

Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire
Herausgeber: [s.n.]
Band: 20 (2013)
Heft: 3: Energie : Erzeugung, Verbreitung und Nutzung im 19. und 20. Jahrhundert = Energie : Production, diffusion et utilisation aux 19e et 20e siècles

Rubrik: Literatur zum Thema = Comptes rendus thématiques

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Literatur zum Thema

Comptes rendus thématiques

Hendrik Ehrhardt, Thomas Kroll (Hg.)
**Energie in der modernen
 Gesellschaft**
 Zeithistorische Perspektiven

Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 2012, 286 S., Fr. 53.–

Energie ist die Basis jedweder materiellen Produktion. Obwohl sie weder in Form noch Menge ersetzbar ist und obwohl sie alle Bereiche einer Gesellschaft durchdringt, ist ihre Produktion nicht mehr Teil des Alltags der meisten Menschen. Waren die vorindustriellen Gesellschaften energietisch noch von der kontrollierten Nutzung nachwachsender Biomasse abhängig und wurde die Kulturlandschaft noch durch die Produktion von Lebensmitteln und Energie geprägt, wurden Kraftwerke und grosse technische Anlagen zur Energiegewinnung im Lauf der Zeit aus den städtischen Siedlungsräumen verbannt. Nicht zuletzt deshalb wird Energie als «selbstverständlich vorhanden betrachtet und in der lebensweltlichen Praxis nahezu unreflektiert genutzt». (5)

Hendrik Ehrhardt und Thomas Kroll legen ihrem Sammelband interdisziplinäre, kulturgeschichtlich inspirierte Ansätze aus der Umwelt- und Technikgeschichte zugrunde. Die beiden Herausgeber verstehen ihre Anthologie als «Beitrag zur Historisierung des geschichtlich gewachsenen Umgangs mit (elektrischer) Energie und deren politischer, kultureller und sozialer Rolle in der Bundesrepublik Deutschland im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts». (6) Als Ausgangspunkt dient ihnen die Zäsur in den 1970er-Jahren. Einerseits werden in den Beiträgen des Bandes noch wenig beachtete Aspekte der Geschichte der Elektrizität im letzten Drittel des Jahrhun-

derts untersucht, andererseits richtet sich der Blick der Artikel auf strukturelle Voraussetzungen und langfristige Tendenzen, die bis in die Gegenwart reichende Pfadabhängigkeiten und Sachzwänge schufen. Gegliedert wird der Band in drei Themenbereiche: Konzeptualisierung von Energie; Erzeugung, Verbreitung und Nutzung von Energie; und Energie im Spannungsfeld von politischer Legitimität, Ökonomisierung und Ökologisierung.

Beim Aufbau Grosser Technischer Systeme werden in frühen Phasen der Entwicklung weitreichende technische, organisatorische, politische, ökonomische und rechtliche Entscheidungen getroffen, die auf spezifischen sozialen und kulturellen Konstellationen beruhen. Infrastrukturen werden gemäss Dirk van Laak deshalb «letztlich zu sehr konservativen Garanten der gesellschaftlichen Beständigkeit, auch über politische Zäsuren hinweg». (18) Zu Beginn stand keineswegs fest, ob Elektrizität mit fossilen oder regenerativen Energieträgern erzeugt werden sollte. Die technische Integration der Räume eilte der politischen zudem voraus. Sowohl der Aufbau der Elektrizitätsnetze durch multinationale Unternehmen vor dem Zweiten Weltkrieg als auch Grossverbundnetze erwiesen sich als rationell, weil Lasten ausgeglichen werden konnten und die gleichmässige Stromabnahme mangels Speichermöglichkeiten eine Voraussetzung für billigen Strom war. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg verschwand die internationale Vernetzung nahezu. Energiegewinnung wurde nun strategisch und ökonomisch als zentrale Basiseinrichtung betrachtet, die vor dem Einfluss anderer Nationen geschützt werden sollte.

Im Deutschen Reich war nach dem Ersten Weltkrieg in der Elektrizitätswirtschaft ein überregionales Versorgungssystem entstanden. In Fachkreisen entspann sich eine Debatte über die Frage, ob Gesellschaft und Wirtschaft mit einem zentralen oder dezentralen Verbundsystem besser gedient sei. Peter Döring verortet die entscheidenden politischen Weichenstellungen hin zu überregionalen Versorgungsunternehmen vor der nationalsozialistischen Machtübernahme, auch wenn das Energiewirtschaftsgesetz erst 1935 erlassen wurde. Erneut aufgenommen wurde die Regulierungsdebatte nach dem Zweiten Weltkrieg, als die USA, unterstützt von Frankreich und der Sowjetunion, auf ein Kartellrecht drängten, um die deutsche Wirtschaft zu entflechten. Die Frage nach der optimalen Struktur der Versorgungswirtschaft ist für Alexandra von Künsberg-Langenstadt mit Betrachtungen zum optimalen Regulierungsgrad verknüpft. Der Schutz des Wettbewerbs sollte zum Primat der neuen Wirtschaftsordnung werden, und obwohl die überregionalen und regionalen Versorgungsunternehmen eifersüchtig über ihre Monopole wachten, schuf das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung von 1957 eine verschärfte Konkurrenzsituation. Gleichwohl wurden die geschlossenen Versorgungsgebiete erst 1998 auf Druck der EU aufgebrochen. Beeinflusst wurde das Wachstum der Elektrizitätswirtschaft auch durch Energiebedarfsprognosen. Die Versorgungsunternehmen orientierten sich an Prognosen, wenn sie die Grösse der Kraftwerke und den Ausbau der Übertragungsrechte planten. Gleichzeitig lieferten sie der Politik die Zahlen, auf denen diese Prognosen beruhten und die den Rahmen der künftigen Entwicklung absteckten. Selbst in den Versorgungsunternehmen wuchsen in den 1970er-Jahren allerdings die Zweifel an der alten Faustregel einer Verdoppelung des Energiebedarfs alle zehn Jahre. Ob-

wohl die Vorhersagen in den Unternehmen «ein heisses Eisen» (221) waren, hielten sie an ihren Zahlen fest. Hendrik Ehrhardt vermutet, sie hätten dies vor allem aus zwei Gründen getan: Einerseits, um ihre Investitionen zu schützen, andererseits, um ihre Glaubwürdigkeit in der Öffentlichkeit nicht zu gefährden. Erst am Ende der 1980er-Jahre räumten die Versorgungsunternehmen sowohl Fehlplanungen als auch Überkapazitäten ein.

Die Energiedebatten zwischen 1950 und 1980 zeichnen Cornelia Altenburg (Zukunft und Persistenz in der Energiepolitik in den 1970er-Jahren), Thomas Kroll (Protestantismus und Kernenergie) und Holger Nehring («Atomzeitalter») nach. Sie bauen dabei unter anderem auf den Überlegungen von Rüdiger Graf (Energieversessenheit und theoretische Metonymie), Dirk Schaal (Bilder und Ikonografie der Elektrizität) und Sören Schnöbel (Die «Neuen Landschaften» der erneuerbaren Energien) auf.

Bemerkenswert sind die Artikel von Mario Neukirch und Gerhard Mener, die darlegen, weshalb sich Windkraft beziehungsweise Sonnenenergie und Kraft-Wärme-Kopplung in Deutschland nicht als Primärenergieträger durchgesetzt haben. Nach der Erdölkrise in den 1970er-Jahren investierten die USA, die BRD und Schweden dreistellige Millionensummen in den Bau grosser Prototyp-Windanlagen. In der Grösse der Projekte lag eine Ursache ihres Scheiterns. Im Gegensatz zu Dänemark – das Land baute auf dezentralisierte und nichtkommerzielle Anlagen in Kommunen, die schrittweise grösser, effizienter und sicherer wurden – setzten die grossen Konzerne auf falsche Materialien und auf Effizienz statt Schadenresistenz. Misserfolge kamen den Konzernen zudem nicht ungelegen: Sie nahmen die Windenergie als zu teuer wahr und sahen in ihr keine zuverlässige Energiequelle. Ähnlicher Widerstand von den grossen

Versorgungsunternehmen erwuchs der Sonnenenergie und der Kraft-Wärme-Kopplung. Kam es bei der Solarenergie zunächst zu Problemen an der Schnittstelle zwischen Labor und Markt, wurde später die Bedeutung des Erfahrungslernens zur Verbesserung der Produkte unterschätzt. Im Fall der Kraft-Wärme-Kopplung erschwerten eine Gutachterkontroverse und eine Auseinandersetzung über energiepolitische Konzepte die Markteinführung.

Der lesenswerte Sammelband bietet einen fundierten Einblick in den Umgang mit Elektrizität in der BRD. Andere Energieträger wie Kohle, Öl oder Wasser werden entgegen dem Versprechen im Titel nur am Rande berücksichtigt. An Stringenz gewonnen hätte der Band nicht nur durch eine Begründung des thematischen Fokus, sondern auch durch eine Synthese, welche die gemeinsamen Elemente der heterogenen Beiträge hervorgehoben hätte.

Daniel Krämer (Bern)

Christophe Bouneau et al. (éd.)
Les paysages de l'électricité
 Perspectives historiques et enjeux contemporains (XIXe–XXIe siècles)

Peter Lang, Bruxelles 2011, 273 p., FS 42.–

Ces dernières décennies, le paysage s'est immiscé dans les débats de politique énergétique. Éoliennes, barrages et panneaux solaires sont débattus dans leur dimension esthétique et certains politiciens souhaitent assouplir les règles de protection des paysages au nom du passage aux énergies renouvelables. Le récent ouvrage collectif *Les paysages de l'électricité* vient ainsi à point nommé pour éclairer ces débats, à la lumière d'enquêtes historiques et sociologiques. Issu d'un colloque organisé en 2010 par des historiens et soutenu par le *Comité d'histoire de l'électricité*, l'ouvrage est néanmoins résolument

interdisciplinaire: il réunit 16 contributions d'historiens, historiens de l'art, géographes, spécialistes de l'aménagement ou encore politologues. La notion de paysage, longtemps domaine des géographes et des historiens de l'art, se voit ainsi abordée sous différents angles, dans un dialogue fructueux avec l'histoire des techniques.

Au cœur de l'ouvrage se trouve l'interaction entre les équipements électriques et le paysage. Les équipements concernent la production de l'électricité (barrages, centrales thermiques et nucléaires, éoliennes), son transport (lignes des tramways et trolleybus, lignes à haute tension), et son utilisation (phares, publicités lumineuses). Quant au paysage, les auteurs partagent la notion large utilisée dans d'autres disciplines: loin de se réduire à une réalité naturelle, le paysage est doublement construit, à la fois matériellement par l'intervention humaine, qu'il s'agisse des activités d'agriculture ou ici des équipements électriques, mais aussi mentalement par les représentations et les discours d'une multitude d'acteurs.

Faute de pouvoir parler ici de toutes les contributions, relevons les grands thèmes de l'ouvrage, en partant de la contestation des installations électriques au nom de l'esthétique. Cet argument traverse en effet les débats, tout au long de la période couverte: au début du 20^e siècle, les publicités lumineuses, étudiées dans le chapitre de Stéphanie Le Gallic, sont déjà décriées pour leur «inesthétisme»; (65) les lignes électriques franco-espagnoles dans les Pyrénées sont remises en cause dès les années 1950 en raison de «l'intérêt pittoresque de la région», (135) comme le montre Renan Viguié; en ce début de 21^e siècle, au Québec, Caroline Gagnon constate que les pylônes des lignes à haute tension apparaissent, pour certains groupes, laids en leur essence, indésirables dans le paysage, quelle que soit leur apparence.

Néanmoins, et c'est un des grands thèmes qui traverse l'ouvrage, le paysage n'est pas seulement visuel. Ainsi, la contestation des lignes électriques des tramways à la fin du 19^e siècle se fait certes au nom d'arguments esthétiques, mais Arnaud Passalacqua montre que la critique reflète aussi, voire surtout, la «peur des quartiers bourgeois à l'encontre du déferlement d'une masse ouvrière». (37) Bien sûr, le paysage a aussi une dimension économique, et le tourisme est ainsi un facteur d'opposition à de nombreuses installations, par exemple les lignes à haute tension. Eric Pautard dégage un autre argument de l'opposition, la contestation par les habitants des régions rurales du bien-fondé des lignes destinées à servir les villes. Enfin, dès les années 1970 environ, le débat sur le paysage se retrouve lié de manière croissante à des considérations écologiques. Pour ne prendre qu'un exemple, les lignes franco-espagnoles sont également contestées par la population locale parce qu'elles sont considérées comme favorisant le développement du nucléaire. (142)

Les relations entre les paysages et l'électricité sont donc traversées par de nombreux cas de contestations. Pourtant, et c'est un autre grand thème de l'ouvrage, le paysage n'est pas l'apanage des populations opposées à des installations électriques, mais il est aussi investi par les entreprises électriques elles-mêmes. Dans sa contribution, Yves Bouvier étudie par exemple les actions d'Electricité de France (EDF) concernant les représentations du paysage, telles que l'attention portée à l'esthétique des barrages ou la diffusion de photographies aériennes. Dans le même ordre d'idées, Audrey Jeanroy se penche sur le Collège des architectes du nucléaire mis en place par EDF en 1975, en montrant notamment la recherche d'une intégration visuelle entre monde rural et centrales nucléaires. Ces travaux nous

poussent à comprendre le paysage comme une construction à laquelle participent de nombreux acteurs, mais ne nous éloignent pas complètement de la contestation: le Collège des architectes du nucléaire naît dans le contexte des oppositions au nucléaire et constitue en partie une réponse à ces critiques, tout comme le design tubulaire de certains pylônes des lignes à haute tension, qu'évoque Caroline Gagnon. Au contraire, dans la ville québécoise de Sherbrooke, étudiée par Rémi Guillemette, les installations hydroélectriques n'ont apparemment pas été contestées au début du 20^e siècle, le lac de retenue est devenu un lieu de loisirs, avec la création de plages, et les barrages sont même devenus des symboles positifs de la ville, mis en valeur la nuit par un éclairage multicolore. Dans les Pyrénées, la construction de deux fours solaires (1949–1952, 1961–1968) et d'un prototype de centrale électrique solaire (1979–1982) n'ont pas provoqué de débats, malgré la démesure de ces installations dans le paysage montagneux et rural, marqué par des habitations basses. Sophie Pehlivanian, qui étudie ce cas, montre même comment ces installations deviennent des attractions touristiques, un four désaffecté étant par exemple racheté par la ville et remis en fonction par une entreprise touristique locale. Sophie Bonin montre, elle aussi, qu'un lac de barrage sur la Loire devient un symbole et une attraction touristique, avec plages et base nautique. Dans ce cas, en revanche, la population ne partage pas la vision touristique et se positionne de manière plus ambiguë.

Si la question du paysage est ainsi éclairée de multiples manières par les différentes contributions, certaines s'en éloignent fortement et leurs problématiques ne s'intègrent guère au reste du volume, à l'instar des chapitres sur les phares électriques au 19^e siècle ou les actions des compagnies de transport d'électricité suite aux tempêtes de 1999 et

2009. De plus, l'introduction du volume est assez sibylline, en particulier dans la présentation des questions transversales, (10 s.) ce qui n'aide guère le lecteur peu familier de la problématique. Le lecteur sera peut-être également surpris que certains chapitres donnent des conseils sur la manière dont autorités politiques et compagnies d'électricité devraient gérer la question du paysage, ainsi que par la présence d'une contribution d'un acteur des débats contemporains, l'association *Paysages de France*, chapitre qui clôt d'ailleurs le volume.

En dépit de ces éléments dissonants, ce volume constitue une réflexion importante autour des relations entre paysage et techniques. Les chapitres éclairent certaines des grandes thématiques de l'histoire et de la sociologie des techniques: les oppositions et les débats autour des choix techniques; les interrelations entre environnement, esthétique et technologie; le risque et sa perception; les différents acteurs impliqués; enfin les processus de décision et le problème de la «démocratie technique». Pour l'essentiel, c'est au lecteur de tracer les liens entre les contributions, de les opposer et de les rapprocher. L'exercice, stimulant, s'avère payant et pourra convaincre l'historien des techniques d'intégrer la notion de paysage dans ses propres recherches.

Nicolas Chachereau (Lausanne)

Johann-Günther König
Die Geschichte des Automobils

Reclam, Stuttgart 2010, 196 S., € 9,95

Das Automobil ist eine technische Errungenschaft, die den Lebensalltag, die Wirtschaft und die Natur radikaler verändert hat als jede andere zuvor. Johann-Günther König, ein freiberuflicher Autor und studierter Sozialpädagoge aus Bremen,

will in seinem Buch die Geschichte des Automobils vom ersten Tag seines Losfahrens an aufzeigen. Dabei beginnt er nicht wie üblich – und wie man es bei einem pünktlich zum 125-jährigen Jubiläum des Automobils erschienenen Buch erwarten würde – in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, sondern gut 100 Jahre früher. Der Grund dafür ist seine Definition des Begriffs «Automobil», die sowohl die Strassenfahrzeuge mit Verbrennungsmotor als auch diejenigen mit Dampf- oder Elektroantrieb umfasst. Er argumentiert, dass Alternativen zum heute verbreiteten Benzin- oder Dieselantrieb bestanden hätten, denn die Dampf- und Elektroautomobile waren zu Beginn des 20. Jahrhunderts technisch weit entwickelt und konnten bis zur Massenmotorisierung mit den benzinbetriebenen Fahrzeugen konkurrieren. Nach König wird dies in Zukunft wieder der Fall sein – bereits im einleitenden ersten Kapitel prognostiziert er, Automobile mit Explosionsmotor hätten als individuell jederzeit nutzbares Gebrauchsgut ihren Zenit erreicht. Drohende Ölknappheit, gewaltige Umweltschäden und der Klimawandel zeigten, dass der eingeschlagene Weg nicht bedingungslos weiterverfolgt werden könne.

Die Vor- und Frühgeschichte des Automobils wird im ersten Teil des Buches behandelt. Detailliert beschreibt König die frühen Dampfwagenkonstruktionen, die bereits grundlegende Autobestandteile enthielten. Erste dampfbetriebene, nicht-schienengebundene Radfahrzeuge wurden in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts getestet und später parallel zum Bau der ersten Bahnstrecken gezielt weiterentwickelt. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts konnten schon regelmäßige Linien in Betrieb genommen werden, so beispielsweise in London während der 1830er- und frühen 1840er-Jahre. Aufgrund des gesellschaftlichen und behördlichen Widerstands blieb die Rolle

der Dampfwagen jedoch marginal und die Pferdekutschen dominierten das Strassenbild bis ins 20. Jahrhundert.

Die nächste Phase der Motorisierungsversuche setzte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein. Neben den Dampfwagen wurden vermehrt auch Fahrzeuge mit Elektromotoren gebaut. Erfolgreich war diese Antriebsart vor allem in den elektrischen Strassenbahnen, die in den Grossstädten nach und nach die Pferde- und Dampfbahnen verdrängten. Am Ende des 19. Jahrhunderts breiteten sich zunehmend auch die Automobile mit Explosionsmotor aus. Das erste funktionstüchtige Fahrzeug dieses Typs wurde 1826 von Samuel Brown in Greenwich auf einer öffentlichen Strasse gefahren – eine Leistung, die üblicherweise Carl Benz und Gottlieb Daimler zugeschrieben wird. Die Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren erfolgte Ende des 19. Jahrhunderts parallel durch verschiedene europäische und nordamerikanische Spezialisten.

Um 1900 erlebte das Automobil einen entscheidenden Aufschwung. In Europa äusserte sich die aufkommende Auto- begeisterung in zahlreich Lobbygruppierungen und in spektakulären Autorennen. Die Entwicklung in Europa und in den USA begann sich hier aufzuspalten. Während die Automobile in der Alten Welt zu einem Luxusobjekt der Reichen wurden, setzte in der Neuen Welt schon ab 1901 die Massenproduktion ein.

Durch die in den USA millionenfach verkauften Kleinwagen begann sich der Siegeszug des Explosionsmotors abzuzeichnen; in Europa wurde dies ab den 1910er-Jahren deutlich. Auf Basis dieser Erkenntnis zeigt König das Potenzial der beiden anderen Antriebsarten auf. Sowohl Dampf- wie Elektroantrieb hatten gegenüber Explosionsmotoren bedeutende Vorteile vorzuweisen, vor allem hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffemissionen.

Allerdings waren sie unflexibel und teuer. Die benzinbetriebenen Automobile waren in der Reichweite und in den – stets sinkenden – Wartungs- und Treibstoffkosten überlegen, hatten geschlossene Karosserien, waren leichter zu bedienen und profitierten von der auf sie ausgelegten Infrastruktur. Mitverantwortlich für die Durchsetzung des Explosionsmotors war nach König in grossem Masse die zielgerichtete Lobbyarbeit.

Die Entwicklung des Automobils im 20. Jahrhundert schildert König schliesslich in schnellem Tempo. Behandelt werden unter anderem die Produktionseinstellung im Ersten Weltkrieg, die Massenmotorisierung der 1920er-Jahre in den USA und der gezielte Aufbau der Autoindustrie im nationalsozialistischen Deutschland. In Europa nahm die Massenmotorisierung in den 1950er-Jahren Fahrt auf, bis die Ölkrise in den 1970er-Jahren bremsende Wirkung hatte. In den 1980er-Jahren zeichnete sich erstmals eine Sättigung der klassischen Märkte ab, was zu einer Verbreiterung der Produkte und der Designs führte. Einschneidende technische Innovationen gab es nach König im 20. Jahrhundert nicht mehr.

Im letzten Teil des Buches beschreibt König die Auswirkungen, welche die Massenmotorisierung und die Durchsetzung des Verbrennungsmotors hatten. Nicht nur die massiven Eingriffe in die Umwelt durch Lärm, Schadstoffemissionen und Landverbrauch gehören dazu, sondern insbesondere auch die Veränderungen im Alltagsleben. König bezeichnet die Menschen als «Sklaven» des Automobils. Solange sich die Gesellschaft gefühlsmässig nicht vom autozentrierten Lebensstil mit Privatwagen lösen könne, so König, sei diesbezüglich keine Änderung in Sicht.

Wie auch am Aufbau des Buches deutlich wird, leistet König vor allem zur Vor- und Frühgeschichte des Automobils einen gewinnbringenden Beitrag. Detail-

liert stellt er die Geschichte der frühen Dampfwagen und Elektroautomobile zusammen. Während die erste Phase der Automotorisierung ausführlich und mit breiter räumlicher Perspektive dargestellt wird, beschränken sich die Ausführungen zur Entwicklung im 20. Jahrhundert auf die groben Entwicklungsstränge. Der Bereich der Technik wird kaum behandelt, die internationale Perspektive zugunsten der Entwicklung in Deutschland eingeschränkt. Störend sind die immer wieder in den Text eingebauten Ausführungen zur heutigen Situation, (zum Beispiel 50, 106, 111) die Königs voreingenommene Haltung deutlich aufzeigen. Er bedauert die Durchsetzung des Explosionsmotors und betont einseitig die negativen Auswirkungen der Massenmotorisierung. Insgesamt ist das Buch für ein historisch interessiertes Publikum und für die historische Forschung zu wenig objektiv. Das im Titel und in der Einleitung abgegebene Versprechen, die gesamte Geschichte des Automobils darzustellen, wird nur bedingt eingehalten.

Melanie Salvisberg (Bern)

Daniele Ganser
Europa im Erdölrausch
 Die Folgen einer gefährlichen
 Abhängigkeit

Orell Füssli, Zürich 2012, 414 S., Fr. 34.90

Die «erste Gesamtdarstellung zu Europas Erdöl-Abhängigkeit» wird im Klappentext versprochen, mit «neu herausgearbeiteten Zusammenhängen zwischen Erdölförderung, Ressourcenplanung und kriegesischen Auseinandersetzungen». Der Basler Historiker Daniele Ganser legt mit seinem Buch eine Studie zur Erdöl-«Sucht» der westlichen Länder vor, eine Abhängigkeit, die laut dem Autor mit etlichen Risiken verbunden ist. Das Buch befasst sich

mit der Frage nach der Endlichkeit des Erdöls beziehungsweise mit der raschen Zunahme und dem anhaltenden Verlangen nach Erdöl und Erdölprodukten. Es thematisiert den Zusammenhang zwischen der Frage der Produktionsspitze (sogenannte *peak oil*-Debatte) und den Vorkommnissen des 11. September 2001. Ausserdem vertritt Ganser die These von zunehmenden Konflikten im Kampf um das Erdöl weltweit. Schliesslich skizziert er Wege zu einer Energiewende. Das Buch nimmt in Anspruch, gewisse Machtgefüge zu analysieren, und liest sich dabei doch eher wie ein Thriller. Das ist verkaufsfördernd, dem Thema und seiner historischen Aufbereitung jedoch nicht unbedingt dienlich.

Der Autor verfolgt grosso modo zwei Ziele: zum einen, seine bisherigen Forschungen zum Thema *peak oil* (dessen Zeitpunkt er bezüglich des konventionellen Öls trotz Uneinigkeit in der Forschung exakt auf das Jahr 2006 terminiert) in einen grösseren Zusammenhang zu stellen; zum andern zu zeigen, dass die grossen westlichen Industrienationen in einem «Erdölrausch» gefangen seien, dem sie – Süchtigen gleich – nicht mehr zu entkommen vermögen. Für den Basler Historiker steht fest: Bei den derzeitigen Konflikten in Syrien und Libyen geht es dem Westen ebenso um Erdöl und Pipelines, wie dies in früheren Machtkämpfen und Konflikten der Fall war. Dabei schreckt Ganser nicht davor zurück, sowohl den Ersten als auch den Zweiten Weltkrieg in erster Linie aus der Warte des Erdöls zu interpretieren. Dass die Intervention in Libyen ein Krieg um das Erdöl gewesen sei, das Argument der Menschenrechtsverletzungen dagegen lediglich der Legitimität der Regierungen gedient hätte, um anzugreifen, kann noch einigermaßen nachvollzogen werden. Dass sich Ganser jedoch davon überzeugt zeigt, dass der Einfluss des Erdöls auf den Ersten Weltkrieg bislang unterschätzt wurde (52) – obwohl zum damaligen

Anteil des Erdöls im globalen Gesamtenergieverbrauch keine Zahlen vorliegen (für die Schweiz ist bekannt, dass der Bruttoenergieverbrauch des Erdöls im Verhältnis zu anderen Energieträgern 1910 unter 1 Prozent und 1920 bei knapp 2 Prozent lag) – beziehungsweise dass während des Zweiten Weltkriegs die Schweiz, Schweden und Irland auch deshalb nicht besetzt wurden, weil sie über keine Erdölfelder verfügten, (71) ist eine (allzu) starke Akzentuierung seiner These. Bezüglich der Anfänge der Erdölabhängigkeit, in der sich die westliche (und vermehrt auch die östliche/südliche) Gesellschaft befindet, verwischt er zudem bereits vorliegende Befunde: So hat Hansjörg Siegenthaler in einem Aufsatz im – von Ganser notabene angeführten – Sammelband von Christian Pfister zum 1950er Syndrom bereits 1996 darauf hingewiesen, dass die Preise für Erdöl erst ab 1958 sanken, was dafür spricht, dass die Verbilligung der Energie nicht die Initialzündung, sondern allenfalls der Katalysator für den von Ganser prognostizierten «Erdölrausch» war, Erdöl also allenfalls als ein Element, nicht jedoch als Ursache des raschen Lebenswandels und der damit einhergehenden stärkeren Energie-Nachfrage nach 1945 zu deuten ist. Siegenthaler plädierte folgerichtig dafür, weitere Faktoren zur Erklärung des raschen Aufschwungs nach 1945 zu berücksichtigen, eine Aufforderung, die Ganser in seinem Buch weitgehend unbeachtet lässt.

Das ist wohl das grösste Problem der Schrift: Ganser, der vor allem über sein *Swiss Institute for Peace and Energy Research* (SIPER) wirkt, reduziert die politischen, geostrategischen und sozialen Beschreibungen und Befunde ausschliesslich auf den Erdölverbrauch (Konsum). Dass Ressourcen allgemein und ihre billige und in neue Techniken eingebettete Verfügbarkeit eine zentrale Grundlage für die Formung des 20. Jahrhunderts waren, muss nicht bezweifelt werden. Es ist der

überfokussierte Ansatz Gansers und die damit einhergehende Komplexitätsreduktion, die nicht zu überzeugen vermag. Seine Ausführungen sind verkürzend, und diese Reduzierung folgt bestimmten Interessen, die aber nicht offen gelegt und reflektiert werden.

Das ist auch insofern ein Verlust, als seine Grundthese, dass wir uns als Gesellschaft in eine Abhängigkeit von billigen, fossilen Ressourcen gebracht haben und wenig Ahnung haben, wie wir aus dieser Abhängigkeit heraus kommen sollen, wenig konzise daher kommt. Zudem werden auch Trouvaillen verdeckt, die das Buch durchaus lesenswert machen und in ihrem Erkenntnisgewinn wegweisend sind. So legt der Autor zum Beispiel – in dieser Ausführlichkeit zum ersten Mal – dar, dass die Anfänge des europäischen *upstream*-Geschäfts (also die Forschung und Förderung von Erdöllagerstätten) nicht in Baku (heutiges Aserbaidschan) lagen, wie gemeinhin angenommen, sondern in Galizien (heutiges Südpolen und Westukraine), später in Rumänien. Sehr schön zeigt er auch – dies hat er bereits an anderer Stelle getan – dass das Problem der ersten, gemeinhin als Erdölchock, korrekterweise aber als Erdölpreisschock zu bezeichnenden Krise von 1973 nicht einem Erdölmangel, sondern strategischen Massnahmen geschuldet war. Die arabischen Ausfuhrländer hatten damals einen grossen Teil des Erdölmarktes unter ihrer Kontrolle und benutzten das Öl als Druckmittel für geopolitische Zwecke. Im Anschluss an den Kriegsausbruch im Nahen Osten boykottierten sie die Öllieferungen an die USA und die Niederlande. Die dadurch ausgelöste Krise liess den Ölpreis innert sechs Monaten um 400 Prozent in die Höhe schnellen. Gleichzeitig aber war die Erhöhung des Ölpreises *auch* eine Reaktion auf die Inflation und den Verfall des Dollars nach Aufgabe der Dollar-Gold-Konvertibilität 1971 durch Nixon. Zu keiner Zeit

jedoch handelte es sich dabei um einen Erdölmangel.

Problematisch wird Gansers Schrift insbesondere an dem Punkt, an dem er auf die Anschläge des 11. Septembers 2001 zu sprechen kommt. Der Autor fordert schon seit längerer Zeit eine neue Untersuchung zu den Anschlägen, im Hinblick auf die geostrategischen Interessen der USA, aber auch Chinas und Europas. Denn sie seien alle, im Kontext von *peak oil* und dem globalen Kampf ums Erdöl, auf Erdölimporte angewiesen und hätten ein Interesse daran, die eigentlichen Umstände der Ereignisse zu verschleiern. Diese Verschwörungstheorie wirkt obskur.

Etwas ratlos hinterlässt uns der Autor auch mit seinem Lavieren zwischen der Schweiz, Europa und den USA. Dies hängt auch mit einer wenig methodischen Hinführung an die Problematik zusammen. Die wiederholt eingeschobenen Beiträge zur Schweiz sind für die eigentlichen Ausführungen seines Buches nicht wirk-

lich relevant, sie wären jedoch eine eigene Studie wert. Man fragt sich, ob das Buch allenfalls zunächst als Buch zur Schweizer Geschichte des Erdöls konzipiert war, um dann auf die westliche Welt (USA und Europa, kaum jedoch UdSSR/Russland beziehungsweise Osteuropa sowie weitere Länder) erweitert zu werden. Diese Vermutung wird noch dadurch bestärkt, dass die Ausführungen zur internationalen Situation fast ausschliesslich auf Sekundärliteratur beruhen. Überhaupt mutet der Umgang mit den Quellen etwas befremdend an: Der Quellenkorpus ist reichlich schmal, die Quellen scheinen entsprechend überinterpretiert (soweit sie überprüfbar sind: ein umfassendes Quellen- und Literaturverzeichnis fehlt). Auch der Nachweis der Herkunft gewisser Zahlen ist an manchen Stellen (zu) knapp. Eine nuancierte Arbeit zu den hier angeschnittenen Themen steht also weiterhin aus.

Monika Gisler (Zürich)