

Niederösterreich im 19. Jahrhundert



Band 1 Herrschaft und Wirtschaft Eine Regionalgeschichte sozialer Macht

Hrsg. Oliver Küschelm
Elisabeth Loinig
Stefan Eminger
Willibald Rosner

Oliver Küschelm, Einführung: Infrastrukturmacht. In: Oliver Küschelm, Elisabeth Loinig, Stefan Eminger u. Willibald Rosner (Hrsg.), Niederösterreich im 19. Jahrhundert, Bd. 1: Herrschaft und Wirtschaft. Eine Regionalgeschichte sozialer Macht (St. Pölten 2021) 745–746; <http://doi.org/10.52035/noil.2021.19jh01.30>

Alle Beiträge vorliegender Publikation mit einem entsprechenden Vermerk haben ein externes Begutachtungsverfahren durchlaufen. Auskunft zum Peer-Review-Verfahren (double blind) unter doi.org/10.52035/noil.2021.19jh.dok.

Medieninhaber (Verleger und Herausgeber):

NÖ Institut für Landeskunde

3109 St. Pölten, Kulturbezirk 4

Verlagsleitung: Elisabeth Loinig

Land Niederösterreich

Gruppe Kultur, Wissenschaft und Unterricht

Abteilung NÖ Landesarchiv und NÖ Landesbibliothek

NÖ Institut für Landeskunde

www.noel.gv.at/landeskunde

Redaktion und Lektorat: Heidemarie Bachhofer, Tobias E. Hämmerle

Korrektur und Register: Claudia Mazanek

Englisches Korrektur: John Heath

Bildredaktion: Heidemarie Bachhofer, Tobias E. Hämmerle

Bildbearbeitung: Wolfgang Kunerth

Layout: Martin Spiegelhofer

Umschlaggestaltung und Farbkonzept: Atelier Renate Stockreiter

Druck: Gugler GmbH



UW-Nr. 609

Umschlagabbildung: *Viaduct bei Spiess*, kolorierte Tonlithographie von Nicolas-Marie Joseph Chapuy, ca. 1855, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, 6.985

Vorsatzblatt: Heinrich Wilhelm Blum von Kempfen, Natur und Kunst-Producten-Karte von Oesterreich unter der Enns (Wien 1794), Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, Cl 200
Nachsatzblatt: R. A. Schulz, Diöcesan-Karte von Nieder-Oesterreich, nach den kirchlichen Schematismen des Jahres 1865 (Wien 1866), Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, Al 10

© 2021 NÖ Institut für Landeskunde, St. Pölten

ISBN 978-3-903127-26-5 (Gesamtpublikation)

ISBN 978-3-903127-27-2 (Band 1)

ISBN 978-3-903127-28-9 (Band 2)

DOI: doi.org/10.52035/noil.2021.19jh01

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Rundfunk- oder Fernsehsendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwendung, vorbehalten. Ein Jahr nach Veröffentlichung des gedruckten Buchs wird dieses Werk als Open-Access-Publikation zur Verfügung stehen. Alle Texte inklusive der Grafiken und Tabellen unterliegen der Creative-Commons-Lizenz BY International 4.0 („Namensnennung“), die unter <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> einzusehen ist. Jede andere als die durch diese Lizenz gewährte Verwendung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung des Verlages. Ausgenommen vom Anwendungsbereich dieser Lizenz sind Abbildungen. Die Inhaber*innen der Rechte sind in der Bildunterschrift genannt und diese Rechte werden auch in der elektronischen Veröffentlichung maßgeblich bleiben.



Einführung

Infrastruktur ist einer dieser schillernden Begriffe, deren Gehalt wir sofort zu verstehen meinen, die aber schwer auf den Punkt zu bringen sind. Er taucht nicht zufällig im 19. Jahrhundert auf, das der deutsche Historiker Dirk van Laak als den Beginn der „klassischen Ära der Infrastrukturen“ sieht. Er schlägt vor, unter Infrastrukturen Netze von Verkehr, Informationsaustausch und Fürsorge zu verstehen, die der Nutzung durch einen großen Teil der Menschen zugänglich sind. Das Konzept der Infrastrukturen sieht er an die Vorstellung einer „Zirkulation von Gütern, Menschen und Ideen“ gebunden.¹

Der britische Soziologe Michael Mann hat einflussreich von infrastruktureller Macht gesprochen. Er meint damit die Netze sozialer Macht, die es ermöglichen, die Menschen und Ressourcen eines Gebiets in einen modernen Staat zu integrieren. Aus Sicht des Staates geht es um die Erschließung des Landes, die Nutzer*innen haben ihre eigenen Pläne, die manchmal gut zu jenen des Staates passen, oft aber auch unabhängig davon sind.²

Bernd Kreuzer widmet sich in seinem Aufsatz Verkehrs- und Kommunikationsinfrastrukturen wie Schifffahrt, Straße, Eisenbahn, Post, Telegraph. Er beschreibt sie als „Korridore der Moderne“. Sie waren damit auch Instrumente der Steigerung staatlicher Macht. Bei der Anlage hochrangiger überregionaler Straßen diente bezeichnenderweise das zentralistische Frankreich als das maßgebliche Vorbild. Aus einzelnen Linien, aus Korridoren, die von Wien in die Provinzen führten, wurden Netze mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten.

Infrastrukturelle Macht steht in der Spannung von obrigkeitlicher Kontrolle und emanzipatorischen Potentialen. Das ist überdeutlich bei einem der Netze, die im 19. Jahrhundert moderne Staatlichkeit grundgelegt haben: das Bildungswesen, das Thomas Hellmuth behandelt. Die Schulen machten Lesen und Schreiben von einer Elitenfähigkeit zum Allgemeingut. Dem Staat und der katholischen Kirche war es um nützliches Wissen und religiöse Schulung zu tun, die bürgerlichen Liberalen sahen Bildung und Fortschritt als eins – solange die Unterschichten daraus keine Ansprüche ableiteten. Für Frauen eröffneten die Schulen eine der wenigen

doi.org/10.52035/noil.2021.19jh01.30

- 1 Dirk VAN LAAK, *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur* (Frankfurt am Main 2018) 17 f.
- 2 Michael MANN, *Geschichte der Macht*, Bd. 1: *Von den Anfängen bis zur griechischen Antike* (Frankfurt am Main, New York 1990) 78.

Perspektiven eines bürgerlichen Berufs. Allerdings galt der „Lehrerinnenzölibat“ – bei Verehelichung mussten sie aus dem Dienst ausscheiden.

Einrichtungen und Praktiken der Armenfürsorge, die seit dem Spätmittelalter entstanden waren, prägten auch im 19. Jahrhundert den Umgang mit Armut und Verelendung, wie Martin Scheutz veranschaulicht. Dieser Umgang bewegte sich zwischen Unterstützung, Kontrolle und moralischer Disziplinierung. Nicht der (Zentral-)Staat, sondern die von den Besitzenden dominierten Gemeinden waren es, die sich zuständig machen sollten. Ein restriktives Heimatrecht und die Abschiebung von verarmten Personen waren die Folge. Armut war auch „Experimentierfeld der Verwaltung“. So spielte das Land Niederösterreich eine Pionierrolle, indem es „Naturalverpflegestationen“ schuf. Sie sollten herumziehenden Armen eine Anlaufstelle bieten und Schubkosten sparen.

Mit den Anfängen eines Sicherungsnetzes, das zum Merkmal von moderner Staatlichkeit werden sollte, befasst sich Monika Senghaas. In den 1880er Jahren wurden zunächst eine Unfall- und dann eine Krankenversicherung für lohnabhängig Beschäftigte in der Industrie geschaffen. Das war eine langfristige Weichenstellung. Sie band die Absicherung gegen Existenzrisiken weiterhin an Erwerbsarbeit – und darin versteckt: an die moralische Anforderung der Arbeitswilligkeit. Den im Reichstag debattierenden Abgeordneten entging auch nicht, dass das neue Sicherungsnetz Chancen für die Identifikation mit einem sorgenden Staat barg. Brisant war daher die Frage, ob es beim Zentralstaat oder bei den Ländern angesiedelt sein sollte. Man wählte schließlich einen Kompromiss und schuf sieben territoriale Unfallversicherungsanstalten.