

Zitierhinweis

Heine, Eike-Christian: review of: Andreas Teuscher, Schweiz am Meer. Pläne für den „Central-Hafen“ Europas inklusive Alpenüberquerung mit Schiffen im 20. Jahrhundert, Zürich: Limmat Verlag, 2014, in: Technikgeschichte, 84 (2017), 3, p. 271-272, DOI: 105771/0040-117X-2017-3-271, downloaded from recensio.net

First published:
<https://www.nomos-elibrary.de/zeitschrift/0040-117X>



copyright

Dieser Beitrag kann vom Nutzer zu eigenen nicht-kommerziellen Zwecken heruntergeladen und/oder ausgedruckt werden. Darüber hinaus gehende Nutzungen sind ohne weitere Genehmigung der Rechteinhaber nur im Rahmen der gesetzlichen Schrankenbestimmungen (§§ 44a-63a UrhG) zulässig.

21. Jahrhundert und die aktuelle Vision einer „postcarbon transition“ mit Hilfe erneuerbarer Stromquellen gelte es ferner zu bedenken, dass wir das „green design“ unserer Produkte aus dem Leichtmetall immer auch mit Umweltverwüstung, Gesundheitsschäden und Verarmung erkaufen. Wie die Umweltbewegung „Saving Iceland“ und der „Summer of Protest“ 2007 zeigen, gelte dies sogar für die isländische Geothermie. Die Fotos zur dortigen Feldforschung der Autorin erinnern an Gorleben in den 1980er Jahren im kleinerem Maßstab („Stop Ecocide for Aluminium“).

Am Ende kann sich die Autorin nicht zu einer konsequenten Kritik der kapitalistischen Wirtschaftsweise entschließen, obwohl ihre Rhetorik in der gesamten Studie dies impliziert. Sie möchte uns vielmehr – in Anlehnung an die „Slow food“-Bewegung – zu einer neuen Lebensweise der Langsamkeit – „slow metal“ – und mehr Sorgfalt im Umgang mit den Ressourcen ermuntern.

Bochum

Helmut Maier

ANDREAS TEUSCHER, **Schweiz am Meer**. Pläne für den „Central-Hafen“ Europas inklusive Alpenüberquerung mit Schiffen im 20. Jahrhundert. Limmat, Zürich 2014, 152 S., 50 Abb., EUR 38,-.

Im Mittelpunkt von Andreas Teuschers Studie stehen Visionen und konkrete Planungen ab Beginn des 20. Jahrhunderts, die Schweiz zu einem Knotenpunkt der internationalen Schifffahrt zu machen. Das reich illustrierte Buch, das auf Teuschers Lizentiatsarbeit beruht, fragt nach den konkreten Gründen, an denen die Vorhaben scheiterten, die Schweiz zu einem „Schifffahrts-Hub Europas“ (Einführung) zu machen.

Ausgehend von Ideen der Ingenieure Rudolf Gelken und Fridolin Becker folgt der Autor seinem Gegenstand in sechs thematischen Kapiteln. Er erläutert eingangs Pietro Caminadas Entwürfe zu Röhrenkanälen aus dem Jahr 1908, welche über die Alpen hinweg Schifffahrt ermöglichen sollten

(Kap. 1). Die Darstellung von Zürich als „Sackgasse“ entfaltete dann eine politische Legitimation für eine aktive städtische und überregionale Förderung zum Ausbau von Schifffahrtswegen in der Zwischenkriegszeit (Kap. 2). Der im Untersuchungszeitraum beginnende Bau von Wasserkraftwerken kollidierte mit den Planungen zum Ausbau von Wasserstraßen, da es etwa zu Mehrkosten für Schleusenbauten kam. Jeder Brücken- oder Kraftwerksbau wurde so jedoch auch Anlass, die Schifffahrtspläne erneut zu diskutieren. Denn die Enthusiasten wollten sicherstellen, dass ihre Visionen nicht durch den Bau anderer Infrastrukturen unmöglich gemacht wurden, was sich auch in gesetzgeberischen Befugnissen für den Bund niederschlug (Kap. 3).

Anschließend (Kap. 4) untersucht Teuscher die Dynamik, die „Krisen und Kriege“ auf die Schifffahrtsplanungen hatten. Er betont, dass die Wirtschaftskrise als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme die Planungen wieder ins Gespräch brachte, während die Weltkriege „neue, großräumige Perspektiven“ eröffneten (S. 69). Im Zweiten Weltkrieg gab es etwa eine breite mediale Kampagne für einen „Transhelvetischen Kanal“, der jedoch in Bern an den politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen scheiterte. Auch noch nach dem Zweiten Weltkrieg gab es Stimmen, die aus der Schweiz, „der europäischen Wasserscheide“, das „Herzstück des europäischen Güterverkehrs“ machen wollten (S. 88f.). Doch die unübersehbaren Kosten für die planerisch weit vorangetriebenen Vorhaben zum Ausbau von Wasserstraßen, die Unsicherheit bezüglich der Anschlüsse auf Seiten der Nachbarländer sowie der beginnende Autobahnbau sorgten in den 1950er Jahren dafür, dass es um technische Visionen einer Schiffbarmachung der Schweiz wieder ruhiger wurde. Im fünften Kapitel (*Technik, Natur und Heimat*) zeigt Teuscher, wie zwischen den 1930er und den 1950er Jahren die nationale Rhetorik einer wirtschaftlichen Entwicklung durch Schifffahrt mit Debatten um den Schutz der Schweizer Natur kollidierte. Das sechste Kapitel (*Totgesagte leben länger*) berichtet

dann von der vorerst letzten Konjunktur für großräumige Kanalpläne in den 1960er Jahren.

Den Schlussteil überschreibt Teuscher mit *Nimm uns mit, Kapitän, auf die Reise*, um überzeugend zu argumentieren, dass die Jahrzehnte andauernde Begeisterung für Schweizer Schifffahrtspläne – die bis heute nicht ganz abgeklungen ist – sich nur aus einer kulturhistorischen Perspektive verstehen lässt. Teuscher legt ein gelungen gestaltetes und gut geschriebenes Buch vor, das jedoch eine unübersehbare Schwäche hat: Es gibt keinen Anschluss an übergeordnete Forschungsfragen, die jedoch geradezu auf der Hand liegen. Van Laaks *Weißer Elefant*, die neuere, vielfältige umwelt- und technikhistorische Fragen einbeziehende Infrastrukturgeschichte oder Arbeiten zur Geschichte technischer Planungseuphorie werden nicht erwähnt. Auch ein Vergleich mit dem Gotthardtunnel (etwa mit Schuelers Studie *Materialising Identity*) oder der Blick über die Grenze fehlen, dabei verlief etwa die Neckarkanalisation zeitlich parallel. Ein zweifelsohne schönes, jedoch nur beängstigend gelungenes Buch.

Braunschweig Eike-Christian Heine

SIMONE M. MÜLLER, **Wiring the World. The Social and Cultural Creation of Global Telegraph Networks** (Columbia Studies in International and Global History). Columbia University Press, New York 2016, 384 S., \$ 60,-.

Angesichts weltweiter Vernetzung bis in den privatesten Raum hinein stellen immer mehr Forscher die Frage nach den Ursprüngen dieser Entwicklung. Beschränkt man diese Frage allein auf die Kommunikation, so ist der Weg zum globalen Seetelegrafennetz des 19. Jahrhunderts meist nicht weit. Simone M. Müller geht in ihrer Dissertationsschrift den Ursprüngen dieses „Weltkabelnetzes“ auf den Grund. Sie untersucht ein sehr komplexes personelles Netzwerk von überwiegend privatwirtschaftlichen Akteuren, die

für die Verlegung des ersten funktionstüchtigen Unterwasserkabels zwischen Europa und Nordamerika verantwortlich waren. Ein akteurszentrierter Ansatz unterscheidet ihre Studie von vorangegangenen Untersuchungen wie etwa Roland Wenzlhuemers *Connecting the Nineteenth-Century World* oder Dwayne R. Winsecks und Robert M. Pikes *Communication and Empire*. Durch diese Herangehensweise schafft Müller es geschickt, die Makroebene der globalen Strukturen mit einer ganz individuellen Mikroebene der handelnden Akteure zu verbinden. Möglich wird dies durch einen beeindruckend breiten Quellenkorpus, der sich auch aus privaten Korrespondenzen der Handelnden ebenso wie aus kulturgeschichtlichen und literarischen Quellen speist. Dadurch entsteht ein sehr facettenreiches Bild der Kabelwelt von etwa 1850 bis 1914.

In insgesamt sechs Hauptkapiteln erzählt Müller die Geschichte der „Class of 1866“, der Gruppe von britischen und US-amerikanischen Verantwortlichen für die Kabellegung zwischen Großbritannien und den USA im Jahr 1866, und des diese Gruppe umgebenden personellen und materiellen Netzwerks. Sie beginnt aus der Perspektive der „Class of 1866“. Wie sahen sie das, was sie schufen? Das zweite Kapitel widmet sie der wirtschaftlichen Struktur der Kabelindustrie und erzählt damit wenig, was man nicht schon in früheren Werken lesen konnte. Innovativer ist das darauffolgende Kapitel, in dem sie den technologischen Fortschritt der Kabeltelegrafie mit Ideen des Weltfriedens, Kosmopolitismus und westlichen „Zivilisierungsmissionen“ verbindet. In Kapitel vier betont sie, dass das Weltkabelnetz kein „Victorian Internet“ war, wie es Tom Standage in seinem gleichnamigen Buch beschrieben hat, weil es nur die Eliten hätten nutzen können und viele Weltregionen unangeschlossen blieben. Die „men on the spot“, die Ingenieure, die das Netz errichteten, und die Telegrafisten, die es betrieben, stellt Müller im folgenden Kapitel vor. Sie zeigt, wie diese Akteure sich untereinander organisierten und so eine ganz spezifische transnationale Expertenge-