

I. Die Wende zur Industrie- und Wissensgesellschaft

A. Technologie und sozialer Wandel

von

Hans Peter Hye

Menschliche Existenz und soziale Interaktion erfolgen in einem Kontinuum von Raum und Zeit. Dieses setzt variable Grenzen für jegliches Agieren. Dabei ist es nicht verblüffend, dass sowohl die räumlichen als auch zeitlichen Dimensionen von Fall zu Fall höchst unterschiedlich sein können. So erfolgt etwa eine agrarische Subsistenzwirtschaft in vergleichsweise kleinen räumlichen Dimensionen, dafür aber in ausgedehnten Zyklen. Im seltenen Idealfall produziert eine solche nur geringfügig mehr als für den Eigenbedarf erforderlich ist¹, weshalb die Produktionsgeschwindigkeit gering bleibt. Da zudem Handelsbeziehungen nach außen nur höchst beschränkt erfolgen, bleibt auch die Geldumlaufgeschwindigkeit äußerst gering, zumal davon auszugehen ist, dass das gemeinschaftliche Leben einschließlich der Produktion innerhalb eines tradierten Geflechtes persönlicher Beziehungen erfolgt, innerhalb dessen Kategorien wie religiöse Sinnstiftung, Geschlecht, Alter, Herkunft etc. die Formen und verschiedenlichen Verpflichtungen der Arbeits- und Aufgabenteilung und damit insgesamt langlebige Traditionen in überwiegendem Maße bestimmen. Nachrichten über die Welt außerhalb fließen dagegen nur höchst spärlich ein. Selbst wenn es dank technologischer Innovationen möglich wäre, die Produktion weit über das erforderliche Maß hinaus zu steigern, erwiese sich dies zumindest kurz- und mittelfristig – mangels geeigneter Transportmittel und Absatzmöglichkeiten – als wenig zweckmäßig. Somit werden oft idyllisierte Muße und/oder temporärer Mangel und Hunger, dem die Menschen nahe-

¹ Wegen des mit diesem Idealfall unmittelbar verbundenen Anstiegs der Bevölkerung, der in der Regel größer ist als die potentiellen Produktionssteigerungen, stellt sich der Normalzustand des subsistenzwirtschaftlichen Mangels schnell wieder ein. Konsequenterweise waren und sind Menschen daher das wichtigste „Exportgut“ dieser Wirtschaftsweise. Deren Arbeitskraft konnte im günstigsten Falle, wie etwa in jenem der Tiroler „Schwabenkinder“, auf den „Kindermärkten“ in Friedrichshafen oder Ravensburg mit Gewinn verkauft werden; vgl. OTTO UHLIG, Die Schwabenkinder aus Tirol und Vorarlberg (= Tiroler Wirtschaftsstudien 34, Innsbruck ³1998).

zu ohnmächtig gegenüber stehen mussten, ebenfalls zu häufig verkannten konstitutiven Faktoren sozialer Langsamkeit².

Urbane Schnelllebigkeit müsste sich demgegenüber charakterisieren durch vergleichsweise große und leicht überwindbare Räume, in denen innerhalb sehr verkürzter Zeitintervalle, meist sogar unabhängig von Jahres- und Tageszeit, agiert, produziert und konsumiert wird³. Das relativ scharf zwischen Arbeits- und Freizeit trennende Alltagsleben ist geprägt von den Bedingungen der konkurrierenden Arbeits- und Warenmärkte, die eine vergleichsweise sichere Grundexistenz garantieren. Diese Umstände sind – weil von lokalen bzw. regionalen Elementarereignissen weniger abhängig – nachhaltiger wirksam als allfällige Relikte der oben genannten persönlichen Bindungen. Damit wird aber auch die Alltagskultur einerseits vielfältiger, andererseits dynamischer, zumal sie stets einer Vielzahl von Einflüssen ausgesetzt ist, die insbesondere auch von außen kommen. Dies bedeutet nicht nur einen Anreiz, scheinbar altherwürdige Traditionen in Frage zu stellen, deren Dauerhaftigkeit damit entscheidend verringert wird, sondern vor allem auch und ins Auge springend eine Vielfalt zumeist kurzlebiger Geschmacksrichtungen. Mode ist daher zweifellos ebenso ein Ausdruck städtischer „Geschwindigkeit“ und Lebensbeschleunigung wie Produktionssteigerung und Arbeitszeiterfassung.

Dass Zeit und Raum bzw. diese mit konstituierende Größen wie Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft, Dauer und Geschwindigkeit bzw. Gestalt, Entfernung und Richtung, deren Wandel Stephen Kern hinsichtlich ihrer kulturgeschichtlichen Konsequenzen untersucht⁴, maßgebliche Kategorien der Wahrnehmung, Interpretation und Beurteilung der Welt sind, bedarf wohl ebenso wenig einer näheren Begründung wie die Feststellung, dass gemeinsame Wahrnehmung, Interpretation und Beurteilung als soziale Prozesse anzusehen sind, die wesentlich zur Bildung, Verfestigung und Dauerhaftigkeit von Gruppierungen, in welchem Umfang immer, beitragen. Raum und Zeit bestimmen damit zumindest indirekt Bräuche und Sitten und tragen wesentlich zur Alltagskultur, also zur sozialen Ausformung des Alltags bei – Tag und Nacht, der Ablauf der Jahreszeiten, die regelmäßige Wiederkehr von Gedächtnis- und Feiertagen, Jubiläen, topographische Begriffe, Horizonte und Orientierungen –, letztlich buchstäblich zu den „Gedächtnisorten“. So gesehen ist Urbanisierung nicht nur als Prozess des Bevölkerungswachstums in Ballungsgebieten anzusehen. Sie

² Zum Wesen dieser „malthusianischen Falle“ und der Möglichkeit des Entweichens vgl. JAN DE VRIES, *The Industrious Revolution. Consumer Behavior and the Household Economy, 1650 to the Present* (Cambridge – New York 2008) 73–78; PETER HERSCHE, *Muße und Verschwendung. Europäische Gesellschaft und Kultur im Barockzeitalter*, 2 Bände (Freiburg – Basel – Wien 2006); HARTMUT ROSA, *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne* (Frankfurt am Main 2005).

³ Eine Konsequenz der Ausdehnung der Räume und der gleichzeitigen Verringerung der zeitlichen Referenzintervalle und der daraus resultierenden Notwendigkeit von Synchronisierung und Standardisierung war die „Internationale Meridiankonferenz“ in Washington vom Jahre 1884, in der sich zunächst 24 Staaten auf die Einführung einer globalen Standardzeit und die Einrichtung der Zeitzonen einigten. Österreich-Ungarn trat dieser Einigung 1893 bei, die insbesondere den Erfordernissen des internationalen Eisenbahn- und Telegrafverkehrs entsprungen war.

⁴ STEPHEN KERN, *The Culture of Time and Space, 1880–1918: With a New Preface* (Cambridge, Mass. 2003).

verweist auch auf einen kulturellen Wandel, in dem „urbane“ Werte eine Dominanz über jene des ländlichen Raumes erringen und beanspruchen⁵. Urbanität beansprucht somit Fortschritt, Modernität etc. und kommt unter anderem auch in allen äußeren Aspekten zum Ausdruck, die einen städtischen Ballungsraum, oder genau gesehen dessen Zentrum, vom ländlichen Umfeld abhebt – beispielsweise die Straßenbeleuchtung. Als naturwissenschaftlich-mechanistische Größen sind Raum und Zeit auch Objekte und Koordinaten bei Überlegungen, die Verringerungen der Mühen des Alltags, Verbesserungen und/oder Ertragssteigerungen etc. zum Ziel haben. Diese Überlegungen erfolgen gerade auch wegen der ihnen zugrundeliegenden Bewertungen in sozialen Räumen, die aber räumlich und/oder zeitlich nicht notwendigerweise mit jenen übereinstimmen müssen, in denen zum Teil sogar nicht beabsichtigte oder unvorhersehbare Konsequenzen dieser „Verbesserungen“ spürbar werden, was im Falle von militärischen „Verbesserungen“ unmittelbar einsichtig erscheint. „Technik“ – verstanden als „die Menge der nutzenorientierten, künstlichen, materiellen Gebilde, [der] menschlichen Handlungen und Einrichtungen, in denen Sachsysteme entstehen, [und der] menschlichen Handlungen, in denen Sachsysteme verwendet werden“⁶ – ist somit sowohl Ergebnis von sozialen Prozessen als auch, und möglicherweise in viel größerem Maße, Auslöser von Veränderungen im sozialen Alltag, und dies nicht nur im lokalen Bereich, sondern weit über den engeren Raum ihrer Anwendung hinaus und gegebenenfalls sogar global.

Die Frage des „sozialen Bedarfs“ technologischer Innovationen – namentlich im 19. Jahrhundert – kann hier nur ganz am Rande diskutiert werden. Entsprechende „Nachfrage“ entstand und entsteht zunächst stets aus dem Bereich des Militärischen, und das in zweifacher Hinsicht: einmal verlangte die Militärtechnik Innovationen, um mit den Rivalen mithalten zu können⁷. Eng damit verknüpft ist der stets steigende materielle Bedarf der Kriegsherren. Erfolgreiche Kriegsführung basierte immer auch auf dem Vorhandensein ausreichender materieller Ressourcen⁸. Nicht zuletzt diese Notwendigkeit sollte die Herausbildung der „modernen Staatlichkeit“ im 19. Jahrhundert entscheidend beschleunigen⁹, die unmittelbarer auf menschliche und materielle Ressourcen zurückgreifen konnte und zudem in den damit entstehenden „Volkswirtschaften“ wirtschafts- und mehr und mehr auch sozialpolitisch aktiv wurde. Die Deckung des Bedarfs der seit dem 18. Jahrhundert vergleichsweise rasch anwachsenden Bevölkerung und ihres immer größer werdenden nichtagrarisch tätigen und in städtischen

⁵ CHRISTOPHER A. BAYLY, *The birth of the modern world, 1780–1914. Global connections and comparisons* (Malden, Mass. 2005) 183 f.; für eine Reihe damit zusammenhängender Aspekte vgl. auch ANDREW LEES, LYNN HOLLEN LEES, *Cities and the Making of Modern Europe, 1750–1914* (= *New Approaches to European History* 39, New York – Cambridge 2007).

⁶ GÜNTER ROPOHL, *Allgemeine Technologie. Eine Systemtheorie der Technik* (Karlsruhe 2009) 31.

⁷ Vgl. WOLFGANG REINHARD, *Geschichte der Staatsgewalt. Eine vergleichende Verfassungsgeschichte Europas von den Anfängen bis zur Gegenwart* (München 1999) 343–363.

⁸ Vgl. EBD. 306–340; NIALL FERGUSON, *The Cash Nexus: Economics and Politics from the Age of Warfare Through the Age of Welfare, 1700–2000* (London 2002) 40 ff.

⁹ BAYLY, *Birth of the modern world* 143–147, 247 f.

Ballungszentren lebenden Anteils bedeutete eine Herausforderung nicht nur für die landwirtschaftliche Produktion, der unter anderem durch neue Anbaumethoden – Fruchtwechselwirtschaft – und dem vermehrten Anbau „neuer“ Früchte – insbesondere Mais und Kartoffel – begegnet wurde¹⁰, sondern auch in „logistischer“ Hinsicht, weil Produktions- und Konsumationsorte sich räumlich tendenziell mehr und mehr voneinander entfernten. Es war nicht nur die Steigerung der landwirtschaftlichen Produktion an sich, durch die dieser Bedarf gedeckt werden konnte, sondern auch die wachsende Möglichkeit der Erschließung vieler geringer lokaler Überschüsse in einem sich rasch ausweitenden Versorgungsumfeld. Dieses Prinzip der Erschließung und Nutzbarmachung auch geringster Überschüsse wurde dann auch insbesondere im Finanzwesen zu einem zentralen Organisationsprinzip der „modernen“ Welt. Das sich in dieser ändernde Konsumverhalten und der Wandel gewerblicher Produktionsformen erzeugten ebenso Impulse für technologische Innovationen wie der individuelle Wunsch, beispielsweise als nichtständische unternehmerische Pioniere, den persönlichen Wohlstand zu mehren. Technologische Innovation war und ist immer eng verknüpft mit dem Ausbildungswesen. Neue Techniken erfordern ein entsprechend verändertes und zunehmend abstraktes Anwenderwissen, entstehen ihrerseits zumeist aber dann, wenn findige und experimentierfreudige Köpfe verschiedene Stränge des vorhandenen und von ihnen weitgehend beherrschten Erfahrungswissens planmäßig neu miteinander zu verknüpfen versuchen. Technologische Innovation bzw. der gesellschaftlich-politische Bedarf nach den daraus entspringenden „Mehrwerten“ „erzwingt“ von daher ab einem bestimmten Zeitpunkt geradezu den Ausbau eines leistungsfähigen Schul- und Ausbildungswesens; dies umso mehr, als der Zugang zum Erfahrungswissen und Anwenderwissen mehr und mehr auch theoretisches Grundlagenwissen voraussetzte¹¹. Dass dem Schul- und Bildungswesen in einer sich verändernden sozialen Umwelt vermehrt auch „sinnstiftende“ Aufgaben zufallen, kann hier ebenso nur am Rande erwähnt werden wie der Umstand, dass das – oft als „Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen“ bezeichnete – Aufeinanderprallen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Tradition und Moderne gerade im Bereich dieser „Sinnstiftung“ höchst konfliktreich verlaufen konnte.

Anhand ausgewählter Beispiele ist zu untersuchen, wie Technik bzw. technischer Fortschritt soziale Zeiten und Räume und damit Strukturen in der Habsburgermonarchie im 19. Jahrhundert umstrukturiert, reorganisiert und auch vereinheitlicht bzw. großräumig integriert hat. Unberücksichtigt bleiben jene Technologien, die praktisch keine sozialen Konsequenzen gezeitigt haben. Hierzu wäre u.a. der erste Einsatz einer –

¹⁰ ROMAN SANDGRUBER, Die Anfänge der Konsumgesellschaft. Konsumgüterverbrauch, Lebensstandard und Alltagskultur in Österreich im 18. und 19. Jahrhundert (= Sozial- und wirtschaftshistorische Studien 15, Wien 1982) 36 ff.; DERS., Die Agrarrevolution in Österreich. Ertragssteigerung und Kommerzialisierung der landwirtschaftlichen Produktion im 18. und 19. Jahrhundert; in: ALFRED HOFFMANN (Hg.), Österreich-Ungarn als Agrarstaat. Wirtschaftliches Wachstum und Agrarverhältnisse in Österreich im 19. Jahrhundert (= Sozial- und wirtschaftshistorische Studien 10, Wien 1978) 214 ff.; allgemein TIM BLANNING, The Pursuit of Glory. Europe 1648–1815 (= The Penguin History of Europe 6, London 2007) 153 ff.

¹¹ Theoretisch ERHARD OESER, Wissenschaftstheorie als Rekonstruktion der Wissenschaftsgeschichte. Fallstudien zu einer Theorie der Wissenschaftsentwicklung (Wien – München 1979).

als Kuriosität überaus bestaunten – atmosphärischen Dampfmaschine zu rechnen, die 1723 im Fürstlich Schwarzenbergischen Garten in Wien den Betrieb von Wasserspielen ermöglichte¹².

1. Die „Industrielle Revolution“ – ein überschätztes sozialgeschichtliches Phänomen?

Bekanntlich wurde lange Zeit die „Industrielle Revolution“ als die Triebkraft angesehen, die – von Großbritannien ausgehend – ab dem späten 18. Jahrhundert auch die europäischen und globalen Sozialstrukturen entscheidend und nachhaltig veränderte. Sehr verkürzt ist sie als Kulminationspunkt einer Entwicklung zu betrachten, die es ermöglichte, gleichzeitig große und billige Produktmengen zu erzeugen und beträchtliche unternehmerische Gewinne zu erzielen. Voraussetzung hierfür war zunächst eine Akkumulation von Kapital, um die erforderlichen Investitionen tätigen zu können. Parallel dazu erfolgte in zunehmendem Maß eine „Befreiung“ von Menschen aus bisherigen persönlichen/feudalen Bindungen. Sie waren gezwungen, auf dem sich formierenden Arbeitsmarkt ihre Arbeitskraft anzubieten, die von den „Kapitalisten“ zu eigenen Bedingungen nachgefragt wurde. Als nicht ausgebildete, aber leicht anlernbare Arbeitskräfte bildeten sie eine neue Sozialgruppe, das „Industrieproletariat“. Dieses war leicht in jenem Produktionsprozess einzusetzen, der sich bereits im Zuge der „Proto-industrialisierung“ im Verlagssystem bzw. Manufakturwesen entwickelt hatte: die Aufsplitterung der Warenerzeugung in eine Abfolge einfacher, sich jeweils wiederholender Arbeitsschritte, die auch von Frauen und Kindern erledigt werden konnten und die es zunehmend erlaubten, einzelne dieser Schritte maschinell durchzuführen. Der Dampfmaschine kam in diesem Zusammenhang deshalb eine entscheidende Bedeutung zu, weil sie die Abhängigkeit von herkömmlichen „Energieträgern“, vor allem der mechanischen Wasserkraft, bei der Standortwahl praktisch beseitigte. Die in sozialhistorischer Sicht zentrale Konsequenz dieser Entwicklung war die Formierung der bürgerlichen „Klassengesellschaft“, in der einerseits die Faktoren Kapital und Arbeit in einen antagonistischen Widerspruch gerieten, und andererseits das Handwerk bzw. die handwerklichen Produzenten zunehmend der Gefahr der „Proletarisierung“ ausgesetzt waren.

Dieses Konzept der „Industriellen Revolution“ ist in jüngerer Zeit allerdings in mehrfacher Hinsicht stark relativiert worden. Zunächst konnte gezeigt werden, dass der Prozess der Mechanisierung und des Einsatzes der Dampfmaschine im „Mutterland“ Großbritannien nicht plötzlich einsetzte, sondern als evolutionäre Entwicklung gesehen werden muss, die bereits sehr früh im 18. Jahrhundert ihren Anfang nahm und im Vergleich zu Kontinentaleuropa durch eine Reihe äußerer Faktoren (vor allem hohe Arbeits- und niedrige Energiekosten) begünstigt war. Ab einem bestimmten Entwick-

¹² THOMAS BRANDSTETTER, Windmacherey. Frühe Dampfmaschinen als Projekte (1695–1725); in: MARKUS KRAJEWSKI (Hg.), Projektmacher. Zur Produktion von Wissen in der Vorform des Scheiterns (= copyrights 15, Berlin 2004) 88. Allerdings sei hier nicht unerwähnt, dass um dieselbe Zeit in den oberungarischen Bergwerken bei Königsberg (Újbánya, Nová Baňa; *Nová Baňa*) eine ähnliche Maschine versuchsweise zum Abpumpen des eingedrungenen Wassers eingesetzt wurde, EBD. 91.

lungsstand wurde die britische Technologie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts „exportfähig“ und bewirkte damit punktuell schlagartige und nachhaltige Veränderungen der Produktionsbedingungen sowohl auf dem Kontinent als auch weltweit¹³. Zudem spielte die industrielle Produktionsweise im System des britischen und globalen Kapitalismus bis weit ins 19. Jahrhundert hinein bei weitem nicht die ihr zugeschriebene große Rolle. Zweitens darf die „Industrialisierung“ nicht isoliert betrachtet werden. Sie ist vielmehr von einer Reihe externer Faktoren abhängig, von denen – abgesehen vom maschinellen Equipment – insbesondere die Folgenden größte Bedeutung hatten¹⁴:

- Die Verfügbarkeit billiger Rohstoffe in ausreichender Menge, die gegebenenfalls mit geringen Kosten aus großer Entfernung herangeschafft werden können, und deren Angebot auch bei Nachfragekonkurrenz elastisch bleibt.
- Voraussetzung hierfür ist das Vorhandensein eines leistungsfähigen Verkehrs- und Transportsystems, das eine Minimierung der Frachtraten ermöglicht.
- Dieses ist unbedingte Voraussetzung für Vertrieb und Absatz der industriell gefertigten Massenerzeugnisse, weil die regionale Nachfrage mittelfristig bald befriedigt und daher in ihrer Elastizität beschränkt ist.
- Konsequenterweise hängt auch von daher eine erfolgreiche Industrialisierung von den Bedingungen eines politisch-institutionellen Rahmens ab, und zwar nicht nur hinsichtlich der inneren Verhältnisse sondern vor allem auch hinsichtlich der Art und Weise der Anbindung an den „Weltmarkt“.

Eine auf diesen Voraussetzungen basierende erfolgreiche Industrieegründung konnte gerade auch im lokalen Bereich eine Kettenreaktion auslösen, die die Ansiedlung weiterer Industriebetriebe, massive Zuwanderung und Bevölkerungswachstum, Steigerung der lokalen Nachfrage und damit der gewerblichen Produktion, das regelrechte Aufblühen des Dienstleistungssektors stimulierte.

2. Die Kompression von Distanzen und die Verdichtung von Netzen

Wenn auch noch gegenwärtig in vielen Wanderführern Distanzen in Zeiteinheiten („Gehstunden“) angegeben werden, so verweist dies auf die Möglichkeit höchst subjektiver und sozialer Wahrnehmung scheinbar objektiver Größen. An der Entfernung interessiert weniger ihr eigentliches Maß als vielmehr die Zeit und der Aufwand, die erforderlich sind, um diese Distanz zu überwinden. Entsprechend bedeutet(e) die Verringerung einer Entfernung zumeist die Reduktion des für ihre Überwindung erforderlichen Zeit- bzw. Energie- und damit Kostenaufwands. Eine erste beträchtliche Verringerung der Entfernungen gelang in Großbritannien bereits im Verlauf des

¹³ BLANNING, Pursuit of Glory 125 ff.; zum „Bauernlegen“ EBD. 148 ff.; vgl. auch ROBERT C. ALLEN, The British Industrial Revolution in Global Perspective (= New Approaches to Economic and Social History, New York – Cambridge 2009).

¹⁴ Vgl. BAYLY, Birth of the modern world 177; RONALD FINDLAY, KEVIN H. O’ROURKE, Power and Plenty. Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium (Princeton, N. J. 2007) 364.

18. Jahrhunderts dank der Errichtung eines dichten Netzes von abgabepflichtigen „Hochleistungsstraßen“ (turnpike roads), die die Reisezeiten auf Fernstrecken zwischen 1700 und 1800 um bis zu 85 % reduzierten¹⁵. Wie im übrigen Europa wurde auch in den habsburgischen Ländern versucht, das Straßennetz zu verbessern und auszubauen, doch konnten nur in den seltensten Fällen ähnlich stimulierende Effekte erzielt werden wie auf den britischen Inseln; zu nennen wären die Straßen von Wien nach Triest (Trieste, Trst, Terst; *Trieste*) und nach anderen „wichtigen“ Ländern¹⁶. Dennoch kann angenommen werden, dass die höchste erreichbare Reisegeschwindigkeit eines Pferdegespanns bis etwa 1840 kaum über 15–16 km/h hinauskam¹⁷. Mit dieser Geschwindigkeit hätte eine Reise auf der etwa 130 km langen Pferdeisenbahn von Linz nach Budweis (Budějovice; *České Budějovice*) 1836 etwa acht Stunden gedauert – was der Selbstdarstellung der Betreibergesellschaft, die eine eintägige „bequeme“ Reise verspricht¹⁸, einigermaßen entspricht. Die im selben Jahr in Betrieb genommene dampfbetriebene Nordbahn erreichte schon Geschwindigkeiten an die 40 km/h, womit deren Einzugsgebiet plötzlich wesentlich näher an die Residenzstadt heranrückte. Mit der technologischen Weiterentwicklung verbanden Dampflokomotiven die Eisenbahnen bald mit mehr als 100 km/h. Genau betrachtet waren damit aber nur jene bevorzugten lokalen Regionen zusammengerückt, die im zumindest mittelbaren Einzugsgebiet des sich ausbreitenden Eisenbahnnetzes lagen. Durch die internationalen Anbindungen rückten diese auch rasch näher an die kontinentalen und mittelbar auch an die globalen Zentren heran.

Dagegen verharren mehr oder weniger fernab gelegene Gebiete noch lange Zeit, in manchen Alpengebieten sogar bis weit nach 1945, im sich allenfalls mäßig steigern- den Tempo der Zeit um 1840. Zumindest relativ gerieten diese damit in ein Abseits. Dieses Abseits lässt sich etwa bei der Durchsicht der „Spezialortsrepertorien“ für das Jahr 1910 erahnen, die für jede Ortsgemeinde auch deren Entfernung zur jeweils nächst gelegenen Bahnstation angeben. Diese typischerweise in Gehstunden angegebenen Distanzen konnten beispielsweise in manchen Tiroler Talschaften Werte von mehr als 5 betragen: Sölden im Ötztal war beispielsweise acht Gehstunden vom nächsten Bahnhof entfernt, das im heutigen Osttirol liegende St. Jakob in Deferegggen sogar zehn. Dabei dürfte die mit 4–5 km/h angenommene Geschwindigkeit vom Wert her nur dann die Realität erfasst haben, wenn die Distanz auf einigermaßen ausgebauten Wegen bzw. Straßen zurückgelegt werden konnte. In Kärnten und wohl auch anderenorts mussten die Bewohner vieler in Ortsgemeinden zusammengefasster Ansiedlungen einen enormen Aufwand auf sich nehmen, um die Gemeindeämter aufsuchen zu können. Nicht

¹⁵ BLANNING, Pursuit of Glory 11.

¹⁶ EBD. 16; ROMAN SANDGRUBER, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart (= Österreichische Geschichte, herausgegeben von HERWIG WOLFRAM, Wien ²2005) 200 f.

¹⁷ ROLF WALTER, Geschichte der Weltwirtschaft. Eine Einführung (Köln – Wien – Weimar 2006) 212; SANDGRUBER, Ökonomie und Politik 201.

¹⁸ Zit. BETTINA KRENN, Eisenbahnkarten der Österreichisch-Ungarischen Monarchie vom Beginn des Eisenbahnwesens bis zur Jahrhundertwende, Diplomarbeit aus Geschichte (Wien 1998) 80.

selten beanspruchte dies nahezu einen Tag Wegzeit¹⁹. Auch wenn diese Beispiele insgesamt doch extreme Verhältnisse widerspiegeln, sollte nicht vergessen werden, dass noch 1910 beinahe 54 % der cisleithanischen Bevölkerung in Gemeinden mit unter 2.000 Einwohnern lebten²⁰. Freilich weisen die stagnierenden Bevölkerungszahlen dieser Kleinstgemeinden nicht unbedingt darauf hin, dass sie von der „Beschleunigung“ unberührt geblieben wären. Angesichts der enormen sozialen Sogkraft, die die boomenden Zentren entwickelten – 1869 lebten knapp 20 % der Bevölkerung in Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohnern, 1910 waren es mehr als 36 %²¹ – muss wohl auch davon ausgegangen werden, dass die Kleinstgemeinden vor allem negative Effekte des Wandels zu spüren bekamen, da es nahe liegt, dass die in die Zentren Abwandernden in erster Linie jung, kräftig und risikobereit waren. Auch kehrten jene, denen eine mittlere und/oder Hochschulbildung offen stand, kaum zurück. Die Peripherien mussten also einen Verlust an Humankapital hinnehmen²².

Investitionen und Bau von Eisenbahnen entsprangen freilich nur in den allerseltensten Fällen der primären Absicht, Menschen einander näher zu bringen. In erster Linie sollten sie die Distanz zwischen Märkten verringern bzw. lokale und isolierte Märkte bzw. Regionen an Märkte anbinden. „Entfernung“ zwischen Märkten ist in diesem Zusammenhang – abgesehen von den Distanz- und Zeitangaben – in allererster Linie anhand der Differenz der Preise für gleiche Güter auf unterschiedlichen Märkten zu messen²³. Diese Differenz besteht im Wesentlichen aus einer politischen Komponente (unterschiedliche Besteuerung des Produkts an den einzelnen Marktplätzen, Ein- oder Ausfuhrzölle, Import- oder Exportbeschränkungen) und aus der Frachtrate, den Kosten, die die Heranbeförderung der Ware verursacht hat, die ihrerseits auch distanzabhängig ist. Überaus hohe Frachtkosten, die im Überlandtransport kaum zu vermeiden waren, beschränkten daher bis ins 19. Jahrhundert hinein den überregionalen Handel nahezu ausschließlich auf Luxusgüter, deren Eigenwert in einem noch vertretbaren Verhältnis zu den letztlich entstehenden Gesamtkosten stand. Lediglich der See- und Wasserweg ermöglichte ansonsten bis weit ins 19. Jahrhundert hinein einigermaßen akzeptable Frachtkosten, die es erlaubten, die

¹⁹ HANS PETER HYE, Der Kärntner Landtag 1861–1914/18 im Spiegel der Quellen der Wiener Regierung; in: HARALD KRAHWINKLER (Hg.), Staat – Land – Nation – Region. Gesellschaftliches Bewusstsein in den österreichischen Ländern Kärnten, Krain, Steiermark und Küstenland 1740 bis 1918 (= Unbegrenzte Geschichte/Zgodovina bez meja 9, Klagenfurt – Ljubljana – Wien 2002) 248 f.

²⁰ SANDGRUBER, Ökonomie und Politik 264.

²¹ EBD.

²² Als Indikator hierfür kann insbesondere der Anteil der landsturmpflichtigen 19–42-jährigen Männer an der gesamten männlichen Population der einzelnen politischen Bezirke herangezogen werden. Dieser erreichte in boomenden Städten auch 50 %, während er in stagnierenden Regionen nicht selten unter 25 % blieb; vgl. DIE ERGEBNISSE DER VOLKSZÄHLUNG VOM 31. DEZEMBER 1910 in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern I/3: Die Alters- und Familienstandsgliederung und Aufenthaltsdauer (= ÖSTERREICHISCHE STATISTIK, Neue Folge I/3, Wien 1914). Zum brain drain vgl. exemplarisch anhand der rumänischsprachigen Zuwanderer nach Wien HANS PETER HYE, Rumänische Vereine in Wien bis 1914/16; in: Anuarul institutului de istorie Cluj 23 (1994) 141.

²³ DAVID F. GOOD, Der wirtschaftliche Aufstieg des Habsburgerreiches 1750–1914 (= Forschungen zur Geschichte des Donaumaues 7, Wien – Köln – Graz 1986) 99 ff.

europäischen und außereuropäischen Küstenmetropolen zu versorgen und enger zu verbinden. Von dort aus konnte das Binnenland über die großen Flüsse erschlossen werden, sofern deren Gefälle dies erlaubte. Doch war der Handel notwendigerweise asymmetrisch, da Massengüter in erster Linie nur flussabwärts transportiert bzw. gefloßt werden konnten. Das vormärzliche Wien konnte beispielsweise über die Donau und den Schwarzenbergischen Schwemmkanal (ab 1822), den Wr. Neustädter Kanal, und den vom „Raxkönig“ Georg Hu(e)bmer angelegten Schwemmtunnel durch den Gscheidsattel, der die Erschließung der Hoyos'schen Forste im Müürztal ermöglichte (ab 1827), einigermaßen gut mit (Brenn-)Holz versorgt werden²⁴. Prekärer war dagegen schon die Versorgung mit Lebensmitteln, die längst nicht mehr alleine durch die mittelbare Umgebung geleistet werden konnte, sondern vor allem aus Ungarn erfolgte²⁵. Problematisch wurde die Lage insbesondere dann, wenn dort Ernteauffälle das Angebot reduzierten und andere Versorgungsquellen kaum erschlossen werden konnten. Böhmen litt dagegen vor allem an einem Mangel an Speisesalzvorkommen, der durch das landesfürstliche Salzmonopol noch verschärft wurde, das den Bezug ausländischen Salzes zu unterdrücken versuchte²⁶. Seine Versorgung erfolgte daher auf dem mühevollen und vor allem kostspieligen Landweg vom Salzkammergut über den Böhmerwald. Die Inbetriebnahme der Linz–Budweiser Pferdeisenbahn 1832 bedeutete in diesem Zusammenhang eine wesentliche Verbesserung der Lage, erlaubte sie doch bei gleichem Einsatz eine Versiebenfachung der Transportkapazitäten. Vermochte ein Zugpferd auf einer gut ausgebauten „Chaussée“ etwa 10 Wiener Zentner (ca. 560 kg) Transportgut zu befördern, erlaubte die Schiene bei gleichem Einsatz den Transport von 70 Wiener Zentnern (ca. 4 t)²⁷. Die Nordbahn transportierte im Krisenjahr 1848 bereits 60.000 t Fracht, zur Hälfte Kohle und ca. 10 % Getreide, nach Wien²⁸, was 15.000 Ladungen eines Einspanners einer Pferdeisenbahn entsprach. Schienennetz und Transportvolumina erhöhten sich in den folgenden Jahrzehnten in beträchtlichem Ausmaß – allerdings in von der politischen Konjunktur abhängigen Schüben und, was die Gesamtzahlen betrifft, in einem gewissen Rückstand gegenüber den westeuropäischen Ländern²⁹. Dennoch: „Erst die Dampfschiffe und Eisenbahnen, zusammen mit der Sicherstellung

²⁴ GERTRUD HAIDVOGL, Von der Flusslandschaft zum Fließgewässer. Die Entwicklung ausgewählter österreichischer Flüsse im 19. und 20. Jahrhundert mit besonderer Berücksichtigung der Kolonisierung des Überflutungsraumes, phil. Diss. (Wien 2008) 42; zu Huebmer vgl. ÖSTERREICHISCHES BIOGRAPHISCHES LEXIKON 1815–1950, herausgegeben von der Österreichischen Akademie der Wissenschaften III (Wien 1965) 1.

²⁵ Vgl. auch ALFRED HOFFMANN, Grundlagen der Agrarstruktur der Donaumonarchie. Österreich-Ungarn als Agrarstaat; in: DERS. (Hg.), Österreich-Ungarn als Agrarstaat. Wirtschaftliches Wachstum und Agrarverhältnisse in Österreich im 19. Jahrhundert (= Sozial- und wirtschaftshistorische Studien 10, Wien 1978) 44 ff.

²⁶ THOMAS WINKELBAUER, Ständefreiheit und Fürstenmacht. Länder und Untertanen des Hauses Habsburg im konfessionellen Zeitalter I (= Österreichische Geschichte 1522–1699, herausgegeben von HERWIG WOLFRAM, Wien 2004) 489.

²⁷ KRENN, Eisenbahnkarten 80.

²⁸ SANDGRUBER, Ökonomie und Politik 205.

²⁹ Vgl. KARL BACHINGER, Das Verkehrswesen; in: ADAM WANDRUSZKA, PETER URBANITSCH (Hgg.), Die Habsburgermonarchie 1848–1918 I: Die wirtschaftliche Entwicklung (Wien 1973) 278–306.

des gemeinsamen Zollgebietes und der Wander- und Niederlassungsfreiheit formten den gemeinsamen Markt in der Habsburgermonarchie“, wobei die „Eisenbahn [...] in Österreich viel stärker als anderswo zum Schlüsselsektor der industriellen Expansion“ wurde³⁰.

Folgt man Tim Blanning³¹, so führten die Entwicklung und der Ausbau von Eisenbahnwesen und dampfgetriebener Hochsee- und Binnenschifffahrt dank ihrer hohen Transportkapazitäten zu einer der grundlegendsten Veränderungen der sozialen Entwicklung Kontinentaleuropas überhaupt: der Beseitigung von Hunger und Hungersnöten. Durch die erst jetzt gegebene Möglichkeit, weit voneinander entfernte dringliche Nachfrage nach lebensnotwendigen Massengütern und Angebot eben dieser Güter rasch und zu vergleichsweise geringen Kosten verbinden zu können, war es erstmals möglich, lokale bzw. regionale Ernteauffälle zu kompensieren und sowohl den Nahrungsmittel- als auch den Bedarf an erforderlichem Saatgut zu befriedigen, sowie kontinentale nichtagrarische Ballungsräume zu versorgen. Selbst nach guten Erntejahren stiegen die Getreidepreise im Frühsommer wegen der Erschöpfung der Vorräte zumeist deutlich an. Nunmehr dämpfte die dank der neuen Transportmittel und -kapazitäten geschaffene Integration räumlich weit entfernter Märkte, insbesondere auch des reichen Getreideangebotes der Neuen Welt, saisonale Preisschwankungen und Angebotsknappheiten: Preise für Grundnahrungsmittel wurden stabil, relativ niedrig und vor allem berechenbar³². Der Eisenbahnausbau – und in geringerem Maße der Ausbau des Dampfschiffbetriebes vor allem auf Donau, Elbe und Moldau – bewirkten neben diesem grundlegenden Wandel bezüglich der Landwirtschaft und der Nahrungsmittelversorgung eine Reihe weiterer tiefgreifender Veränderungen. Zunächst ermöglichte er – neben einigen anderen Faktoren³³ – in den sich ausweitenden „Einzugsgebieten“ der neuen Transporttechnologien das Einsetzen der Vollkommerzialisierung der österreichischen Landwirtschaft: Die Möglichkeit eines materiellen überregionalen Ausgleichs zwischen „Überangebot“ und, z.B. durch Naturereignisse bedingten, Mangel erlaubte das Abgehen von traditionellen, oft im Rahmen der Patrimonialherrschaft organisierten Vorsorgemaßnahmen. An die Stelle von Naturalabgaben zur Schaffung einer

³⁰ ROMAN SANDGRUBER, *Wirtschaft ohne Grenzen – Österreichs Wirtschaftsgeschichte als Beispiel*; in: Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark 95 (2004) 116; vgl. auch CHRISTOPH MARIA MERKI, *Verkehrsgeschichte und Mobilität* (= UTB 3025: Profile, Stuttgart 2008) 20 ff.

³¹ BLANNING, *Pursuit of Glory* 50 ff.

³² Von ähnlichen Prämissen ausgehend WOLFGANG SCHIVELBUSCH, *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* (= Fischer Taschenbücher 4414: Geschichte, Frankfurt am Main 1989) 35–45, insbes. 41 f. Allerdings verkennt der Autor – wohl unter dem Einfluss der damals „übermächtigen“ kritischen Theorie, die vor allem den die Menschen von sich selbst entfremdenden „Fetischcharakter“ des Warenkonsums hervorzuheben suchte – die „revolutionär“ neue Bedeutung billiger Massentransporttechnologien für die Versorgung breiter Bevölkerungsschichten mit zuvor allzu häufig mangelnden elementaren Grundversorgungsgütern.

³³ ERNST BRUCKMÜLLER, *Landwirtschaftliche Organisationen und gesellschaftliche Modernisierung. Vereine, Genossenschaften und politische Mobilisierung der Landwirtschaft Österreichs vom Vormärz bis 1914* (= Geschichte und Sozialkunde 1 = Reihe „Forschungen“, Salzburg 1977) 29, erwähnt als weitere Faktoren die Schaffung des einheitlichen reichsweiten Wirtschaftsgebietes 1850, das Wachstum der Großstädte und die rechtliche Gleichstellung des landwirtschaftlichen und des anderen Realbesitzes.

diachronen lokalen Vorsorge für künftige Notzeiten trat die Leistung von Geldzahlungen beispielsweise an Vorschuss- und Versicherungskassen³⁴. Diese ermöglichten im Notfall nicht nur eine „synchrone“ Versorgung mit in der Regel qualitativ wesentlich besserem Getreide als zuvor, sondern bildeten in Form von Kredit-Genossenschaften auch rasch lokale Knoten im Finanzkreislauf, die über die von ihnen ausgehenden Kappillarsysteme das „flache Land“ finanztechnisch erschlossen³⁵. Zudem standen damit zusätzliche Mengen in nicht unerheblichem Umfang für die rasch anwachsende überregionale Nachfrage im nichtlandwirtschaftlichen Bereich zur Verfügung. Damit war der Ausbau einer leistungsfähigen überregionalen Transportinfrastruktur eine der unbedingten Voraussetzungen für die Versorgung der ab der Jahrhundertmitte rasch anwachsenden urbanen Zentren, insbesondere der Metropolen Wien, Prag (Praha; *Praha*) und Budapest. Insbesondere Wien, das im Gegensatz zu den beiden anderen nicht im Zentrum einer Großregion mit hohen landwirtschaftlichen Erträgen lag, entwickelte eine Nachfrage, die herkömmlich nur mehr schwer zu befriedigen war. Sicherlich hat gerade diese Nachfrage, die noch stärker anstieg als das Angebot³⁶, zu der bis in die achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts anhaltenden Agrarkonjunktur beigetragen. Gerade die von daher für die landwirtschaftlichen Produzenten günstigen Preise dürften einen zusätzlichen Anstoß dafür gegeben haben, auch kleine Überschüsse in lokalen Zentren zu sammeln und diese dann überregional auf den Markt zu bringen.

Die vielfach von den Zeitgenossen als „segensreich“ bezeichnete Rolle der Eisenbahnen hatte allerdings auch zwei nicht unbedingt nur positive Konsequenzen. Zunächst darf angesichts der ungeheuren Erhöhung der Transportkapazitäten und der damit möglichen Senkung der Frachtpreise insbesondere für Massengüter nicht übersehen werden, dass der Bau von Eisenbahnen Investitionen in bis dahin nahezu ungeahntem Ausmaß voraussetzte. Diese konnten nur dank entwickelter Finanztechniken getätigt werden, durch welche Anleihen oder Aktien auf den Finanzmärkten und Börsen platziert werden konnten – angesichts der bis weit in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts bestehenden drückenden Finanzprobleme nicht nur in der Habsburgermonarchie ein nicht unbedingt leichtes Unterfangen³⁷. Private Direktinvestoren erwarteten sich sichere und kurzfristig lukrierbare Erträge, die eine unmittelbare Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnnetzes bzw. der konkreten Eisenbahngesellschaft voraussetzten, die nicht immer sofort zu erzielen war. Allfällige diesbezügliche Staatsgarantien, die durchaus als Dividende der vielen durch die Investition erzeugten Neben- bzw. Multiplikatoreffekte betrachtet werden könnten, mussten den Staatshaushalt ebenso belasten wie die Übernahme bestehender und der Bau neuer Linien durch die öffentliche Hand, die ebenfalls nur über den Kapitalmarkt zu finanzieren waren. Eine entsprechende Erhöhung der

³⁴ Vgl. GEORG SCHMITZ, *Organe und Arbeitsweise, Strukturen und Leistungen der Landesvertretungen*; in HELMUT RUMPLER, PETER URBANITSCH (Hgg.), *Die Habsburgermonarchie 1848–1918 VII/2: Verfassung und Parlamentarismus. Die regionalen Repräsentativkörperschaften* (Wien 2000) 1513 ff.

³⁵ BRUCKMÜLLER, *Landwirtschaftliche Organisationen* 155 ff.

³⁶ Zu den Ernteerträgen im 19. Jahrhundert vgl. SANDGRUBER, *Agrarrevolution* 248–251.

³⁷ Vgl. auch MERKI, *Verkehrsgeschichte* 44 f.; zur anfänglichen Reserviertheit der internationalen Finanzmärkte gegenüber der Finanzierung von Eisenbahn- und Industrieprojekten vgl. NIALL FERGUSON, *The House of Rothschild I: Money's Prophets 1789–1848* (New York – London 1999) 409 ff.

Frachtpreise hätte hingegen wieder überproportional negative Konsequenzen auf die Nebeneffekte gehabt, von denen die einzelnen Regionen in höchst unterschiedlichem Ausmaße profitierten bzw. betroffen waren. Gerade auch unter diesen Gesichtspunkten war das Eisenbahnwesen nicht nur ein Politikum ersten Ranges, es prägte auch lange anhaltende antikapitalistische bzw. antisemitische Ressentiments³⁸.

Indirekt gilt dies in einem noch höheren Maße für die handelspolitischen Konsequenzen des leistungsfähigen Transportwesens. Durch seine Fähigkeit, sowohl Rohstoffe und Energieträger, vor allem Kohle, in großen Mengen und über große Distanzen preisgünstig anliefern, als auch entfernte Märkte für industrielle Massenprodukte erschließen zu können, wurde es zu einer notwendigen, wenn auch nicht hinreichenden Bedingung für eine erfolgreiche Industrialisierung in größerem Rahmen. Behinderungen im Zugang zu den Rohstoff- bzw. Abnehmermärkten mussten sich dagegen kontraproduktiv auswirken. Da aber ein leistungsfähiges Transportwesen alle von ihm erfassten Märkte mit Massengütern aller Art zu nahezu gleichen Preisen versorgen konnte, gerieten namentlich auch im landwirtschaftlichen Bereich jene Produzenten unter Druck, die mit diesen Preisen nicht mehr konkurrieren konnten. Verschärft wurde dieser Preisdruck ab Beginn der achtziger Jahre durch die ab etwa diesem Zeitpunkt enorm anwachsenden Kapazitäten der Hochseeschifffahrt und der damit verbundenen drastischen Reduktion der Frachtpreise, die ihrerseits einer Kombination mehrerer technologischer Innovationen zu verdanken ist³⁹. Die just zu diesem Zeitpunkt einsetzende Überschwemmung der europäischen Märkte mit billigem Getreide aus der Neuen Welt und auch aus Russland und mit überseeischem Fleisch aus den Konservenfabriken in Argentinien, Australien und Neuseeland – Bayly spricht von „protein chains“⁴⁰ – bedrohte die Stellung der europäischen Produzenten sowohl auf ihren Inlands- als auch Exportmärkten⁴¹. Trotz der – wie im übrigen Europa auch – vergleichsweise rasch ergriffenen protektionistischen Maßnahmen⁴² beschleunigten diese fernab erfolgten Innovationen und die durch sie möglich gewordene internationale Integration der Warenmärkte die in den siebziger Jahren in der Habsburgermonarchie ausgebrochene Agrarkrise⁴³.

³⁸ EBD. 431–436.

³⁹ Zu nennen sind hier Schiffsschraube, Stahlbau und vor allem der Einsatz von Compound- oder Verbundmaschinen; vgl. FINDLAY, O'ROURKE, *Power and Plenty* 379–383; zu den technologischen Innovationen vgl. insbesondere CATHARINA SPETHMANN, *Schifffahrt in Schleswig-Holstein 1864–1939*, phil. Diss. (Kiel 2002) 16 ff. (mit weiterführender Literatur).

⁴⁰ BAYLY, *Birth of the modern world* 172, 177; HANS JÜRGEN TEUTEBERG, GÜNTER WIEGELMANN, *Nahrungsgewohnheiten in der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts* (Berlin – Hamburg – Münster 2005) 81 f.

⁴¹ Zu den Agrarexporten vgl. HOFFMANN, *Grundlagen* 44–48.

⁴² Vgl. FINDLAY, O'ROURKE, *Power and Plenty* 396–402; für die Habsburgermonarchie GOOD, *Der wirtschaftliche Aufstieg* 196 ff.; SANDGRUBER, *Agrarrevolution* 251–260.

⁴³ Für Großbritannien ist der Einbruch der Erträge aus Landbesitz im Ausmaß von mehr als 50% zwischen 1870 und 1913 nahezu ausschließlich auf die genannten Ursachen zurückzuführen, FINDLAY, O'ROURKE, *Power and Plenty* 396.

Das bis 1868 weitgehend unter politisch-institutionellem Schutz stehende Bauerntum⁴⁴ stieß – gelinde gesagt – unzureichend vorbereitet auf die veränderten Marktbedingungen. So schien beispielsweise in Böhmen⁴⁵ die für die Acker-Bauern zunächst günstige Preisentwicklung⁴⁶ die Auswirkungen einer Reihe von Missernten in den siebziger Jahren abzumildern. Das Kreditrisiko schien gering zu sein, zumal seit der 1868 erfolgten Durchsetzung des freien Grundverkehrs im Landwirtschaftsbereich⁴⁷ auch hypothekarische Garantien gegeben waren. Unter den neuen Bedingungen konnten die – weiterhin eher geringen – Ernteergebnisse die Marktpreise nicht mehr zugunsten der Produzenten beeinflussen. Die Folgen waren weiter steigender hypothekarischer Kreditbedarf bei gleichzeitig sinkender Zahlungsfähigkeit und in Konsequenz Zwangsversteigerungen und Exekutionen. Vergleichsweise wenig betroffen von der Agrarkrise waren die oft kleinbetrieblich Milch und Milchprodukte bzw. dann auch vermehrt Fleisch produzierenden Bauern, insbesondere im gebirgigen Nordböhmen, in den Alpenländern und im Wiener Einzugsgebiet⁴⁸. Vielfach profitierten sie sogar von den neuen Transport- und Kühltechnologien, durch die es nun möglich war, die steigende Nachfrage in den städtischen Ballungsgebieten zu befriedigen⁴⁹. Für die Fleischproduzenten kompensierte die dort ebenfalls steigende Nachfrage mögliche Marktverluste in Nordwesteuropa. Die Importe von Fleischkonserven aus Übersee bedeuteten für sie aufgrund ähnlicher Standortvorteile wie in Deutschland keine Bedrohung: „Da die Schlachtungen sich aber über das ganze Jahr verteilten, Weidegebiete und Schlachthöfe nie weit auseinander lagen und der Transport von lebendem Schlachtvieh nicht besonders kostspielig war, blieb die Frischfleischversorgung in deutschen Städten dominierend. Es lag kein Zwang zur Konservierung des Fleisches vor, so dass die Konservenproduktion immer in bestimmten Grenzen blieb.“⁵⁰

Insgesamt löste die Agrarkrise aber doch einen gesteigerten Zuzug in die städtischen und industriellen Zentren aus, der dort wohl entscheidend für die hohen Wachstumsraten der jeweiligen Bevölkerungen insbesondere in den neunziger Jahren war: Zwischen 1890 und 1910 wuchs die Einwohnerschaft im soeben durch die Eingemeindungen enorm vergrößerten Wien neuerlich um knapp 23 %, die Prager Agglomeration um

⁴⁴ BRUCKMÜLLER, Landwirtschaftliche Organisationen 24–28.

⁴⁵ PETER HEUMOS, Agrarische Interessen und nationale Politik in Böhmen 1848–1889. Sozialökonomische und organisatorische Entstehungsbedingungen der tschechischen Bauernbewegung (= Quellen und Studien zur Geschichte des östlichen Europa 11, Wiesbaden 1979) 72–85, insbes. 75 f.

⁴⁶ Vgl. auch SANDGRUBER, Konsumgesellschaft 89.

⁴⁷ RGBl. Nr. 79/1868; vgl. SCHMITZ, Organe und Arbeitsweise 1415 f.

⁴⁸ Vgl. HEUMOS, Agrarische Interessen 74; SANDGRUBER, Konsumgesellschaft 91, 171 f.

⁴⁹ Auch wenn die für höchste Qualität verwendete Bezeichnung „TEE-Butter“ höchstwahrscheinlich nicht auf die *Teschener Erzherzoglichen Betriebe* zurückzuführen ist, waren diese um die Jahrhundertwende dank des Einsatzes modernster (Kühl-)Technologie in der Lage, beispielsweise den Wiener Markt mit Milch, Butter und Milchprodukten höchster Qualität zu versorgen; vgl. STEFAN MICHAEL NEWERKLA, Teebutter – tschechisch čajové máslo, slowakisch čajové maslo, ungarisch tejavaj, slowenisch čajno maslo, kroatisch čajni maslac; in: *Studia Etymologica Brunensia* 3 (Praha 2006) 276–279.

⁵⁰ TEUTEBERG, WIEGELMANN, Nahrungsgewohnheiten 82. Demnach erlangte die Fleischkonserve in Mitteleuropa erst als Bestandteil der Truppenversorgung im Weltkrieg Bedeutung; vgl. SANDGRUBER, Agrarrevolution 256 f., zur inneren Konkurrenz der Fleischproduzenten.

an die 28 %; die Gerichtsbezirke Wiener Neustadt, Pilsen, Teplitz, Aussig, Karlsbad erreichten Steigerungsraten von 30–45 %, Brüx sogar mehr als 52 % und Ostrau gar knapp 80 %⁵¹. Auch die anderen Landeshauptstädte wuchsen stark an, wenn auch nicht in diesen Dimensionen. Es war vor allem das numerische Wachstum der unterbürgerlichen Schichten, das diese Effekte bewirkte. Wie auch in anderen urbanen Wachstumszonen⁵² verursachte dieses mit einer neuen städtischen Armut verbundene Phänomen bei den Mittelschichten Irritationen und Verängstigung über illegale Vereinigungen, Kriminalität, Landstreicherei und Gewalttätigkeiten. Dies vor allem auch deshalb, weil die Angehörigen des bald so bezeichneten städtischen „Proletariats“ öffentliche Räume beanspruchten (beanspruchen mussten), in denen sie ihre für die Alteingesessenen fremdartigen (und nicht selten auch sprachlich unverständlichen) alltags- und lebenskulturellen Praktiken pflegten. Angesichts der vielerorts überaus prekären Lebensumstände, in denen viele der Zuwanderer sich wiederfanden, einerseits und der Irritationen und Verängstigungen der städtischen Mittelschichten andererseits ist es nicht ganz unproblematisch, nach „push and pull“ Effekten zu fragen. Dennoch ist es offensichtlich: je enger ein Standort in das internationale ökonomische Netzwerk eingebunden war, desto größere Sogkraft entwickelte er bezüglich Zuwanderung und Kapitalzufluss. Die wirtschaftliche Integration, deren Grad sich am Ausmaß der Konvergenz der Marktpreise bestimmen lässt, erhöhte letztlich den allgemeinen Wohlstand (gemessen am Angebot der zur Verfügung stehenden Waren und Dienstleistungen und dem Grad ihrer Leistbarkeit) – allerdings nicht zuletzt auch um den Preis der Verdrängung nicht mehr konkurrenzfähiger Anbieter: Integration bedeutete „dank“ der Transportnetze auch, dass lokale Produzenten in zum Teil existenzbedrohende Konkurrenz zu fernab liegender Massenproduktion treten mussten⁵³.

Die Vernetzung und Integration der Märkte hing allerdings auch von der Leistungsfähigkeit der Informationsübermittlung und – eng damit in Zusammenhang stehend – von Innovationen der Finanztechniken – vor allem im Bank-, Versicherungs- und Wertpapierwesen – ab (worauf hier allerdings nur am Rande eingegangen werden kann). Überregionale Informationen über Angebot und Nachfrage (und deren Elastizität), über Preisdifferenzen, über Kredit- und Investitionsrisiken, sowie über Kursentwicklungen von Devisen, Anleihen und Wertpapieren an den unterschiedlichen Standorten waren eine absolute *conditio sine qua non*. Entsprechend groß war der Innovationsbedarf sowohl hinsichtlich der Geschwindigkeit der einzelnen Informationsübertragung als auch hinsichtlich der Kapazität der Übertragungsmedien. Aus Sicht der Börsen wird dabei die Erfindung des elektrischen Fernschreibers und des Morsealphabets als wichtigster Entwicklungsschritt der Kommunikationsgeschichte

⁵¹ Die Angaben basieren (hier und im Folgenden, wenn nicht anders angegeben) auf den Ergebnissen der Volkszählungen von 1869, 1880, 1890, 1900 und 1910.

⁵² Vgl. BAYLY, *Birth of the modern world* 188 ff.

⁵³ Vgl. anhand der vor allem über die Eisenbahn belieferten großen Wiener Warenhäuser GERHARD MEISSEL, *Altväterisches oder Modernes Wien? Zur Diskussion um die Warenhäuser in Wien zwischen 1890 und 1914*; in: ANDREAS LEHNE (Hg.), *Wiener Warenhäuser 1865–1914 (= Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte 20, Wien 1990) 61–84.*

angesehen⁵⁴. Beginnend mit einer ersten Verbindung zwischen Wien und Lundenburg (Břeclav; *Břeclav*) (1846) weitete sich das Telegrafennetz zunächst entlang der Eisenbahnlinien aus und stieß dann von diesen in das Landesinnere vor. Bestanden 1848 (im späteren Cisleithanien) gerade einmal 10 Telegrafestationen, waren es 1867 676, 1897 knapp 5.000 und 1913 schließlich knapp 7.300 (und knapp 5.200 in Ungarn) – mehr als die Hälfte aller Postämter waren zu diesem Zeitpunkt an das Telegrafennetz angeschlossen⁵⁵. Bereits in den fünfziger Jahren wurden „Depeschen“ mit dem Ausland getauscht, und 1865 war das Kaisertum Österreich in Paris bei der Gründung der „Internationalen Telegraphen-Union“ beteiligt (auf die bis heute alle internationalen Vereinbarungen über die staatenübergreifende Telekommunikation zurückgehen)⁵⁶. Endete das Telegrafennetz noch in den Telegrafestationen, ermöglichte das sich in der Habsburgermonarchie ab 1881 (allerdings nur sehr langsam) ausbreitende Telefonnetz im Prinzip nicht nur den unmittelbaren Anschluss der Haushalte sondern auch die bis dahin nicht mögliche unmittelbare und gleichzeitige Kommunikation der Teilnehmer über große Distanzen hinweg. „Es verdichtete den Kommunikationsraum, zunächst vor allem den der kurzen Entfernungen, den innerstädtischen Raum. [...] Und vor allem öffnete es den Schutzraum des privaten Hauses.“⁵⁷ Brachte also das enger und effektiver werdende Transportnetz entfernte Orte in unterschiedlichem Ausmaße materiell einander näher, so leistete das Nachrichtennetz dies – ebenfalls in höchst ungleichmäßiger Weise – im immateriellen Bereich der Informationen. Abgesehen von den staatlich-militärischen und den Bedürfnissen des Kapitalmarktes, sowie von den Erfordernissen des Eisenbahnbetriebs trug dies sehr bald entscheidend dazu bei, dass Gegenwart durch die Summe der erhaltenen Informationen über nahezu gleichzeitig stattgefundenere Ereignisse in ihrer Wahrnehmung nicht nur überregionale und tendenziell globale Kontexte erhielt, sondern dass sich die Wahrnehmung selbst ändern musste: von der Abfolge einzelner Sequenzen hin zur gleichzeitigen Verarbeitung⁵⁸. Es war sicher nicht sehr übertrieben, wenn Max Nordau 1892 behauptete, dass der einfachste Dorfbewohner nunmehr einen größeren geographischen Horizont hätte als ein Premierminister ein Jahrhundert zuvor⁵⁹. Verantwortlich für diese Entwicklung waren allerdings nicht nur die nachrichtentechnischen Innovationen an sich (die den Informationsfluss ab 1894 mit der Einführung der drahtlosen Telegrafie, und dann

⁵⁴ Vgl. RICHARD T. MEIER, Vom Boten zum Bit: Zur Geschichte der Technologien an den Wertpapierbörsen; in: CHRISTOPH MARIA MERKI (Hg.), Europas Finanzzentren. Geschichte und Bedeutung im 20. Jahrhundert (Frankfurt am Main – New York 2005) 270–276; WALTER, Geschichte der Weltwirtschaft 188 f.; vgl. auch FINDLAY, O’ROURKE, Power and Plenty 408; zur technologischen Entwicklung vgl. WOLFGANG PIRCHER, Vernetzte Welt. Die elektrische Telegrafie im 19. Jahrhundert; in: LICHTJAHRE. 100 Jahre Strom in Österreich (Wien 1986) 73–93.

⁵⁵ Vgl. BACHINGER, Verkehrswesen 318 f.; KARL M. BROUSEK, Die Großindustrie Böhmens 1848–1918 (= Veröffentlichungen des Collegium Carolinum 50, München 1987) 29 f.

⁵⁶ RGBl. Nr. 137/1865; vgl. ANDREAS TEGGE, Die Internationale Telekommunikations-Union. Organisation und Funktion einer Weltorganisation im Wandel (Baden-Baden 1994) 27–42.

⁵⁷ PIRCHER, Vernetzte Welt 90; vgl. KERN, Time and Space 214 ff.

⁵⁸ EBD. 65 ff.

⁵⁹ Zit. EBD. 70.

auch mit der Errichtung erster Telefonnetze weiter intensivierten), sondern auch ein sich global rasch entwickelndes Netz von Korrespondenten und Nachrichtenagenturen. Gerade in den Zentralorten, die als solche auch Sitz täglich erscheinender Blätter mit überregionalem Bezug und ebensolcher direkter und indirekter Reichweite waren⁶⁰, musste dies (für die betroffenen Leser/innen) in zweifacher Hinsicht grundlegende Änderungen bewirken: Die im Vergleich zur früheren diachronen Nachrichtenabfolge jetzt nahezu synchrone Information über sich gleichzeitig ereignende Geschehnisse (weit) jenseits des unmittelbaren Erfahrungshorizonts und deren kognitive Verarbeitung erforderten gänzlich neue Wahrnehmungstechniken. Damit war die überregionale Verbreitung recht einheitlicher Interpretations- und Bewertungsmuster verbunden, die – wie Benedict Anderson gezeigt hat – wesentlich zur Bildung einer überregionalen Öffentlichkeit bzw. zu einem überregionalen gemeinsamen (nationalen) Bewusstsein beigetragen hat⁶¹.

3. Die „great divergence“ im Kleinen: Drei Fallstudien (Aussig, Obervellach, Matrei)

Es mag auf den ersten Blick etwas eigenartig anmuten, wenn in der Folge der Versuch unternommen wird, die Auswirkung der unterschiedlichen Eingliederung der durch die (späteren) Gerichtsbezirke definierten Kleinregionen Aussig in Nordböhmen, Windisch-Matrei im heutigen Osttirol und Obervellach im Oberkärntner Mölltal vergleichend zu untersuchen.

In den Jahren vor 1848 lassen sich aber doch – auch abgesehen von der vergleichbaren Bevölkerungszahl – einige Ähnlichkeiten benennen, die einen solchen Vergleich rechtfertigen können. Alle drei Regionen lagen im Vormärz weitab an der Peripherie – Aussig im sächsisch-böhmischen Grenzraum, dessen Durchquerung große politische Hindernisse im Wege standen, die beiden anderen unmittelbar südlich des Alpenhauptkammes in den Hohen Tauern, etwa 50 km in westöstlicher Richtung voneinander entfernt. Naturgemäß mussten sich die Regionen hinsichtlich ihrer Größe unterscheiden: Der politische Bezirk Matrei umfasste etwas mehr als 1.000 km², Obervellach knapp 480, Aussig allerdings nur 192. Angesichts der hochalpinen Region war das tatsächliche Siedlungsgebiet der beiden erstgenannten Regionen auf wenige Talschaften beschränkt und dürfte sich von seinem Umfang her in den Aussiger Dimensionen bewegt haben, wobei letzteres allerdings wesentlich flächenhafter war: Der durch kleine verstreute Anwesen in sehr unterschiedlichen Höhenlagen charakterisierten hochalpinen Sied-

⁶⁰ Vgl. GABRIELE MELISCHEK, JOSEF SEETHALER, Presse und Modernisierung in der Habsburgermonarchie; in: HELMUT RUMPLER, PETER URBANITSCH (Hgg.), Die Habsburgermonarchie 1848–1918 VIII/2: Politische Öffentlichkeit und Zivilgesellschaft. Die Presse als Faktor der politischen Mobilisierung (Wien 2006) 1566 ff.

⁶¹ BENEDICT ANDERSON, *Imagined Communities. Reflections on the Origin and Spread of Nationalism* (Norfolk 1986); vgl. auch DE VRIES, *Industrious Revolution 172*, der vom gemeinsamen Wissen über die Märkte in den Neuenglandstaaten ab der Mitte des 18. Jahrhunderts ebenfalls auf ein gemeinsames Marktbewusstsein schließt.

Tabelle 1: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG DER POLITISCHEN BEZIRKE AUSSIG,
OBERVELLACH UND WINDISCH-MATREI 1830–1910

	Bevölkerung absolut							Indizes 1869 = 100			
	1830	1850	1869	1880	1890	1900	1910	1880	1890	1900	1910
Aussig	4.120	6.625	29.264	36.364	52.041	70.851	84.575	124,3	177,8	242,1	289,0
Obervellach			5.761	5.792	5.621	5.356	6.222	100,5	97,6	93,0	108,0
Windisch-Matrei			8.498	8.292	7.836	7.685	7.308	97,6	92,2	90,4	86,0

Quellen: BEVÖLKERUNG UND VIEHSTAND der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, dann Militärgrenze nach der Zählung vom 31. December 1869 (Wien 1871); DIE ERGEBNISSE DER VOLKSZÄHLUNG UND DER MIT DERSELBEN VERBUNDENEN ZÄHLUNG DER HÄUSLICHEN NUTZTHIERE VOM 31. DECEMBER 1880 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, Heft 1: Die Bevölkerung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder nach Aufenthalt und Zuständigkeit (= ÖSTERREICHISCHE STATISTIK 1/1, Wien 1882); DIE ERGEBNISSE DER VOLKSZÄHLUNG VOM 31. DECEMBER 1890 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, Heft 2: Die Bevölkerung nach Heimatberechtigung und Gebürtigkeit (= ÖSTERREICHISCHE STATISTIK 32/2, Wien 1893); DIE ERGEBNISSE DER VOLKSZÄHLUNG VOM 31. DECEMBER 1900 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern II/1: Die anwesende Bevölkerung nach ihrer Heimatberechtigung (= ÖSTERREICHISCHE STATISTIK 64/1, Wien 1902); DIE ERGEBNISSE DER VOLKSZÄHLUNG VOM 31. DEZEMBER 1910 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern I/1: Summarische Ergebnisse der Volkszählung (= ÖSTERREICHISCHE STATISTIK, Neue Folge 1/1, Wien 1912); für Aussig 1830 und 1850 FRANTIŠEK CVRČK, Obyvatelstvo Ústí n.L. do 1. Světové války [Die Aussiger Bevölkerung vor dem 1. Weltkrieg]; in: KRISTINA KAISEROVÁ, VLADIMÍR KAISER (Hgg.), Dějiny města Ústí nad Labem [Geschichte der Stadt Aussig] (Ústí nad Labem 1995) 79.

lungsform stand um 1830 ein Verbund größerer Dörfer gegenüber, in deren Zentrum die zwar „königliche Frei-“ aber doch gottverlassene Kleinstadt Aussig (Außig; *Ústí nad Labem*) lag. Diese war allerdings durch Elbe und Moldau recht gut mit Innerböhmen und Prag verbunden, zumal kaum bedeutende Höhen zu überwinden waren. Die etwa 120 km flussaufwärts gelegene Hauptstadt lag mit ca. 180 m etwa 35 m höher als Aussig – bis zur Mündung in die Nordsee sind es dann weitere knapp 600 km. Obervellach und Matrei (Windisch-Matrei; *Matrei*), die beiden Zentralorte der alpinen Regionen, waren dagegen bestenfalls einseitig mit den nächstgelegenen größeren Orten und späteren Eisenbahnstationen Spittal an der Drau bzw. Lienz durch Möll bzw. Isel verbunden. Beide Flüsse ermöglichten wohl nur saisonale Holztrift bzw. Flößerei⁶² – flussaufwärts wären auf 30 bzw. 28 km 125 bzw. 300 Höhenmeter zu überwinden gewesen. In beiden Regionen dominierte eine in allererster Linie subsistenzorientierte Landwirtschaft, die selten Überschüsse produzierte, aber umso häufiger viele Menschen zwang, zumindest saisonal abzuwandern.

Auch Aussig war um 1840 vor allem von der Landwirtschaft geprägt, und war, wie sich ein Zuwanderer erinnerte, „eine der unscheinbarsten kleinen Landstädte, deren Bewohner kümmerlich vom Feldertrag lebten“ und in der ansonsten kaum

⁶² HAIDVOGL, Flusslandschaft 39 f. bzw. für das Mölltal insgesamt 55–91.

jemand einer nichtlandwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit nachging⁶³. Ausschlaggebend für das vormärzliche Zurückbleiben Aussigs trotz naturräumlich beinahe optimaler Bedingungen waren sicherlich die politischen Barrieren, die den Transport von an sich billigen Massengütern wie beispielsweise der westlich der Stadt gewinnbaren Braunkohle, aber auch des mit hohen Importzöllen belasteten sächsischen Salzes – für die Aussiger chemische Industrie war das faktische Importverbot aufgehoben worden⁶⁴ – praktisch unmöglich machten. Erst nach wiederholten Reformen der Elbeschiffahrtsakte von 1821 (1844, 1854 und schließlich 1863) verband der transit-zollfreie Warentransport Böhmen in beiden Richtungen⁶⁵ mit dem Weltmarkt, wobei der Stadt Aussig und ihrem Hafen eine ganz besondere Rolle als „erster Handelsmetropole“ des Reiches zufallen sollte⁶⁶. Dazu trug auch die enge Einbindung in das Eisenbahnnetz bei. Mit der Staatsbahn (1850) und der Nordwestbahn (1874) lag die Stadt an zwei leistungsfähigen internationalen Strecken; zudem war sie ab 1858 Endpunkt der „Aussig–Teplitzer“ Bahn, die zunächst vor allem die Erschließung der im Westen gelegenen Braunkohlelager rentabel machte⁶⁷ und sie nahe an den Elbetransport brachte, bis 1870 dann aber den gesamten nordböhmischen Raum erschloss und in das überregionale Netz einband⁶⁸. Die so hergestellte enge Anbindung an überregionale und internationale Rohstoff- und Absatzmärkte und die Verfügbarkeit von Energie (Braunkohle) begünstigten

⁶³ Zit. HANS PETER HYE, Aussig – eine Industriestadt am Rande des Reiches; in: PETER URBANITSCH, HANNES STEKL (Hgg.), Kleinstadtbürgertum in der Habsburgermonarchie 1862–1914 (= Bürgertum in der Habsburgermonarchie 9, Wien – Köln – Weimar 2000) 25.

⁶⁴ Vgl. KLAUS OBERHUMMER, The Leading Chemical Company in the Habsburg Empire: „Der österreichische Verein für chemische und metallurgische Produktion zu Aussig an der Elbe“; in: WILHELM FLEISCHHACKER, THOMAS SCHÖNFELD (Hgg.), Pioneering Ideas for the Physical and Chemical Sciences. Josef Loschmidt's Contributions and Modern Developments in Structural Organic Chemistry, Atomistics, and Statistical Mechanics (New York – London 1997) 301.

⁶⁵ Vgl. ERNST MAYRHOFER, Handbuch für den politischen Verwaltungsdienst in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern mit besonderer Berücksichtigung der diesen Ländern gemeinsamen Gesetze und Verordnungen, herausgegeben von ANTON PACE V (Wien 1901) 752 f. Nach den Bestimmungen der Elbeschiffahrtsakte von 1821 hätten beispielsweise die Transitzölle auf Holz zwischen Prag und Hamburg etwa das Vierfache des eigentlichen Warenwertes ausgemacht; vgl. A. PEEZ, Adalbert Lanna. Ein Bild aus der Geschichte der österreichischen Industrie; in: *Oesterreichische Revue* 5/12 (1867) 22; und auch SANDGRUBER, Wirtschaft ohne Grenzen 114 f.

⁶⁶ Vgl. WERNER DROBESCH, Triest – Aussig: Wirtschaftliche Modernisierung und bürgerliche Entwicklung in „peripheren Zentren“ (1815–1914); in: ULFRIED BURZ, MICHAEL DERNDARSKY, WERNER DROBESCH (Hgg.), Brennpunkt Mitteleuropa. Festschrift für Helmut Rumpel zum 65. Geburtstag (Klagenfurt 2000) 219–242.

⁶⁷ Hier setzten insbesondere in den Jahren nach 1880 enorme Konzentrationsprozesse ein. Bereits 1890 kontrollierten die „Brüxer Kohlenbergbau AG“ und die „Nordböhmische Kohlenwerksgesellschaft in Brüx“, sowie die von einem Konsortium von Industriellen und Bankhäusern gebildeten „Brucher Kohlenwerke“ einen Großteil der Förderung, die 1898 in 130 Schächten durch etwa 30.000 Arbeiter erfolgte, BROUSEK, Großindustrie Böhmens 54 ff., 124; DIE GROSS-INDUSTRIE OESTERREICHS. Festgabe zum glorreichen fünfzigjährigen Regierungsjubiläum seiner Majestät des Kaisers Franz Josef I. Dargebracht von den Industriellen Oesterreichs 1898 I (Wien 1898) 241 ff.

⁶⁸ VIKTOR FREIHERR VON RÖLL, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens I (Berlin – Wien 1912) 326 ff.

die Ansiedlung von großen Industrieunternehmungen, die nach zögerlichen Anfängen in der Mitte der fünfziger Jahre insbesondere ab 1870 massiv einsetzte⁶⁹.

Dies führte nicht nur zu einer enormen Steigerung der Warenumschnläge⁷⁰, sondern auch zu einer enormen Zunahme der Bevölkerung, die einerseits durch die vermehrte Nachfrage nach Arbeitskraft verursacht war, ihrerseits aber wieder den Bedarf nach städtischer Infrastruktur, Wohnungen, Waren und Dienstleistungen, dann an Kapital, aber auch nach Bildung und Freizeitangeboten enorm steigerte. Eine sich rasch wandelnde und schließlich professionalisierende Kommunalverwaltung sorgte für die Bereitstellung lokaler infrastruktureller Netzwerke – zunächst in Form von gepflasterten Straßen und einer Gasbeleuchtung, dann in Form von Wasserversorgung und Kanalisation und schließlich auch von Stromnetzen, elektrischer Straßenbahn und kommunalen Wohnbaus. In einem sich rasch differenzierenden Gewerbe- und Handelssektor verbreiterte sich das alltägliche Angebot an Waren und Dienstleistungen – und dies auch aus zwei miteinander in Zusammenhang stehenden Gründen: Durch die verbesserten und wesentlich verbilligten Transportmöglichkeiten gerieten insbesondere traditionelle gewerbliche Produzenten unter Druck; sie waren also zur Spezialisierung gezwungen, wollten sie im neuen überregionalen Wettbewerb bestehen. Die damit verbundene Ausweitung des Angebots aus Nah und Fern eröffnete den Konsumenten gleichzeitig die Möglichkeit der Auswahl und damit der Entwicklung von modischem Geschmack bei der Ausgestaltung des individuellen Alltags. Die diesem inhärente, im Vergleich zu früher, relative Kurzlebigkeit veränderte zudem die Qualitätsansprüche an die neuen Konsumgüter; nachgefragt wurden mehr und mehr kurzlebige Produkte, die im „Trend“ lagen. Der Alltag in den neuen Zentren wurde bunter, formen- und abwechslungsreicher. In Aussig sorgten 1895 dafür beispielsweise 57 Herren- und 17 Damenschneider/innen, Geschäfte für Damenkonfektion und Herrenmodewaren, Modewaren, Modistinnen, Kleidermagazine, Tuchhändler etc., bezeichnenderweise aber keine „Schneider“; für die Verfeinerung des kulinarischen Geschmacks sorgten 2 Delikatessen-, 6 Fisch-, 4 Geflügel-, 2 Südfrüchte-, 8 Wein-, und 5 Wildprethändler, sowie 4 Mineralwassererzeuger, 4 Kaffeeschänker und 15 Zuckerbäcker. Diese mögen hier exemplarisch für die damals insgesamt etwa 1.300 Gewerbebetriebe stehen, die in gut 160 Branchen Waren und Dienstleistungen anboten und zum Teil auch erzeugten⁷¹. Zu diesem beträchtlichen Angebot an Waren und Dienstleistungen müssen (1910) die Dienste von 20 Advokaten, mehr als 40 Ärzten, zwei Krankenhäusern und mehreren Heilanstalten hinzugefügt werden. Neben der Gemeindesparkasse sorgten die Filialen von 5 Großbanken⁷² für Finanzdienstleistungen. Zu erwähnen ist zudem ein sich relativ dynamisch entwickelndes Pressewesen: Wurde 1857 mit dem *Aussiger Anzeiger* das erste Periodikum gegründet, so gab es im ersten Jahrzehnt nach 1900 im Bezirk eine

⁶⁹ HYE, Aussig 29 f.

⁷⁰ DROBESCH, Triest – Aussig 238 f.

⁷¹ Den Werten zugrunde liegen die Angaben im AUSSIGER ADRESS-TASCHENBUCH für das Jahr 1896 (Aussig 1895).

⁷² Böhmisches Eskomptebank, Österreichisch-Ungarische Bank, Anglo-österreichische Bank, Prager Kreditbank, Wiener Bankverein.

Tageszeitung und weitere fünf, zum Teil mehrmals wöchentlich erscheinende Organe⁷³. Der Bezirk wurde auch zum wichtigen Schulzentrum. Von seinen insgesamt 38 Volksschulen hatten 21 zumindest vier Klassen; daneben findet sich eine breite Palette im mittleren Schulwesen, die vom Obergymnasium über Handelsakademie und Frauenerwerbsschule bis zu den gewerblichen Fortbildungsschulen reicht⁷⁴. Der Zuwanderungssog, den diese Entwicklung auslöste und der diese umgekehrt wohl auch beschleunigte, ist kaum zu überschätzen. Er ging zunächst von der engeren Stadt in den Grenzen vor 1895 aus, verbreitete sich ab den späten achtziger Jahren auf die in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden Gemeinden, die 1899 eingemeindet wurden, und dann auf einige Ortschaften der Umgebung, wo moderne Produktionsstätten⁷⁵ entstanden. Eine Gemeinde (Obersedlitz) hatte 1910 eine „elektrische Beleuchtungsanlage“, in einer anderen (Türnitz) erzeugten zwei Elektrizitätswerke den „Kraftstrom“. Im Lokalverkehr waren die wichtigsten Gemeinden um die Jahrhundertwende durch ein Straßennetz verbunden.

Die hier skizzierte Verwandlung des alltäglichen Angebotes war begleitet von mehreren grundlegenden Veränderungen der Zusammensetzung und sozialen Schichtungen der Bevölkerung. Zunächst verschwand die altstädtische Ordnung des Vormärz im Verlauf der ersten Industrialisierungsphase bis etwa 1870. Sehr schnell hatte sich eine neue soziale und kommunalpolitische Elite formiert, in der evangelische und jüdische Zuwanderer eine bedeutende Rolle spielten und die einige wenige assimilationswillige Einheimische in sich aufnahm. Aus dieser Honoratiorenschicht, die lange Zeit die kommunale Öffentlichkeit dominierte, formierte sich rasch die „Aussiger Bourgeoisie“ – jene schmale Gruppe aus etwa 30 Familien (Fabrikanten, Bankiers, Großhändler), die zwar einen unverhältnismäßig großen Anteil des rasch anwachsenden Wohlstands für sich beanspruchen konnte, im lokalen öffentlichen Raum aber mehr und mehr in die Defensive geriet. Dieser wurde von der immer selbstbewusster werdenden städtischen Mittelschicht dominiert, die sich aus mehreren Gruppen zusammensetzte; insbesondere zu nennen sind die unter veränderten Bedingungen tätigen Gewerbetreibenden, dann Freiberufler, Lehrer und die Gruppe der privaten und kommunalen Angestellten⁷⁶. Ihren Angehörigen gemeinsam ist, dass sie ihre materielle Existenz vor

⁷³ Vgl. KRISTINA KAISEROVÁ, *Národnostní poměry v 2. pol. 19. stol.* [Nationale Verhältnisse in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts]; in: KRISTINA KAISEROVÁ, VLADIMÍR KAISER (Hgg.), *Dějiny města Ústí nad Labem* [Geschichte der Stadt Aussig] (Ústí nad Labem 1995) 92; zu den Zusammenhängen von Pressewesen und Urbanisierung vgl. MELISCHEK, SEETHALER, *Presse und Modernisierung 1588–1601*.

⁷⁴ SPEZIALORTSREPATORIUM DER ÖSTERREICHISCHEN LÄNDER IX: Böhmen, bearbeitet auf Grund der Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910, herausgegeben von der k. k. Statistischen Zentralkommission (Wien 1915) 6–10.

⁷⁵ Zu nennen sind in diesem Zusammenhang nicht nur die Georg Schicht-Werke, in denen abgesehen von der (Schicht-)Seife vor allem auch Lebensmittel und Margarine erzeugt wurden (Verwertung des in der Umgebung angebauten Obstes bzw. des über Hamburg und die Elbe importierten westafrikanischen Palmöls), sondern insbesondere auch die Grammophon AG, die Schallplatten presste; FRANTIŠEK CVRČ, PETR ŠPAČEK, *Průmyslový vývoj Ústí n.L. v letech 1830–1945* [Industrielle Entwicklung in Aussig in den Jahren 1830–1945]; in: KAISEROVÁ, KAISER (Hgg.), *Dějiny města Ústí nad Labem* [Geschichte der Stadt Aussig] 130.

⁷⁶ Zu dieser Schicht, die insbesondere aus den Erfordernissen der Informationsverarbeitung mittels neuer Technologien (Schreibmaschine, Telegraf und Telefon etc.) in großbetrieblichen Ver-

Ort nahezu ausschließlich den sich rasch ändernden Bedingungen verdankten, was insbesondere auch darin zum Ausdruck kam, dass sie in überwiegendem Maße Zuwanderer waren bzw. von solchen abstammten. Gemeinsam ist ihnen ferner ihre im Vergleich zu früher wesentlich bessere Fachausbildung, wofür in Aussig die gewerblichen Fortbildungsschulen, die Handelsschule und insbesondere die Handelsakademie sorgten. Dieser städtische Mittelstand umfasste um 1910 etwa 6.800 Haushalte, davon etwa 2.200 Angestelltenhaushalte⁷⁷. Auch wenn diese Gruppe naturgemäß recht heterogen war, entwickelte sich in ihrer Mitte jener mittelständische „common sense“, der ab etwa 1880 Alltagskultur, kommunale Öffentlichkeit und letztlich auch Formen und Inhalte der politischen Auseinandersetzungen prägen sollte. Gerade hierfür waren die modernen Instrumente der Kommunikation unverzichtbar. Es ist die Presse, die für die mehr oder minder einheitliche Information und Bewusstseinsbildung über die nähere und entferntere Umwelt sorgt, es sind die Verkehrsmittel, die die leichte und erschwingliche regelmäßige Verbindung zu anderen kommunalen Öffentlichkeiten ermöglichen, und es ist schließlich das nicht zuletzt von den technologischen Entwicklungen und ihrer Zugänglichkeit mitgeprägte Gefühl von „Modernität“, „Urbanität“ und damit „Fortschrittlichkeit“, das die verschiedensten Abgrenzungen erlaubt. Diese Abgrenzung erwies sich insbesondere zu den unterbürgerlichen Schichten lange Zeit als überaus hermetisch. Hierbei wird aber sicherlich zu differenzieren sein, wie weit es sich bei den Angehörigen der letzteren um Zuwanderer oder bereits um Angehörige einer zweiten oder gar dritten „einheimischen“ Generation handelte. Hierzu kann nachfolgende Tabelle manche Aufschlüsse geben:

Tabelle 2: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG DER STADT AUSSIG
UND UMGEBUNG 1830–1910

	Stadt Aussig vor 1899	Stadt Aussig ab 1899	1899 eingemein- dete Gemeinden	Restlicher Gerichtsbezirk	Gerichtsbezirk Aussig gesamt
1830	1.789	2.338	549	1.782	4.120
1850	3.349	4.000	651	2.625	6.625
1869	10.933	12.035	1.102	4.841	16.876
1880	16.524	18.254	1.730	6.130	24.384
1890	23.646	28.692	5.046	8.606	37.298
1900	29.078	37.265	8.187	14.804	52.069
1910	29.558	39.254	9.696	21.004	60.258

waltungsstrukturen entstand, vgl. SANDGRUBER, *Ökonomie und Politik* 277 f.; ERNST BRUCKMÜLLER, *Sozialgeschichte Österreichs* (Wien – München 2001) 314 f.

⁷⁷ Die folgenden Werte, wenn nicht anders angegeben, nach FRANTIŠEK CVRČEK, *Obyvatelstvo Ústí n.L. do 1. Světové války* [Die Aussiger Bevölkerung vor dem 1. Weltkrieg]; in: KAISEROVÁ, KAISER (Hgg.), *Dějiny města Ústí nad Labem* [Geschichte der Stadt Aussig] 78–85.

	Stadt Aussig vor 1899	Stadt Aussig ab 1899	1899 eingemein- dete Gemeinden	Restlicher Gerichtsbezirk	Gerichtsbezirk Aussig gesamt
Zuwachs					
1830–50	1.560	1.662	102	843	2.505
1850–69	7.584	8.035	451	2.216	10.251
1869–80	5.591	6.219	628	1.289	7.508
1880–90	7.122	10.438	3.316	2.476	12.914
1890–00	5.432	8.573	3.141	6.198	14.771
1900–10	480	1.989	1.509	6.200	8.189

Quelle: CVRK, Obyvatelstvo Ústí n.L. [Die Aussiger Bevölkerung] 79; eigene Berechnungen.

Diese Tabelle veranschaulicht deutlich, dass der Bevölkerungszuwachs im gesamten Gerichtsbezirk überaus stark war, auch wenn in den Jahren zwischen 1890 und 1900 der Höhepunkt erreicht worden sein dürfte. Allerdings zeigt sich ebenso deutlich, dass der Zuzug in die Stadt und in ihre 1899 eingemeindeten Nachbargemeinden spätestens um 1900 im Vergleich zu den Jahrzehnten zuvor weitgehend zum Erliegen kam. Der Bevölkerungszuwachs im Jahrzehnt nach 1900 betraf nahezu ausschließlich den Stadtteil Kleische (Kliše), der kommunalpolitisch als „Stadterweiterungsgebiet“ angesehen wurde und in dem auch kommunale Wohnbauprojekte angegangen wurden. Die mit dem Zuwachs verbundene Verknappung von Wohnraum innerhalb der Stadtgrenzen angesichts einer weiterhin bestehenden zuwanderungsbedingten Nachfrage musste preisliche und damit sozial exklusive Konsequenzen haben – vergleichsweise mittellose Arbeitsmigranten fanden nur noch in den ab etwa 1890 rasch anwachsenden Subzentren des Gerichtsbezirks Aufnahme⁷⁸.

Vor diesem Hintergrund überrascht es weniger, dass sich bereits um die Jahrhundertwende Anzeichen mehrten, die auf eine Verschmelzung der benachbarten Ränder von Mittelschichten und Arbeiterschaft innerhalb der städtischen Gemeinde hinweisen. So waren bei den Gemeinderatswahlen von 1899 – den ersten nach der Einführung der Personaleinkommenssteuer, die das kommunale Wahlrecht beträchtlich erweiterte –, insgesamt bereits knapp 5.000 Männer wahlberechtigt, 1907, bei den Wahlen zum Abgeordnetenhaus nach dem allgemeinen und gleichen Wahlrecht, sind es dann 8.100.

⁷⁸ Dies lässt sich in diesem Fall auch anhand des Verhältnisses von Wahlberechtigten zum Abgeordnetenhaus (1907 und 1911) und Bevölkerungsentwicklung deutlich zeigen. Während in der Stadt Aussig zwischen 1907 und 1911 die Bevölkerung mit ca. 1,57 % deutlich stärker anstieg als die Anzahl der (männlichen und volljährigen) Wahlberechtigten (ca. 0,6 %), sind beide Werte im Aussig-Karbitzer Wahlbezirk (ohne die Stadt Aussig) einerseits deutlich höher, wobei aber die Anzahl der Wahlberechtigten mit 6,9 % stärker anstieg als die Bevölkerung (5,6 %). Dementsprechend waren die in der Stadt leicht anwachsenden durchschnittlichen Haushaltsgrößen pro Wahlberechtigten mit 4,77 bzw. 4,82 markant höher als die leicht absinkenden im übrigen Wahlbezirk (4,21 bzw. 4,15); Werte berechnet bzw. interpoliert auf der Basis der Angaben bei CVRK, Obyvatelstvo Ústí n.L. [Die Aussiger Bevölkerung], der Angaben im Spezialortspertorium und den Volkszählungsergebnissen und der Angaben bei FRITZ FREUND, Das österreichische Abgeordnetenhaus. Ein biographisch-statistisches Handbuch 1911–1917 (Wien 1911) 319, 346.

Angesichts des Umstandes, dass die Arbeiterschaft 1910 sowohl hinsichtlich ihres Anteils an den Beschäftigten insgesamt (14.000 von knapp 18.400) als auch des Anteils ihrer Haushaltsangehörigen an der Gesamtbevölkerung (30.500 von 39.300) gut 75 % ausmachte, muss also bereits 1899 ein größerer Teil der Arbeiter wahlberechtigt gewesen sein. 46,6 % der Arbeiter waren in den modernen Bereichen (Eisenbahn und Verkehr, chemische, Nahrungsmittel- und Glas- und Keramikindustrie) beschäftigt, die Zahl ihrer Angehörigen machte allerdings 55,6 % aller Angehörigen von Arbeiterhaushalten aus. Die modernen Arbeiterhaushalte waren also im Durchschnitt größer als jene der in den traditionellen Sektoren Beschäftigten: So kamen auf einen Eisenbahner 2,3 Angehörige, auf die in der Industrie Beschäftigten 1,3–1,5. Dagegen entfielen auf einen Arbeitnehmer im Gewerbe nur ein Angehöriger, im Bekleidungs- und Reinigungssektor gar nur 0,6. Hierin kann wohl ein deutlicher Hinweis gesehen werden, dass die Haushalte der Industriearbeiter bereits verstärkt als „breadwinner-homemaker households“ angesehen werden können. Im Gegensatz dazu kann zumindest für 1896 angenommen werden, dass viele der gewerblichen Klein- und Kleinstunternehmer/innen in „industrious households“ lebten. So war insbesondere in den Sparten Flaschenbierhandel (36 Betriebe/15 Unternehmerinnen), kleine Kaufleute (43/24), Schnittwaren (45/26), Höckler (49/35) und Viktualienhandel (93/73) der Frauenanteil überaus hoch. Gemessen an anderen Bezugsgrößen (wie beispielsweise Hausbesitz) gehörten diese Sparten klar zum unteren Ende des Spektrums, hierzu wären noch die männlich dominierten Bereiche Rasierer und Friseure, Bäcker und Schuhmacher zu zählen.

Ganz im Gegensatz zu Aussig befinden sich die Gerichtsbezirke Obervellach und Windisch-Matrei im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts im Zustand größter Stagnation mit zum Teil dramatischem Rückgang der Bevölkerung⁷⁹. Die alte Bergbautradition ist längst von einer Reagrarisierung überwachsen worden, die allerdings kaum mehr als Subsistenzcharakter hatte⁸⁰ und auch von der 1870/71 erfolgten Inbetriebnahme der durch das Drautal führenden Verbindung von Süd- und Brennerbahn⁸¹ vorerst

⁷⁹ Eine Reihe sehr ähnlicher Aspekte für die Salzburger Regionen unmittelbar nördlich des Alpenhauptkammes bei HANNS HAAS, Postmeister, Wirt, Kramer, Brauer, Müller und Wundarzt. Trägerschichten und Organisationsformen des Liberalismus. Das Salzburger Beispiel – vom frühen Konstitutionalismus bis zum Kulturkampf; in: ERNST BRUCKMÜLLER, ULRIKE DÖCKER, HANNES STEKL, PETER URBANITSCH (Hgg.), Bürgertum in der Habsburgermonarchie (Wien – Köln 1990) 260–270.

⁸⁰ Vgl. GESCHICHTLICHES ÜBER OBERVELLACH. Ausstellungskatalog, bearbeitet von WILHELM DEUER (Klagenfurt 2001) 18; HAIDVOGL, Flusslandschaft 57 f.; MICHAEL FORCHER, Vom Gestern ins Heute (1860–1980); in: MATREI IN OSTTIROL. Ein Gemeindebuch zum 700-Jahr-Jubiläum der ersten Erwähnung als Markt 1280–1980 (Matrei i.O. 1980) 199. Noch 1825 berichtet Joseph Kyselak in seinen *Wanderskizzen* über in Betrieb befindliche Hammerwerke, Hammerschmieden, Köhlerien und über den Kupferabbau im unteren Mölltal. Bedeutender ist aber in unserem Zusammenhang die Schilderung der vielfach überaus dürftigen Lebensverhältnisse der (klein-)bäuerlichen Bevölkerung in den von ihm durchwanderten Alpenländern, ERNST GEHMACHER, Zu Fuß durch Österreich. Skizzen einer Wanderung nebst einer romantisch pittoresken Darstellung mehrerer Gebirgsgegenden und Eisglätscher unternommen im Jahre 1825 von Joseph Kyselak, nachgegangen und nachgedacht von Ernst Gehmacher (Wien – München – Zürich – New York 1982) 60 f. bzw. passim.

⁸¹ MARTIN KOFLER, Die Pustertalbahn und der Bezirk Lienz 1871 bis zur Gegenwart; in: Tiroler Heimat 65 (2005) 199–219.

kaum berührt wurde. Die seit 1850 als Gerichtsbezirke zusammengefassten großen und dünn besiedelten Regionen bestanden im Matreier Fall aus mehreren miteinander nur lose verbundenen Alpentälern mit kaum existenter Infrastruktur. Neben einigen zu meist einklassigen Volksschulen fanden sich hier 1880 ansonsten noch gerade vier Postannahmestellen. Selbst in der zentralen Marktgemeinde findet sich lediglich Kleinsthandwerk; dennoch sorgten sogar diese wenigen Handwerker noch für eine gewisse zentralörtliche Funktion gegenüber dem ansonsten nahezu rein agrarischen Umland. Eine ebenso geringe Infrastruktur findet sich zu dieser Zeit in der Obervellacher Region. Hier kam vorerst noch erschwerend der Umstand hinzu, dass der Gerichtsbezirk ursprünglich eine einzige Großgemeinde umfasste, nämlich die Ortsgemeinde Obervellach. Diese erwies sich im Sinne des Gemeindegesetzes als kaum autonom administrierbar – wegen der Größe und der Aufgaben wollte sich über lange Jahre kein Bürgermeister mehr finden⁸². Spät aber doch erfolgte dann 1895 die Abtrennung von vier Gemeinden von der Großgemeinde.

Der bereits erwähnte Rückgang der Bevölkerung ist in beiden Fällen auf temporäre und endgültige Abwanderung zurückzuführen. Beispielsweise verließen 1889 etwa 100 junge Burschen Matrei, um in der steirischen Erzregion Arbeit zu finden. Es trieb aber auch viele an sich gut ausgebildete Handwerker, insbesondere Weber, Tischler und Zimmerleute, als Saisoniers außer Landes⁸³. Diese temporäre Auswanderung lag in der bis ins 16. Jahrhundert zurückreichenden Tradition des Hausiererhandels, der seine größte Blüte an der Wende von 18. zum 19. Jahrhundert erreicht hatte, als die „Kumpaneien“ – regelrechte Handelsgesellschaften, zu denen sich einzelne Hausierer zusammengeslossen hatten – ein Handels- und Informationsnetz ausgebaut hatten, das sich weit über den Bereich der Habsburgermonarchie hinaus bis Frankreich, Italien, Preußen und in polnische Gebiete erstreckte. Zwar ging ein Großteil dieser Gesellschaften im Zuge der Verschärfungen der Hausierverbote und des Ausbaues der neuen Handelsverbindungen zugrunde, doch waren einige ihrer Mitglieder hervorragend in der Lage, sich den veränderten Bedingungen anzupassen: beispielsweise als Hutfabrikanten in Wien, Wels und im krainischen Domschale (*Domžale*; *Domžale*), oder als Uhren- und Juwelenhändler⁸⁴. Die einzigen wichtigen Exportgüter beider Bezirke waren lange Zeit Holz und Holzkohle⁸⁵, die über Isel bzw. Möll und Drau zunächst zu den Zentren der Kärntner Eisenwirtschaft getriftet bzw. geflößt wurden, die allerdings bereits um 1850 wegen der Gesteigungs- und vor allem Transportkosten mit den Marktpreisen nicht

⁸² Vgl. STENOGRAPHISCHE PROTOKOLLE der IV. Session der VII. Wahlperiode des kärntnerischen Landtages vom 10. Jänner 1894 – 19. Februar 1894, 17–19, 433.

⁸³ FORCHER, Vom Gestern ins Heute 171, 201.

⁸⁴ Hierzu überaus instruktiv HEINZ KRÖLL, GERT STEMBERGER, Defereggen. Eine Landschaft in Tirol (Wien 1985) 202–220; vgl. auch HANS KURZTHALER, Die Stroh- und Filzhutfabrikanten „Gebrüder Kurzthaler“. Vom Hausierer zum Fabrikbesitzer und Geschäftsmann; in: Osttiroler Heimatblätter 73/4–5 (2005) 1–7.

⁸⁵ Zum von der Modernisierung mit verursachten Aussterben der die Köhlerei betreibenden Waldbauern vgl. BRUCKMÜLLER, Landwirtschaftliche Organisationen 28; HOFFMANN, Grundlagen 43 f.

mehr mithalten konnte⁸⁶. Wohl erschloss diesbezüglich die Eisenbahn ab den siebziger Jahren neue Märkte, allerdings lediglich für Rohholz; bezeichnender Weise bestand in Matrei lange Zeit nur ein Sägewerk. 1908 waren es dann zwar fünf Sägewerke, doch dürften diese nur für den lokalen Bedarf gearbeitet haben⁸⁷.

Die einzige Fernwirkung der um 1870 fertiggestellten Eisenbahnlinie durch das Drau- und Pustertal dürfte für die beiden Bezirke in einer gewissen Belebung des touristischen Alpinismus gelegen sein. Die Routen auf den Großvenediger (Erstbesteigung 1865) und vor allem jene auf den Großglockner, von Kals aus, lockten eine Reihe von Alpinisten an, insbesondere auch den späteren Mitbegründer des „Deutschen Alpenvereins“, den Prager Kaufmann Johann Stüdl, der sich auch große Verdienste um den Aufbau des Bergführerwesens erwarb. Gerade dies sollte wieder viele wohlhabende Alpinisten in das an sich entlegene und seinerzeit nur über einen Karrenweg erreichbare Bergdorf locken, dessen Bevölkerung bis zur Jahrhundertwende wenigstens nicht schrumpfte⁸⁸.

Tabelle 3: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IN DEN GEMEINDEN DES RICHTSBEZIRKES
WINDISCH-MATREI 1880–1910

	absolute Zahlen				Index 1880 = 100		
	1880	1890	1900	1910	1890	1900	1910
Hopfgarten	801	709	734	714	88,51	91,64	89,14
St. Jakob	1.042	946	976	804	90,79	93,67	77,16
St. Veit	1.004	854	743	742	85,06	74,00	73,90
Kals	1.043	1.073	1045	956	102,88	100,19	91,66
Prägraten	737	681	643	646	92,40	87,25	87,65
Virgen	1.358	1.276	1247	1.136	93,96	91,83	83,65
Matrei-Land	1.757	1.712	1656	1.629	97,44	94,25	92,71
Matrei Markt	571	585	641	681	102,45	112,26	119,26

Quelle: SPECIAL-ORTS-REPERTORIEN DER IM ÖSTERREICHISCHEN REICHSRATHE VERTRETENEN KÖNIGREICHE UND LÄNDER VIII: Tirol, herausgegeben von der k. k. Statistischen Central-Commission (Wien 1885) 99–102; SPECIAL-ORTS-REPERTORIEN DER IM REICHSRATHE VERTRETENEN KÖNIGREICHE UND LÄNDER VIII: Tirol und Vorarlberg, neubearbeitet auf Grund der Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1890, herausgegeben von der k. k. Statistischen Central-Commission (Wien 1893) 136–139; SPEZIALORTSREPERTORIUM DER ÖSTERREICHISCHEN LÄNDER VIII: Tirol und Vorarlberg, bearbeitet auf Grund der Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910, herausgegeben von der k. k. Statistischen Zentralkommission (Wien 1917) 62 ff.; GEMEINDE-LEXIKON der im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder VIII: Tirol und Vorarlberg, herausgegeben von der k. k. Statistischen Zentralkommission (Wien 1907) 90 ff.; eigene Berechnungen.

⁸⁶ Vgl. WERNER DROBESCH, Kärnten – Böhmen. Annotationen zum Strukturwandel von Gesellschaft und Wirtschaft während des Vormärz; in: CLAUDIA FRÄSS-EHRFELD (Hg.), Kärnten und Böhmen–Mähren–Schlesien (= Archiv für Vaterländische Geschichte und Topographie 89, Klagenfurt 2004) 264; HAIWOGEL, Flusslandschaft 41, 72.

⁸⁷ FORCHER, Vom Gestern ins Heute 201.

⁸⁸ Zu Kals vgl. LOUIS OBERWALDER, Kals am Großglockner, dem Himmel so nahe (Kals 2004) 118 ff., 165 ff., 177–188.

Dennoch sind die sich aus dem Alpentourismus ergebenden Impulse insgesamt als vergleichsweise schwach einzuschätzen, sie beschränkten sich im Wesentlichen auf Gastronomie und Personentransport⁸⁹. Etwas besser dürfte es um 1894 dem im Gerichtsbezirk Obervellach liegenden Mallnitz gegangen sein, das im Zuge der Landtagsdebatte über die Abtrennung von der Großgemeinde Obervellach vom Berichterstatter als „emporblühende Sommerfrische“ bezeichnet wurde, in der es im Sommer sogar einen eigenen Gendarmerieposten gebe⁹⁰. Mit den von der Bahn unmittelbar erschlossenen Sommerfrischegebieten⁹¹ (vor allem für ein nichtalpinistisches Publikum) im Pustertal – insbesondere zwischen Sillian und Toblach (*Toblach/Dobbiaco*) –, zu deren prominentesten Gästen um die Jahrhundertwende bekanntlich Gustav Mahler und Richard Strauss zählten, konnten diese (noch) schwer zugänglichen Gebiete insgesamt aber nicht mithalten. Somit herrschte noch in den neunziger Jahren in den abseits der Drautalbahn liegenden alpinen Regionen weitgehende Stagnation, die sich wegen der wachsenden Schwierigkeiten im ehemals blühenden grenzüberschreitenden Handel mit den Regionen des italienischen Königreiches tendenziell nur noch verschärfte⁹². Hoffnungen auf Verbesserung konzentrierten sich allenthalben auf mögliche künftige Bahnanschlüsse, insbesondere ab dem Zeitpunkt, als die Errichtung einer zweiten Bahnverbindung von Triest aus über die Alpen ernsthaft erwogen wurde, wofür dann um 1900 zunächst nicht weniger als zehn mögliche Trassenführungen zwischen Felbertauern im Westen und Rottenmanner und Radstädter Tauern im Osten in Betracht gezogen wurden⁹³. Letztlich fiel die Auswahl auf die durch den Gerichtsbezirk Obervellach führende Tauernbahn, was – zusammen mit der Karawankenbahn – für die betreffenden Regionen nicht zu gering zu schätzende Impulse bringen sollte.

Deutlich zeigt sich dies zunächst im unmittelbaren Vergleich der beiden Gerichtsbezirke. Wie im Vergleich mit dem Gerichtsbezirk Aussig ersichtlich, sank in den beiden alpinen Gerichtsbezirken die Bevölkerung nach 1869 nahezu dramatisch. 1900 hatte

⁸⁹ Erwähnt sei aber, dass der aus dem Bezirk stammende Fotograf Johann Unterrainer (1847/48–1911) ab 1872 in Matrei ein Photoatelier eingerichtet hatte, mit dem er später nach Lienz übersiedelte. Unterrainer machte sich einen Namen als bedeutender Landschaftsfotograf vor allem der alpinen und Gletscherregionen und trug damit sicherlich auch zur touristischen Erschließung der Hohen Tauern bei. Bezeichnenderweise war er Mitglied der Matreier Sektion des Alpenvereins; vgl. OTTO HOCHREITER, TIMM STARL, Lexikon zur österreichischen Fotografie; in: DIESELBEN (Hgg.), Geschichte der Fotografie in Österreich II (Bad Ischl 1983) 188. Zum engen Zusammenhang zeitgenössischer Landschaftsfotografie und Tourismus WILLI PECHTL (Hg.), Abbilder des Erhabenen. Photographische Annäherungen an die Ötztaler Alpen (Imst 2005).

⁹⁰ STEN. PROT. KÄRNTNER LANDTAG, 7. Februar 1894, 17.

⁹¹ Um die Jahrhundertwende verkehrten tägliche Direktzüge von Budapest und Wien nach Lienz, KOFLER, Pustertalbahn 202. Vgl. exemplarisch HANS HEISS, Grandhotel Toblach. Pionier des Tourismus in den Alpen/Grand Hotel Dobbiaco. All'avanguardia del turismo nelle Alpi (Wien – Bozen 1999) 31 ff., 48 f. und passim; LAURENCE COLE, „Für Gott, Kaiser und Vaterland“. Nationale Identität der deutschsprachigen Bevölkerung Tirols 1860–1914 (= Studien zur Historischen Sozialwissenschaft 28, Frankfurt am Main – New York 2000) 381 ff.

⁹² Vgl. HELMUT RUMPLER, Kärntens Wirtschaft im 19. Jahrhundert. Das Ende des Montanzeitalters und die Krise der Modernisierung; in: KÄRNTNER LANDWIRTSCHAFTSCHRONIK I (Klagenfurt 1992) 215–266.

⁹³ FRANZ HEIDERICH, Triest und die Tauernbahn (= Meereskundliche Sammlung volkstümlicher Vorträge zum Verständnis der nationalen Bedeutung von Meer- und Seewesen 6/9, Berlin 1912) 22–29.

Obervellach gegenüber 1869 7 % seiner Bevölkerung verloren, Matrei sogar knapp 10 %. Im nachfolgenden Jahrzehnt kam es im Falle Obervellachs aber zu einer grundlegenden Umkehr, die wohl in allererster Linie mit dem Bau der Tauernbahn in Verbindung gebracht werden muss. Zwischen 1900 und 1910 stieg die Bevölkerungszahl im Bezirk um nicht weniger als 16 % von knapp 5.400 auf gut 6.200 an. In Matrei sank sie dagegen um mehr als weitere vier Prozentpunkte von knapp 7.770 auf gut 7.300, das sind nur mehr 86 % des Wertes von 1869. Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung in den größeren Gemeindefraktionen⁹⁴ des Obervellacher Bezirks näher, zeigt sich neuerlich ein differenziertes Bild (vgl. Tabelle 4, S. 42).

Auffällig ist zunächst, dass die Bevölkerungszahl im Zentralort Obervellach insgesamt deutlich zurückging. Im Gegensatz dazu zeigen die Werte der übrigen Gemeinden leichte bis deutliche Steigerungen. Dies mag auch damit zusammenhängen, dass Obervellach von allen Gemeinden (mit der Ausnahme Flattachs) in der größten Entfernung von der Bahntrasse liegt, die hier zudem etwa 360 Höhenmeter über dem im Talgrund liegenden Obervellach vom Möll- in das Mallnitztal nach Norden abzweigt. Hinsichtlich der doch markanten Steigerungen der Werte des (Möll-)talaufwärts gelegenen Flattachs lassen sich nur Vermutungen anstellen. Demnach kann einerseits angenommen werden, dass die Gemeinde (und insbesondere ihre beiden Fragner Fraktionen) von touristischen Effekten profitieren konnte. Es wäre aber auch zu berücksichtigen, dass die Gemeinde nun quasi an einer Schnittstelle von oberem Mölltal und Tauernbahn lag⁹⁵. Zudem ist zu bedenken, dass die Effekte vorerst vom Bau der Bahnlinie ausgingen und praktisch nicht von deren Betrieb. Zieht man in Betracht, dass bei der Errichtung der Trasse etwa 4.000 Arbeitskräfte beschäftigt waren⁹⁶, so dürften auch diese Effekte (angesichts der Bevölkerungszahl des Bezirkes von gut 5.300 [1900] bzw. 6.200 [1910]) beträchtlich gewesen sein. Einmal dürften viele, die ansonsten auswärts Beschäftigung hätten suchen müssen, im Bezirk verblieben sein. Andererseits sollte die Nachfrage der vielen Auswärtigen die lokale Wirtschaft deutlich stimuliert haben. Hinsichtlich der vom Bahnbetrieb zwischen 1909 und 1914 selbst ausgehenden Effekte lassen sich dagegen nur einige Vermutungen anstellen: So scheint in den vier neuen Eisenbahnstationen eine zahlenmäßig nicht unerhebliche Anzahl von vergleichsweise kaufkräftigen Eisenbahnbediensteten beschäftigt gewesen sein⁹⁷, die die lokale Nachfrage erhöhten. Zudem gestaltete sich der Personenverkehr auf der Tauernbahn „sehr lebhaft“⁹⁸, was auch den örtlichen Tourismus gefördert haben dürfte. Auch wenn die

⁹⁴ Wegen der bereits erwähnten Teilung der ehemaligen Großgemeinde Obervellach 1895 können hier nur diese Einheiten für einen Vergleich herangezogen werden. Berücksichtigt sind nur jene mit mehr als 100 Einwohnern.

⁹⁵ So hätten beispielsweise ab der Inbetriebnahme der Tauernbahn 1909 die aus Matrei kommenden Viehherden, die in Mallnitz auf die Bahn nach Norden verladen wurden, die Gemeinde vom Iselsberg her kommend passieren müssen. Zu diesen weiträumigen Viehtrieben, die vor der Inbetriebnahme der Bahn direkt über den Alpenhauptkamm (Felbertauern) führten, vgl. FORCHER, Vom Gestern ins Heute 213.

⁹⁶ GESCHICHTLICHES ÜBER OBERVELLACH 25.

⁹⁷ Für den (allerdings etwas größeren) Bereich der Südbahn im politischen Bezirk Lienz schätzt KOFER, Pustertalbahn 204, deren Anzahl auf 800.

⁹⁸ RÖLL, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens IX (Berlin – Wien 1921) 275.

Tabelle 4: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG DER GRÖßEREN GEMEINDEFRAKTIONEN DES GERICHTSBEZIRKES OBERVELLACH 1880–1910

Gemeindefraktionen	absolute Zahlen				Index 1880 = 100		
	1880	1890	1900	1910	1890	1900	1910
Flattach/Außerfragant	113	140	149	183	123,89	131,86	161,95
Flattach/Flattach	171	163	164	200	95,32	95,91	116,96
Flattach/Flattachberg	113	112	99	95	99,12	87,61	84,07
Flattach/Grafenberg	137	140	125	120	102,19	91,24	87,59
Flattach/Innerfragant	131	128	126	151	97,71	96,18	115,27
Flattach/Laas	113	108	106	114	95,58	93,81	100,88
Kolbnitz/Oberkolbnitz	186	212	192	200	113,98	103,23	107,53
Kolbnitz/Preißdorf	105	101	80	85	96,19	76,19	80,95
Kolbnitz/(Unter)kolbnitz	128	–	87	134	0,00	67,97	104,69
Kolbnitz/Zandlach	159	141	132	170	88,68	83,02	106,92
Mallnitz/Dösen	124	104	83	66	83,87	66,94	53,23
Mallnitz/Mallnitz	171	156	174	295	91,23	101,75	172,51
Mühldorf/Mühldorf	331	389	444	580	117,52	134,14	175,23
Obervellach/Dürnvellach	189	196	192	186	103,70	101,59	98,41
Obervellach/Obervellach	660	606	572	605	91,82	86,67	91,67
Obervellach/Pfaffenberg	199	188	176	163	94,47	88,44	81,91
Obervellach/Semslach Burg	174	149	138	155	85,63	79,31	89,08
Obervellach/Söbriach	143	135	120	125	94,41	83,92	87,41
Obervellach/Stallhofen	142	140	122	112	98,59	85,92	78,87
Obervellach/Untergratschach	107	–	74	93	0,00	69,16	86,92
Penk/Napplach	194	194	187	228	100,00	96,39	117,53
Penk/Penk	166	158	138	153	95,18	83,13	92,17
Penk/Teuchl	312	339	309	298	108,65	99,04	95,51
Penk/Zwenberg	151	123	121	175	81,46	80,13	115,89

Quelle: SPECIAL-ORTS-REPOTORIEN DER IM ÖSTERREICHISCHEN REICHSRATHE VERTRETENEN KÖNIGREICHE UND LÄNDER IV: Kärnten, herausgegeben von der k. k. Statistischen Central-Commission (Wien 1883) 42 f.; SPECIAL-ORTS-REPOTORIEN DER IM REICHSRATHE VERTRETENEN KÖNIGREICHE UND LÄNDER V: Kärnten, neubearbeitet auf Grund der Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1890, herausgegeben von der k. k. Statistischen Central-Commission (Wien 1894) 42 ff.; SPEZIALORTSREPOTORIUM DER ÖSTERREICHISCHEN LÄNDER V: Kärnten, bearbeitet auf Grund der Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910, herausgegeben von der k. k. Statistischen Zentralkommission (Wien 1918) 50 f.; GEMEINDELEXIKON der im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder V: Kärnten, herausgegeben von der k. k. Statistischen Zentralkommission (Wien 1905) 52–55; eigene Berechnungen.

Bahn beim Gütertransport in allererster Linie dem Transit von Triest in den böhmischen bzw. süddeutschen Raum dienste, ermöglichte sie doch auch – wenn auch sehr bescheiden – den örtlichen Verkehr mit Holz, Vieh, Baumaterial und Approvisierungsartikeln⁹⁹.

⁹⁹ EBD.

Tabelle 5: INFRASTRUKTURELLE AUSSTATTUNG DER GERICHTSBEZIRKE OBERVELLACH UND MATREI 1910 UND ANZAHL DER EINWOHNER PRO EINRICHTUNG

Einrichtung	Obervellach	Einwohner	Matrei	Einwohner
Volksschulen	8	778	15	487
Volksschulklassen	21	296	24	305
Erwerbs- u. Wirtschaftsgenossenschaften	5	1.244	7	1.044
Raiffeisen	5	1.244	8	914
Ärzte	2	3.111	3	2.436
Hebammen	6	1.037	9	812
Post/Telegrafenamnt	8	778	7	1.044
Postablage	2	3.111	4	1.827
Fernsprechstellen	–	–	9	812
Gendarmen	12	519	9	812
Touristische Institutionen	5	1.244	19	385
Eisenbahnstation	5	1.244	–	–
Eisenbahnhaltestelle	1	6.222	–	–

Quelle: SPECIAL-ORTS-REPERTORIEN VIII: Tirol (Wien 1885) 99–102; SPECIAL-ORTS-REPERTORIEN VIII: Tirol und Vorarlberg (Wien 1893) 136–139; SPEZIALORTSREPERTORIUM VIII: Tirol und Vorarlberg (Wien 1917) 62–64; eigene Berechnungen; SPECIAL-ORTS-REPERTORIEN IV: Kärnten (Wien 1883) 42 f.; SPECIAL-ORTS-REPERTORIEN V: Kärnten (Wien 1894) 42 ff.; SPEZIALORTSREPERTORIUM V: Kärnten (Wien 1918) 50 f.; eigene Berechnungen.

Vergleicht man beide Gerichtsbezirke hinsichtlich der vorhandenen Infrastruktur, so ergeben sich einige Parallelen, aber auch einige markante Unterschiede. Matrei erscheint auf den ersten Blick überraschenderweise bevorzugt. Praktisch ident sind lediglich die Werte für die Anzahl der Personen, die auf eine Volksschulklasse kommen. Diese verteilen sich in Matrei aber auf deutlich mehr Schulen, was daher rührt, dass dort die Anzahl der einklassigen Volksschulen wesentlich höher war, während diese in Obervellach 1910 nahezu die Ausnahme darstellten, wo demnach das Elementarschulwesen besser gewesen sein dürfte. Die Werte für die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften, sowie für die Raiffeisen Vorschussvereine lassen sich als deutliches Indiz für die größere Bedeutung des agrarischen Sektors in Matrei interpretieren. Bemerkenswert ist aber auch, dass dort die medizinische Versorgung besser gewesen sein dürfte. Wenn auch die jeweilige Anzahl der niedergelassenen Ärzte zu gering ist, um hier signifikante Aussagen treffen zu können, so ist die absolute und relative Anzahl der Hebammen ein deutliches Indiz; hierfür spricht zudem der Umstand, dass es in Matrei selbst auch noch ein Gemeindekrankenhaus gab. Bemerkenswert ist in beiden Bezirken das Fehlen einer veterinärmedizinischen Versorgung vor Ort, was zumindest im Matreier Fall auch darauf zurückgeführt werden könnte, dass die Viehzucht erst um die Jahrhundertwende zu größerer (und dann auch erfolgreicher) Bedeutung gelangte,

nachdem eine Viehzuchtgenossenschaft gebildet worden war¹⁰⁰. Angesichts des ange deuteten hochalpinistischen Sonderwegs überrascht dagegen die relative Dichte der touristischen Infrastruktur nicht¹⁰¹. Umgekehrt verweisen die Werte für Post- und Telegrafämter¹⁰² einerseits und der Gendarmen andererseits deutlich auf den Einzug der modernen Zeit in Obervellach. Verbanden Post und Telegrafie den Bezirk parallel zur Eisenbahn unmittelbar mit der Außenwelt, so dürfte der höhere „Sicherheitsaufwand“ wohl auch im Zusammenhang mit der Anwesenheit einer größeren Anzahl von Ortsfremden gestanden sein. Hierfür spricht auch der Umstand, dass in Obervellach – im Gegensatz zu Matrei – eine Schubstation und ein Versorgungshaus eingerichtet wurden. Relativ gleichförmig ist in den beiden Zentralorten der Gerichtsbezirke die „staatliche Infrastruktur“ – es finden sich Bezirksgericht, Steueramt, Finanzwache und Notariat; in Matrei dann zusätzlich noch eine landwirtschaftliche Bezirksgenossenschaft und in Obervellach eine Forst- und Domänenverwaltung. Ein markanter Unterschied ergibt sich allerdings aus dem Umstand, dass Obervellach im Gegensatz zu Matrei auch über eine Sparkasse verfügte.

Stagnierende bzw. zum Teil auch dramatisch abnehmende Bevölkerungszahlen waren keineswegs nur auf die hochalpinen Regionen im Nordwesten Kärntens beschränkt. So reduzierte sich die Bevölkerung im Gerichtsbezirk Eberstein (Politischer Bezirk St. Veit) zwischen 1869 und 1910 um beinahe 14 %, in Eisenkappl (Politischer Bezirk Völkermarkt) um beinahe 13 % und in Althofen (Politischer Bezirk St. Veit) immer noch um mehr als 10 %. Ebenso finden sich Trendwenden, etwa im Gerichtsbezirk Kötschach (Politischer Bezirk Hermagor) um 1900, oder in Gurk (Politischer Bezirk St. Veit) bereits etwas früher. Diesbezüglich stechen gewisse Parallelitäten mit der Entfernung von bestehenden bzw. dem in Angriff genommenen Bau von Eisenbahnlinien deutlich ins Auge, so bei der 1894 in Betrieb genommenen Gailtalbahn oder der Gurktalbahn (1898)¹⁰³. Dennoch erscheint Kärnten um 1910, zumindest regional, verkehrsmäßig relativ gut erschlossen, wozu auch der Straßenbau beigetragen hatte. Dies sollte insbesondere auch den Tourismus fördern, was sich etwa darin zeigt, dass das doch etwas abgelegene Millstatt 1910 mit einem Zuwachs von mehr als 30 % im Vergleich zu 1869 eine der am stärksten gewachsenen Regionen des Landes war.

Welche Bedeutung der Fremdenverkehr für das Land in den Jahren nach 1900 gewonnen hatte, lässt sich (indirekt) anhand des 1907 beschlossenen landesgesetz-

¹⁰⁰ FORCHER, Vom Gestern ins Heute 194 f.

¹⁰¹ Hierzu wurden nicht nur die „Touristenhäuser“ bzw. Schutzhütten gezählt, sondern insbesondere auch die zwei im Bezirk Matrei gegründeten „Rettungsstellen für verunglückte Touristen“, die als Vorgängerorganisationen der heutigen Bergrettung anzusehen sind.

¹⁰² Die „Postablagen“ dienten wohl der postalischen Versorgung entlegenerer Gebiete. Die Besonderheit der „Fernsprechstellen“ entzieht sich hier der Interpretation.

¹⁰³ Allerdings muss auch darauf verwiesen werden, dass der Bau einer Eisenbahn nicht unbedingt eine Garantie für eine nachfolgende Beschleunigung darstellen musste. So lassen sich etwa im Fall der „Kronprinz Rudolf Bahn“, die ab 1868 unter anderem Klagenfurt (Celovec; *Klagenfurt*) nach Norden mit dem steirischen Murtal und dem oberösterreichischen Ennstal verband, in den betroffenen Regionen des Politischen Bezirks St. Veit kaum bzw. nur bedingt demographische Effekte zeigen.

lichen Schutzes des Edelweiß und der Edelraute zeigen. Während in Salzburg (1886), Tirol (1892), Steiermark (1898) und Vorarlberg (1904) bereits entsprechende Schutzgesetze in Kraft waren, hatte der Kärntner Landtag die Beschlussfassung einer entsprechenden Initiative 1886/87 noch abgelehnt. Damals sei (aus der Perspektive von 1907) „besonders hervorgehoben [worden], dass in Kärnten die gänzliche Ausrottung dieser Pflanze insolange nicht zu befürchten sei, als noch viele Teile unseres Gebirges so außerordentlich wenig von Fremden besucht werden, wie dies damals noch bei einem großen Teil der Karawanken der Fall war, wo das Edelweiß an manchen Stellen in solchen Mengen vorkam, wie es nur in wenig anderen Teilen der österreichischen Alpen angetroffen wurde. Seither haben sich die Zeiten geändert. Der Fremdenverkehr hat sich bedeutend gehoben und mit ihm Hand in Hand das Aufsuchen und Ausrotten des Edelweißes. Am Giper in der Richtung der neuen Glocknerstraße, wo vor Jahren noch massenhaft Edelweiß zu finden war, ist dasselbe zur Seltenheit geworden. Am Plöckenpaß, wo das Edelweiß mit der Sichel gemäht, und in Mauthen [beide Gerichtsbezirk Kötschach] als Heilmittel für die Rinder benützt wurde, ist dessen Bestand bedeutend zurückgegangen, und in den Karawanken endlich, welche seit Eröffnung der Bahn von Touristen sehr stark besucht werden, droht dasselbe, wenn die Ausbeutung in Hinkunft in derselben rücksichtslosen Weise geschieht, mit Ausnahme einiger weniger Stellen, die nicht gangbar sind, in wenigen Jahren ebenfalls bald zu verschwinden.“¹⁰⁴

Die Abhängigkeit des Tourismus von funktionierenden Eisenbahn- und Straßenverbindungen, von einer entwickelten Infrastruktur einschließlich des Angebots von Telegrafie und Telefonverbindungen und die Notwendigkeit des Angebots gut ausgestatteter Quartiere waren den Tourismusbetreibern durchaus bekannt¹⁰⁵. Gerade hierin lag (und liegt) ein zentrales Problem des Tourismus, das Laurence Cole folgendermaßen charakterisierte: „Der Tourismus brachte die Moderne in die Berge, aber er war traditionell bekleidet.“ Demnach hätte eine breite Koalition lokaler Geschäfts- und Konsumentinteressenten die touristische Entwicklung oft gegen den Widerstand der Vertreter des traditionellen agrarischen Milieus durchzusetzen versucht. Der Tourismus schuf so eine Reihe von Konflikten, die nicht einfach in die Rubrik Stadt–Land oder bürgerlich versus bäuerlich fallen. Zu seinem Funktionieren benötigt der Tourismus eine moderne Infrastruktur und doch auch gleichzeitig eine natürliche und unberührte Umgebung. Und er benötigt auch die Erkennbarkeit einer scheinbar natürlich-bodenständigen Lebensweise der ansässigen bäuerlichen Bevölkerung, die unter den Bedingungen um 1900 selbstverständlich national definiert worden ist¹⁰⁶. Damit war nicht nur das Edelweiß (in Kärnten) von der Modernisierung in Gestalt der Eisenbahn und wohl auch des Tourismus bedroht: In jenen von der Eisenbahn an die Modernisierung

¹⁰⁴ Motivenbericht des Landtags, erliegt in Österreichisches Staatsarchiv Wien [ÖStA], Allgemeines Verwaltungsarchiv [AVA], Ministerium des Innern [MdI] Präsidiale 31/Kärnten, Zl. 9384/1907.

¹⁰⁵ Vgl. PIETER M. JUDSON, *Guardians of the Nation. Activists on the Language Frontier of Imperial Austria* (Cambridge, Mass. – London 2006) 158.

¹⁰⁶ LAURENCE COLE, *How Modernity Came to the Alps: The Emergence and Impact of Tourism in German-Speaking Tirol, ca. 1880–1914* (Vortrag), zit. JUDSON, *Guardians of the Nation* 170.

angebundenen Kärntner Regionen, in denen sich die Bevölkerungszahl stark erhöhte, ereigneten sich im Beobachtungszeitraum zwischen 1880 und 1910 hinsichtlich der Verteilung der Umgangssprachen nachhaltige und einschneidende Veränderungen. Am beeindruckendsten sind hier diesbezüglich sicherlich die Werte der Gerichtsbezirke Klagenfurt Umgebung und Ferlach. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache. Der Anteil der deutschen Umgangssprache wuchs wesentlich rascher als die Gesamtbevölkerung, während die Anzahl jener, die slowenisch als Umgangssprache angaben, sowohl absolut als auch relativ und auch noch viel stärker hinsichtlich des Verhältnisses von slowenisch und deutsch sank. Deutlich langsamere Entwicklungen zeigen sich dagegen in den von der Eisenbahn abgelegenen, bevölkerungsmäßig stagnierenden oder sogar schrumpfenden zweisprachigen Regionen.

Tabelle 6: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IN KÄRNTNER GERICHTSBEZIRKEN MIT EINEM NAMHAFTEN ANTEIL AN SLOWENISCHER UMGANGSSPRACHE

Polit. Bezirk	Gerichtsbezirk	Jahr	gesamt	1869 = 100	deutsch	%	slowenisch	%	Sonstige	%
Hermagor	Hermagor	1869	9.758	100	–	–	–	–	–	–
Hermagor	Hermagor	1880	10.078	103,28	5.294	0,53	4.779	0,47	5	0,0
Hermagor	Hermagor	1890	10.126	103,77	5.472	0,54	4.654	0,46	–	–
Hermagor	Hermagor	1900	10.186	104,39	5.725	0,56	4.460	0,44	1	0,0
Hermagor	Hermagor	1910	10.639	109,03	6.668	0,63	3.961	0,37	–	–
Klagenfurt U	Ferlach	1869	9.562	100	–	–	–	–	–	–
Klagenfurt U	Ferlach	1880	9.986	104,43	835	0,08	9.151	0,92	–	–
Klagenfurt U	Ferlach	1890	10.740	112,32	1.400	0,13	9.339	0,87	1	0,0
Klagenfurt U	Ferlach	1900	10.797	112,92	2.805	0,26	7.990	0,74	2	–
Klagenfurt U	Ferlach	1910	11.282	117,99	4.928	0,44	6.347	0,56	7	0,0
Klagenfurt U	Klagenfurt U	1869	29.999	100	–	–	–	–	–	–
Klagenfurt U	Klagenfurt U	1880	31.208	104,03	13.800	0,44	17.408	0,56	–	–
Klagenfurt U	Klagenfurt U	1890	33.219	110,73	16.145	0,49	17.044	0,51	43	0,0
Klagenfurt U	Klagenfurt U	1900	34.477	114,93	21.521	0,62	12.886	0,37	20	0,0
Klagenfurt U	Klagenfurt U	1910	38.908	129,7	28.260	0,73	10.623	0,27	25	0,0
Villach	Arnoldstein	1869	7.620	100	–	–	–	–	–	–
Villach	Arnoldstein	1880	7.879	103,4	2.180	0,28	5.699	0,72	–	–
Villach	Arnoldstein	1890	8.211	107,76	1.677	0,2	6.534	0,8	–	–
Villach	Arnoldstein	1900	7.671	100,67	2.404	0,31	5.264	0,69	3	0,0
Villach	Arnoldstein	1910	7.645	100,33	3.530	0,46	4.113	0,54	2	0,0
Villach	Rosegg	1869	8.010	100	–	–	–	–	–	–
Villach	Rosegg	1880	8.275	103,31	287	0,03	7.987	0,97	1	0,0
Villach	Rosegg	1890	8.692	108,51	1.109	0,13	7.554	0,87	29	0,0
Villach	Rosegg	1900	8.479	105,86	1.060	0,13	7.414	0,87	5	0,0
Villach	Rosegg	1910	9.361	116,87	2.185	0,23	7.169	0,77	7	0,0
Villach	Tarvis	1869	5.913	100	–	–	–	–	–	–
Villach	Tarvis	1880	6.663	112,68	4.226	0,63	2.429	0,36	8	0,0
Villach	Tarvis	1890	6.638	112,26	4.217	0,64	2.391	0,36	30	0,0
Villach	Tarvis	1900	7.093	119,96	4.944	0,7	2.105	0,3	44	0,0

Polit. Bezirk	Gerichtsbezirk	Jahr	gesamt	1869 = 100	deutsch	%	slowenisch	%	Sonstige	%
Villach	Tarvis	1910	7.396	125,08	5.622	0,76	1.541	0,21	233	0,03
Villach	Villach	1869	25.328	100	–	–	–	–	–	–
Villach	Villach	1880	26.406	104,26	20.060	0,76	6.273	0,24	73	0,0
Villach	Villach	1890	29.179	115,2	22.440	0,77	6.687	0,23	52	0,0
Villach	Villach	1900	32.314	127,58	25.880	0,8	6.337	0,2	97	0,0
Villach	Villach	1910	40.563	160,15	35.603	0,88	4.847	0,12	113	0,0
Völkermarkt	Bleiburg	1869	20.485	100	–	–	–	–	–	–
Völkermarkt	Bleiburg	1880	20.951	102,27	2.708	0,13	18.232	0,87	11	0,0
Völkermarkt	Bleiburg	1890	21.070	102,86	4.712	0,22	16.354	0,78	4	0,0
Völkermarkt	Bleiburg	1900	19.858	96,94	3.184	0,16	16.668	0,84	6	0,0
Völkermarkt	Bleiburg	1910	20.728	101,19	3.573	0,17	17.145	0,83	10	0,0
Völkermarkt	Eberndorf	1869	9.729	100	–	–	–	–	–	–
Völkermarkt	Eberndorf	1880	9.761	100,33	302	0,03	9.459	0,97	–	–
Völkermarkt	Eberndorf	1890	9.959	102,36	427	0,04	9.525	0,96	7	0,0
Völkermarkt	Eberndorf	1900	9.630	98,98	695	0,07	8.935	0,93	–	–
Völkermarkt	Eberndorf	1910	9.635	99,03	1.075	0,11	8.555	0,89	5	0,0
Völkermarkt	Eisenkappl	1869	5.307	100	–	–	–	–	–	–
Völkermarkt	Eisenkappl	1880	5.197	97,93	813	0,16	4.384	0,84	–	–
Völkermarkt	Eisenkappl	1890	4.674	88,07	502	0,11	4.172	0,89	–	–
Völkermarkt	Eisenkappl	1900	4.758	89,66	750	0,16	4.008	0,84	–	–
Völkermarkt	Eisenkappl	1910	4.625	87,15	937	0,2	3.688	0,8	–	–
Völkermarkt	Völkermarkt	1869	17.012	100	–	–	–	–	–	–
Völkermarkt	Völkermarkt	1880	17.062	100,29	3.914	0,23	13.147	0,77	1	0,0
Völkermarkt	Völkermarkt	1890	17.487	102,79	3.894	0,22	13.583	0,78	10	0,0
Völkermarkt	Völkermarkt	1900	16.633	97,77	5.365	0,32	11.266	0,68	2	0,0
Völkermarkt	Völkermarkt	1910	16.134	94,84	6.000	0,37	10.130	0,63	4	0,0
Wolfsberg	St. Paul	1869	12.903	100	–	–	–	–	–	–
Wolfsberg	St. Paul	1880	13.078	101,36	11.349	0,87	1.729	0,13	–	–
Wolfsberg	St. Paul	1890	13.197	102,28	11.393	0,86	1.803	0,14	1	0,0
Wolfsberg	St. Paul	1900	12.981	100,6	11.690	0,9	1.291	0,1	–	–
Wolfsberg	St. Paul	1910	12.899	99,97	11.011	0,85	1.887	0,15	–	–

Quelle: BEVÖLKERUNG UND VIEHSTAND 1869; ÖSTERREICHISCHE STATISTIK 1/1; ÖSTERREICHISCHE STATISTIK 32/2; ÖSTERREICHISCHE STATISTIK 64/1; ÖSTERREICHISCHE STATISTIK, N. F. 1/1.

Angesichts dieser doch sehr stark konvergierenden Ziffern erscheint demnach in Kärnten die Eisenbahn als der eigentliche „Germanisator“. Sie band die von ihr erfassten Regionen in die Märkte ein, deren dominierende Marktsprache wenig Rücksicht auf die von den Marktteilnehmern gebrauchten Umgangssprachen und Idiome nahm. Genau besehen war es aber gar nicht so sehr die Sprache, die verloren ging. Es war vielmehr die an den Märkten erfolgende Beschleunigung des Alltags, von der die Menschen erfasst worden waren, und die sie aus den gewohnten Bindungen herausriss. Unabhängig von den faktischen Umständen wurden die mit diesen Bindungen verbundenen (zumeist auf Subsistenz beruhenden) Lebensverhältnisse nostalgisch ver-

klärt, idyllisiert und zum zentralen Bereich der (nationalen) Volkskultur „gemacht“, die allenthalben der Moderne diametral gegenüberstand. Die Sehnsucht nach dem „verlorenen Paradies“ (in dem man die Annehmlichkeiten der Moderne nicht missen wollte) wird so zur Quelle nationalkultureller Rückwärtsgewandtheit, und dies genau bei jenen, die in das durch die Märkte beschleunigte Leben integriert (oder hineingeworfen) worden sind, während jene, die weiterhin in ihm lebten (weil sie beispielsweise noch nicht infrastrukturell in die Moderne eingebunden werden konnten), sich in erster Linie mit den diesem „Paradies“ eigenen Entbehrungen und Mühen abzuplagen hatten¹⁰⁷.

4. Petroleum – Licht – Benzin – Elektrizität

Wahrscheinlich gehört die Entwicklung der Petroleumlampe zu den sozialgeschichtlich gesehen wichtigsten technologischen Innovationen des 19. Jahrhunderts. Sie sorgte jedenfalls um die Jahrhundertwende nahezu ausschließlich für die Beleuchtung der privaten Wohnräume – wenn von den vergleichsweise wenigen abgesehen wird, die an Gas- oder gar bereits an Stromnetze angeschlossen waren¹⁰⁸. Als nahezu global enorm nachgefragtes (und zunächst wichtigstes) Produkt der Erdölraffination trug das Petroleum daher nicht nur zu heftigen Konkurrenzkämpfen nordamerikanischer und europäischer Ölkonzerne bei, in die die Habsburgermonarchie vor allem passiv verwickelt wurde¹⁰⁹. Dennoch war auch hier bereits früh seine wachsende Bedeutung erkannt worden. Seit 1864 und insbesondere dann ab 1885 raffinierte die in Floridsdorf gegründete „Fabrik für Petroleumprodukte“¹¹⁰ zunächst vor allem das in Galizien gewonnene Erdöl¹¹¹, später auch jenes aus Rumänien und aus dem kaukasischen Raum. Sowohl für Antransport der Rohstoffe als auch für die Etablierung einer überregionalen Vertriebsinfrastruktur vor allem für das erzeugte Petroleum war nun wieder die Eisenbahn (neben der Übersee- und Binnenschifffahrt, für die bereits in den späten achtziger Jahren eigene Binnentankschiffe zur Verfügung standen) eine unabdingbare Voraussetzung¹¹². Wohl ähnlich wie in Deutschland wurden in der Umgebung der Bahnhöfe unterirdische Tanklager angelegt, von denen aus die lokale Nachfrage

¹⁰⁷ Vgl. ARNOLD SUPPAN, Die österreichischen Volksgruppen. Tendenzen ihrer gesellschaftlichen Entwicklung im 20. Jahrhundert (Wien 1983) 42–47, 136–142.

¹⁰⁸ JOACHIM KLEINMANN, Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle (Marburg 2002) 9.

¹⁰⁹ EBD. 9–13.

¹¹⁰ Vgl. HANS KUBISTA, Die Raffinerie Floridsdorf; in: Unser schönes Floridsdorf. Blätter des Floridsdorfer Bezirksmuseums 7/2 (1973) 30–34.

¹¹¹ Vgl. hierzu ALISON FLEIG FRANK, Oil Empire. Visions of Prosperity in Austrian Galicia (= Harvard Historical Studies 149, Cambridge, Mass. – London 2005). Darin untersucht die Autorin nicht nur die (prekäre) wirtschaftsgeschichtliche Bedeutung der Erdölgewinnung für Galizien und die Habsburgermonarchie, sondern auch deren soziale, ökologische und schließlich auch (national-)politische Konsequenzen.

¹¹² Vgl. KLEINMANN, Super 14; TADEUSZ PILAT, Die Statistik der Güterbewegung auf Eisenbahnen und deren neueste Fortschritte in Deutschland; in: Statistische Monatschrift 13 (1887) 222; FRIEDRICH FEICHTINGER (Hg.), ÖMV – OMV. Die Geschichte eines österreichischen Unternehmens (Horn o.J. [1996]) 18.

befriedigt werden konnte¹¹³. Damit wurde zugleich – ohne dass dies intendiert gewesen wäre – die lokale Infrastruktur für die Benzinversorgung vorbereitet, die neben der Bereifung zur unbedingten Voraussetzung der Automobilisierung wurde.

Erste stationäre benzin- und später auch dieselgetriebene Verbrennungsmotoren waren bereits seit den frühen siebziger Jahren in Betrieb, es sollte aber nach verschiedensten Versuchen bis 1888 dauern, bis Berta Benz den Beweis erbrachte, dass es möglich sei, dass ein von einem Verbrennungsmotor angetriebener „Motorwagen“ auch eine größere Distanz zurücklegen könne. Die Vorteile eines solchen Gefährts, dessen Motor (und damit Gesamtgewicht) ungleich leichter war als eine Dampfmaschine, lagen auf der Hand. Es bedurfte kaum eines besseren Unterbaues als für ein herkömmliches Pferdegespann, erwies sich aber im Laufe der weiteren Entwicklung (die durch den Weltkrieg im zivilen Bereich allerdings jäh unterbrochen wurde) sowohl im Personen- als auch im Gütertransport unter der Voraussetzung als ungleich leistungsfähiger¹¹⁴, dass die für den Betrieb erforderliche Treibstoffversorgung gesichert war. Gerade hierin lag eines der besonderen Verdienste Berta Benz', die während ihrer (weltweit allerersten) „Fernfahrt“ (über etwa 100 km von Mannheim nach Pforzheim) nicht nur bewies, dass ihre Benzinkutsche (und insbesondere auch deren Bremsen) durchhielt, sondern dass über die Apotheken prinzipiell auch ein potentiell Treibstoffversorgungsnetz vorhanden war, das es erlaubte, die Dimensionen des mitzuführenden Treibstoffvorrats in einem erträglichen Maß zu halten: Es war das Wund- bzw. Reinigungsbenzin, in Wien auch als „Floridsdorfer Fleckwasser“ bekannt, das – ursprünglich ein Nebenprodukt der Petroleum- und Schmiermittelerzeugung – dort in geringen Mengen gelagert und feilgeboten wurde. Dank des Aufkaufs der gesamten in den am Wege liegenden Apotheken vorrätigen Kleinstmengen gelang das Unternehmen schließlich¹¹⁵. Im Zuge der in den Folgejahren (allerdings sehr langsam) einsetzenden Automobilisierung entstanden sowohl ein Kraftstoffverteilernetz – Benzin wurde bei unterschiedlichsten Händlern angeboten, die es unter zum Teil abenteuerlichsten Bedingungen lagerten – als auch erste Autofabriken, die auch in der Habsburgermonarchie die (ab 1892) verkehrenden Kraftfahrzeuge produzierten¹¹⁶. Einerseits waren diese selbstverständlich Gegenstände exklusivsten Luxuskonsums – (nur) angesichts der Pionierleistung Berta Benz' paradoxerweise männlich dominiert¹¹⁷ –, andererseits erwies sich rasch die potentielle Bedeutung des Automobils für die abseits der Bahnlinien liegenden Regionen (namentlich für den Fremdenverkehr): So warb ein Gasthof in Matri (im heutigen Osttirol, das 1905 erstmals von einem Automobil „besucht“ worden war)¹¹⁸ 1914 unter anderem mit dem Vorhandensein einer Auto-

¹¹³ Vgl. KLEINMANN, Super 15 f.

¹¹⁴ Vgl. CHRISTOPH MARIA MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz (Wien – Köln – Weimar 2002) 40–48; zu den durch den Weltkrieg ausgelösten großen Impulsen insbesondere für den LKW-Betrieb EBD. 72–87; DERS., Verkehrsgeschichte 52–55.

¹¹⁵ KLEINMANN, Super 19 f., 29.

¹¹⁶ SANDGRUBER, Ökonomie und Politik 281.

¹¹⁷ Vgl. MERKI, Siegeszug 286–294; DERS., Verkehrsgeschichte 86 f.

¹¹⁸ FORCHER, Vom Gestern ins Heute 186 f., 224 f.

garage bzw. mit Autovermietung und wies in seinem Prospekt darauf hin, dass die ursprünglich fünfstündige Entfernung vom Bahnhof in Lienz mit dem Pferdegespann zwar in drei Stunden zurückgelegt werden könne, dies mit dem Auto jetzt aber (trotz der nach wie vor schlechten Straßenverbindung) in eineinhalb Stunden möglich sei. Bereits im Jahr zuvor hatten „schmucke Autos“ den Postverkehr nach Lienz aufgenommen. Diese 16-Personen-Busse legten die Strecke in gut zwei Stunden zurück und wurden so ebenfalls zu touristischen Hoffnungsträgern.

Es ist müßig zu spekulieren, wie weit die 1908 mit Henry Fords „Modell T“ (zu \$ 850,-) in den Vereinigten Staaten eingeleitete Umwandlung des Automobils von einem Luxus- zu einem Gebrauchsgut auch in Europa und namentlich in der Habsburgermonarchie hätte Platz greifen können. Angesichts der ein gutes Jahrzehnt früher einsetzenden Entwicklung in der Fahrradproduktion wäre dies allerdings nicht auszuschließen¹¹⁹: Zwischen 1893 und 1902 fiel der Preis für ein amerikanisches Fahrrad von \$ 100,- bis 150,- auf \$ 3,- bis 15,-. Binnen kurzem waren (mit leichter Zeitverzögerung) Fahrräder dann nahezu global zu einem in industriellen Großmengen erzeugten Massenkonsumartikel geworden, die beispielsweise auch in Graz (Gräde; *Graz*) produziert wurden¹²⁰. War das Radfahren daher in den späten achtziger Jahren in den städtischen Ballungszentren der Habsburgermonarchie noch ein überaus exklusives, in erster Linie der Jeunesse dorée vorbehaltenes Vergnügen, kann es um die Jahrhundertwende nahezu als Symbol gesellschaftlicher Egalisierung bezeichnet werden: Ähnlich wie Telegrafie und Telefon die (letztlich auch sozialen) Grenzen der Nachrichtenübermittlung sprengten, und ähnlich wie die Eisenbahn die überregionale Versorgung mit lebensnotwendigen und neuen (aber breit nachgefragten) Konsumgütern garantierte und so gewissermaßen (über Nacht) zur Selbstverständlichkeit machte, ermöglichte nun das Fahrrad allen – und zwar nahezu unabhängig von ihrer sozialen Stellung, von ihrem Alter und auch von ihrem Geschlecht – eine enorme Ausweitung der alltäglichen lokalen Mobilität. Die gegenüber dem Gehtempo im Durchschnitt nahezu Vervierfachung der Geschwindigkeit zu Rad verringerte nicht nur die zuvor kaum zu bewältigenden Distanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, sie ermöglichte auch den regelmäßigen sozialen persönlichen Verkehr über im Vergleich zu früher ungleich größere Entfernungen hinweg (und damit eine erhebliche Ausweitung der informellen Netzwerke und Vereinswirksamkeiten) und eröffnete schließlich auch breitesten Schichten die Möglichkeit, Freizeit außerhalb des (trostlosen) städtischen Ambientes zu verbringen.

Für die Steigerung der Mobilität innerhalb ausgewählter Städte sorgte – wenn auch nur entlang ihres Netzes und nach den Vorgaben der Fahrpläne – die Straßen-

¹¹⁹ Vgl. zum Folgenden ROMAN SANDGRUBER, *Cyclisation und Zivilisation. Fahrradkultur um 1900*; in: HUBERT CH. EHALT, GERNOT HEISS, HANNES STEKL (Hgg.), *Glücklich ist, wer vergißt ...? Das andere Wien um 1900 (= Kulturstudien 6, Wien – Köln – Graz 1986) 285–303*; DERS., *Ökonomie und Politik 279 f.*; KERN, *Time and Space 111 ff.*, 216 f.; MERKI, *Verkehrsgeschichte 47–52*.

¹²⁰ Vgl. WILLIAM H. HUBBARD, *Auf dem Weg zur Großstadt. Eine Sozialgeschichte der Stadt Graz 1850–1914 (= Sozial- und wirtschaftshistorische Studien 17, Wien – München 1984) 74*.

bahn, deren Betrieb allerdings erst dank der Elektrifizierung im geschlossenen Siedlungsbereich effektiv möglich wurde¹²¹. Hier, wie auch in anderen städtischen Bereichen bedeutete die Elektrifizierung den rettenden Ausweg aus dem bis dahin in erster Linie von Dampfmaschinen (weniger von standfesten Verbrennungsmotoren) geprägten Alltag und seinen Lärm-, Abgas- und Geruchsbelästigungen¹²².

Gemessen an ihren Effekten kamen der Elektrotechnik – insbesondere ab dem Zeitpunkt, an dem sich die Wechsel- und Drehstromtechnologie durchzusetzen begann (1891)¹²³ – eine Reihe entscheidender Vorteile zu. Durch den nahezu verlustfreien Transport (des transformierten Wechselstroms) erlaubt(e) sie zunächst eine großräumige Trennung von Stromproduktion und Verbrauch. Letzterer erfolgt(e) nahezu geräusch- und abgasfrei und konnte auch an überaus exponierten Standorten und in überaus geringem Ausmaß erfolgen. Die so mögliche Ersetzung einer zentralen Kraftmaschine durch eine (unbeschränkte) Anzahl kleiner Motoren begünstigte ihre (mit vergleichsweise geringen unmittelbaren Investitionen verbundene) Anwendung gerade auch im Bereich der kleingewerblichen Produktion. Ähnliches galt in gewissem Sinne auch für die Stromproduktion, wobei für die Deckung des Eigenbedarfes durch Klein- und Kleinstkraftwerke ebenfalls nur geringe Investitionen erforderlich waren – nicht selten waren es ja lokale Fabrikanten, die den Stromüberschuss ihrer Kraftwerke an ihre Gemeinden verkauften¹²⁴. Eine überregionale Vernetzung dieser vielen unterschiedlichen „Inselbetriebe“ erfolgte allerdings erst nach 1918¹²⁵. Ebenfalls erst ab dieser Zeit ist die „Elektrifizierung“ der kleinen und mittleren Privathaushalte anzusetzen. Für die Zeit vor 1914 blieb diese nur einer sehr schmalen Elite vorbehalten – für den Großteil der Zeitgenossen auch der städtischen Zentren war die elektrische Beleuchtung allenfalls im öffentlichen Raum, also in den Fabriks- und Bahnhofshallen, den modernen Kaufhäusern und eventuell bei der Beleuchtung öffentlicher Plätze erfahrbar¹²⁶. Hatten zu Beginn des Jahrhunderts Petroleum und Leuchtgas einen wesentlichen Beitrag zur Erhellung der privaten und öffentlichen Räume geleistet¹²⁷, war die elektrische Beleuchtung demgegenüber heller, kühler und sauberer als die Gaslichter. Glühbirnen

¹²¹ Vgl. KARL NOTDURFTER, „Die Eisenbahn greift über das Gleis hinaus.“ Veränderungen der Mölltaler Umwelt durch die Elektrifizierung der Tauernbahn, phil. Diss. (Klagenfurt 2002) 31–50.

¹²² SANDGRUBER, *Ökonomie und Politik* 272.

¹²³ Vgl. JOSEPH BRAUNBECK, *Das elektrische Jahrhundert*; in: LICHTJAHRE. 100 Jahre Strom in Österreich. Ausstellungskatalog (Wien 1986) 33 f., bzw. passim für einen Überblick über die Entwicklung der Elektrotechnik.

¹²⁴ MARC SCHWAAR, *Stromzeiten*; in: LICHTJAHRE 180 f.; SANDGRUBER, *Ökonomie und Politik* 275.

¹²⁵ SCHWAAR, *Stromzeiten* 187–190.

¹²⁶ Vgl. IRMGARD WÄNSCH, *Elektrische Straßenbeleuchtung in der Donaumonarchie am Beispiel einiger Städte*, phil. Diss. (Salzburg 1997) 63; VIKTORIA ARNOLD, *Einleitung*; in: DIES. (Hg.), „Als das Licht kam“. Erinnerungen an die Elektrifizierung (= *Damit es nicht verloren geht ...* 11, Wien – Köln – Graz 1986) 18 f.; EVA VIETHEN-VOTRUBA, *Mother's little helper – Entwicklung und Nutzen der Haushaltstechnik*; in: LICHTJAHRE 129–148.

¹²⁷ Allgemein vgl. WOLFGANG SCHIVELBUSCH, *Lichtblicke. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert* (München – Wien 1983). Im ersten Abschnitt gibt der Autor einen Überblick über die technologische Entwicklung des Lichtes vom offenen Feuer bis zur Glühbirne.

konnten daher nahezu überall angebracht werden und eröffneten so ab der Mitte der neunziger Jahre auch den Architekten völlig neue Möglichkeiten bei der Gestaltung von (öffentlichen) Innenräumen¹²⁸. Das (neue und sichere) Licht spielte einen bislang unbekanntem Beitrag bei der Inszenierung sowohl auf den Theaterbühnen als auch der neuen großen Warenhäuser. Gerade auch als Reaktion auf den Ringtheaterbrand wurde das Brünner Stadttheater als erstes Theater am Kontinent elektrisch mit Glühlampen beleuchtet¹²⁹. Zur Inszenierung der neuen amerikanischen Warenhäuser hatte Siegfried Giedion bereits 1944 festgestellt, sie seien Architektur gewordener Ausdruck der Trennung von Warenproduktion und -konsum. „To be fit for such a purpose, a department store must offer a clear view of the articles it contains, a maximum of light, and ample facilities for communication.“¹³⁰ Auch die in Wien ab etwa 1870 (in der Tradition der Pariser Vorbilder) errichteten großen Warenhäuser waren entsprechend als „Orte der Verführung“ konzipiert worden, deren lichtdurchflutete innere Raumstimmung durch aufwändige Glaskonstruktionen, überdachte hallenartige Räume und zentrale und komplexe Stiegenanlagen erzeugt werden sollte¹³¹.

Dennoch sollte es in Wien noch bis 1902 dauern, bis eine einigermaßen flächendeckende Stromversorgung gewährleistet werden konnte, die – wie auch in anderen großen Städten – mit der Kommunalisierung der Stromproduktion zusammenfiel und ab da die elektrische Beleuchtung der Innenstadt, der Geschäfte, Auslagen und Portale und auch den großzügigen Ausbau des Straßenbahnnetzes ermöglichte¹³². Dennoch, die Elektrifizierung war keineswegs ein Monopol der Metropolen – ganz im Gegenteil; sahen diese sich noch lange Zeit gezwungen, ihre für die Gasbeleuchtung getätigten Investitionen zu amortisieren, folgte in Regionen, wo die Entfernung zu einem Gaswerk „so groß war, dass eine Zuleitung nicht in Betracht kam, [...] der Petroleumlampe das elektrische Licht“¹³³. Es war das auch sonst wirtschaftlich aufblühende Temeswar (Temesvár, Timișoara, Tamišvar; *Timișoara*), in dem ab 1884 erstmals auf dem europäischen Kontinent eine dauerhafte elektrische Beleuchtung in Betrieb genommen wurde¹³⁴, aber auch in weniger dynamischen (Klein-)Regionen sollten plötzlich – oft dank

¹²⁸ KERN, *Time and Space* 155

¹²⁹ EBD. 199; WANSCH, *Straßenbeleuchtung* 71.

¹³⁰ SIEGFRIED GIEDION, *Space, Time and Architecture. The Growth of a new Tradition* (London – Oxford 1944) 169.

¹³¹ JOSEPH M. SCHWAIGHOFER, *Zur Geschichte des Wiener Warenhauses*; in: *wettbewerb. Architekturjournal* 267/268 (Februar/März 2008) 39 f.; vgl. auch ANDREAS LEHNE, *Die kulturhistorische Bedeutung des Warenhauses*; in: DERS. (Hg.), *Wiener Warenhäuser 1865–1914*, 3–59.

¹³² Vgl. SCHWAAR, *Stromzeiten* 184 f.; WANSCH, *Straßenbeleuchtung* 195, 206, 230.

¹³³ EBD. 13.

¹³⁴ EBD. 102. Die Stadt hatte dank ihrer leistungsfähigen Anbindung an das Bahn- und Kanalnetz und des Ausbaues ihrer inneren Infrastruktur kaum Probleme, mit der Spitze der mitteleuropäischen Modernisierung Schritt zu halten; vgl. HANS HEINRICH RIESER, *Das rumänische Banat – eine multikulturelle Region im Umbruch. Geographische Transformationsforschungen am Beispiel der jüngeren Kulturlandschaftsentwicklung in Südwestrumänien* (= Schriftenreihe des Instituts für Donauschwäbische Geschichte und Landeskunde 10, Stuttgart 2001) 79; DERS., *Temeswar. Beschreibung der Banater Hauptstadt* (= Schriftenreihe des Instituts für Donauschwäbische Geschichte und Landeskunde 1, Stuttgart 1992) 68–72.

der Initiative innovativer Gewerbetreibender oder Fabrikbesitzer, die zunächst ihren Eigenbedarf decken wollten – lokale elektrische Netze entstehen. Um die Jahrhundertwende konnten bereits etwa 200 E-Werke überschüssigen Strom verkaufen, 1911 waren es bereits 720¹³⁵. So überrascht es auch nicht weiter, dass ein regelmäßiger Betrieb elektrischer Straßenbahnen in manchen böhmischen Städten früher als in Wien (1897) aufgenommen wurde, so in Teplitz (Teplitz-Schönau, Teplice-Šanov; *Teplice*) 1895 und in Prag 1896¹³⁶.

Die Auswirkungen der Elektrifizierung auf den sozialen Alltag lassen sich kaum auch nur einigermaßen befriedigend einschätzen. Nicht nur, dass sie dem natürlichen Ablauf von Tag und Nacht (auch in seinem jahreszeitlichen Wechsel) Zeit abtrotzte und damit den Bürgerstolz erhöhte, erlaubte sie deutliche Ausweitungen der Produktionszeiten und -orte (nämlich durch die jetzt mögliche Aushellung von Räumen), von Konsumzeiten und auch des Konsumverhaltens (durch lichtunterstützte Reklameeffekte), des Aufenthalts in den öffentlichen Räumen der Straßen und Plätze und vieles andere mehr. Namentlich in den städtischen Ballungsgebieten konnte sie einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der hygienischen Bedingungen leisten, indem sie Lärm-, Geruchs- und Abgasbelästigung einzudämmen vermochte. Durch den mit ihr verbundenen relativ geringen Investitionsaufwand räumte sie aber auch den Kur- und Fremdenverkehrs⁻¹³⁷ und auch abgelegenen Orten, die ebenfalls vom Tourismus profitieren wollten, Möglichkeiten ein. Bereits um 1900 galt die Elektrizität für die Marktgemeinde Windisch-Matrei als touristische Notwendigkeit. Trotz verschiedentlich Bemühungen (die auch ein größeres Kraftwerk für die Versorgung des gesamten politischen Bezirks Lienz in Betracht zogen) war es aber erst 1913 so weit, als ein kleines privates Kraftwerk (teureren) Strom zur Beleuchtung einiger weniger Häuser lieferte, in allererster Linie aber der Ausstattung eines Gastronomiebetriebes diente, der diese auch entsprechend bewarb¹³⁸. Als Anton Freissler 1883 anlässlich einer Ausstellung in Wien einen von ihm konstruierten elektrisch betriebenen Personenaufzug präsentierte, der von einem mehrere hundert Meter entfernten Aggregat gespeist wurde, bedeutete dies symbolisch die Beschleunigung einer Entwicklung (durch die Elektrizität), die insbesondere dem Anschluss der Wohnhäuser an die Wasser- und Abwassernetze und der Entwicklung der Aufzugstechnik zu verdanken war, für die die – 1854 im New Yorker Crystal Palace spektakulär demonstrierte – Erfindung einer automatischen Fangbremse durch Elisha Graves Otis einen bedeutenden zusätzlichen Impuls bedeutete¹³⁹. (Haus-

¹³⁵ Vgl. WANSCH, Straßenbeleuchtung 268; SCHWAAR, Stromzeiten 178–188; SANDGRUBER, Ökonomie und Politik 274 f.

¹³⁶ BROUSEK, Großindustrie Böhmens 28; FELIX CZEIKE, Historisches Lexikon Wien V (Wien 2004) 361 f.

¹³⁷ Vgl. HEISS, Grandhotel 44.

¹³⁸ FORCHER, Vom Gestern ins Heute 186, 215 f.; WANSCH, Straßenbeleuchtung 270; zu Lienz EBD. 266. Interessanterweise nahm in Kals bereits 1907 ein (wohl auch in erster Linie touristischen Zwecken dienendes) Elektrizitätswerk seinen Betrieb auf, OBERWALDER, Kals am Großglockner 118.

¹³⁹ Vgl. WANSCH, Straßenbeleuchtung 88; INFORMATION. 120 Jahre Freissler-Otis (Wien 1988) 5–8; GIEDION, Architecture 143 f. Es mag bezeichnend sein, dass Freissler sich zunächst nach Abschluss seiner Studien auf den Gas- und Wasserleitungsbau spezialisiert hatte und mit der Anlage der Ringstraßen-

interne) Kanalisierung, der Einbau von Aufzügen und vor allem der Anschluss der Häuser und ihrer einzelnen Stockwerke an das Wassernetz¹⁴⁰ musste nämlich zumindest eine Egalisierung der einzelnen Etagen zur Folge haben, wenn nicht sogar (zumindest langfristig) eine Umkehr ihrer Wertigkeit – von der Beletage zur Dachwohnung. Ehemalige soziale Distanzen der in den alten Palästen das „ganze Haus“ formierenden Bewohnerschaft der einzelnen Stockwerke eines Hauses (die einander auch fassadenseitig immer gleichwertiger wurden) nivellierten sich. Die Haushalte innerhalb eines Hauses – und genau genommen auch innerhalb eines lokalen Ensembles von Häusern – gehörten zunehmend demselben sozialen Segment einer postpatrimonialen städtischen Gesellschaft an, dies umso mehr, wenn die Hausbesitzer (oft nur mehr juristische Personen) physisch nicht mehr präsent waren. Jeweils voneinander abgetrennte Viertel mit Elendsquartieren, Zinskasernen, mittelständischen Wohnhäusern und großbürgerlichen Zinspalästen (mit Etagenwohnungen) bzw. Villenvierteln formten so die soziale Topographie der (großen) Stadt¹⁴¹. Diese lässt sich ohne weiteres am Grad der Anschließung an Wasser- und Kanalnetze, der Ausstattung mit Personenaufzügen, dann des Anschlusses an Gas-, Strom- und Telefonnetze bestimmen.

5. „Hygienetechnik“ und Medizin

Eine leistungsfähige Versorgung mit gutem Trinkwasser, eine sichere Gewährleistung der Fäkalien-, Abwasser- und Abfallentsorgung waren neben anderen Maßnahmen (insbesondere im Lebensmittelbereich) als städtische Hygienetechniken eine *conditio sine qua non* einer lebensfähigen städtischen Agglomeration. Darüber hinaus ist aber mit Jan de Vries auf weitere – letztlich recht erfolgreiche – Hygienetechniken zu verweisen, die letztlich auf eine „Domestizierung“ (zumindest großer Teile) der unterbürgerlichen städtischen Bewohnerschaft hinausliefen¹⁴². Auch in Mitteleuropa waren deren Angehörige im „Jahrhundert des Fleißes“ (ab etwa 1750) vielfach nur zu bereit, ihre traditionellen Lebensformen zugunsten des Erwerbs neuer und billiger Konsumgüter aufzugeben. Der „Wille zum Konsum“ veranlasste Frauen wie Männer aller Altersstufen gleichermaßen, Beschäftigung zwecks zusätzlichen Gelderwerbs zu suchen und sich (kurzfristig) bei einem Arbeitgeber zu verdingen oder selbstständig (beispielsweise als Straßenhändlerin) tätig zu werden. Der Alltag sämtlicher Haushalts-

wasserleitung beauftragt war, CZEIKE, *Historisches Lexikon Wien II* 395; allgemein und mit originellen weiterführenden Überlegungen ELISABETH HEIDENREICH, *Fließräume: Die Vernetzung von Natur, Raum und Gesellschaft seit dem 19. Jahrhundert* (Frankfurt am Main 2004) 113–166.

¹⁴⁰ Für Wien vgl. MAREN SELIGER, KARL UCAKAR, *Wien. Politische Geschichte 1740–1934. Entwicklung und Bestimmungskräfte großstädtischer Politik I: 1740–1895* (= *Geschichte der Stadt Wien* [N. R.] 1, Wien – München 1985) 542 f., 872 f.

¹⁴¹ Vgl. RENATE WAGNER-RIEGER, *Wiens Architektur im 19. Jahrhundert* (Wien 1970) 139 f., 206 f.; RENATE BANIK-SCHWEITZER, *Bauliche Entwicklung, Gebäudestruktur*; in: PETER CSENDES, FERDINAND OPLL, FRIEDERIKE GOLDMANN (Hgg.), *Die Stadt Wien* (= *Österreichisches Städtebuch* 7, Wien 1999) 41 f.

¹⁴² DE VRIES, *Industrious Revolution 186–237*, insbes. 189–198; vgl. auch SANDGRUBER, *Konsumgesellschaft* 375–387.

angehöriger verlegte sich damit zunehmend in den außerhäuslichen Bereich, was sowohl eine Schwächung der persönlichen Beziehungen als auch der Wertigkeit des Haushalts an sich zur Folge hatte: „They pursued, instead, the cultivation of sociability outside the home, used the widened choice in food and drink to simplify meal preparation, and shifted from jointly consumed to more individuated forms of consumption.“¹⁴³ Sie führten also – aus der Perspektive „bürgerlicher“ Beobachter – ein von Disziplin- und Sittenlosigkeit gekennzeichnetes Leben, das von (männlichem) Alkoholmissbrauch, Promiskuität, Verwahrlosung der (häufig außerehelich geborenen) Kinder und der Wohnquartiere und niedriger Lebenserwartung und Krankheitsanfälligkeit geprägt war. Der überaus breite Diskurs zur Zurückdrängung dieser sozialen „epidemiologischen Brutstätten“ (ein impliziter Faktor aller weltanschaulichen Massenbewegungen um die Jahrhundertwende) ging – letztendlich mit beträchtlichem Erfolg – von der sehr Viele überzeugenden Verheißung eines gesünderen und längeren Lebens aus, die durch die Verbesserung der häuslichen Verhältnisse zu verwirklichen sei. Konkret bedeutete dies (abgesehen von der minimalen Verfügbarkeit des Wohnraumes) Steigerung der Konsumqualität insbesondere im Ernährungsbereich durch die häusliche Veredelung der erworbenen Lebensmittel, Sorge für körperliche Hygiene und Reinlichkeit im Haushalt sowie Zurückdrängung „ungesunder“ außerhäuslicher Freizeitgestaltung (insbesondere in den Wirtschaftshäusern). Grundlage dafür war eine (Wieder-)Verfestigung des häuslichen Verbandes, die unter anderem dadurch zum Ausdruck kam, dass nahezu das gesamte Einkommen aller Haushaltsangehörigen zusammengelegt und als einheitliches Haushaltsbudget verwaltet wurde. Dieses in den Industriegesellschaften bis tief ins 20. Jahrhundert hinein von den unterschiedlichsten Richtungen her mit großem Nachdruck propagierte Modell des „breadwinner-homemaker“ Haushalts wies idealerweise der verheirateten Frau die zentrale Rolle zu. Während alle übrigen Haushaltsangehörigen – also auch die arbeitsfähigen Kinder beiderlei Geschlechts – nahezu den gesamten Ertrag ihrer außerhäuslichen Beschäftigung ablieferten, verwaltete die „Hausfrau“ diesen „Pool“ und war ansonsten (und vor allem) für die innerhäuslichen Aufgaben (Zubereitung der Nahrungsmittel, Reinigung etc.) und für die Obsorge für die heranwachsenden Kleinkinder zuständig. Gemessen an der Steigerung der Lebenserwartung, der sinkenden Kindersterblichkeit und den sonstigen epidemiologischen Werten könnte eine auf dieser sozialen Basis beruhende Hygienetechnik überaus erfolgreich gewesen sein¹⁴⁴. Mit ihrer Durchsetzung trug sie aber jedenfalls zur Formierung der postpatrimonialen städtischen Kleinfamilie bei, die – sich an „bürgerlichen“ Vorbildern orientierend und in hohem Maße sozial disziplinierend – tatsächlich eine Steigerung der Lebensqualität der unterbürgerlichen städtischen Existenzen mit sich brachte, allerdings um den Preis der Verdrängung der erwachsenen verheirateten Frauen aus der Öffentlichkeit.

¹⁴³ DE VRIES, *Industrious Revolution* 178.

¹⁴⁴ Vgl. etwa ELISABETH DIETRICH-DAUM, *Die „Wiener Krankheit“*. Eine Sozialgeschichte der Tuberkulose in Österreich (= Sozial- und wirtschaftshistorische Studien 32, Wien – München 2007) 110 ff., 142 ff. und passim

Maßnahmen zur Steigerung der Hygiene im öffentlich-kommunalen und im Bereich der privaten Haushalte (Trinkwasserqualität, Abfall- und Fäkalienentsorgung, Luftqualität, [Tages-] Lichtverhältnisse, Staubvermeidung, Körperhygiene etc.), sowie eine Verbesserung der Ernährungsverhältnisse trugen im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts in nahezu allen europäischen Großstädten¹⁴⁵ entscheidend zur Steigerung der Lebensqualität und -erwartung breiter Bevölkerungsschichten bei¹⁴⁶. Nicht zuletzt dank dieser präventiven Maßnahmen konnte vor allem die Ausbreitung von Tuberkulose und Cholera¹⁴⁷ nachhaltig eingedämmt werden. Beide Infektionskrankheiten hatten unter den zunächst höchst prekären hygienischen Bedingungen der rasch wachsenden urbanen Agglomerationen „ideale“ Bedingungen vorgefunden, zumal auch der herkömmlichen Volksmedizin weder gegen die neu auftretende Cholera (erstmaliges Auftreten in Mitteleuropa 1831/32) noch gegen die gerade auch infolge von Mangelernährung und Lichtverhältnissen und damit geschwächtem Immunsystem bei vielen Menschen letale TBC kaum ein Mittel zur Verfügung stand¹⁴⁸.

Bis zur Entdeckung der Bakterien und Bazillen durch Robert Koch (Milzbrand 1876, TBC 1882, Cholera 1884)¹⁴⁹ tappte gerade auch die sich rasch verwissenschaftlichende und professionalisierende Medizin hinsichtlich der eigentlichen Krankheitsursachen völlig im Dunklen. Und auch das Wissen um die mikrobiologischen Ursachen bereicherte genau genommen lange Zeit lediglich die wissenschaftlichen Erkenntnisse der Mediziner und Ärzte, denen bis zur Entdeckung der Antibiotika praktisch keine (neuen) therapeutischen Mittel zur Verfügung standen. Ähnliches galt in noch größerem Maße für virale Infektionskrankheiten, deren Therapie sich weitgehend auf die Stärkung der körpereigenen Abwehrkräfte beschränken musste, gegen die aber vielfach auch Schutzimpfungen als zusätzliche vorbeugende Maßnahmen zur Verfügung standen. Insbesondere galt dies für die Pocken, denen aufgrund ihrer spezifischen Eigenschaften – Überlebende dieser hochinfektiösen und häufig letal endenden Krankheit blieben in der Regel zeitlebens gegenüber einer weiteren Ansteckung immunisiert – in Europa in regelmäßigen Abständen von vier bis sieben Jahren vor allem Kinder zum Opfer fielen¹⁵⁰. Mit der auf den Kuhpocken basierenden Pockenimp-

¹⁴⁵ LEES, LEES, *Cities* 142–146, 184–192.

¹⁴⁶ Vgl. JOSEF EHMER, *Bevölkerungsgeschichte und Historische Demographie 1800–2000* (= Enzyklopädie deutscher Geschichte 71, München 2004) 34–41, insbes. 39 f.

¹⁴⁷ Vgl. OLAF BRIESE, *Angst in den Zeiten der Cholera. Über kulturelle Ursprünge des Bakteriums*, 1 Textband und 3 Quellenbände, Habilitationsschrift (Berlin 2003); THOMAS N. BURG, „Sieches Volk macht siechen Staat“. *Arzt, Stand und Staat im 19. Jahrhundert* (Wien 1994) 52.

¹⁴⁸ Siehe HELMUT RUMPLER, PETER URBANITSCH (Hgg.), *DIE HABSBURGERMONARCHIE 1848–1918 IX/2: HELMUT RUMPLER, MARTIN SEGER, Soziale Strukturen. Die Gesellschaft der Habsburgermonarchie im Kartenbild. Verwaltungs-, Sozial- und Infrastrukturen. Nach dem Zensus von 1910* (Wien 2010) Karte 6.8: Infektionskrankheiten als Todesursache 1910 und Karte 6.9: Tuberkulose als Todesursache 1910.

¹⁴⁹ FRITZ POVACZ, *Geschichte der Unfallchirurgie* (Heidelberg 2007) 59–63.

¹⁵⁰ Vgl. EBERHARD WOLFF, *Einschneidende Maßnahmen. Pockenschutzimpfung und traditionale Gesellschaft im Württemberg des frühen 19. Jahrhunderts* (Stuttgart 1998) 100 ff.; SYBILLE MICHAELA NAGLIS, *Smallpox in the metropolis*, phil. Diss. (Graz 2005); für den bibliographischen Hinweis danke ich Dr. Gudrun Exner; vgl. weiters DAVID A. KOPLOW, *Smallpox. The Fight to Eradicate a Global Scourge* (Berkeley 2003).

fung¹⁵¹ schien hier ab dem späten 18. Jahrhundert ein vorbeugendes Mittel zur Verfügung zu stehen, das wegen seiner möglichen Nebenwirkungen allerdings umstritten blieb. Obwohl mit dem „Impfregulativ“ von 1836 in den habsburgischen Ländern (nach bereits zuvor ergangenen Impfordnungen 1802, 1804, 1808, 1812) ein faktischer Impfwang eingeführt worden war¹⁵² – die Impfung war Voraussetzung für den Besuch einer öffentlichen Erziehungsanstalt –, nahm die Durchimpfungsquote insbesondere nach 1867 (in länderweise unterschiedlichem Ausmaße) ab, was wohl auch dazu führte, dass es immer wieder zu örtlich epidemischem Auftreten kam¹⁵³ und die Mortalität insgesamt deutlich höher als in Preußen war, wo der Impfwang weiterhin galt. Dennoch war die Pockenimpfung lange Zeit hindurch die einzige im engeren Sinne „schulmedizinisch“-wissenschaftliche Anwendung mit positiven Auswirkungen auf den Gesundheitszustand der Bevölkerung¹⁵⁴.

Freilich ist dies nicht weiter verwunderlich, weil sich die Medizin während des 19. Jahrhunderts gerade erst zu „verwissenschaftlichen“ (und dann zu professionalisieren) begann. Die Mediziner betrieben gewissermaßen schulmedizinische Grundlagenforschung über das Wesen somatischer Erkrankungen und deren Ursachen – eine Grundlagenforschung, die der von Carl (von) Rokitansky begründeten „Zweiten Wiener Medizinischen Schule“ zu Weltruf verhalf¹⁵⁵. Das Wechselverhältnis von Diagnose und Autopsiebefund führte rasch zu einer verfeinerten Beobachtung der Symptome und einer entsprechenden Beschreibung der Krankheitsbilder, verlor aber vielfach die Kranken und vor allem deren Heilung aus den Augen. Dieser (Wiener) „therapeutische Nihilismus“ wurde nicht nur begünstigt durch die räumliche (und somit kommunikative) Nähe der in einem Großkrankenhaus fungierenden Mediziner, sondern auch durch den in den Jahren um 1800 einsetzenden Funktionswandel des Krankenhauses von einer Verwahranstalt für arme Kranke zu einer medizinischen Institution, die

¹⁵¹ Auf deren Entwicklungsgeschichte von der (osmanischen) „Variolation“ zur „Vaccination“, für die Mary Wortley-Montagu bzw. Edward Jenner stehen, kann hier nicht eingegangen werden.

¹⁵² Vgl. ELLA LINGENS, Gesundheitswesen; in: ERIKA WEINZIERL, KURT SKALNIK (Hgg.), Österreich. Die Zweite Republik II (Graz – Wien – Köln 1972) 259; F[RIEDRICH] PRESL, Blattern und Impfung in Österreich während des Decenniums 1873–1882; in: Statistische Monatschrift 11 (1885) 535.

¹⁵³ PRESL, Blattern und Impfung 538 f. zufolge war dies auch auf die verschiedentlich schlechte Organisation des Sanitätsdienstes in einzelnen Gemeinden, auf die zum Teil mangelhafte Qualität des Impfstoffes (insbesondere in Galizien und in der Bukowina) und insgesamt auf die zu geringe Zahl der „animalen Impfinstitute“ zurückzuführen, die nicht in der Lage waren, den Bedarf an Impfstoff zu decken.

¹⁵⁴ EHMER, Bevölkerungsgeschichte 38 f., 88 f.; BURG, Sieches Volk 89, sieht erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts einen Wandel von der gelehrten zur beratenden und praktizierenden Medizin. Zuvor bestanden demnach verschiedentlich „Parallelmedizinen“; vgl. EBD. 97, 115.

¹⁵⁵ Vgl. HELMUT RUMPLER, HELMUT DENK (Hgg.), CHRISTINE OTTNER (Red.), Carl Freiherr von Rokitansky (1804–1878). Pathologe, Politiker, Philosoph, Gründer der Wiener Medizinischen Schule des 19. Jahrhunderts. Gedenkschrift zum 200. Geburtstag (Wien – Köln – Weimar 2005); KARL SABLİK, Der Beginn der Zweiten Wiener Medizinischen Schule: Ein philosophisch-medizinischer Paradigmenwechsel; in: MICHAEL BENEDIKT, REINHOLD KNOLL, JOSEF RUPITZ (Hgg.), Verdrängter Humanismus, verzögerte Aufklärung III: Bildung und Einbildung. Vom verfehlten Bürgerlichen zum Liberalismus. Philosophie in Österreich (1820–1880) (Wien 1995) 409–418; WILLIAM M. JOHNSTON, Österreichische Kultur- und Geistesgeschichte. Gesellschaft und Ideen im Donauraum 1848 bis 1938 (Wien – Köln – Weimar ³1992) 230–236.

ihrem Leichenhof, dem Zentrum der rational empirischen Forschungen, das nötige „Anschauungsmaterial“ zur Verfügung stellte – allein Rokitansky soll dort mehr als 85.000 Autopsien durchgeführt haben¹⁵⁶.

Hieraus ergab sich in zweifacher Hinsicht ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem überaus tragischen Schicksal der Insassinnen des 1784 gegründeten, an das Allgemeine Krankenhaus angeschlossenen „Gebär- und Findelhauses“ – zumeist 20–29 Jahre alte ledige (katholische) schwangere Migrantinnen, die häufig als Dienstmädchen in der Stadt einen Erwerb gefunden hatten und denen eine anonyme Entbindung, die (staatliche) Obsorge für ihr Kind und die Versorgung während ihrer Wöchnerinnenzeit in Aussicht gestellt worden war¹⁵⁷. Freilich, weder die Mütter und noch weniger die Neugeborenen hatten große Aussichten, das Gebär- bzw. das Findelhaus lebend verlassen zu können: Wurden die häufig bereits untergewichtig geborenen Kinder Opfer von Kinderkrankheiten¹⁵⁸, erlagen zeitweilig bis zu 30 % der Wöchnerinnen im Gebärhaus der Puerperalsepsis, dem Kindbettfieber. Sie füllten als Objekte so wieder den Leichenhof für Sektionen und Obduktionen, die die Ärzte in möglichst großer Zahl durchzuführen angehalten worden waren¹⁵⁹. Es war bereits manchen Zeitgenossen aufgefallen, dass die Mortalitätsrate in der dafür berüchtigten „Ersten Abteilung“ der Gebäranstalt, in der ärztliche Geburtshelfer praktizierten, um ein mehrfaches höher war als in der „Zweiten Abteilung“, in der vor allem Hebammen wirkten, aber auch um ein Mehrfaches höher als im Falle von nicht geburtshilflich unterstützten „Spontan-“ und „Gassengeburt“. Abgesehen von den unmittelbaren Ursachen – der willkürlichen Infektion der Wöchnerinnen durch Ärzte, die vielfach nicht bereit waren, ihre Hände und Instrumente nach durchgeführten Leichenautopsien bzw. zwischen den einzelnen Untersuchungen klinisch (mit Chlorwasser) zu reinigen, wie dies von Ignaz Philipp Semmelweis in Wien lange Zeit vergebens vorgeschlagen worden war – sind für die ungemein erhöhte Sterblichkeit auch weitere Ursachen ausfindig zu machen. So berichtete Franz Hektor von Arneht – Bruder des bekannten Historikers –, der seinerzeit als Assistenzarzt an der „Zweiten Abteilung“ wirkte, James Simpson¹⁶⁰ in Edinburgh über Semmelweis' Erkenntnisse. Im Antwortschreiben musste er dann lesen, das Wesen des Puerperalfiebers als Infektionskrankheit sei in Edinburgh längst bekannt, zu dessen Verhütung man dort Chlorwaschungen anwende. Die Misere in Österreich und Deutschland habe ihren Grund in der grenzenlosen Verwahrlosung und in der Unkenntnis der englischen Fachliteratur¹⁶¹. Die hohe Mortalität der Wöchnerinnen

¹⁵⁶ SABLIK, Zweite Wiener Medizinische Schule 412; BURG, Sieches Volk 10, 28–30; JOHNSTON, Österreichische Kultur- und Geistesgeschichte 231.

¹⁵⁷ Vgl. VERENA PAWLOWSKY, Mutter ledig – Vater Staat. Das Gebär- und Findelhaus in Wien 1874–1910 (Innsbruck 2001) 59–81; zum Anteil der unehelich Geborenen in Wien von mehr als 50 % um die Jahrhundertmitte bzw. der damit zusammenhängenden großen Bedeutung der Anstalt, EBD. 54–58.

¹⁵⁸ EBD. 203 ff.

¹⁵⁹ POVACZ, Unfallchirurgie 64; vgl. auch MARITA METZ-BECKER, Der verwaltete Körper. Die Medikalisierung schwangerer Frauen in den Gebäuhäusern des frühen 19. Jahrhunderts (Frankfurt am Main – New York 1997).

¹⁶⁰ Sir James Young Simpson (1811–1870), Gynäkologe und Anästhesist, später Leibarzt Königin Viktorias; vgl. DICTIONARY OF NATIONAL BIOGRAPHY 52 (London 1897) 272 f.

¹⁶¹ Zit. POVACZ, Unfallchirurgie 65.

im Falle (männlich-) ärztlicher Geburtshilfe ist auch auf den nur den Ärzten erlaubten Einsatz von (schon an sich nicht notwendigerweise keimfreien) Instrumenten zurückzuführen, der im Falle von Komplikationen unabdingbar war. Auszugehen ist allerdings auch davon, dass die Bereitschaft zum Einsatz der „geburtshilffichen“ Instrumente aus vielfältigen Gründen überaus hoch war¹⁶². Gegebenenfalls erfolgten Zerstückelung des Fötus oder Kaiserschnitt¹⁶³. Die Komplikationen beruhten ihrerseits vielfach aber auch auf der überaus prekären physischen Verfassung vieler Wöchnerinnen¹⁶⁴. Dieser lagen oft Unterernährung in der Kindheit und Jugend und/oder Vitamin D-Mangel zugrunde, die bei heranwachsenden Frauen gerade auch die vollständige Ausformung des Beckenskeletts behindern bzw. zu rachitischen Deformationen führen konnten (und können), was dann unter den gegebenen Bedingungen im Falle einer späteren Schwangerschaft für diese nahezu einem Todesurteil gleichkam.

Erst mit der Entdeckung der Mikroorganismen und deren pathologischen Wirkungen und der infolge dessen dann üblich gewordenen Desinfektion von Geräten, Wunden und der Umgebung chirurgischer Eingriffe verbesserte sich die klinische Situation entscheidend – ein Umstand, der insbesondere auch die Militärs interessierte: Wundinfektionen bei offenen Knochenbrüchen oder nach notwendig gewordenen Amputationen forderten einen überaus hohen Blutzoll und konnten dank der neuen antiseptischen Maßnahmen eingedämmt werden¹⁶⁵. Insbesondere waren es aber die Infektionskrankheiten, die mehr oder minder explizit zum „inneren Feind“ erklärt wurden. Auch wenn die Formierung eines „medizinisch–militärischen Bündnisses“ in der Habsburgermonarchie nicht so entschlossen erfolgte wie im Deutschen Reich, wo Robert Koch einen „Schlieffenplan“ ausarbeitete, um die militärischen Aufmarschgebiete seuchenfrei zu halten¹⁶⁶, wurden für die Reorganisation des militärischen Sanitätswesens nach 1866 doch Kapazitäten wie Theodor Billroth oder Johann Dumreicher beigezogen. Deutlich sollte sich denn auch ab 1870 die Gesundheit der Truppen verbessern¹⁶⁷.

Nicht unerwähnt bleiben soll der Beitrag der neuen „Schulmedizin“ auf die „Sozialdisziplinierung“ der postpatrimonialen städtischen Bevölkerungen. Mittels medizinischer Argumente gelang es nämlich, neuen ethischen und ästhetischen Normen zum Durchbruch zu verhelfen; die „Allianz medizinischer und moralischer Diskurse“ wurde gewissermaßen zur Sanktionsinstanz, die Krankheit gewissermaßen als Rache

¹⁶² METZ-BECKER, Der verwaltete Körper 59–63; HANS-CHRISTOPH SEIDEL, Eine neue „Kultur des Gebärens“. Die Medikalisierung von Geburt im 18. und 19. Jahrhundert in Deutschland (= Medizin, Gesellschaft und Geschichte, Beiheft 11, Stuttgart 1998) 61 f., 343–354.

¹⁶³ EBD.; Vgl. auch VOLKER LEHMANN, Der Kayserliche Schnitt. Die Geschichte einer Operation (Stuttgart 2006) 101–107, 120–134.

¹⁶⁴ Vgl. PAWLOWSKY, Mutter ledig 47.

¹⁶⁵ POVACZ, Unfallchirurgie 63.

¹⁶⁶ Vgl. BRIESE, Angst in Zeiten der Cholera 298–305, umfangreicher zum militärischen Interesse an der Seuchenbekämpfung EBD. 233–310.

¹⁶⁷ Vgl. WALTER WAGNER, Die k. (u.) k. Armee – Gliederung und Aufgabenstellung; in: ADAM WANDRUSZKA, PETER URBANITSCH (Hgg.) Die Habsburgermonarchie 1848–1918 V: Die bewaffnete Macht (Wien 1987) 524 f., 531 f.

der Natur gegen den Frevel abweichenden Verhaltens erklärte¹⁶⁸. Wie weit sich in diesem Kontext auch eine rigidere Sexualmoral gegenüber früher (angeblich) „freieren“ Ansichten herausbildete, ist in der Fachliteratur umstritten¹⁶⁹.

6. Finanztechnik

Entwicklung, Verfügbarkeit und Anwendung praktisch aller Technologien hing allerdings unabdingbar von einer Voraussetzung ab: dem Vorhandensein der Mittel für die dafür erforderlichen Investitionen. Niall Ferguson wies kürzlich zurecht darauf hin, dass das Geld die Wurzel nahezu allen Fortschritts und ein unverzichtbarer Faktor „in man's advance from wretched subsistence to the giddy heights of material prosperity that so many people know today“ sei. „The evolution of credit and debt“, führt er weiter aus, „was as important as any technological innovation in the rise of civilization, from ancient Babylon to present-day Hong Kong.“¹⁷⁰ Gerade von daher erscheint es auch hier unabdingbar, einige Bemerkungen zu den sozialen Implikationen der Entwicklung der Finanztechnologien im 19. Jahrhundert zu machen. Diente die „Finanztechnologie“ bis weit über die Jahrhunderthälfte in überwiegendem Maße der Staatsfinanzierung, so erzeugte die zunehmende Integration der Märkte, die damit verbundene Investitionstätigkeit für Infrastruktur, gewerbliche und industrielle Innovation und schließlich auch für das Versicherungswesen eine rasch wachsende Nachfrage nach Kapital und Finanzdienstleistungen. Deutlich zeigt sich dies am Beispiel der nordböhmischen Industriestadt Aussig, deren Stadtvertretung in den sechziger Jahren dem Kommunalkredit noch äußerst reserviert gegenüber gestanden war, und wo erst 1867 eine diesem dienende kommunale Sparkasse gegründet worden war. Am Vorabend des Weltkrieges finden sich hier dagegen die Filialen von nicht weniger als fünf österreichischen Großbanken¹⁷¹. Dabei bedurfte es insbesondere in kleinen Gemeinden auch einer gewissen „Ausbildung“ der Gemeindevertretungen, um diese von den Vorzügen kreditfinanzierter Investitionen zu überzeugen, dass deren Effekt nämlich größer sein würde, wenn die dauerhaften Mehrerträge der getätigten Investitionen es erlauben, die langfristigen Zahlungsverpflichtungen für Tilgung und Zinsen zu erfüllen; dass es also günstiger sei, anstatt selbst zu sparen (und damit die Investition erst später zu tätigen) auf die Ersparnisse anderer zurückgreifen zu können und diese dafür (in Form der Zinsen) zu honorieren¹⁷².

¹⁶⁸ BURG, *Sieches Volk* 39–43.

¹⁶⁹ Vgl. (mit weiterführender Literatur) PAWLOWSKY, *Mutter ledig* 86 und SEIDEL, „Kultur des Gebärens“ 67.

¹⁷⁰ NIALL FERGUSON, *The Ascent of Money. A Financial History of the World* (London – New York 2008) 2 f.

¹⁷¹ HANS PETER HYE, *Kommunale Selbstverwaltung und Öffentlichkeit im Hochliberalismus. Carl Georg Wolfrum und die Entwicklung der Stadt Aussig (Ústí nad Labem) 1848–1885*; in: LUKÁŠ FASORA, JIŘÍ HANUŠ, JIŘÍ MALÍŘ (Hgg.), *Občanské elity a obecní samospráva 1848–1948 [Bürgerliche Eliten und Gemeindevestverwaltung 1848–1948]* (Brno 2006) 254–270; KAISEROVÁ, KAISER, *Ústí nad Labem [Aussig]* 174 f.

¹⁷² In diese Richtung ging beispielsweise ein 1886/87 im Kärntner Landtag gestellter Antrag: Bericht über die Session III/51, inliegend in ÖStA AVA, Mdi Präsidiale 31/Kärnten, Zl. 2082/1887.

Der enorm steigende Kreditbedarf für öffentliche und private Investitionen, aber auch beispielsweise für klein- und kleinstbetriebliche Innovationen – insbesondere auch in der Landwirtschaft – erwies sich letztlich nur dadurch deckbar, dass versucht wurde, auch die geringsten verfügbaren Mittel zu kanalisieren und zu sammeln. Diese Aufgabe erfüllten neben Sparkassen¹⁷³ und Landesbanken beispielsweise auch die unzähligen Spar- und Losankaufvereine¹⁷⁴, die vielen kleinen landwirtschaftlichen Genossenschaftsvereine (u.a. nach dem System „Raiffeisen“), die lokalen Zahlstellen wechselseitiger Versicherungs- und Konsumvereine etc. Allein die Anzahl der „Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften“, zu denen die österreichische Vereinsstatistik Konsum-, Spar- und Vorschuss-, sowie sonstige Vereine zählte, stieg von 2.050 (1890) auf knapp 7.600 (1900) und schließlich auf 16.500 (1910)¹⁷⁵. Diese bildeten gewissermaßen die äußersten Kapillargefäße eines sich rasch verdichtenden und sehr hierarchischen Netzes von Geldströmen, dessen globales Zentrum vor 1914 in der Londoner City lag. Innerhalb dieses globalen Netzes bildeten die Finanzplätze Wien, Prag und Budapest dank dem Vorhandensein günstiger Rahmenbedingungen und externer Faktoren¹⁷⁶ wichtige überregionale Knoten¹⁷⁷. Nun erfolgte die Ausdehnung dieses Netzes (wenig überraschend) nahezu gleichzeitig mit der Ausbreitung der neuen Technologien und trug damit wesentlich zur Vernetzung der Menschen gerade auch an der Peripherie teil. Diese Vernetzung verkörperte trotz ihrer Hierarchisierung keineswegs nur einen asymmetrisch-einseitigen Prozess: Erst das Vorhandensein bzw. Angebot regulärer Finanzleistungen ermöglichte den Zugang zu „billigem Geld“¹⁷⁸ und damit beispielsweise auch zu Innovationen im landwirtschaftlichen Bereich. Für die Bevölkerung Windisch-Matreis bestand vor 1894 nur die Möglichkeit, bei der fünf Stunden entfernten Lienzener Sparkasse um einen Kredit vorstellig zu werden. Hier brachte die Gründung eines Spar- und Darlehensvereines nach dem Raiffeisenprinzip (1894), der eine „Sonntagskasse“ betrieb, zunächst eine gewisse Erleichterung, doch erst durch die 1910 erfolgte Einrichtung einer Zahlstelle der Tiroler Bauernkasse konnte eine einigermaßen zufriedenstellende Finanzversorgung hergestellt werden, von der umgekehrt u.a. wieder der

¹⁷³ Für Böhmen vgl. BROUSEK, Großindustrie Böhmens 32 f.

¹⁷⁴ In Wien 1890 die zahlenmäßig mit Abstand wichtigste Vereinskategorie; vgl. HANDBUCH DER VEREINE für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder nach dem Stand am Schlusse des Jahres 1890 und mit einem Anhang für das Jahr 1891 (Wien 1892); ERHARD FISCHER-WELLENBORN, Die kulturelle Rolle der Sparvereine in Wien, phil. Diss. (Wien 1975).

¹⁷⁵ Vereinsstatistik in: ÖSTERREICHISCHES STATISTISCHES HANDBUCH für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, herausgegeben von der k. k. Statistischen Central-Commission 10/1891 (Wien 1892) 111; EBD. 20/1901 (Wien 1902) 113; EBD. 29/1910 (Wien 1911) 95; vgl. ferner vor allem BRUCKMÜLLER, Landwirtschaftliche Organisation 155–160.

¹⁷⁶ Eine eingehende Auflistung der entsprechenden infrastrukturellen, politischen und wirtschaftlichen Faktoren, sowie der für das Finanzgeschäft ebenso wichtigen „externalities“ – kostenbegünstigende äußere Rahmenbedingungen – bietet CHRISTOPH MARIA MERKI, Einleitung: Wo das Herz des Kapitalismus schlägt; in: DERS. (Hg.), Europas Finanzzentren 12 f.

¹⁷⁷ Vgl. GOOD, Der wirtschaftliche Aufstieg 96 ff.

¹⁷⁸ FERGUSON, Ascent 38–41, weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das Fehlen lokaler Finanzinfrastrukturen den „Geldpreis“ nicht notwendigerweise nur wegen der abgeschiedenen Lage und

Ausbau der kommunalen Einrichtungen abhängig war¹⁷⁹. In diesem Jahr finden sich im Gerichtsbezirk weitere 15 Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften bzw. Vorschussvereine. Obervellach besaß zu diesem Zeitpunkt zehn dieser Vereine und zudem bereits eine eigene Sparkasse¹⁸⁰.

Dennoch muss auch auf die besondere Krisenanfälligkeit der Finanznetze verwiesen werden, in denen auch lokale Ereignisse gewaltige „Schockwellen“ aussenden (sich also in kürzester Zeit über große Räume ausbreiten) können. Nachdem im Februar 1879 die Heilquellen in Teplitz infolge eines Wassereintruchs in einer benachbarten Kohlengrube versiegt waren, musste die örtliche Sparkasse die Auszahlung der Sparanlagen beschränken, die von den höchst verunsicherten örtlichen Einlegern massenhaft begehrt worden war. In Nu traten Spekulanten auf den Plan, die versuchten, die Einlagen weit unter Wert aufzukaufen. Damit war aber wieder sowohl die gesamte Finanzierung der örtlichen Infrastruktur als auch der Hypothekarkredit bedroht. Mehr noch, der Krach einer an sich soliden Sparkasse konnte eine Kettenreaktion weiterer Zusammenbrüche auslösen, deren Dimension – gerade erst knapp sechs Jahre nach dem Wiener Börsenkrach – kaum absehbar gewesen wäre. Es wundert daher kaum, dass sowohl der Prager als auch der Wiener Finanzmarkt unmittelbar mit massiven Stützungsmaßnahmen reagierten, die – zusammen mit einer Kapitalspritze seitens der (örtlichen) Aussig-Teplitzter Eisenbahngesellschaft – das Vertrauen gerade noch herstellen konnten¹⁸¹.

7. Die Dynamisierung von Raum und Zeit – ein vieldimensionaler Prozess mit einschneidenden sozialen Konsequenzen

Die Verdichtung technologischer Innovationen während des 19. Jahrhunderts ist zweifellos auch dem Umstand zu verdanken, dass die europäischen und (nord-)amerikanischen Gesellschaften insgesamt und gerade auch dank bereits zuvor erfolgter Anwendungen technologischen Ingenieurwissens „wohlhabender“ wurden, wodurch wiederum vermehrt Mittel für Ausbildung zur Verfügung standen. Ein zentraler Aspekt dieser das Verhältnis von Raum und Zeit zum Teil radikal verändernden Verdichtung und auch des insgesamt gestiegenen materiellen Wohlstands bestand wohl darin, dass praktisch alle Menschen – wenn auch in unterschiedlicher Dichte – in eine Reihe eng miteinander in Zusammenhang stehender Netze eingebunden wurden, deren Existenz technologischen Innovationen zu verdanken war: Die Verbesserung der Verkehrs- und

der damit verbundenen Erschwernisse, ein Geldinstitut aufzusuchen, erhöht. Es kann dies nämlich auch ein fruchtbarer Nährboden für „Kredithaie“ (loan sharks) sein, die sich ein allfälliges Desinteresse der „Finanzwelt“ an (finanziell) strukturschwachen Regionen (auch innerhalb größerer Städte) zunutze mach(t)en. Dazu ebenfalls BRUCKMÜLLER, Landwirtschaftliche Organisationen 158 f.

¹⁷⁹ Vgl. FORCHER, Vom Gestern ins Heute 209–213.

¹⁸⁰ Vgl. SPEZIALORTSREPERTORIUM 1910 VIII: Tirol und Vorarlberg 62 ff., EBD. V: Kärnten 50 f.

¹⁸¹ Vgl. HANS PETER HYE, Krisenmanagement in Teplitz/Teplice im Jahre 1879 – Die Folgen des katastrophalen Wassereintruchs im Braunkohlenrevier Teplitz–Brüx/Most–Komotau/Chomutov; in: JIŘÍ PEŠEK, VÁCLAV LEDVINKA (Hgg.), Ponížení a Odstrčení. Města versus Katastrofy [Demütigung und Wegdrängung. Städte versus Katastrophen] (= Documenta Pragensia 16, Praha 1998) 268 f.

Transportnetze bewirkte eine Beschleunigung der Waren-, Informations- und Geldflüsse, die sich ihrerseits wieder netzförmig ausbreiteten. Energie- und Wasserversorgung erfolgten ebenso entlang sich formierender Vernetzungen wie Abfall- und Fäkalienentsorgung. Kennzeichen von „Netzen“ ist nun ihre unterschiedliche Dichte, wobei diese höchst unterschiedlich ausgeprägt sein kann. Die potentiell beinahe gleichförmig mögliche Einbindung in das (seinerzeit in Entstehung begriffene) Elektrizitätsnetz verweist auf eine vergleichsweise „horizontale“ Struktur, während beispielsweise das Eisenbahnnetz bestimmte Regionen bevorzugen musste¹⁸². Der streng hierarchische Aufbau des Finanznetzes (von den „Kapillargefäßen“ zu den internationalen Standorten der Großbanken) sei in diesem Zusammenhang noch einmal in Erinnerung gerufen. Funktionierende Versorgungs-, Transport-, Nahverkehrs- und Informations- bzw. Nachrichtennetze sind als unbedingte Voraussetzung für den dauerhaften Bestand städtischer Ballungsgebiete anzusehen, wo sie einen Beitrag zur Beschleunigung leisteten. Die diesen Netzen im einzelnen und in Summe innewohnenden Gesetzmäßigkeiten entwickelten – abgesehen von der ihnen innewohnenden Beschleunigungstendenz – Sachzwänge, die den Alltag mehr und mehr prägten. Wie die Beispiele Wasserleitung, Elektrifizierung oder Fahrrad aber auch gezeigt haben, trugen Technologie und neue Fertigungsmethoden wesentlich zu einer Egalisierung bzw. Nivellierung (geburts-)ständischer Unterschiede bei. Dies lässt sich allerdings auch auf einer abstrakteren Ebene bestimmen – auf der Ebene der Märkte. Wie bereits zu Beginn der Ausführungen angedeutet wurde, wächst mit dem Grad der Selbstversorgungswirtschaft die Bedeutung der traditionellen Arbeits- und Funktionsteilung, die von Kategorien wie Geschlecht, Alter, Familienstand, Herkunft etc. geprägt werden. Im Gegensatz dazu herrscht unter den Teilnehmern/innen am Markt – gemessen an diesen traditionellen Lebens- und Aufgabenzuweisungen – eine weitgehende Egalität: Märkte stehen prinzipiell allen zu gleichen Bedingungen offen, die die Möglichkeit haben, an ihnen teilzunehmen. „Erfolg“ am Markt hängt in erster Linie vom Grad der Marktkenntnisse, vom Vermögen, das stets labile Verhältnis von Angebot und Nachfrage in ein Gleichgewicht zu bringen, von Flexibilität, aber auch von Risikobereitschaft, Investitionspotentialen etc. ab und kann umso mehr statusfördernd sein, als die Anzahl der Marktteilnehmer/innen steigt. Märkte vergesellschaften und strukturieren die in ihnen entstehende „nachpatrimoniale (bürgerliche) Gesellschaft“. Marktwirtschaft und „Egalität“ sind von daher gesehen nicht nur Ideologeme, sondern stehen in engstem inneren Zusammenhang. Zweifellos hat dieser Zusammenhang aber auch einen Preis: Indem er nämlich zur größtmöglichen Reduktion von persönlichen Abhängigkeiten und Klientelbildungen beitrug, reduzierte er im gleichen Maße die damit verbundenen persönlichen Sicherheiten. Diese Sicherheits- und Schutzbedürfnisse gaben und geben der Politik aber stets den besten Anlass, reglementierende Maßnahmen zu setzen.

Für unseren Zusammenhang ist entscheidend, dass ein Großteil der neuen Technologien direkt oder indirekt vielen Menschen den Zugang zu den Märkten

¹⁸² Siehe für die regional unterschiedliche Ausdehnung von Zonen bestimmter Fahrzeiten ab dem Zentrum Wien RUMPLER, URBANITSCH (Hgg.), Die Habsburgermonarchie 1848–1918 IX/2 Karte 13.4: Eisenbahnfahrzeiten ab Wien 1898.

eröffnet hat, indem sie Distanzen verringerten, den Handel mit vormals kaum transportablen Massengütern ermöglichten, Informationen zugänglich machten, für eine gewisse Unabhängigkeit von jahres- und tageszeitlichen Schwankungen sorgten etc. Märkte eröffneten bislang ungeahnte Aufstiegsmöglichkeiten. Es sind nicht wenige der einleitend erwähnten „findigen und experimentierfreudigen Köpfe“, die neben ihrer Risikobereitschaft und ihren technisch-handwerklichen Fähigkeiten gerade auch den neuen, durch die Märkte geschaffenen Verhältnissen (und nicht mehr dem Hof- oder Staatsdienst) den sozialen Aufstieg aus oft einfachsten Verhältnissen zum Großunternehmertum und zur Begründung regelrechter (nunmehr bürgerlicher) Unternehmerdynastien verdankten¹⁸³. Die Samuel Schindler (Textilien), Johann Schicht (dessen Name eng mit der heutigen Unilever verknüpft ist), Johann Puch (Fahr-, Motorrad- und Autoproduktion), Johann Weitzer (Eisenbahnwagens)¹⁸⁴ oder die bereits erwähnten Nachkommen der Hausierer-kumpaneien aus dem hochalpinen Defereggental verkörpern (stellvertretend für noch viele andere) die sich nun eröffnenden neuen Möglichkeiten sozialen Aufstieges. Zwei bis drei Generationen früher hätten ihnen ihre handwerklichen Fähigkeiten wohl bestenfalls nur die Aufnahme in die Dienste einer aristokratischen Unternehmung eröffnet.

Märkte rissen die Menschen aber zuweilen auch buchstäblich (und auch gegen ihren Willen) aus ihren traditionellen Lebensverhältnissen. Diese hatten sich nun ebenfalls dem Diktat der neuen Technologien zu beugen, sei es der Produktionszwänge, sei es hinsichtlich der von einer lokalen Ortszeit zuweilen doch beträchtlich abweichenden international vereinbarten Standardzeit. Die (neuen) Technologien gaben damit allgemeinverbindliche und überregional gültige Normen vor, denen sich die Menschen (unabhängig von ihrer gesellschaftlichen Stellung) zu beugen hatten. Damit werden sie zugleich zu konstituierenden Bestandteilen von sich überregional formierenden (und stets im Wandel befindlichen) Alltagskulturen. Märkte, die dank der neuen Technologien ihre gleichermaßen sich über alle Grenzen ausbreitenden und vergesellschaftenden Tendenzen beschleunigten, wurden stets beschränkt durch politische, reglementierende Maßnahmen. Dies hatte ab dem Zeitpunkt, als ein Großteil der Bevölkerung in Marktbeziehungen eingebunden war, zur Folge bzw. trug wesentlich dazu bei, dass sich „Volkswirtschaften“ bildeten, die zwischen den Wirtschaftsbeziehungen inner- und außerhalb der Staatsgrenzen deutlich unterschieden. Damit wurde das staatliche Territorium für die Menschen, die durch die von den neuen Technologien geschaffenen (Zeit und Raum neu strukturierenden materiellen und/oder virtuellen) Netzwerke und durch die von diesen geprägten neuen Alltagskulturen Zugang zum Markt fanden, immer stärker zu einem (bestehenden oder künftig herzustellenden) Referenzrahmen. „Volkswirtschaft“ (als Menge aller wirtschaftlichen Transaktionen innerhalb einer und der Innenwirkungen zwischen mehreren politischen Einheiten) wird damit ebenso

¹⁸³ Allgemein WOLFGANG MEIXNER, Aspekte des Sozialprofils österreichischer Unternehmer im 19. Jahrhundert: regionale und soziale Mobilität, phil. Diss. (Innsbruck 2001) 95–105.

¹⁸⁴ Zu Schindler, Schicht und Puch vgl. die Einträge in ÖBL (mit weiterführender Literatur), zu Weitzer vgl. FRANZ MATHIS, Big Business in Österreich. Österreichische Großunternehmen in Kurzdarstellungen I (Wien 1987) 131 f.

überregional „identitätsstiftend“ wie die Sozialpolitik¹⁸⁵. Innerhalb der von ihnen mitgeprägten „postpatrimonialen Gesellschaften“ stehen beide in engster dialektischer Beziehung von Widerspruch zu und Einheit mit den traditionellen religiösen und/oder (national-) kulturellen bzw. politischen Welterklärungsmustern.

¹⁸⁵ Zur ab den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts intensiv geführten und global eng vernetzten Diskussion über „Sozialpolitik“ vgl. THOMAS BENDER, *A Nation among Nations. America's Place in World History* (New York 2006) 275–295. Bezüglich des Begriffs „Volkswirt(h)schaft“ ergab eine Durchsicht des Katalogs der Nationalbibliothek dessen enorm zunehmende Bedeutung in den sechziger Jahren und insbesondere ab 1870. Finden sich vor 1860 insgesamt 14 Titel, die diesen Begriff enthalten (der erste aus dem Jahr 1821), kommen im Jahrzehnt nach 1860 39 weitere hinzu, und zwischen 1870 und 1879 folgen erneut 65.