

V&R Academic

Christian Ebhardt

Interessenpolitik und Korruption

Personale Netzwerke und Korruptionsdebatten am
Beispiel der Eisenbahnbranche in Großbritannien
und Frankreich (1830–1870)

V&R unipress



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-8471-0425-4

ISBN 978-3-8470-0425-7 (E-Book)

ISBN 978-3-7370-0425-1 (V&R eLibrary)

Weitere Ausgaben und Online-Angebote sind erhältlich unter: www.v-r.de

© 2015, V&R unipress GmbH in Göttingen / www.v-r.de

Alle Rechte vorbehalten. Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlages.

Printed in Germany.

Titelbild: Nouvelle carte des chemins de fer de l'Europe. Publiée par MM A. Chaix. Bibliothèque nationale de France.

Druck und Bindung: CPI buchbuecher.de GmbH, Birkach

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier.

Inhalt

Danksagung	9
Einleitung	11

Teil 1: Legislative

1. Die Pionierphase des Eisenbahnbaus – Aufstrebende und etablierte Eliten	37
1.1. Pioniere, Opposition und die Rolle der Legislative in Großbritannien	37
1.2. Verhandlungen über Landverkäufe als Form der Interessenpolitik	41
1.3. Korruptionsvorwürfe gegen Mitglieder des <i>House of Lords</i>	46
1.4. Korruptionsbekämpfung durch Reformen des parlamentarischen Bewilligungsverfahrens	52
1.5. Pioniere, Opposition und die Rolle der Legislative in Frankreich.	61
1.6. Interessenpolitik im Parlament der Julimonarchie	67
1.7. Korruptionsdebatten und die Krise der Julimonarchie	71
1.8. Unvereinbarkeiten als politische Reformbestrebungen	75
Zwischenfazit	81
2. Kapitalismus und Korruption	85
2.1. Die <i>Railway Mania</i> in Großbritannien – Aufstieg und Krise des Aktienkapitalismus	85
2.2. Bestechung durch die Vergabe von Aktienpaketen	93
2.3. Spekulation, Korruption und Wirtschaftskriminalität – Zum »Niedergang« der Wirtschaftsethik während der <i>Railway Mania</i> .	95
2.4. Strategien zur Bekämpfung von Wirtschaftskriminalität	99
2.5. Der Staat als Kontrollinstanz des Aktienhandels	102

2.6. Korruptionsdebatten und Reformpläne	105
2.7. Die Finanzierung des Eisenbahnbaus und der Aufstieg des Aktienkapitalismus in Frankreich	110
2.8. Frühsozialistische Korruptionsvorwürfe als Vehikel von Kapitalismuskritik	116
Zwischenfazit	129
3. Konkurrenz und Monopol	133
3.1. Zur Entwicklung der britischen Eisenbahnbranche in den 1850er und 1860er Jahren	133
3.2. Monopol und Diversifikation – Kritik an neuen Unternehmensstrategien	141
3.3. Frühformen der Verbandsbildung – Der <i>Railway Interest</i> als eine »Macht« im Staat	145
3.4. Professionalisierungstendenzen der Interessenpolitik in Großbritannien	149
3.5. Unvollständige Differenzierung? – Praktiken der Interessenpolitik am Beispiel des <i>Canvassing</i>	155
3.6. Zur Entwicklung der französischen Eisenbahnbranche in den 1850er und 1860er Jahren	157
3.7. Der Zugang zur politischen Macht – Vernetzungspraktiken während des Zweiten Kaiserreichs	164
3.8. Die <i>Chemins de Fer d'Intérêt Local</i> und der Kampf gegen die Monopole der »großen Sechs«	168
3.9. Politische Korruptionskritik im »Empire autoritaire«	173
3.10. Zum Aufschwung politischer Korruptionskritik in den 1860er Jahren	176
3.11. Beschränkungen personalisierter Korruptionsvorwürfe während des Zweiten Kaiserreichs	178
Zwischenfazit	181
4. Wirtschaft und Wahlen – Eine Bedrohung für das repräsentative System?	185
4.1. Wahlkorruption im 19. Jahrhundert	185
4.2. Praktiken der Wahlmanipulation in Großbritannien	187
4.3. Indirekte Formen der Wahlmanipulation	190
4.4. Debatten über Wahlmanipulation in Großbritannien	197
4.5. Praktiken der Wahlmanipulation in Frankreich	203
4.6. Debatten über Wahlmanipulation in Frankreich	209
Zwischenfazit	219

Teil 2: Exekutive

5. Regulierung und Verstaatlichung	225
5.1. Reformen des <i>Board of Trade</i>	225
5.2. Gladstones <i>Railway Regulation Act</i> von 1844	229
5.3. Das <i>Railway Department</i> und die <i>Railway Commissioners</i> in den 1840er Jahren	234
5.4. Das <i>Railway Department</i> nach 1851	238
5.5. Debatten über Erweiterungen der Befugnisse des <i>Board of Trade</i>	241
5.6. Verstaatlichungsdebatten in Großbritannien	247
5.7. Befugnisse des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und der <i>Ponts et Chaussées</i>	252
5.8. Verstaatlichungsdebatten in Frankreich	255
Zwischenfazit	263
6. Zum Verhältnis von Wirtschaft und Ministerien	267
6.1. Personale Verflechtung auf Leitungsebene in Großbritannien	267
6.2. Vergebliches Bemühen um vollständige Neutralität? – Private wirtschaftliche Interessen von Ministern	272
6.3. Die Ministerialbürokratie und ihr Verhältnis zur Eisenbahnbranche in Großbritannien	276
6.4. Familiäre Verflechtung und Insiderhandel im <i>Board of Trade</i>	281
6.5. Die Bestechungsaffäre Hignett	288
6.6. Verhandlungen über Konzessionen während der Julimonarchie	293
6.7. Korruptionsdebatten um Minister während der Julimonarchie	298
6.8. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten während des Zweiten Kaiserreichs	303
6.9. Die Affäre Mirès	309
6.10. Die Ingenieure der <i>Ponts et Chaussées</i> und ihr Verhältnis zu den privaten Eisenbahngesellschaften	315
Zwischenfazit	319
Resümee	323
Quellen- und Literaturverzeichnis	339
Personenregister	361

Danksagung

Dieses Buch ist eine geringfügig überarbeitete Version meiner Dissertation, die im Februar 2014 an der Technischen Universität Darmstadt zur Promotion angenommen wurde. Die Arbeit entstand im Rahmen des von der DFG geförderten Forschungsprojektes »Korruption in der Moderne«, das im Herbst 2008 an der Universität seine Arbeit aufgenommen hat und mittlerweile in mehreren Folgeprojekten weitergeführt wird.

Mein erster und sehr herzlicher Dank gilt meinem Doktorvater Professor Dr. Jens Ivo Engels, der dieses Forschungsprojekt ins Leben gerufen hat. Herr Engels stand mir jederzeit mit Rat und Tat zur Seite, hat mich aber auch ermuntert, fortlaufend eigene Ideen und Ansätze zu entwickeln und zur Diskussion zu stellen.

Bei meinem Zweitgutachter Professor Dr. Dieter Schott bedanke ich mich ebenfalls herzlich für seinen Rat und die Anmerkungen zu meiner Arbeit, die bei der Überarbeitung des Manuskripts für die Publikation äußerst hilfreich waren.

Mit dem Forschungsprojekt ist an der TU Darmstadt eine Plattform für einen regen wissenschaftlichen Austausch, gerade unter den jüngeren Kollegen, entstanden. Obwohl ich mittlerweile Darmstadt verlassen habe, hoffe ich, dass die dort geknüpften kollegialen Verbindungen und Freundschaften auch in den kommenden Jahren noch weiter Bestand haben werden.

Meinen Eltern, Inge und Götz Ebhardt, schulde ich für ihre tatkräftige und moralische Unterstützung Dank. Nicht vergessen möchte ich meine Geschwister und meine Freunde, die immer ansprechbar waren und für den notwendigen Ausgleich gesorgt haben.

Mein letzter und innigster Dank gilt Stefanie Jagotzky, die es mit bemerkenswertem Langmut hingenommen hat, wenn ich mal wieder hinter meinen Bücherstapeln verschwunden war.

Bremerhaven im April 2015

Christian Ebhardt

Einleitung

»...With such immense funds at their disposal, and consequently such immense power at their command, these railway potentates are truly omnipotent, and this will continue to be the case as long as Parliament shall be suffered to be merely an instrument in their hands.«¹

Mit diesen Worten beschrieb ein anonymes Autor im Herbst 1846 den Einfluss, den Eisenbahnunternehmer auf das britische Parlament ausüben konnten. Der Autor verleiht einer Wahrnehmung Ausdruck, die uns mehr als 150 Jahre später nur allzu bekannt vorkommt. Die Ansicht, dass industrielle Großunternehmen einen zu großen Einfluss auf die Politik nahmen, erscheint heute aktueller denn je und ist nicht nur bei Globalisierungsgegnern des 21. Jahrhunderts weit verbreitet. Genau dieser Themenkomplex bildet den Kern des vorliegenden Buches: Das Verhältnis zwischen der privaten Eisenbahnindustrie und dem Staat im 19. Jahrhundert.

Die Eisenbahn war ein Leitsektor der zweiten, schwerindustriellen Phase der Industrialisierung. Der Aufbau nationaler Schienennetze und die damit einhergehenden Modernisierungsschübe waren sowohl politische wie auch ökonomische Prozesse.² Als Infrastrukturen waren Eisenbahnen von hohem machtpolitischen Interesse für die sich entwickelnden Nationalstaaten. Der immense Kapitalbedarf der Eisenbahngesellschaften wiederum veränderte die Wirtschaftswelt und begünstigte die Entwicklung des modernen Finanzkapitalismus.³ Diese grundlegende Neuordnung der Wirtschaftswelt hatte auch weitreichende Auswirkungen auf das politische Leben. Mit dem modernen Finanzkapitalismus ging eine zunehmende Differenzierung von politischer und wirtschaftlicher Macht einher. Neue Akteure aus dem Wirtschaftsbürgertum drängten darauf, politischen Einfluss zu erlangen und im vorangestellten Zitat klingt bereits deutlich an, dass ihre Integration nicht ohne Konflikte ablief.

1 *The Times* (6.10.1846), S. 5.

2 SMITH, Michael Stephen: *The Emergence of Modern Business Enterprise in France, 1800–1930*. Cambridge, Mass. 2006 (=Harvard Studies in Business History 49), S. 66; Zu Modernisierungsimpulsen für die wirtschaftliche Entwicklung durch den Eisenbahnbau vgl. ZIEGLER, Dieter: *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich*. Stuttgart 1996 (=Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte : Beihefte 127), S. 12–19.

3 THEN, Volker: *Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution. Ein preußisch-deutsch-englischer Vergleich*. Göttingen 1997 (=Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft 120), S. 13.

Daher bietet sich die Eisenbahnbranche als Untersuchungsgegenstand für eine Studie über das Verhältnis von Interessengruppen und Vertretern des Staates unter besonderer Berücksichtigung als illegitim angesehener Praktiken sehr gut an. Die Arbeit verfolgt – soviel vorweg – einen komparativen Ansatz, der Großbritannien und Frankreich zum Gegenstand hat.

Der Untersuchungszeitraum umfasst grob die Jahre zwischen 1830 und 1870, ohne sich dabei allzu starr an spezifischen Jahreszahlen zu orientieren. Der Startzeitpunkt in den 1830er Jahren ist durch den Beginn des Eisenbahnbaus in Großbritannien und mit einer leichten Verzögerung auch in Frankreich festgesetzt und bedarf keiner zusätzlichen Begründung. Der Abschluss um 1870 wurde anhand von politischen und wirtschaftlichen Zäsuren gewählt. In Großbritannien markierten die 1870er Jahre die teilweise Abkehr von der *Laissez-faire* Politik in Wirtschaftsfragen und dadurch ein gewandeltes Verhältnis zwischen der privaten Eisenbahnindustrie und dem Staat.⁴ Auf der weiteren politischen Ebene bewirkte die Ausweitung des Wahlrechts durch den zweiten *Reform Act* von 1867 tiefgreifende Veränderungen des Parteiensystems und der politischen Landschaft allgemein.⁵ In Frankreich waren es vor allem die Umbrüche in der Folge des Deutsch-Französischen Krieges, die das Ende des Zweiten Kaiserreiches bedeuteten und die Rückkehr zum republikanischen System bewirkten.⁶ Sie stellen eine klare Zäsur dar und deckt sich zeitlich mit den Entwicklungen in Großbritannien.

In Bezug auf seine wirtschaftliche Entwicklung wird das letzte Drittel des 19. Jahrhunderts häufig als der Beginn einer neuen Phase in Westeuropa angesehen, die durch zunehmende Globalisierung und neue Leitsektoren, insbesondere der Chemie und Elektrotechnik, gekennzeichnet ist.⁷ Diese Einteilung korrespondiert auch mit der Periodisierung vieler Zeithistoriker, die den Beginn der Hochmoderne um 1880/1890 ansetzen.⁸ Der gewählte Zeitraum schlägt somit eine Brücke zwischen der Sattelzeit und der Hochmoderne, eine Phase, in der sich Entwicklungen verfestigten, die Zäsur der Sattelzeit klar ersichtlich und besonders stark reflektiert wurde.⁹

4 GOURVISH, Terence R.: *Railways and the British Economy, 1830–1914*. Basingstoke 1989 (=Studies in Economic and Social History), S. 53.

5 SMITH, Francis Barrymore: *The Making of the Second Reform Bill*. Cambridge 1966.

6 BURY, J. P. T.: *France, 1814–1940*. London 2003, S. 96–109.

7 BROADBERRY, Stephen N. u. Kevin H. O'ROURKE: *The Cambridge Economic History of Modern Europe. 1870 to the Present*. New York 2010 (Bd. 2), S. 1–2; vgl. auch: HAHN, Hans-Werner: *Die Industrielle Revolution in Deutschland*. München 2005 (=Enzyklopädie deutscher Geschichte, 49), S. 42.

8 DOERING-MANTEUFFEL, Anselm: *Einleitung*. In: *Strukturmerkmale der deutschen Geschichte des 20. Jahrhunderts*. Hrsg. von Anselm DOERING-MANTEUFFEL. München 2006. S. 1–17, S. 9.

9 OSTERHAMMEL, Jürgen: *Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts*.

Interessenpolitik kann auf verschiedenen Ebenen ausgeübt werden, die sich nach den repräsentierten Gruppen unterscheiden lassen.¹⁰ Im Falle der Eisenbahnbranche kann sie die Interessen der gesamten Industrie, einzelner Unternehmen oder auch einzelner Personen, die an der Spitze von Eisenbahngesellschaften standen, zum Ausdruck bringen. Interessenpolitik war stets eng mit dem Thema Korruption verknüpft, da sie zumeist in einem informellen Rahmen ablief und ihr häufig der Anschein anhaftete, partikulare Interessen zum Schaden der Allgemeinheit zu propagieren.¹¹ Korruption als Forschungsobjekt bietet für den Historiker verschiedene interessante Aspekte, stellt ihn aber auch vor einige spezifische Probleme. Zunächst wäre die begriffliche Komponente zu nennen. Korruption ist ein historisch variabler Begriff, der im Laufe der Zeit, aber auch in verschiedenen Gesellschaften, unterschiedliche Zustände und Praktiken bezeichnet.¹² Er ist also nicht statisch und spiegelt immer ein spezifisches Verständnis der Zeitgenossen wider. Für den Historiker ist es daher notwendig, sich zunächst von der eigenen zeitgenössischen Auffassung von korruptem Verhalten zu lösen und sich der Wandelbarkeit seines Untersuchungsgegenstandes bewusst zu werden.¹³ Um der Zielsetzung, politische Korruption zu untersuchen, gerecht zu werden, ist dennoch eine Einengung des Untersuchungsgegenstandes notwendig, die sich nicht strikt an dem Begriff »Korruption« orientiert. Im Folgenden soll die von Michael Johnston vorge-

München 2009 (=Historische Bibliothek der Gerda-Henkel-Stiftung), S. 218–226. Bezeichnenderweise trägt die Ausgabe des C.H. Beck Verlages ein Gemälde des britischen Malers Joseph Turner, auf dem die *Great Western Railway* dargestellt ist, auf dem Cover.

- 10 Unter Interessenpolitik sollen sämtliche sozialen Praktiken, mit denen Personen, Gruppen, Unternehmen, Parteien und sonstige Akteure versuchen, politische Entscheidungen und Prozesse zu beeinflussen, verstanden werden. Der häufig synonym verwendete Begriff Lobbyismus wird aufgrund seiner normativ abwertenden Konnotation nicht verwendet. Vgl. ALDERMAN, Geoffrey: *Pressure Groups and Government in Great Britain*. Burnt Mill 1985, S. 1.
- 11 Paul Noack ging sogar so weit, Interessenpolitik und politische Korruption gleich zu setzen. NOACK, Paul: *Korruption – die andere Seite der Macht*. München 1987 (=Knaur 3840), S. 18.
- 12 In diesem Punkt besteht in der neueren Historiographie weitestgehende Einigkeit. Vgl. ASCH, Ronald G., Birgit EMICH u. Jens Ivo ENGELS: Einleitung. In: *Integration, Legitimation, Korruption. Politische Patronage in Früher Neuzeit und Moderne*. Hrsg. von Ronald G. ASCH, Birgit EMICH u. Jens Ivo ENGELS. Frankfurt am Main 2011. S. 7–30, S. 19.
- 13 Der Wirtschaftshistoriker Jakob van Klaveren legte in seinem 1957 veröffentlichten Habilitationsvortrag das westeuropäische moderne Korruptionsverständnis seinen Überlegungen zugrunde und wendete es auch auf Phänomene der Frühen Neuzeit an. Dabei übertrug er Vorstellungskonzepte, die nicht auf die jeweilige Epoche anwendbar waren. KLAVEREN, Jakob van: *Die Historische Erscheinung der Korruption, in ihrem Zusammenhang mit der Staats- und Gesellschaftsstruktur betrachtet*. In: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 44 (1957). S. 289–324, S. 292. Einige Jahre später plädierte der Althistoriker Wolfgang Schuller erstmals dafür, Korruption immer anhand eines spezifischen Zeithorizonts zu untersuchen. SCHULLER, Wolfgang: *Probleme historischer Korruptionsforschung*. In: *Der Staat* 16 (1977). S. 372–392, S. 376.

schlagene Definition verwendet werden, wonach Korruption »der Missbrauch einer öffentlichen Position oder Ressource zum privaten Nutzen, gemäß juristischer oder sozialer Standards, die das System öffentlicher Ordnung einer Gesellschaft bestimmen,« ist.¹⁴

Diese »neo-klassische« oder »sozialkonstruktivistische« Definition weicht in einigen Punkten von der klassischen Definition ab, nach der Korruption der »Missbrauch eines öffentlichen Amtes zum privaten Vorteil ist«.¹⁵ Die Definition nach Johnston bietet gegenüber der »klassischen« Begriffsbestimmung den Vorteil, sich von der Beschränkung auf politische Ämter zu lösen und ermöglicht es, auch politische Mandatsträger, insbesondere Abgeordnete der Parlamente einzubeziehen. Darüber hinaus trägt diese Definition der Wandelbarkeit des Korruptionsbegriffs Rechnung und öffnet den Blick auf zeitgenössische Ideen und Vorstellungen korrupten Verhaltens.¹⁶ Korruption kann im hier relevanten Zusammenhang als ein soziales Phänomen mit zwei Ebenen verstanden werden: zum einen soziale Praktiken der Interessendurchsetzung im politischen System und zum anderen Debatten, in denen die Legitimität dieser Praktiken diskutiert wurde.¹⁷

Korruption zwischen Früher Neuzeit und Moderne

Die Forschung zur Korruption in der Moderne hat enge Beziehungen zur Patronageforschung der Frühen Neuzeit. Sie unterscheidet sich jedoch in einigen Rahmenbedingungen und Grundvoraussetzungen wesentlich von ihr. Patronage bezeichnet in der Historiographie zur Frühen Neuzeit eine persönliche, hierarchisch klar strukturierte und horizontal stratifizierte Beziehung zwischen einem Patron und seinem Klienten und erfüllte mehrere gesellschaftliche Funktionen.¹⁸

14 »... corruption is the abuse, according to the legal or social standards constituting a society's system of public order, of a public role or resource for private benefit.« In: JOHNSTON, Michael: *The Definitions Debate. Old Conflicts in New Guises*. In: *The Political Economy of Corruption*. Hrsg. von Arvind K. JAIN. London 2001. S. 11–33, S. 20.

15 ENGELS, Jens Ivo, Andreas FAHRMEIR u. Alexander NÜTZENADEL: Einleitung. In: *Geld – Geschenke – Politik. Korruption im neuzeitlichen Europa*. Hrsg. von Jens Ivo ENGELS, Andreas FAHRMEIR u. Alexander NÜTZENADEL. München 2009. S. 1–15, S. 11.

16 Vgl. KERKHOFF, Toon, Ronald KROEZE u. Pieter WAAGENAAR: *Corruption and the Rise of Modern Politics in Europe in the Eighteenth and Nineteenth Centuries. A Comparison between France, the Netherlands, Germany and England*. In: *Corruption and the Rise of Modern Politics*. Hrsg. von Ronald KROEZE, Toon KERKHOFF u. Gustavo CORNI. München 2013. S. 19–30, S. 25.

17 ENGELS, Jens Ivo: *Politische Korruption in der Moderne. Debatten und Praktiken in Großbritannien und Deutschland im 19. Jahrhundert*. In: *Historische Zeitschrift* 282 (2006). S. 313–350, S. 320.

18 »These relationships were personal and emotional, and they were voluntary vertical alliances

Sie war ein Mittel sozialer und politischer Integration in Gesellschaften mit ausgeprägten Standesschranken und begleitete Staatsbildungsprozesse.¹⁹ Sie war jedoch stets auch ein System, das die Vergabe knapper Ressourcen in einer Gesellschaft regelte, und daher anfällig für Missbrauchsanklagen.²⁰

In Großbritannien thematisierten Korruptionsdebatten während der Frühen Neuzeit vornehmlich Versuche der Regierung und der Krone, Machtmittel zu akkumulieren und durch Patronagepraktiken und die Vergabe von Privilegien abzusichern.²¹ Im 18. Jahrhundert wurde Patronage hier zunehmend auch eingesetzt, um parlamentarische Mehrheiten zu sichern. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts geriet dieses System jedoch immer stärker unter Druck. Unter dem Begriff *Old Corruption* griffen sogenannte *Radicals* und andere reformorientierte Gruppen einen ihrer Meinung nach durch Patronage und Sinekuren aufgeblähten Staatsapparat und überholte Wahlprivilegien an.²² Diese verloren im 19. Jahrhundert nach mehreren Reformen an Bedeutung. In anderen Bereichen der Gesellschaft wurden Patronagepraktiken aber weiterhin ausgeübt.²³

In Frankreich spielte Korruptionskritik in der Frühen Neuzeit als Teil politischer Reformdebatten zunächst nur eine untergeordnete Rolle. Die Debatten klammerten den Monarchen meist aus. Die Verwaltung und die Justiz konnten korrupt sein, der König hingegen nicht.²⁴

Zum Ende des 18. Jahrhunderts vollzog sich in Frankreich jedoch eine radikale Wende. Der Begriff der Korruption wurde im Vorfeld der großen Revolution von 1789 mit einer zivilisationskritischen Komponente verbunden, die wesentlich durch Rousseau geprägt war und eng mit anderen persönlichen Devianzen verknüpft wurde. Dadurch fungierte der Korruptionsvorwurf als Generalverdikt des *Ancien Régime* und trug zur Legitimation der Revolution bei.²⁵

between two persons who were unequal in status: ...» In: KETTERING, Sharon: Patronage in Sixteenth- and Seventeenth-Century France. Aldershot 2002 (=Variorum Collected Studies Series 738), S. 223.

19 MAĆZAK, Antoni: Diskussionsbericht. In: Klientelsysteme im Europa der frühen Neuzeit. Hrsg. von Antoni MAĆZAK u. Elisabeth MÜLLER-LUCKNER. München 1988. S. 343–364, S. 356.

20 ASCH, EMICH u. ENGELS: Einleitung, S. 7.

21 PECK, Linda Levy: Court Patronage and Corruption in Early Stuart England. London 1993.

22 HARLING, Philip: The Waning of »Old Corruption«. The Politics of Economical Reform in Britain, 1779–1846. Oxford 1996.

23 BOURNE, John M.: Patronage and Society in Nineteenth-Century England. London 1986, S. 187–188.

24 ENGELS, Jens Ivo: Revolution und Panama. Korruptionsdebatten als Systemkritik in Frankreich vom 18. Jahrhundert bis zur Dritten Republik. In: Geld – Geschenke – Politik. Korruption im neuzeitlichen Europa. Hrsg. von Jens Ivo ENGELS, Andreas FAHRMEIR u. Alexander NÜTZENADEL. München 2009, S. 143–174, S. 144–145.

25 GEMBIK, Dieter: Corruption, Décadence. In: Handbuch politisch-sozialer Grundbegriffe in Frankreich. 1680–1820. Hrsg. von Rolf REICHARDT. 14/15. München 1993. S. 7–54, S. 45;

Es ist also festzuhalten, dass auch schon während der Frühen Neuzeit bestimmte Patronagepraktiken, wie etwa die Vergabe von Pfründen und Sinekuren, aber auch andere Formen der privaten Selbstbereicherung im Amt, als Missbrauch und Korruption kritisiert werden konnten.²⁶ Diesem diskreditierenden Diskurs stand aber ein Rechtfertigungsdiskurs gegenüber, wonach Geldgaben und Formen der Begünstigung durch persönliche Verbundenheit, Freundschaft und Patronagebeziehungen begründet wurden.²⁷ Diesen Diskursen lagen co-existierende Normensysteme zugrunde, die einerseits auf ein formelles gemeinwohlorientiertes Bild der Gesellschaft rekurrierten und andererseits ein informelles, durch persönliche soziale Verbindungen dominiertes Gesellschaftsverständnis vertraten, das in der Forschung häufig als »Ethos der Patronage« bezeichnet wird. In diesem Sinne kann für die Frühe Neuzeit von einer offenen Konkurrenz verschiedener Normensysteme ausgegangen werden.²⁸

Diese Rechtfertigungsmuster verloren jedoch während des Übergangs von der Vormoderne zur Moderne zunehmend an Wirkung, was sich als Wandel von offener zu verdeckter Normenkonkurrenz beschreiben lässt und sich in einer zunehmenden Unbedingtheit des Korruptionsverbots ausdrückte. In Westeu-

Vgl. auch: DARNTON, Robert: *The Literary Underground of the Old Regime*. Cambridge [u. a.] 1982, S. 32.

- 26 Ältere Forschungsmeinungen, wie etwa die von James SCOTT formulierte These, nach der es Korruption während der Frühen Neuzeit wegen eines fehlenden Bewusstseins für die Trennung von Privat und Öffentlichkeit nicht geben konnte, werden in der neueren Forschung zumeist als überholt betrachtet. SCOTT, James C.: *Comparative Political Corruption*. Englewood Cliffs, N. J. 1972 (=Prentice-Hall Contemporary Comparative Politics Series), S. 8; Vgl. dem widersprechend: GRÜNE, Niels: »Gabenschlucker« und »verfreundte rät«. Zur patronagekritischen Dimension frühneuzeitlicher Korruptionskommunikation. In: *Integration, Legitimation, Korruption. Politische Patronage in Früher Neuzeit und Moderne*. Hrsg. von Ronald G. ASCH, Birgit EMICH u. Jens Ivo ENGELS. Frankfurt am Main 2011. S. 215–232, S. 217–218.
- 27 KIRSCHER, André: Korruption vor Gericht. Die Fälle Francis Bacon (1621), Warren Hastings (1788–1795) und der Strukturwandel bei der Bewertung politischer Delinquenz in England. In: *Korruption. Historische Annäherungen an eine Grundfigur politischer Kommunikation*. Hrsg. von Niels GRÜNE u. Simona SLANICA. Göttingen 2010. S. 307–326, S. 322; SUTER, Andreas: Korruption oder Patronage? Außenbeziehungen zwischen Frankreich und der Alten Eidgenossenschaft als Beispiel (16. – 18. Jahrhundert). In: *Korruption. Historische Annäherungen an eine Grundfigur politischer Kommunikation*. Hrsg. von Niels GRÜNE u. Simona SLANICA. Göttingen 2010. S. 167–204, S. 201.
- 28 THIESSEN, Hillard von: Korrupte Gesandte? Konkurrierende Normen in der Diplomatie der Frühen Neuzeit. In: *Korruption. Historische Annäherungen an eine Grundfigur politischer Kommunikation*. Hrsg. von Niels GRÜNE u. Simona SLANICA. Göttingen 2010. S. 205–220, S. 205; THIESSEN, Hillard von: Korruption und Normenkonkurrenz. Zur Funktion und Wirkung von Korruptionsvorwürfen gegen die Günstling-Minister Lerma und Buckingham in Spanien und England im frühen 17. Jahrhundert. In: *Geld – Geschenke – Politik. Korruption im neuzeitlichen Europa*. Hrsg. von Jens Ivo ENGELS, Andreas FAHRMEIER u. Alexander NÜTZENADEL. München 2009. S. 91–120, S. 94.

ropa erlangte ein spezifisches Amtsverständnis die Deutungshoheit, wonach öffentliche Ämter nicht zum privaten Vorteil genutzt werden durften. Die traditionellen Geschenke und Gebühren, die Amtsträger während des *Ancien Régime* als Gegenleistung für ihre Amtshandlungen von der Bevölkerung empfangen, wurden durch ein festes Gehalt ersetzt und immer häufiger als Versuch illegitimer Einflussnahme gesehen.²⁹

Die zunehmende Absolutheit des Korruptionsverbots korrespondiert mit einer fortschreitenden gesellschaftlichen Ausdifferenzierung, die zeitgleich mit den Staatsbildungsprozessen der ausgehenden Frühen Neuzeit ablief. Viele Modernisierungstheoretiker sehen die gesellschaftliche Differenzierung als ein Hauptmerkmal des Modernisierungsprozesses, der im langen 19. Jahrhundert in den meisten Ländern des europäischen Kulturkreises zu beobachten ist. Max Weber sprach bevorzugt von der Trennung öffentlicher und privater Sphären.³⁰ Pierre Bourdieu beschreibt sie im Zusammenhang mit politischen und sozialen Feldern und bei Niklas Luhmann findet sie sich in der funktionalen Ausdifferenzierung gesellschaftlicher Systeme.³¹ Differenzierung spiegelt sich in der Forderung an Staatsbedienstete, zwischen öffentlichem Amt und privater Person strikt zu trennen, besonders anschaulich. Ausdifferenzierung ist zwar in der Modernisierungstheorie absolut, wurde in der Praxis jedoch nie stringent umgesetzt. In Korruptionsdebatten findet sich daher häufig Kritik an unvollkommener Trennung der gesellschaftlichen Felder. Mit der einsetzenden Industrialisierung rückten zunehmend Wirtschaft und Handel, insbesondere Infrastrukturprojekte wie der Kanal-, Straßen- und Eisenbahnbau, aber auch der Abbau von Rohstoffen in den Fokus staatlicher Aktivität und Kontrolle. Im Kontext des Eisenbahnbaus wurde daher zumeist ein Verstoß gegen die Forderung nach einer Trennung des politischen und des ökonomischen Feldes verhandelt.

Das Verhältnis der verschiedenen partizipierenden Gruppen einer Gesellschaft wird durch gesellschaftliche Werte und Normen reglementiert, die kontinuierlich neu ausgehandelt werden müssen. Teile dieser Aushandlungsprozesse finden in Korruptionsdebatten statt, in denen gruppenspezifische Normensysteme formuliert und abgeglichen werden. Der Begriff Normen werden häufig in Zusammenhang oder gar synonym mit Werten gebraucht, woraus sich freilich die Gefahr begrifflicher Unschärfe ergibt. Im Folgenden sollen Normen und Werte insofern differenziert werden, dass Werte grundsätzlich

29 JANKOWSKI, Paul: *Shades of Indignation. Political Scandals in France, Past and Present*. New York 2008, S. 72.

30 WEBER, Max: *Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie*. Tübingen 1980, S. 427.

31 BOURDIEU, Pierre: *Das politische Feld. Zur Kritik der politischen Vernunft*. Konstanz 2001 (=Édition discours 29) S. 51; MOREL, Julius: *Soziologische Theorie. Abriss der Ansätze ihrer Hauptvertreter*. München 2001, S. 232–238.

offen sind und einen positiven Verhaltensanreiz geben, während Normen einen restriktiven Charakter haben. Sie »schließen bestimmte Mittel des Handelns als moralisch oder rechtlich unzulässig aus«. ³² Beispielhaft sei an dieser Stelle die Amtstreue als verhaltensregulierende Norm für Beamte erwähnt und ihre Verankerung in Sachgebundenheit als übergeordnetem positiven Wert. ³³

Die von Hans Joas und Klaus Wiegandt zitierte Textpassage betont noch einmal die Gebundenheit von Normen an moralische oder rechtliche Standards, die in einem gesellschaftlichen Diskurs transformiert werden. Normen sind an einen *Status quo* gebunden und werden durch geänderte gesellschaftliche Verhältnisse beeinflusst, in diesem Falle war es in erster Linie, aber natürlich nicht ausschließlich, die Industrialisierung und alle mit ihr einhergehenden Umwälzungen.

Ethisch und rechtlich fundierte Normen werden durch viele verschiedene Faktoren beeinflusst und drücken sich in unterschiedlichen Formen aus. Religion als klassische Ausdrucksform von Werte- und Normensystemen trat seit der Aufklärung in den Hintergrund. In Debatten über Interessenpolitik rückten klar säkulare politische Ideologien in den Vordergrund, die einen Alleingeltungsanspruch erhoben. ³⁴ Aufbauend auf den Staatstheoretikern der Aufklärung war das 19. Jahrhundert zugleich eine Entwicklungs- und Transformationszeit vieler politischer »Ismen«: des Sozialismus, des Liberalismus und des Konservatismus, die auch eine wesentliche Rolle in Korruptionsdebatten spielten. ³⁵ Es sollen hier jedoch nicht die Ansichten politischer Theoretiker zum Verhältnis von Staat und Wirtschaft am Beispiel der Korruption neu behandelt werden, sondern die Ausprägung ihrer Gesellschaftsentwürfe im politischen Alltag: ihr zu Tage treten und ihre Nutzbarmachung in Argumenten sowie ihre Ambivalenzen. Staatstheorien und politische Ideologien waren genauso wenig in Stein gemeißelt, wie es religiöse Werte und Normen waren, und traten in politischen Debatten selten in »Reinform«, sondern zumeist nur in den Versatzstücken auf, die dem Kontext und der Intention des Akteurs, der sie artikulierte, angepasst wurden. Korruption ist in diesem Fall die Negativreferenz für gesellschaftliche Idealbilder, wie sie die verschiedenen Ideologien propagierten.

Die historiographische Korruptionsforschung zur Moderne hat in den letzten

32 JOAS, Hans u. Klaus WIEGANDT: Einleitung. In: Die kulturellen Werte Europas. Hrsg. von Hans JOAS u. Klaus WIEGANDT. Frankfurt am Main 2005. S. 11–39, S. 14.

33 »Für den spezifischen Charakter der modernen Amtstreue ist entscheidend, daß sie, beim reinen Typus, nicht – wie z. B. im feudalen oder patrimonialen Herrschaftsverhältnis – eine Beziehung zu einer Person nach Art der Vasallen- oder Jüngertreue herstellt, sondern, daß sie einem unpersönlichen **sachlichen** Zweck gilt.« WEBER: Wirtschaft, S. 553.

34 KERKHOFF, Toon; Ronald KROEZE u. Pieter WAAGENAAR: Corruption, S. 21.

35 BAYLY, Christopher A.: Die Geburt der modernen Welt. Eine Globalgeschichte 1780–1914. Frankfurt 2006, S. 306; Vgl. ENGELS, Jens Ivo: Die Geschichte der Korruption. Von der Frühen Neuzeit bis ins 20. Jahrhundert. Frankfurt am Main 2014. S. 172–179.

Jahren einen deutlichen Zuwachs zu verzeichnen. Für das lange 19. Jahrhundert lag das Hauptaugenmerk bisher auf der Sattelzeit und den revolutionären Umwälzungen nach 1789 sowie dem Übergang zum 20. Jahrhundert. Insbesondere zu Frankreich wurde die Mitte des 19. Jahrhunderts bisher nur recht selten und zumeist von englischsprachigen Historikern untersucht.³⁶

Viele Arbeiten zu Frankreich basieren auf einzelnen Skandalen und deren faktengeschichtlicher Aufarbeitung.³⁷ Eine weitergehende Analyse dieser Fallbeispiele im Hinblick auf ihre soziale und politische Funktion sowie Signifikanz fand in den meisten älteren Untersuchungen nicht statt.

Ein prominentes Thema in den Korruptionsdebatten des Untersuchungszeitraums, nicht nur in Bezug auf Eisenbahnunternehmer, sondern allgemein, sind Praktiken der korrumpierenden Einflussnahme auf Wahlen. Wahlen erhielten in den repräsentativen Systemen des 19. Jahrhunderts eine neue Bedeutung, in deren Verlauf sie sich von einem Privileg zum staatsbürgerlichen Recht wandelten, das allerdings in den meisten Fällen noch an Einkommensqualifikationen gebunden war. Sie dienten zunehmend zur Legitimation staatlicher Macht. Für Großbritannien liegen bereits grundlegende Studien zum Thema vor.³⁸ In Frankreich wurde Wahlkorruption bisher meist unter dem Gesichtspunkt staatlicher Wahlpatronage untersucht. Darüber hinaus liegen mehrere Studien vor, die auch andere Formen der Wahlbeeinflussung thematisieren und die Entwicklung des repräsentativen Systems sowie die symbolische Bedeutung von Wahlen in den Mittelpunkt stellen.³⁹

36 Vgl. dazu: ENGELS: *Revolution und Panama*, S. 143; zur Julimonarchie mit sehr unterschiedlichen Forschungsansätzen: FORTESCUE, William: *Morality and Monarchy. Corruption and the Fall of the Regime of Louis-Philippe in 1848*. In: *French History* 16 (2002). S. 83–100; MARGADANT, Jo Burr: *Gender, Vice, and the Political Imaginary in Postrevolutionary France. Reinterpreting the Failure of the July-Monarchy, 1830–1840*. In: *The American Historical Review* 104 (1999) H. 5. S. 1461–1496; HIGONNET, Patrick u. Trevor: *Class, Corruption, and Politics in the French Chamber of Deputies. 1846–1848*. In: *French Historical Studies* 5 (1967) H. 2. S. 204–224

37 BOUVIER, Jean: *Les deux scandales de Panama*. Paris 1964 (=Collection Archives 3); MOLLIER, Jean-Yves: *Le scandale de Panama*. Paris 1991.

38 HANHAM, Harold J.: *Elections and Party Management. Politics in the Time of Disraeli and Gladstone*. Hassocks 1978, S. 87; HOPPEN, K. Theodore: *Roads to Democracy. Electioneering and Corruption in Nineteenth-Century England and Ireland*. In: *History* 81 (1996) 264. S. 553–571, S. 555–556; O'LEARY, Cornelius: *The Elimination of Corrupt Practices in British Elections. 1868–1911*. Oxford 1962, S. 233; SEYMOUR, Charles: *How the World Votes. The Story of Democratic Development in Elections*. Springfield, Mass. 1918.

39 CHARNAY, Jean-Paul: *Les Scrutins politiques en France de 1815 à 1962. Contestations et invalidations*. Paris 1965 (=Cahiers de la Fondation Nationale des Sciences Politiques 132); GARRIGOU, Alain: *Le vote et la vertu. Comment les Français sont devenus électeurs*. Paris 1992, S. 131; GARRIGOU, Alain: *Histoire sociale du suffrage universel en France. 1848–2000*. Paris 2002 (=Points / Histoire 303); VOILLIOT, Christophe: *La candidature officielle. Une pratique d'État de la Restauration à la Troisième République*. Rennes 2005 (=Collection Carnot).

Die Bedeutung ökonomischer Interessengruppen für die politischen Prozesse des 19. Jahrhunderts wurde in der Korruptionsforschung zu beiden Ländern bisher nicht explizit analysiert. Jedoch existiert sowohl für Frankreich wie auch für Großbritannien eine umfangreiche Forschungsliteratur über die Entwicklung des Eisenbahnwesens, auf die zur Klärung von historischen Abläufen zurückgegriffen werden kann. Für Frankreich sind vor allem die Arbeiten von François Caron und Louis Girard zu nennen.⁴⁰ Des Weiteren sind die älteren Arbeiten von Alfred Picard und Richard von Kauffmann nützlich, die zwar aktuellen wissenschaftlichen Standards in Bezug auf Quellennachweise nicht immer gerecht werden, aber aufgrund ihrer Detailfülle und mit der gebotenen kritischen Einordnung wertvolle Referenzkompendien darstellen.⁴¹ Fragen zur Einflussnahme von Eisenbahnunternehmern auf Regierungsentscheidungen wurden jedoch, wenn überhaupt, nur im Kontext anderer Forschungsziele behandelt. In diesem Bereich herrscht noch ein klares Forschungsdefizit.

Die britische Literatur zur Eisenbahngeschichte ist sehr umfangreich. Eine Auflistung, die Anspruch auf Vollständigkeit einfordern dürfte, würde den Rahmen dieser Darstellung sprengen.⁴² Daher sei an dieser Stelle nur auf einige Standard- und Überblicksdarstellungen verwiesen, aus denen sich problemlos Literaturhinweise zu den verschiedenen Facetten der Eisenbahngeschichte erschließen lassen. Allen voran sind die Arbeiten von Jack Simmons zu nennen, der das Forschungsfeld als Gründer und langjähriger Herausgeber des *Journal of Transport History* sowie als Autor zahlreicher weiterer Publikationen zur Eisenbahngeschichte über Jahre hinweg prägte.⁴³

Wichtige Monographien zur wirtschaftlichen Bedeutung und Entwicklung der Eisenbahn im viktorianischen Zeitalter stammen von Terence Gourvish und Mark Casson.⁴⁴

40 CARON, François: Histoire des chemins de fer en France. 1740–1883. Paris 1997; CARON, François: Les grandes compagnies de chemin de fer en France. 1823–1937. Genève 2005, S. 22.; GIRARD, Louis: La politique des Travaux publics du Second Empire. Paris 1952.

41 PICARD, Alfred: Les chemins de fer français. Étude historique sur la constitution et le régime du réseau. Paris 1884, S. 322; KAUFMANN, Richard von: Die Eisenbahnpolitik Frankreichs. Stuttgart 1896.

42 Im Unterschied zu Frankreich und auch Deutschland hat die außeruniversitäre Geschichtsschreibung im angelsächsischen Raum einen höheren Stellenwert. Insbesondere die Eisenbahngeschichtsforschung wird häufig von ambitionierten Amateuren betrieben, was mitunter, aber keinesfalls immer, dazu führt, dass gängige Forschungsstandards nicht beachtet werden.

43 SIMMONS, Jack: The Victorian Railway. London 1991; SIMMONS, Jack u. Gordon BIDDLE (Hrsg.): The Oxford Companion to British Railway History from 1603 to the 1990s. Oxford 1997.

44 GOURVISH: Railways and the; GOURVISH, Terence R.: Railways 1830–1870. The Formative Years. In: Transport in Victorian Britain. Hrsg. von Michael J. FREEMAN u. Derek H. ALDCROFT. Manchester 1988. S. 57–92; CASSON, Mark: The World's First Railway System.

Allgemein lässt sich festhalten, dass Forschung zur politischen Interessenvertretung durch Interessenverbände – auch die deutschsprachige – bisher mehrheitlich aus politikwissenschaftlicher Perspektive betrieben wurde.⁴⁵ In Großbritannien war Interessenpolitik ein akzeptierter Bestandteil des politischen Systems und daher für die Forschung auch deutlich »sichtbarer«. Im angloamerikanischen Raum hat die Historiographie zu Interessenverbänden daher eine lange Tradition, die bis zur bahnbrechenden Studie über Gruppenverhalten im politischen System von Arthur Bentley zurückreicht.⁴⁶ Das Standardwerk zum *Railway Interest*, dem britischen Interessenverband der Eisenbahngesellschaften, stammt von Geoffrey Alderman und ist für diese Arbeit, gerade für die Teilabschnitte zur organisierten Interessenpolitik der gesamten Branche, grundlegend.⁴⁷ Henry Parris hat sich detailliert mit der Geschichte der Exekutive, insbesondere des *Board of Trade* und seinem Verhältnis zur Eisenbahnbranche im 19. Jahrhundert beschäftigt.⁴⁸

In Frankreich wird Interessenpolitik bis heute, mehr noch als in anderen Ländern, mit Vorbehalten gesehen. Geschichtswissenschaftliche Arbeiten über Interessenverbände in Frankreich sind daher deutlich weniger üblich und meist auf exemplarische Gruppen beschränkt.⁴⁹ In jüngerer Zeit sind jedoch einige Sammelbände und Monographien erschienen, die sich dem Thema annähern. Diese legen ihren Schwerpunkt bis auf wenige Ausnahmen auf den Zeitraum der Dritten Republik und das 20. Jahrhundert.⁵⁰

Enterprise, Competition, and Regulation on the Railway Network in Victorian Britain. Oxford 2009.

45 Eine gute Einführung zur historischen Entwicklung der verbandsgebundenen Interessenpolitik bietet: ULLMANN, Hans-Peter: Interessenverbände in Deutschland. Frankfurt am Main 1988.

46 BENTLEY, Arthur: The Process of Government. A Study of Social Pressures. Chicago 1908.

47 ALDERMAN, Geoffrey: The Railway Interest. Aldershot 1973; Allgemein zu *interest- und pressure groups* ALDERMAN: Pressure Groups.

48 PARRIS, Henry: Government and the Railways in Nineteenth-Century Britain. London 1965.

49 BARTHELEMY, Joseph: Essai sur le travail parlementaire et le système des commissions. Paris 1936.

50 GARRIGUES, Jean (Hrsg.): Les groupes de pression dans la vie politique contemporaine en France et aux États-Unis de 1820 à nos jours. Rennes 2002 (=Collection Carnot); WILSON, Frank Lee: Interest-Group Politics in France. Cambridge [u. a.] 1987; RUST, Michael Jared: Business and Politics in the Third Republic. The Comité des Forges and the French Steel Industry, 1896–1914, Dissertation. Ann Arbor, Mich. 1973; WILSON: Interest-Group.

Erkenntnisziele

Die zunehmende Differenzierung ökonomischer und politischer Macht während des 19. Jahrhunderts muss auch das Verhältnis von Staat und Wirtschaft verändert haben. Die übergeordnete Fragestellung dieser Arbeit beschäftigt sich daher mit den Grenzbereichen zwischen Interessenpolitik und Korruption sowie den gesellschaftlichen Normen, die sie regulierten. Im Mittelpunkt steht der im Zuge der Industrialisierung gewandelte Einfluss, den Privatpersonen oder gesellschaftliche Gruppen auf politische Entscheidungen und Amtsträger ausüben konnten. Doch auch die umgekehrte Richtung der Beziehung soll berücksichtigt werden, um festzustellen, an welchen Punkten Einflussnahme von Vertretern des Staates auf die Privatwirtschaft als kritikwürdig wahrgenommen wurde.⁵¹ Besonders häufig finden sich diese Debatten im Zusammenhang mit staatlicher Regulierung. Regulierung ist immer auch ein Ausdruck staatlicher Macht. Da der Staat aber nur durch agierende Personen tätig werden kann, die wiederum eigene Interessen verfolgen, ist Regulierung ebenfalls häufig anfällig für Missbrauchsvorwürfe. Gemäß der zuvor beschriebenen Unterteilung in Praktiken der Interessendurchsetzung und Korruptionsdebatten lassen sich vier übergeordnete Forschungsziele formulieren.

1. Wie funktionierte Interessenpolitik als soziale Praxis und über welche Netzwerke lief sie ab, sowohl hinsichtlich der beteiligten Akteure als auch der strategischen Ausrichtung und der Gewinnerwartungen?

2. Wann wurden diese Praktiken der Interessenpolitik als Korruption angreifbar? Im Hinblick auf Korruptionsdebatten ist daher zu erörtern, welche Praktiken als missbräuchlich kritisiert wurden und weshalb. Dies bedeutet konkret: Gegen welche Werte und Normen verstießen kritisierte Praktiken und gab es möglicherweise konkurrierende Werte- und Normensysteme? Ist es möglich, aus der Gesamtschau verbindliche Vorstellungen von guter Amtsführung und dem richtigen Verhältnis von Staat und Wirtschaft herauszufiltern oder gab es Ambivalenzen und Argumentationsmuster, die relativierend wirken konnten? Es ist des Weiteren zu erwägen, ob Unterschiede der Legitimität verschiedener Ebenen von Interessenvertretung aufzuzeigen sind, zumal die Interessenpolitik der Unternehmen und der gesamten Branche in der Regel von den gleichen Personen und über die gleichen persönlichen Netzwerke betrieben wurde.

Welche Ursachen für Korruption wurden diagnostiziert? Wurde Korruption als das Ergebnis eines individuellen Fehlverhaltens, einer immanenten Schwäche des politischen Systems oder als Symptom eines generellen gesellschaftlichen Werteverfalls aufgefasst? Gibt es Konjunkturen von Korruptionsdebatten,

51 ENGELS, FAHRMEIR U. NÜTZENADEL: Einleitung, S. 14.

die sich auf bestimmte Ereignisse zurückführen lassen? Welche Stoßrichtung hatte die Kritik? War sie systemkritisch und stellte sie bestimmte staatliche Institutionen in Frage oder nahm sie individuelle Devianzen in den Fokus und griff gezielt politische und ökonomische Gegner an?

3. Welche Funktion erfüllten Korruptionsvorwürfe? Es ist davon auszugehen, dass Korruptionsvorwürfe meist aus einem Kalkül heraus vorgebracht wurden, dem politische oder ökonomische Motive zugrunde lagen. Daraus ergibt sich die Frage, inwieweit Korruptionsvorwürfe gewinnbringend in politischen Debatten eingesetzt werden konnten und möglicherweise selbst als Mittel der Interessendurchsetzung genutzt wurden.

Diese eigennützige Motivation für Korruptionskommunikation schmälert ihren Wert für die Untersuchung gesellschaftlicher Normen jedoch keineswegs, denn auch für Korruptionsvorwürfe galt, dass sie mit der Intention vorgebracht wurden, eine bestimmte soziale Gruppe anzusprechen und daher von einer Mehrheit dieser Gruppe akzeptiert werden mussten. Um einen Gegner effektiv zu diskreditieren, musste die Anklage also im Einklang mit den Officialnormen der gesellschaftlichen Schicht stehen.

4. Welche Wirkung hatten Korruptionsdebatten im Kontext des Eisenbahnbaus in beiden Ländern? Weiterhin stellt sich die Frage, welche Schlüsse aus den Debatten gezogen und welche Reaktionen für sinnvoll erachtet wurden. War Korruptionsbekämpfung eine Aufgabe des Staates, der seine Institutionen durch Reformen und restriktive Maßnahmen gegen illegitime Einflussnahme abschotten musste, und wenn ja, an welchen Punkten setzten diese Maßnahmen an, oder wurde das Problem als eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung angesehen, das durch eine wie auch immer gearteten Reform der »öffentlichen Moral« gelöst werden musste?

Auf diese konkreten Fragen aufbauend, kann der Blick auf ihre Aussagekraft für einige Schlüsselcharakteristika der Moderne gerichtet werden. Eisenbahnunternehmer waren Teil des neu entstandenen industriellen Wirtschaftsbürgertums und stellten an und für sich schon die Personifizierung eines gesellschaftlichen Modernisierungsprozesses im 19. Jahrhundert dar. Vor diesem Hintergrund soll daher auch das Verhältnis von aufstrebenden und etablierten politischen Eliten untersucht werden.⁵² Es kann und soll jedoch nicht das Ziel dieser Arbeit sein, eine Sozialgeschichte von Eisenbahnunternehmern zu verfassen. Vielmehr soll untersucht werden, welche Auswirkungen diese gesellschaftlichen Veränderungen auf Praktiken der Interessendurchsetzung und der

52 Zur politischen Integration der bürgerlichen Mittelschicht in Großbritannien. HOPPEN, K. Theodore: *The Mid-Victorian Generation. 1846–1886*. Oxford 1998. Insbesondere Kapitel 2. Zu Frankreich: JARDIN, André u. André-Jean TUDESQ: *La France des notables. 1815–1848*. Paris 1973 (=Série histoire 107).

Korruptionskommunikation hatten. Gibt es mit den Patronagepraktiken der Frühen Neuzeit vergleichbare Strukturen oder dominierten anders geartete spezifisch moderne Formen der sozialen Vernetzung?

Es ist außerdem von Interesse, zu ergründen, ob die Kritik am Verhalten von Eisenbahnunternehmern und Staatsbediensteten explizit einen »modernen« Charakter artikuliert und vergegenwärtigt, oder ob ihre Praktiken eventuell auch mit als »vormodern« empfundenen Handlungen gleichgesetzt wurden.⁵³ Möglicherweise lassen sich tradierte Korruptionsvorwürfe aufzeigen, die aus vorangegangenen Debatten übernommen wurden oder Bezug auf sie nahmen und somit Brücken zwischen der Vormoderne und der westeuropäischen Moderne bilden.

Methodisches Vorgehen

Nachdem die Forschungsziele und -fragen formuliert sind, muss nun geklärt werden, wie sie konkret erreicht und beantwortet werden sollen. Dieser Katalog der Forschungsfragen soll im Vergleich der Phänomene in beiden Untersuchungsländern miteinander abgeglichen werden. Auf den ersten Blick erscheint der komparatistische Forschungsansatz relativ klar in seiner Ausrichtung. Sein fundamentales Ziel ist es, Gemeinsamkeiten und Unterschiede von zwei oder mehr Untersuchungsgegenständen herauszuarbeiten und zu erklären. Das Erkenntnisziel in Bezug auf Gemeinsamkeiten liegt in allgemeingültigen Aussagen, die auf beide Vergleichsgegenstände zutreffen. Unterschiede hingegen vermitteln eine genauere Erkenntnis des Einzelfalls.⁵⁴

Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, Vergleichsgegenstände miteinander zu kombinieren. Daher ist es unabdingbar, zunächst einen Referenzrahmen vorzugeben, der dem Vergleich seine Struktur und einen Fokus gibt. Im vorliegenden Fall bilden die Praktiken der Interessenpolitik und Korruptionsdebatten eben diesen Referenzrahmen.⁵⁵

Die vorliegende Arbeit bemüht sich um einen analytischen Vergleich, der sich an nationalen Grenzen orientiert, diese aber nicht als undurchlässige Barrieren

53 ENGELS, Jens IVO: Politische Korruption und Modernisierungsprozesse. Thesen zur Signifikanz der Korruptionskommunikation in der westlichen Moderne. In: Korruption. Historische Annäherungen an eine Grundfigur politischer Kommunikation. Hrsg. von Niels GRÜNE u. Simona SLANICA. Göttingen 2010. S. 35–54, S. 35.

54 HAUPT, Heinz-Gerhard u. Jürgen KOCKA: Historischer Vergleich. Methoden, Aufgaben, Probleme. Eine Einleitung. In: Geschichte und Vergleich. Ansätze und Ergebnisse international vergleichender Geschichtsschreibung. Hrsg. von Heinz-Gerhard HAUPT u. Jürgen KOCKA. Frankfurt, New York 1996. S. 9–45, S. 11.

55 HERBST, Ludolf: Komplexität und Chaos. Grundzüge einer Theorie der Geschichte. München 2004 (=Beck'sche Reihe 1526), S. 78–79.

wahrnimmt, sondern stets auch die Möglichkeit des Transfers im Blick behält.⁵⁶ Dies begründet sich schon aus dem Untersuchungsgegenstand. Der Eisenbahnbau wurde in beiden Ländern als ein »nationales« Anliegen und Projekt gesehen, erhielt durch internationale Finanzierungsstrukturen und den notwendigen Technologietransfer aber auch eine transnationale Komponente.

Der historische Vergleich lebt sowohl von den Gemeinsamkeiten als auch von seinen Kontrasten. Frankreich und Großbritannien bieten sich als Vergleichsländer an, da sie zwar beide dem europäischen Kulturkreis angehören und gemeinsame politische Wurzeln haben, andererseits aber unterschiedliche Wege politischer Modernisierung beschritten. Die relative politische Stabilität Großbritanniens, die durch kontinuierliche Reformen gesichert wurde, kontrastiert mit der raschen Abfolge verschiedener Staatsformen und parlamentarischer Systeme als Folge revolutionärer Umbrüche in Frankreich. Die politischen Rahmenbedingungen für den Eisenbahnbau waren in beiden Ländern daher sehr unterschiedlich. Beide Länder verfolgten außerdem einen distinkten Pfad der Industrialisierung, der sich auch in ihrer Eisenbahnpolitik ausdrückte.⁵⁷ Im Bereich des Eisenbahnbaus besteht dieser vornehmlich in den unterschiedlichen staatlichen Institutionen und ihrer Rolle und Gewichtung beim Ausbau des neuen Transportmittels. Dem britischen System des *Government by Parliament* steht in Frankreich eine ausgeprägte exekutive Zentralgewalt gegenüber.

Der Vergleich kann jedoch auch noch über das an sich schon berechtigte Forschungsziel, Gemeinsamkeiten und Unterschiede herauszuarbeiten, hinausgehen und ermöglicht es, Sinnzusammenhänge und Kausalitäten zu hinterfragen, die in einer Einzelstudie mangels alternativer Entwicklungsverläufe möglicherweise nicht erkannt würden. Ein gut angelegter Vergleich öffnet den Blick für neue Interpretationen und Fragestellungen, sollte sich jedoch vor den Fallstricken konterfaktischer Spekulationen nach dem Muster »Was wäre gewesen wenn?« hüten.

Aufgrund der Orientierung an gesellschaftlichen Entwicklungsprozessen ist der Vergleich im konkreten Fall zwangsläufig in einigen Bereichen asynchron. Die zu vergleichenden Entwicklungen, Praktiken und Debatten fanden in beiden Ländern zu unterschiedlichen Zeitpunkten statt. Allein schon der leicht versetzte Beginn des Eisenbahnbaus in Frankreich bewirkte eine zeitliche Verschiebung der Entwicklungsstadien der Eisenbahnbranche, die wiederum andere Themen der Interessendurchsetzung und der Korruptionsdebatten zutage treten ließen. Auch bewirkten gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen, dass Themen in

56 KAEUBLE, Hartmut: Der historische Vergleich. Eine Einführung zum 19. und 20. Jahrhundert. Frankfurt 1999, S. 49.

57 HORN, Jeff: *The Path not Taken. French Industrialization in the Age of Revolution, 1750–1830.* Cambridge, Mass. 2006 (=Studies in the History of Science and Technology), S. 9.

einem Untersuchungsland zum Gegenstand intensiver Debatten wurden, während sie in dem anderen keine oder nur eine untergeordnete Rolle spielten. Dies führt unter anderem dazu, dass in der Arbeit nicht alle Themen für beide Vergleichsländer in gleicher Breite behandelt werden müssen, was für sich genommen schon einen ersten Befund des Vergleichs darstellt.⁵⁸

Als weitere Referenzgegenstände bieten sich die staatlichen Gewalten an. Der Schwerpunkt liegt hier auf den politischen Gewalten der Legislative und Exekutive. Die Judikative als dritte Staatsgewalt wird im Vergleich nicht berücksichtigt, da der Fokus auf politischer Korruption gewahrt bleiben soll und die Judikative sowohl für die Praktiken der Interessendurchsetzung als auch für Korruptionsdebatten nur eine nachrangige Rolle spielte. Die in den Korruptionsdebatten angegriffenen Praktiken waren im 19. Jahrhundert in der Regel keine juristischen Straftatbestände und Gerichte befassten sich mit ihnen zumeist nur im Zusammenhang mit anderen Vergehen oder zivilrechtlichen Verfahren. Gelegentlich spielen sie daher als Forum für Korruptionsdebatten eine Rolle.

Um der Dichotomie des Phänomens Korruption gerecht zu werden, sollen Praktiken der Interessendurchsetzung und Korruptionskommunikation getrennt untersucht werden. Vorgeschaltet ist noch ein erster Schritt, in dem zunächst geklärt wird, in welchem Verhältnis der Staat und die privaten Eisenbahngesellschaften zueinander standen, an welchen Punkten es zu Konflikten kam und in welchen Situationen Eisenbahnunternehmer im 19. Jahrhundert es für sinnvoll und notwendig hielten, ihren Einfluss auf staatliche Institutionen geltend zu machen. Gewissermaßen in einem fortwährenden Kreislauf schufen Reformprozesse neue Rahmenbedingungen, die wiederum angepasste Praktiken der Interessenpolitik hervorbrachten und zu neuen Debatten führten. Staatliche Reformprozesse spiegeln aber auch Reaktionen auf Korruptionsdebatten wider und beinhalten häufig Korruptionsbekämpfung in Form kodifizierter Normen.

Nachfolgend wird in einem zweiten Schritt untersucht, welche Praktiken von Eisenbahnunternehmern und Vertretern des Staates eingesetzt wurden, um ihre Interessen durchzusetzen und Einfluss auf politische Prozesse zu erlangen. Hier sollen Handlungsspielräume im politischen System aufgezeigt werden.

Daran anschließend sollen in einem dritten Schritt die öffentlichen Debatten über die Interessenvertretung von Eisenbahnunternehmern analysiert werden, in denen Missbrauchsanklagen vorgebracht wurden und Grenzziehungen zwischen legitimen und illegitimen Praktiken herausgearbeitet werden. Dabei ist es nicht zwingend erforderlich, dass dieses Fehlverhalten in den Debatten auch explizit als »korrupt« angesprochen wurde. Es sollen also nicht nur Praktiken untersucht werden, die klar unter die Definition von Korruption fallen, sondern

58 HERBST: Komplexität, S. 90.

die Definition gilt als Referenzpunkt, an dem Praktiken und Debatten abgeglichen werden.

Die Praktiken der Interessenvertretung von Eisenbahnunternehmen werden als Beispiele für Methoden der personalen Netzwerkbildung untersucht, die sich unter den Bedingungen der fortschreitenden Industrialisierung wandelten. Die zentralen Akteursgruppen dieser Untersuchung sind Eisenbahnunternehmer in Großbritannien und Frankreich sowie ihre Gegenparts in staatlichen Institutionen. In der Regel waren die dominierenden Persönlichkeiten der Unternehmen die Mitglieder des *Board of Directors* beziehungsweise des *Conseil d'Administration*. Eine klare Trennung zwischen der Geschäftsführung und Aufsichtsfunktionen war in beiden Ländern während des 19. Jahrhunderts nicht üblich. Den Mitgliedern der Leitungsgremien oblag darüber hinaus nahezu ausschließlich die politische Interessenvertretung ihrer Unternehmen. Für die Untersuchung wurden Direktoren ausgewählt, deren exponierte Stellung in der Eisenbahnbranche eine gehobene Materialfülle in Aussicht stellte, und von denen aufgrund der Vorrecherchen Verwicklungen in Korruptionsdebatten bekannt waren. Eisenbahnunternehmer bildeten ausgedehnte Netzwerke, um einen möglichst großen Einfluss ihrer Unternehmen sicherzustellen, in die sie nach Möglichkeit auch Vertreter des Staates integrierten. Dies waren in erster Linie Abgeordnete verschiedener politischer Zugehörigkeit, aber auch Minister und Teile der Ministerialbürokratie. Mechanismen und Formen der Netzwerkbildung werden wesentlich durch sozioökonomische Faktoren, wie den sozialen Status, die Konfession, den ausgeübten Beruf und die politische Affiliation der untersuchten Akteure bestimmt.⁵⁹ Ein sicherlich nicht zu vernachlässigender, aber für den Historiker mangels aussagekräftiger Quellen nur schwer zu erfassender Teil der Interessenvertretung fand im informellen Rahmen im Umfeld des Parlaments und der Ministerien sowie bei gesellschaftlichen Anlässen statt. Der Netzwerkansatz bietet hier die Möglichkeit, Verbindungen und Interde-

59 Wolfgang Reinhard hat alternativ den Begriff der Verflechtung für die Patronageforschung der Frühen Neuzeit eingeführt und später mit dem Konzept der Mikropolitik auch für andere Epochen erweitert. Vgl. REINHARD, Wolfgang: Freunde und Kreaturen. »Verflechtung« als Konzept zur Erforschung historischer Führungsgruppen Römische Oligarchie um 1600. München 1979 (=Schriften der Philosophischen Fachbereiche der Universität Augsburg Nr. 14); REINHARD, Wolfgang: Die Nase der Kleopatra. Geschichte im Lichte mikropolitisch-er Forschung; ein Versuch. In: Historische Zeitschrift 293 (2011). S. 631–666, S. 632. Mikropolitik hat viele Vorzüge als heuristisches Konzept, wäre im Kontext dieser Arbeit allerdings problematisch zu operationalisieren, da er auch in der Wirtschaftswissenschaft und Unternehmenssoziologie verwendet wird und dort Aushandlungsprozesse innerhalb von Organisationen beschreibt. Vgl. KÜPPER, Willi u. Günther ORTMANN: Vorwort. In: Mikropolitik. Rationalität, Macht und Spiele in Organisationen. Hrsg. von Willie KÜPPER und Günther ORTMANN. Opladen 1982. S. 7–13. Jüngst auch: ENGELS: Geschichte der Korruption, S. 27–32.

pendenzen der beteiligten Akteure zu beleuchten und Handlungsspielräume aufzuzeigen.

Grundlegend ist an dieser Stelle die Annahme, dass sich soziales Handeln in einer Interaktion zwischen Personen ausdrückt und daher in Form von Netzwerken beschreiben lässt, die jedoch als ein unterstützendes Gedankenkonstrukt verstanden werden sollen. Netzwerkanalyse im Sinne soziologisch empirischer Studien ist für die Geschichtswissenschaft in der Regel nicht möglich, da sie aufgrund der lückenhaften Quellenlage zwangsläufig unvollständig bleiben muss.⁶⁰

Ihre Relevanz erhalten die Interaktionen innerhalb eines Netzwerks in der vorliegenden Arbeit allerdings erst, wenn mit dem Handeln der Akteure auch eine Gewinnerwartung auf knappe Ressourcen, zum Beispiel ökonomischen Gewinn, politischen Einfluss, oder soziales Prestige verbunden ist. Dieser Austausch kann verschiedene Formen annehmen und bewegt sich zwischen direktem Warentausch und implizitem Gabentausch. Der Gabentausch ist dabei im Unterschied zum Warentausch in einen Dreischritt aus Gabe, Annahme der Gabe und einer nicht explizit spezifizierten Gegengabe aufgeteilt.⁶¹ In Anlehnung an Pierre Bourdieus Ökonomie der Praxis können die Gewinnerwartungen in der Aussicht auf gesteigertes ökonomisches, kulturelles, soziales, und mittelbar auf symbolisches Kapital kategorisiert werden.⁶² Ökonomisches Kapital bezeichnet materielle Besitztümer, die relativ problemlos in Geld umgewandelt werden können.⁶³ Kulturelles Kapital wird in erster Linie aus Bildung bezogen, die sich in akademischen Titeln ausdrücken kann und im Zuge der Professionalisierung vieler Erwerbstätigkeiten eine gesteigerte Bedeutung auch für ökonomische Erfolgsaussichten hatte. Soziales Kapital hingegen beschreibt die Ressourcen, die aus sozialen Verbindungen innerhalb eines personalen Netzwerks gezogen werden können. Konkret können dies Freundschaftsleistungen, Informationen, aber auch Einflussmöglichkeiten auf politische Entscheidungen sein, um nur einige Beispiele zu nennen. Symbolisches Kapital schließlich beschreibt die Möglichkeit, die übrigen Kapitalformen in Ansehen und gesell-

60 REITMAYER, Martin u. Christian MARX: Netzwerkanalyse in der Geschichtswissenschaft. In: Handbuch Netzwerkforschung. Hrsg. von Christian STEGBAUER u. Roger HÄUßLING. Wiesbaden 2010. S. 869–880, S. 869.

61 Vgl. MAUSS, Marcel: Die Gabe. Form und Funktion des Austauschs in archaischen Gesellschaften. Mit einem Vorwort von E.E. EVANS-PRITCHARD. Übersetzt von Eva MOLDENHAUER, (Erstmal erschienen 1924), Frankfurt am Main 1990. Auch: KIRNER, Guido O.: Politik, Patronage, Gabentausch. Zur Archäologie vormoderner Sozialbeziehungen in der Politik moderner Gesellschaften. In: Berliner Debatte Initial 14 (2003) H. 4. S. 168–183, S. 171.

62 BOURDIEU, Pierre: Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital. In: Soziale Ungleichheiten. Hrsg. von Reinhard KRECKEL. Göttingen 1983. S. 183–198, S. 185.

63 Ebd.

schaftlichen Einfluss zu überführen und nach Außen zu repräsentieren. Die verschiedenen Kapitalbegriffe stehen also in gegenseitiger Beziehung und können durch Transformationsarbeit umgewandelt werden.⁶⁴ Die Kategorisierung von Ressourcen in verschiedene Kapitalformen kam im Wesentlichen während der Analysephase der Arbeit zum Tragen und diente dazu, die Parameter des Vergleichs zu schärfen.

Die Korruptionsdebatten sollen heuristisch kritisch im Hinblick auf ihre Argumentationsstrukturen und die Zielsetzungen der teilnehmenden Akteure untersucht werden. In den historischen Debatten ist der nationale Vergleich häufig schon angelegt, denn Reflexion über gesellschaftliche Verhältnisse im eigenen Land findet häufig in Verbindung mit dem Vergleich mit einem Gegenpart statt. Gerade in Debatten über Korruption wurde regelmäßig der vermeintlich bessere Zustand in einem anderen Land oder politischen System als Referenz angeführt, zumeist in idealisierender Darstellung.

Debatten lassen sich grob in generalisierte und spezifische Debatten unterteilen. Beispielsweise unterscheiden sich Debatten über die potentielle Korruptionsanfälligkeit bestimmter staatlicher Institutionen deutlich von Debatten, die konkrete, möglicherweise personenbezogene Praktiken und Ereignisse behandeln. Allerdings ist zu erwarten, dass sich hier auch Mischformen vorfinden, wenn spezifische Ereignisse als Beispiele für generelle Missstände angeführt wurden.⁶⁵ Im Abgleich mit den Praktiken und der vorangestellten Korruptionsdefinition lässt sich Korruptionskommunikation gewissermaßen als Sonde operationalisieren, um die Entwicklung gesellschaftlicher Normen, die der Bewertung bestimmter sozialer Praktiken zugrunde liegen, zu untersuchen. Anhand von Konjunkturen in den Korruptionsdebatten lässt sich auch die inhaltliche Wandelbarkeit des Korruptionsbegriffs für die Forschung nutzbar machen.

Quellen

Grundsätzlich muss sich der Historiker des Problems seiner eingeschränkten Quellenlage bewusst sein und davon ausgehen, dass die Quellenüberlieferung an sich schon einen Filter darstellt, der nur bestimmte Gruppen erfasst und Themen wiedergibt. Minister und andere politische Amtsträger hatten in der Regel wenig Interesse daran, Aufzeichnungen zu hinterlassen, die einen detaillierten Einblick in ihr Handeln ermöglicht hätten.⁶⁶ Das Gleiche gilt auch für die Leiter

64 Ebd., S. 195.

65 Vgl. dazu ASCH, EMICH u. ENGELS: Einleitung, S. 21.

66 »It is ... a delusion of archive searchers, ... , to suppose that ministers and under-secretaries

der großen Wirtschaftsunternehmen, die ebenfalls mit gesteigertem öffentlichem Interesse an ihrer Person rechnen mussten. Was für die Geschichtswissenschaft allgemein gilt, trifft insbesondere auch auf die historische Korruptionsforschung zu. Denn in der Regel waren schon die historischen Akteure darum bemüht, möglichst wenige Zeugnisse ihres Handelns zu hinterlassen, die sie potentiell kompromittieren konnten. Dies machte sich insbesondere für die Teilbereiche bemerkbar, die die Praktiken der Interessendurchsetzung behandeln. Die Unternehmensunterlagen, die in beiden Ländern nach den Verstaatlichungen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in Staatshand übergegangen sind und in Frankreich in der *Dependance* des Nationalarchivs *Monde du Travail* in Roubaix (AN Roubaix) und in Großbritannien in den *National Archives* (NA, Kew) in Kew konsultiert wurden, sind meist für Fragen der Interessendurchsetzung der Unternehmen nicht sehr aussagekräftig. Für die Vernetzungspraktiken der Eisenbahnbranche wurde daher auf eine Mischung aus politischer und wirtschaftlicher Berichterstattung in den großen Tageszeitungen, Firmenunterlagen und Sekundärliteratur zurückgegriffen.

Die Korruptionskommunikation lässt sich bedeutend einfacher nachverfolgen. Da es sich bei den untersuchten Debatten in der Regel um öffentliche politische Diskurse handelte, konnte für sie zum größten Teil auf publizierte Quellen zurückgegriffen werden. Dies waren in erster Linie die öffentlichen Parlamentsdebatten, Tageszeitungen, Pamphlete und zeitgenössische Monographien.

Den Parlamenten kommt für die Korruptionsforschung eine doppelte Bedeutung zu. Zum einen sind sie im 19. Jahrhundert einer der bedeutendsten Verhandlungsorte politischer und sozialer Normen, die im Zuge des Gesetzgebungsprozesses auch kodifiziert wurden. Zum anderen waren Parlamentarier auch häufig das Ziel von Korruptionsvorwürfen. Die Parlamentsdebatten hatten während des 19. Jahrhunderts eine hohe Bedeutung für die Meinungsbildung der Parlamentarier und wurden auch in der Bevölkerung mit hoher Aufmerksamkeit verfolgt.⁶⁷ Die überregionalen Tagesszeitungen gaben sie häufig in voller Länge wieder. Für Großbritannien liegen die Parlamentsdebatten in der *Hansard Edition* geschlossen vor, sind mittlerweile vollständig digitalisiert und online zugänglich. Ähnliches gilt für viele große Tageszeitungen des 19. Jahrhunderts, die über die Onlineportale sowohl der französischen wie auch der britischen

are careful to leave behind them all the documents required for a verdict on their actions. They are at least as likely to be careful not to do so.« KIERNAN, Victor G.: *Marxism and Imperialism*. Studies by V. G. Kiernan. London 1974, S. 74.

⁶⁷ Vgl. hierzu: RÖDDER, Andreas: *Die radikale Herausforderung. Die politische Kultur der englischen Konservativen zwischen ländlicher Tradition und industrieller Moderne (1846–1868)*. München 2002 (=Veröffentlichungen des Deutschen Historischen Instituts in London 52), S. 32.

Nationalbibliothek einsehbar sind. Spätestens in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte die Presse ihren Siegeszug als eigenständige politische Macht angetreten und stellt somit auch einen selbstständigen Akteur im politischen Prozess dar, der eigene politische Ziele verfolgte. Die *Times* als auflagenstärkste und unbestreitbar einflussreichste Tageszeitung Großbritanniens spielt eine zentrale Rolle, in dem Bemühen, sich der Stimmung in der britischen Öffentlichkeit anzunähern. Weitere einflussreiche Zeitungen, wie etwa der liberal-radikal ausgerichtete *Spectator* und der *Morning Chronicle*, wurden ergänzend hinzugezogen.

Die französischen Parlamentsdebatten liegen leider bisher nicht als geschlossene Edition vor. Für die Julimonarchie können sie jedoch relativ gut über die Berichterstattung der Tagespresse nachverfolgt werden. Während des Zweiten Kaiserreichs war die Publikation der Debatten zunächst komplett untersagt und in späteren Jahren nur nach Vorzensur möglich. Wichtige Zeitungen in Frankreich waren das *Journal des Débats*, *La Presse*, sowie die *Le Constitutionnel* und *Le Siècle*, die über die Jahre verschiedene politische Ausrichtungen vertraten und mit den Regimewechseln zwischen Opposition und Regierungstreue hin und her schwankten.

Am steigenden Einfluss der Presse konnten auch Bemühungen der politischen Eliten in Frankreich, durch Lenkung und Zensur Einfluss zu nehmen, nicht nachhaltig etwas ändern. Dennoch lässt sich gerade für die autoritäre Phase des Zweiten Kaiserreichs ein deutlicher Rückgang kritischer Berichterstattung feststellen. Um diese Lücke zumindest teilweise zu schließen, wurde vermehrt auch auf britische Berichterstattung zurückgegriffen, die wesentlich freier über politische Ereignisse in Frankreich berichten konnte.

Ein spezielles Subgenre der Presse stellen die wöchentlich erscheinenden Eisenbahnjournale dar, die in beiden Ländern ab den 1830er Jahren erschienen und im *National Archive* in Kew sowie der *Bibliothèque Nationale* in Paris zu ausgewählten Themenbereichen konsultiert wurden. Im Zusammenspiel mit Artikeln in der allgemeinen Presse stellten sie das wichtigste Mittel der Eisenbahnbranche dar, um ihre Interessen zu artikulieren und die öffentliche Meinung zu beeinflussen.⁶⁸

Als besonders ertragreiche Quellengattung, deren Durchsicht häufig aussagekräftige Erkenntnisse geliefert hat, erwies sich die Pamphlet-Literatur, die sowohl in Großbritannien wie auch in Frankreich im 19. Jahrhundert weit verbreitet war und von politischen Akteuren quasi jeder Couleur genutzt wurde.

68 MARTIN, Marc: Presse, publicité et grandes affaires sous le Second Empire. In: *Revue Historique* 256 (1976) 2. S. 343–383, S. 344.

Aufbau

Das Buch orientiert sich hinsichtlich seiner Darstellung an dem methodischen Vorgehen mit seiner Unterteilung in die politischen Rahmenbedingungen, Praktiken der Netzbildung und Korruptionsdebatten. Weitere Struktur erhält es durch die verschiedenen staatlichen Instanzen, mit denen die Eisenbahngesellschaften im Austausch standen. Es unterteilt sich daher in jeweils einen Hauptabschnitt zur Legislative und einen zur Exekutive. Die einzelnen Kapitel der Hauptabschnitte schließen jeweils mit einem kurzen Zwischenfazit, in dem die Ergebnisse im Vergleich abgeglichen werden.

Der erste Hauptteil zur Legislative behandelt auch den politischen Hintergrund und bereitet damit zugleich den Rahmen für den zweiten Teil zur Exekutive. Die ersten drei Kapitel zur Legislative sind nach spezifischen Themenbereichen der Interessenpolitik angeordnet und folgen daher einer leicht asynchronen chronologischen Abfolge, um der Entwicklung der Eisenbahnbranche in beiden Ländern Rechnung zu tragen.

Das erste Kapitel behandelt Methoden der Interessendurchsetzung im Parlament während der Pionierphase des Eisenbahnbaus in Großbritannien bis 1844 und bis 1848 in Frankreich. In dieser Phase mussten sich die Eisenbahngesellschaften auf dem politischen Parkett etablieren und waren vornehmlich mit branchenfremder Opposition konfrontiert.

Das zweite Kapitel nimmt die Auswirkungen und Bewertung des Aktienkapitalismus anhand von Spekulationsphasen in den 1840er Jahren in den Blick. Dabei richtet sich besonderes Augenmerk auf Fragen der Wirtschaftsethik, die Delegitimierung von neuen Wirtschaftspraktiken und die mögliche Rolle der Parlamente als regulierende Instanz des Finanzmarktes. Außerdem wird die Instrumentalisierung von Korruptionsvorwürfen durch antikapitalistische Autoren, insbesondere frühsozialistischer Provenienz untersucht und wirtschaftsliberale Reaktionen auf diese Angriffe dargestellt.

Das dritte Kapitel behandelt wirtschaftliche Entwicklungen der 1850er und 1860er Jahre und wie sie zu spezifischen Formen der Interessenpolitik führten. In beiden Ländern wurden regionale Monopole der großen Eisenbahngesellschaften zum Gegenstand ausgedehnter politischer Debatten, in denen Korruptionsvorwürfe eine bedeutende Rolle spielten. Außerdem richtet es den Blick darauf, wie sich Praktiken der Interessenvertretung in unterschiedlichen politischen Systemen ausprägten. Die Gründung des Zweiten Kaiserreichs in Frankreich bewirkte Verschiebungen der Kompetenzen und politischen Rahmenbedingungen, an die sich die Interessenvertreter der Eisenbahnbranche anpassen mussten.

Kapitel vier ist der Wahlpatronage unter besonderer Berücksichtigung spezifischer Praktiken der Wahlbeeinflussung durch Eisenbahnunternehmer ge-

widmet. Eine Kandidatur für das Parlament bot Vertretern der Industrie die Möglichkeit, auch formell politischen Einfluss zu erlangen. Die Eisenbahn war im 19. Jahrhundert ein ökonomischer Leitsektor und stellte einen wesentlichen Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung ganzer Wahlkreise dar. Sie ermöglichten daher Eisenbahnunternehmern spezifische Formen der Wahlbeeinflussung.

Im zweiten Hauptteil zur Exekutive treten zunächst Ideen zur angemessenen Rolle des Staates und seinem Verhältnis zur Privatwirtschaft in den Vordergrund. Das fünfte Kapitel legt die Basis und steckt den politischen Rahmen ab, in dem sich die politischen Akteure bewegen. Die Zuständigkeiten der Ministerien und ihre Befugnisse werden behandelt und die Rolle generalisierter Korruptionsanklagen im Zusammenhang mit Debatten über die Legitimität staatlicher Regulierung beleuchtet. Hier geht es in erster Linie um die potentielle Korruptionsanfälligkeit der verschiedenen Institutionen im Rahmen von Debatten über Befugnisse der Ministerien. Das sechste Kapitel ist konkret den Ministern und der ihnen unterstellten Ministerialbürokratie gewidmet. Zunächst werden die Verbindungen von Ministern zur Privatindustrie aufgezeigt und untersucht, an welchen Punkten diese Netzwerke in die Kritik gerieten. In ähnlicher Art und Weise werden im Anschluss ausgewählte Akteure und Abteilungen der Ministerialbürokratie behandelt.

Teil 1: Legislative

1. Die Pionierphase des Eisenbahnbaus – Aufstrebende und etablierte Eliten

1.1. Pioniere, Opposition und die Rolle der Legislative in Großbritannien

Wenige technische Entwicklungen haben das Leben der Menschen in so tief greifender Weise verändert wie die Eisenbahn. Schienen aus Metall wurden bereits seit dem 18. Jahrhundert zur Beförderung von Rohstoffen auf kurzen Strecken zwischen Lagerstätten und den nächstgelegenen Straßen oder Kanälen eingesetzt. Doch erst im Zusammenspiel mit mobilen Dampfmaschinen entfalteten sie ihr volles Potenzial und entwickelten eine Bedeutung für den Waren- und Personentransport, der über die lokale Ebene hinausreichte. Die Einführung der Eisenbahn im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts revolutionierte das Transportwesen Europas und brachte kaum zu überschätzende wirtschaftliche, politische und soziale Veränderungen mit sich.⁶⁹

Der Erfolg der 1825 eröffneten *Stockton and Darlington Railway* in Großbritannien markierte den Auftakt des Eisenbahnbaus in einem größeren Maßstab.⁷⁰ Schon bald entstanden weitere Projekte, die zum Ziel hatten, den Warentransport zwischen aufstrebenden Industrieorten zu verbessern. Die Initiative zum Bau dieser ersten überregionalen Eisenbahnen ging von kaufmännischen Interessengruppen aus, deren wachsendem Handelsvolumen die etablierten Transportmethoden nicht mehr gerecht werden konnten. Der Bau und Unterhalt von Infrastrukturen wurde in Großbritannien traditionell von privaten Unternehmern übernommen. Bereits im 17. Jahrhundert hatte sich hier

69 SCHIVELBUSCH, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt am Main 2004 (=Fischer-Taschenbücher 14828), S. 13.

70 KIRBY, Maurice W.: The Origins of Railway Enterprise. The Stockton and Darlington Railway 1821–1863. Cambridge [u. a.] 1993, S. 3.