarken.¹⁹ In der Eisenbahngeographie bildeten sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts die überstaatlichen Bezeichnungen Mittel- und Westdeutschland für größere Verkehrsräume. Auch Räume wie das »Westfälische Ruhrrevier«, das »Rheinische Ruhrrevier«, der Regierungsbezirk Oppeln, das Saarrevier oder Westfalen erhielten so eine

neue Bedeutung. Die nationale Verkehrsinfrastruktur war damit von einer Vorstellung räumlich unterschiedsloser Kommunikation denkbar weit entfernt. Mindestens vier Ebenen der Infrastruktur müssen unterschieden werden: das Reich, die überstaatlichen Verkehrsräume, die Länder und die substaatlichen Regionen.

3. Die Ausweitung und die Verdichtung von Verkehr und Kommunikation

Die phantastischen Hoffnungen, die sich mit dieser Infrastruktur verbunden hatten, erfüllten sich nicht. Weder nutzte der Berliner das Einheitsporto und schrieb unentwegt nach Köln, München und Dresden, noch fuhr er im Verkehrsverbund der Berliner und Magdeburger Bahn mit der Köln-Mindener Bahn oder später schlicht auf den preußischen Staatsbahnen zu Ferienbeginn erst einmal nach Saarbrücken und zurück. Die kommunikativen Netzwerke im Deutschen Reich kannten sehr wohl Unterschiede im Raum. Die Nahkommunikation verschwand durch die neue weiträumig angelegte Verkehrsinfrastruktur nicht. Von der enormen Gesamtzunahme des Transports und der Kommunikation profitierte nicht nur der nationale und überregionale Verkehr, sondern auch die lokale, die regionale und die überregionale Kommunikation. Zuwachsraten in Verkehr und Briefkommunikation kannte nicht nur die Fern-, sondern auch die Nahkommunikation. Dies unabhängig vom Organisationstyp sowohl für die föderal geordneten Bahnen als auch für die stramm unitarisch organisierte Infrastruktur der Reichspost. Die verbesserten Möglichkeiten der Briefkommunikation erleichterten es, mit der eigenen Familie und mit abgewanderten Teilen der Familie Kontakt zu halten. Das Gleiche galt für die Bahnen: Die Lokalbahnen ermöglichten den Landbewohnern den Gang zu entfernteren Behörden und Schulen, sie vergrößerten den Radius bei der Arbeitsplatzsuche und bei der Gattenwahl und förderten den Besuch von Festen und Jahrmärkten.²⁰ Der Ortsbriefverkehr ging nicht zurück, sondern wuchs im gleichen Maße wie der regionale Binnenverkehr. Mehr noch: Der Anteil des Ortsbriefverkehrs übertraf den Anteil des Briefverkehrs zwischen den Postgebieten der Reichspost, der bayerischen und der württembergischen Post.²¹ Überhaupt nahm der Stellenwert lokaler Kommunikation eher noch weiter zu.²²

Die regionale Verdichtung von Transport und Verkehr war besonders deutlich an den mittel- und süddeutschen Verkehrsräumen abzulesen. Der sächsische Verkehrsraum wurde im Wesentlichen durch die Feindschaft mit den preußischen Bahnen stabilisiert und abgegrenzt. Überhaupt fand sich bei

den Bahnen eher eine Kooperation zwischen entfernteren als zwischen direkten Nachbarn. Das bewies die Zusammenarbeit Bayerns und Badens gegen Württemberg, Bayerns und Sachsens, Sachsens und Thüringens etc. Die Zusammenarbeit diente in den meisten Fällen nicht nur der gemeinsamen Vorteilsbildung, sondern auch der aggressiven Selbstbehauptung. Die Geschichte des preußisch-sächsischen Eisenbahnkrieges lieferte hierfür bereite Beispiele.²³ Bei der unitarisch aufgebauten Reichspost war der regionale Bezug der Briefkommunikation bis in die Architektur der Reichspostämter hinein zu sehen, die nach 1871 im ganzen Reich zu finden waren. Das Reichspostamt und ihr Baudirektor August Kind integrierten explizit lokale und regionale Baustile. Aber auch die nationalunitarische Reichspost produzierte durch die Existenz einer nationalen Postinfrastruktur noch keinen nationalen Verkehr.²⁴

Das Versprechen von Fortschritt und Modernität begünstigte vor der Reichsgründung den nationalen Unitarismus gegen den Regionalismus. Dies änderte sich ganz entschieden in der Bismarckzeit. Spätestens um 1900, eher um 1890, standen sich Fortschrittsgedanke und Einzelstaat nicht mehr schlicht feindlich gegenüber. Die Frontstellung zwischen nationalunitarischem Fortschritt und regionalem Traditionalismus hatte sich überholt. Statt dessen setzte auch im Verkehrswesen ein Wettbewerb um Fortschritt, Innovation und auch um »Deutschheit« ein. Abzulesen war dies zum einen an Innovationen, mit denen die Einzelstaaten – Bayern allen anderen voran – den Verkehr von den Schienen ihrer Nachbarstaaten abziehen wollten. Als Württemberg nach jahrelangen Verhandlungen endlich einen Schnellzug von Berlin über Nürnberg nach Zürich anbieten konnte, kontierte Bayern dadurch, dass in Nürnberg der direkte Wagen nach Mailand abgehängt wurde und über Augsburg und Lindau nach Zürich geführt wurde: der Auftakt zu einem Wettkampf zwischen Bayern und Württemberg, wer die besseren Verbindungen nach Süden anbieten konnte.²⁵

Letztlich übernahmen die Einzelstaaten die Rolle des Privatbesitzes, die dieser in der wirtschaftsliberalen Ära für das Gemeinwohl gespielt hatte. Wettbewerb und Innovation gingen – zumindest im Verkehrswesen – auch von den Ländern aus. Die Verkehrsverwaltungen der Länder standen – in Sachsen mehr noch als in Staatsbayern – auf dem Rentabilitätsstandpunkt, um möglichst große Gewinne für ihre Etats einzufahren. Zusammen mit der einzelstaatlichen Konkurrenz führte dies zu einer ausgeprägten Tarif- und Fahrplankonkurrenz um Schnelligkeit, Einfachheit und Praktikabilität. Ziel war in allen Fällen ein möglichst großes zahlendes Publikum. Die entscheidenden Wertladungen, die das Handeln antrieben, waren Rentabilität und Konkurrenz.

Auch bei der Post fiel die starke Bedeutung des Binnenverkehrs auf. Der Postverkehr blieb um die größeren Städte zentriert und kannte ebenfalls Zonen der Verdichtung neben Prozessen der Ausweitung des Briefverkehrs. Über Post und Bahn kamen damit ungleich verteilte Informationen in die einzelnen Regionen. Bahn und Post wirkten auf die Räume zurück, über die in der örtlichen Presse berichtet wurde. Bis in die Berichterstattung der Lokalpresse wie zum Beispiel des *Crimmitschauer Bürger- und Bauernfreundes* schlug sich diese ungleiche Informationsverteilung nieder. Die lokale Presse berichtete nicht unterschiedslos über Ereignisse in nah und fern. Die Berichterstattung aus der Ferne kannte deutliche Unterschiede und strukturierte den nationalen Raum entlang bestimmter Achsen.

Die mentale Landkarte der Deutschen über ihr Reich, die durch die Lokalpresse tagtäglich produziert wurde, wandelte sich von einem polaren zu einem dualen Muster. Unmittelbar nach 1871 überwogen im *Crimmitschauer Bürger- und Bauernfreund* Berichte aus Crimmitschau und aus Berlin. Dahinter stand das polare Muster »Wir und Die«. Die polare Berichterstattung informierte über das Eigene und das Fremde. Das Fremde stellte in den frühen 1870er Jahren die preußisch-deutsche Regierung dar. Seit Mitte der 1870er Jahre änderte sich dieses Muster. Die Berichterstattung in der lokalen Presse Sachsens ging jetzt sehr viel stärker auf andere Industriestädte in Deutschland ein, die ähnliche wirtschaftliche und soziale Bedingungen kannten. Die Rubriken der Tageszeitungen änderten sich. Berichtete die örtliche Presse zuvor »Vom Kriegsschauplatz« oder »Vom Reichstage«, so lauteten jetzt die Rubriken »Telegraphische Nachrichten«, »Tagesberichte« oder auch schlicht »Deutschland«. In diesen Rubriken standen Berichte über Vorgänge an mehreren Orten, die jedoch strukturelle Ähnlichkeiten zur Verlagsstadt aufwiesen.

Aus dem polaren Muster »Wir und Die« wurde das duale Muster von ähnlichen und unähnlichen wirtschaftlich-sozialen Lagen. Über die ähnlichen Lagen wurde aus dem ganzen Reich berichtet.²⁶ Dadurch aber wurden Verge-meinschaftungen, die quer zu regionalen Loyalitäten lagen, vorbereitet.

4. Raumgrößen und die »Mitte Deutschlands«

Die Raumkonstruktion durch das Verkehrswesen unterstrich den gleichzeitigen Autonomiegewinn des Reichs und der Länder nach der Reichsgründung. Nicht nur das Reich gewann durch die Verkehrsinfrastruktur an Konturen und Gewicht. Auch die Länder behielten ihre Verkehrsnetze, was die regional unterschiedslose Kommunikation nach 1871 zur unitarischen Wunschvorstellung einiger Nationalliberaler werden ließ. Die Kommunika-

tion der Reichsbewohner richtete sich in der Verkehrswirklichkeit nicht an einem Zentrum oder einer Mitte aus. Sie folgte vielmehr lebensweltlichen und sozialen Schwerpunkten, die älter waren als das Reich.

Das Mitte-Motiv stand nicht im Zentrum der Konstruktion neuer Verkehrsräume. Auch das unitarische Verkehrsideal war nicht zentralistisch. Der Württemberger Otto Elben war zwar Unitarist, aber kein Zentralist. Den Nationalliberalen schwebte als Ideal vor, dass alle Deutschen mit allen anderen Deutschen auf möglichst einfache Weise und ohne räumliche Unterschiede kommunizieren konnten. Der Raum sollte zum Verschwinden gebracht werden, aber kein Zentrum besitzen. In diese Richtung wirkte das Einheitsporto, das die Kosten für die Briefkommunikation räumlich unterschiedslos gestaltete. Lediglich das Reichspostnetz wies einen klaren Mittelpunkt in Berlin aus. Die Praxis des Briefverkehrs orientierte sich aber nicht an den neuen, auf ein Zentrum festgelegten Räumen, sondern folgte den lebensweltlichen Bedürfnissen nach verstärkter Kommunikation und Information. Die Verkehrsnetze waren bis auf die Reichspost Netze ohne Mitte, der Aufbau der Verkehrsinfrastruktur mithin eine Vernetzung von Netzen. Bis weit ins 20. Jahrhundert hinein endeten Bahnstrecken in vielen Fällen an den Landesgrenzen, ohne vom Nachbarn weitergeführt zu werden. Das Motiv der Mitte Deutschlands, das einen einheitlichen nationalen Raum voraussetzt, blieb damit eine Größe der politischen Rhetorik. Verkehr und Kommunikation behielten eine stark dezentrale Komponente.

Anmerkungen

¹ So die These in: Dieter Gosewinkel: *Einbürgern und Ausschließen. Die Nationalisierung der Staatsangehörigkeit vom Deutschen Bund bis zur Bundesrepublik Deutschland*. Göttingen 2001; ders.: *Untertanschaft, Staatsbürgerschaft, Nationalität. Konzepte der Zugehörigkeit im Zeitalter des Nationalstaats: Anmerkungen zur Begriffsgeschichte in Deutschland, Frankreich, England und den USA*. In: *Berliner Journal für Soziologie* 8 (1998), S. 507–522; vgl. Otto Brunner: *Land und Herrschaft. Grundfragen der territorialen Verfassungsgeschichte Österreichs im Mittelalter*. Wien 5. Aufl. 1965. ND Darmstadt 1990.

² Vgl. Dieter Langewiesche: *Deutschland und Österreich. Nationswerdung und Staatsbildung in Mitteleuropa im 19. Jahrhundert*. In: ders.: *Nation, Nationalismus, Nationalstaat in Deutschland und Europa*. München 2000, S. 172–189; Erhard Bus: *Großdeutsches Kleindeutsches Reich. Wirkung und Verbreitung des großdeutschen Gedankengutes im Deutschen Reich zwischen Reichsgründung und Abschluß des Zweibundes*. Darmstadt 1986.

³ So in einer gelungenen Formulierung zu den Verhältnissen in der bayerischen Stadt Weissenburg: Mack Walker: *German Home Towns. Community, State, and General Estate, 1848–1871*. Ithaca 1971. ND 1998, S. 119–133.

⁴ So der Titel von B. Billig: *Unter dem Zeichen des Verkehrs*. Stuttgart 1904 (Naturwissenschaft und Technik in gemeinverständlichen Einzeldarstellungen, Bd. 2); Ferdinand Hennicker: *Unter dem Zeichen des Verkehrs*. Berlin 1895; Hermann Petrich: *Unter dem Zeichen des Verkehrs*. Anklam 1998.

⁵ Vgl. hierzu ausführlich: Siegfried Weichlein: *Nation und Region. Integrationsprozesse im Bismarckreich*. Düsseldorf 2004, S. 37–89. Zu den entsprechenden Entwicklungen in Österreich: Andreas Helmedach: *Das Verkehrssystem als Modernisierungsfaktor: Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume vom Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter*. München 2002.

⁶ Bis auf die Taxischen Posten, die nach 1867 von Heinrich Stephan in die preußische Post eingegliedert wurden. Vgl. Weichlein: *Nation* (wie Anm. 5), S. 105–108; Jan-Otmar Hesse: *Im Netz der Kommunikation. Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung 1876–1914*. München 2002, S. 51–72; Hans-Joachim Altmannsbeger: *Ursprung und Entwicklung der staatlichen Alleinrechte auf dem Gebiet des Postwesens. Eine postrechtsgeschichtliche Betrachtung*. In: *Jahrbuch des Postwesens* 1969, S. 236–66.

⁷ Vgl. Weichlein: *Nation* (Anm. 5), S. 51f.; Max Grünwald: *Darstellung der bayerischen Reservatrechte*. Diss. iur. Heidelberg 1908.

⁸ Darauf deuteten auch die Poststatistik und die zahllosen Postlexika und Posthandbücher für den Gebrauch in Handel und Gewerbe hin wie auch das Reichspostmuseum, das die Geschichte der preußischen Post zum Maßstab für die Postvereinhilichung machte. Vgl. »... einfach würdiger Styl!« *Vom Reichspostmuseum zum Museum für Kommunikation Berlin*. Hg. v. Sigrid Randa-Campani. Heidelberg 2000.

⁹ Briefe, die das Königreich Sachsen verließen, kosteten 2 resp. 3 Silbergroschen. Zu den Posttarifen in Sachsen vor 1867 vgl. die Angaben bei: Gustav Schäfer: *Geschichte des Sächsischen Postwesens vom Ursprung bis zum Übergang in die Verwaltung des Norddeutschen Bundes*. Dresden 1879.

¹⁰ In Deutschland galt es vor 1867 außer in Preußen nur im Königreich Hannover, in Schleswig und in Holstein, nicht aber in Thüringen und in Sachsen. Die Post in Schleswig-Holstein hatte einen Einheitsatz von 1,25 Pfennig. In den süddeutschen Staaten war es ebenfalls zu einer populären Forderung geworden. Vgl. Johannes Holzammer: *Zur Geschichte der Briefportoreform in den Kulturstaaten von ihrem ersten Beginne 1837 bis zum Abschluß des Berner Weltpostvertrages*. Tübingen 1879; Rowland Hill: *Post Office Reform, its importance and practicability*. London 1837.

¹¹ Etwa durch das Reichseisenbahngesetz, das Reichseisenbahngesetz und Bismarcks Reichseisenbahnprojekt von 1875/76.

¹² Vgl. Dirk van Laak: *Infra-Strukturgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft* 27 (2001), S. 367–93; ders.: *Der Begriff-Infrastruktur und was er vor seiner Erfindung besagte*. In: *Archiv für Begriffsgeschichte* 41 (1999), S. 280–299.

¹³ So schon die Reichsverfassung in Artikel 44.
¹⁴ Vgl. Joseph Jung: *Entwicklung des deutschen Post- und Telegraphenwesens in den letzten 25 Jahren*. Gedankblätter zum 25jährigen Bestehen eines einheitlichen Post- und Telegraphenwesens in Deutschland. Leipzig 1893, S. 40f.; Weichlein: *Nation* (Anm. 5), S. 70–94, 118–120, 127–159.

¹⁵ Vgl. hierzu Kurt Wiesemeyer: *Die Abgrenzung der Oberpostdirektionsbezirke in ihrer geschichtlichen Entwicklung*. In: *Jahrbuch des Postwesens* 9 (1959), S. 41–63.

¹⁶ Dabei hatte streng genommen die königlich-

sächsische Direktion Leipzig vorher selbst mit dem staatlichen Prinzip der Posträume gebrochen. Die Verwaltungsspitze der sächsischen Post hätte in Dresden sitzen müssen.

¹⁷ Bezeichnenderweise kam auch die hessische Exklave Schmalkalden postalisch nicht zum Oberpostdirektionsbezirk Kassel, sondern nach Erfurt, eine Vorwegnahme der Gründung des Thüringischen Staates in der Weimarer Republik.

¹⁸ Außerdem wurde das oldenburgische Birkenfeld mit dem Oberpostdirektionsbezirk Trier vereinigt. Die Oberpostdirektion Schwerin fasste die beiden Mecklenburgs zusammen. Lippe und Schaumburg kamen zur Direktion Minden. Der hessische Kreis Wimpfen wurde der badischen Oberpostdirektion in Karlsruhe unterstellt. Das preußische Hohenzollern, das zuvor von der Postdirektion in Frankfurt/Main mit verwaltet worden war, fiel an den badischen Oberpostdirektionsbezirk Konstanz. 1873 und 1874 wurden die bisherigen Oberpostämter Bremen und Hamburg in Oberpostdirektionen mit Teilen der preußischen Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein umgewandelt. Zum Jahresbeginn 1876 wurde das Oberpostamt Lübeck der Freien und Hansestadt Lübeck aufgehoben und als Ortpostamt in den Hamburger Direktionsbezirk eingegliedert. Vgl. Wiesemeyer: *Die Abgrenzung* (Anm. 15), S. 49.

¹⁹ Vgl. C. Thamer: *Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1883*. In: *Archiv für Eisenbahnwesen* 7 (1884), S. 312–346; hier 314. Ähnliches galt im Güterverkehr: Die Eisenbahnstatistik im Güterverkehr benutzte seit 1880 die Kategorie »Verkehrsin Verkehr der Güter zu beschreiben. 1883 waren die wichtigsten deutschen Verkehrsbezirke mit über zwei Millionen Tonnen versandter Güter das »Westfälische Ruhrrevier«, das »Rheinische Ruhrrevier«, der »Regierungsbezirk Oppeln«, das Saarrevier und die Provinz Westfalen.

²⁰ Vgl. Stephan Deutinger: *Eisenbahn und Landesentwicklung im Königreich Bayern*. In: *Weichenstellungen. Eisenbahnen in Bayern 1835–1920*. Eine Ausstellung des Bayerischen Hauptstaatsarchivs. München 2001, S. 249–273 u. 257ff.; Monika Bergmeier: *Wirtschaftsleben und Mentalität. Modernisierung im Spiegel der bayerischen Physikatberichte 1858–1862*. München 1990, S. 208–19.

²¹ Obwohl alle Beteiligten einen Rückgang nach der Einführung des Einheitsports erwartet hatten, stieg der Ortsbriefverkehr zwischen 1868 und 1869 um überdurchschnittliche 15,3 % (insgesamt: + 9,2 %).
²² Nach der Reichsgründung stieg der Anteil des Ortsbriefverkehrs am Gesamtbriefverkehr von 9,4 % (1876) auf 14,1 % (1889). 1889 gingen sage und schreibe 167,8 Millionen Briefe an Empfänger in der gleichen Postanstalt ein.

²³ Vgl. Hans-Friedrich Gisevius: *Zur Vorgeschichte des preußisch-sächsischen Eisenbahnkrieges*. Verkehrs-

²⁴ Zur nationalen und regionalen Bedeutung der Postarchitektur vgl. Weichlein: *Nation* (Anm. 5), S. 133–139; Agnes Seemann: *Die »Postpaläste« Heinrich von Stephans. Zweckbauten für den Verkehr oder Architekturfunktion im Dienste des Reiches*. Kiel Phil. Diss. 1990.

²⁵ Vgl. Karl Eugen Hahn: *Die Territorialpolitik der süddeutschen Staaten Baden, Bayern und Württemberg und ihr Einfluß auf die Verkehrsleitung und die Linienführung der Verkehrswege, insbesondere der Eisenbahnen*. Ing.-wiss. Diss. Stuttgart 1929, S. 107 Anm. 1, S. 109 Anm. 1.

²⁶ Zur Entwicklung der kognitiven Landkarte in der Reichsgründungszeit vgl. Weichlein: *Nation* (Anm. 5), S. 176–183.

Das Reichsgericht in der »Mitte« des »Rechtsraums« Deutschland*

Paul Laband, am Ende des 19. Jahrhunderts der führende Staatsrechtler, stellte 1891 in der ihm eigenen Sprache und Absolutheit fest: Es »muß hier doch betont werden«, dass die Gründung des Oberhandelsgerichts »in Wahrheit die weitaus erheblichste Aenderung bedeutete, welche der Verfassungszustand des Norddeutschen Bundes [...] erfahren hat.«¹

Aus diesem Oberhandelsgericht, 1869/70 in Leipzig gegründet, ging 1879 das Reichsgericht hervor. Inhaltlich erfolgte zwar ein wesentlicher Bruch: War das Oberhandelsgericht von den Nationalliberalen und Freihändlern initiiert und dominiert, so fiel die Erweiterung zum Reichsgericht zusammen (wenn auch eher zufällig) mit dem Wechsel zu Schutzollpolitik und Staatsinterventionismus und dem Ende des nationalliberal geprägten Jahrzehnts.² Doch zwei Grundkonstanten des Oberhandelsgerichts blieben erhalten: Erstens leistete die oberste Gerichtsbarkeit durch ihre judikative Rechtsharmonisierung einen wichtigen Beitrag zur zweiten, inneren Reichsgründung. Darauf lohnt sich schon deshalb hinzuweisen, weil die Kategorie »Recht« in den bisherigen Debatten zum *nationbuilding* von der Geschichtswissenschaft vergleichsweise wenig berücksichtigt wurde.³

Zweitens erfolgte all dies vor und nach 1879 von Leipzig aus. Bis zum Ende der Nazi-Zeit blieb diese Stadt der obersten Gerichtsbarkeit, und danach war, was meist übersehen wird, das Reichsgerichtsgebäude wegen des Reichstagsbrandprozesses sogar noch einer der wichtigsten »Erinnerungsorte« der DDR. Dimitroffs Erbe sicherte die räumliche Unversehrtheit des Gebäudes und verhinderte von vornherein einen »antifaschistisch« motivierten Einsatz der Abrissbirne.⁴

1. Das Bundes-/Reichs-Oberhandelsgericht

Dass das Gericht überhaupt nach Leipzig gekommen war, hatte viel mit einem »Mythos der Mitte« zu tun. Der Sitz eines Gerichts ist die Mitte eines – nur normativen⁵ – Rechtsraumes⁶ und beim »obersten Gericht« zeigt bereits diese übliche Metapher die Bezugnahme auf jenen Raum an. Durch die Leitfunktion seiner Rechtsprechung ist das oberste Gericht zugleich Höhepunkt und Zentrum des Rechtsraumes. Der Rechtsraum war von Anfang

Impressum

»Mythen der Mitte«
Regionen als nationale Wertezentren
Konstruktionsprozesse und Sinnstiftungskonzepte
im 19. und 20. Jahrhundert

Herausgeber:
Monika Gibas und Rüdiger Hauje

Layout, Satz und Gestaltung:
Jana George, www.pfaefinder-gestaltung.de

Druck:
Gutenberg Druckerei Weimar GmbH

© Verlag der Bauhaus-Universität Weimar 2005

ISBN 3-86068-261-X