

Format de citation

Schildberg, Ulrich: Rezension über: Marie-Theres Fojuth, Herrschaft über Land und Schnee. Norwegische Eisenbahngeographien 1845–1909, Paderborn: Ferdinand Schöningh, 2019, in: Technikgeschichte, 87 (2020), 2, S. 183-184, heruntergeladen über Website



copyright

Cet article peut être téléchargé et/ou imprimé à des fins privées. Toute autre reproduction ou représentation, intégrale ou substantielle de son contenu, doit faire l'objet d'une autorisation (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

meist auf veröffentlichte Schriftquellen. In diesem Punkt werden in der Einleitung geweckte Erwartungen etwas enttäuscht. Die Schlussredaktion der Einleitung hätte solche Ankündigungen streichen sollen und stattdessen auf anderes verweisen, wie etwa die Wasserrechtsgeschichte (wer nur Einleitung und Schluss liest, bekommt den falschen Eindruck, dieser Aspekt wäre übersehen worden). Diese und andere kleine Schwächen sowie der Punkt, dass der Ausblick etwas zu vollmundig geraten ist, ändern jedoch nichts an der Gesamteinschätzung, dass es sich um ein gutes und wichtiges Buch handelt.

Esslingen a.N.

Michael Hascher

MARIE-THERES FOJUTH, **Herrschaft über Land und Schnee**. Norwegische Eisenbahngeographien 1845–1909. Schöningh, Paderborn 2019, 432 S., EUR 83,13.

Die Dissertation befasst sich mit dem Zusammenhang von Bahnbau und Geografie am Beispiel Norwegens zwischen 1845, dem Jahr des Baus der ersten Bahnstrecke, der 68 km langen „Hovedbane“ zwischen Kristiania und Eidsvoll und 1909, dem Jahr der Fertigstellung der Bergenbahn und der Loslösung von Schweden. Die Bahn leistete einen Beitrag zum „nation building“, in dem sie das von Bergen und Fjorden zerschnittene Land zusammenbrachte. Norwegen war wegen der Topografie und geringen Bevölkerungsdichte kein klassisches Bahnland, erbrachte aber Höchstleistungen im Bahnbau, die den Alpenbahnen nicht nachstanden. Die geringe Wirtschaftlichkeit der Strecken war der Grund, dass es in Norwegen bis heute nur Staatsbahnen gibt.

Der erste Teil *Überwindung der Entfernungen* schildert den „Landgang“ Norwegens durch die Bahn, indem sie die Schifffahrt als wichtigstes Verkehrsmittel ablöste. Die ersten Bahnstrecken waren „isthmische Bahnen“, welche mehrere Fjorde über Land verbanden, oft durch Nutzung von Seen, die durch Eisenbahnfähren gequert wurden. Erst

später kamen Städteverbindungen, z.B. die Sørlandsbane von Kristiania (Oslo) nach Stavanger hinzu, deren pünktlicher Fahrplan die Zuverlässigkeit der Bahn gegenüber dem Schiff herausstellte. Nach der Anbindung des Binnenlandes an die Küsten ging es darum, das durch Gebirge in drei Teile gespaltene Land durch die Eisenbahn zu einen und die Union mit Schweden zu stärken. Erst ab 1875 begannen die politisch heftig umstrittenen Planungen für ein „Netz“, welches die schwierige „Ist-Topografie“ des Landes zu einer politisch gewollten „Soll-Geografie“ bringen sollte. Eine direkte Anbindung des isolierten Nordens an das norwegische Kernland gibt es hingegen bis heute nicht. Am nördlichen Ende der Bahn in Bodø endete lange Zeit auch Norwegen. Die Eisenbahn wurde immer auch als Beitrag verstanden, die Rückständigkeit des Landes abzubauen und die „Zivilisation“ zu fördern sowie die junge Nation auf eine Stufe mit den europäischen Industrienationen zu stellen und die „Insellage“ des Landes am Rande Europas zu beenden. Die Eisenbahningenieure wurden in ihrem Kampf gegen den Schnee auf eine Stufe mit den Polarfahrern gestellt, auch wenn die ersten Ingenieure Engländer waren.

Der zweite Teil beschäftigt sich mit der „Erschließung Norwegens“. Neben der rein verkehrstechnischen Erschließung wurde der Eisenbahnbau immer auch als „Überwindung der Natur“ angesehen. Der Bahnbau wurde auch als eine Art von „Krieg mit und gegen die Natur“ verstanden, wobei der Betrieb im Winter schwieriger schien als der Bau. Er bestand aus einer Vielzahl von Schlachten gegen Steigungen, Schluchten und Schneelawinen. Die Untersuchungen im Vorfeld des Eisenbahnbaus führten auch zur geographischen Beschreibung und Vermessung des Landes, was zu einer „Visualisierung des Raums“, aber auch zum „Verschwinden des Nordens“ führte, der auf den Eisenbahnkarten nicht vorkam.

Im dritten Teil geht es um die „Belebung der Landesteile“. Die durch die Bahn erschlossenen Gebiete sollten belebt und nutzbar gemacht werden und durch die als Adern fungierenden Bahnstrecken „durch-

blutet“ werden. Die Eisenbahn übernahm die Funktion einer „Landgewinnung“. Die Trennung des Landes in „innmark“ und „utmark“, d.h. diesseits und jenseits der Baumgrenze, konnte jedoch nicht aufgehoben werden, da die Eisenbahn diese Grenze nicht überschritt. Am Anfang wurden Bahnen dort gebaut, wo der größte politische Druck seitens der Lokalpolitiker herrschte und das im wahrsten Sinne des Wortes „provinzielle“ Interesse siegte über die nationalen Belange. Dieses führte zu heftigen Debatten im norwegischen Parlament, dem Storting. Anstatt das Land zu einen, verschärften sich die Konflikte zwischen den Provinzen um einen Bahnanschluss. Erstaunlicherweise spielte das Landschaftserlebnis beim Bahnbau keine große Rolle, mit Ausnahme der Bergens- und Ofotbanen. Schließlich sollte der Eisenbahnbau auch der Förderung des Tourismus dienen, also dem Reisen um des Reisens willen oder der Kreuzfahrt auf Schienen. Davon zeugt die einzige rein touristische Strecke, die Flåmbane.

Die Autorin nennt die Eisenbahngeschichte Norwegens auch eine Geschichte der Geografie. Den Widrigkeiten der Natur begegneten die Norweger nicht mit Worten, sondern mit Schienen, Tunneln und Schneefräsen. Durch Schienen wurde eine „Soll-Geografie“ geschaffen und die „Ist-Geografie“ überwunden. Zum Schluss stellt die Autorin die Frage, ob sich auch heute noch eine solche Begeisterung für Infrastrukturprojekte finden würde wie im Norwegen des 19. Jahrhunderts. Das Buch betrachtet die Eisenbahngeschichte aus einer ganz anderen Perspektive. Einige besser lesbare Karten würden das Verständnis für nicht so landeskundige Leser aber verbessern. Zwar ist eine Tabelle mit allen norwegischen Bahnstrecken beigelegt, einige weitere statistische Angaben z.B. über das Fahrgast- und Frachtaufkommen wären hilfreich gewesen. Auch wäre ein kurze Nachbetrachtung über die Zeit nach 1909 und die heutige Bedeutung des norwegischen Bahnnetzes, z.B. angesichts der Konkurrenz durch das Flugzeug interessant.

Bochum

Ulrich Schildberg

TORSTEN KATHKE, **Wires That Bind. Nation, Region, and Technology in the Southwestern United States, 1854–1920.** Transcript, Bielefeld 2017, 292S., € 39,99.

Torsten Kathke's book is a fascinating and eloquently written account of the ways in which social cohesion was made—and, often, unmade—in Southwestern United States during the period 1854–1920. As Kathke aptly puts it, this is a story about “the nationalization of a borderland,” but also about “its opposite,” since “resistance to the encroaching [American] national state was just as common as the acceptance of its primacy where this seemed prudent.” (14) The book focuses on Southern Arizona and New Mexico, in particular the three communities of Yuma, Tucson and Deming. Roughly speaking, this area corresponded to the territory that the United States acquired from Mexico as a result of the Gadsden Purchase of 1854 and was home to a heterogeneous population of Native Americans, Hispanos and Anglos, as well as a less numerous group of African-Americans. As Kathke argues, the benefit of this choice lies in the fact that, unlike in other parts of the US, where “modern communications technology,” such as the railways and the telegraphs, “met established, yet adapting societal structures,” in Southern Arizona and New Mexico “these structures were in flux.” (12) This then presents an opportunity to test the extent to which Benedict Anderson's famous model of nationalism, which has been used to explain “Anglo settlement of the American West as an expansion of a pre-existing Eastern nationalism” (160), actually applies to the Mesilla, as the region was also known. In addition, the book complicates Immanuel Wallerstein's world-systems theory to conceptualize the Mesilla as a “region of refuge” prior to the introduction of the railways in 1880: that is, a place “incorporated into a national economy (or, as might be argued, two; or one transnational one), but not sufficiently so as to lose the necessity for brokers.” (79)