

Inhalt

Ein-Leitung: Hauptsache, sie funktioniert	7
Jenseits des Alltäglichen	8
Wo beginnen?	15
Definitionskreise	21
I Die klassische Ära der Infrastrukturen	
1 Öffentliche Arbeiten: Das 19. Jahrhundert	33
Kanalisierung	33
Westward Ho!	39
Weltfrieden oder Weltherrschaft	49
Stadt im Fluss	56
2 Lebensadern der Gemeinschaft: Das frühe 20. Jahrhundert ..	69
La Fée Électricité	69
Gefährdung und Improvisation	83
Automobile Zeitreisen	92
Aneignung und Ausgrenzung	105
3 Maßstab der Moderne: Das späte 20. Jahrhundert	115
Unwiederbringliche Gefühle	115
Kontrollierte Kollektive	126
Machtspeicher	137
Rückkehr des Verdrängten	149

II Knotenpunkte der Debatten um die Infrastruktur

4 *Public, private oder partnership?*

Wie Infrastruktur organisiert wird	161
Öffentliche und unsichtbare Hände	161
Werktätiger Gemeinsinn	174

5 Prestigeprojekte:

Symbolwert und Scheitern von Infrastruktur	184
Sichtbarkeit des Selbstverständlichen	184
Prestige und Poesie	194

6 Bröckelnde Brücken: Lebenszyklen von Infrastrukturen

Tempi passati	202
Warten auf die Wartung	211

7 Achillesfersen: Die Verwundbarkeit großtechnischer Netze ..

Ungehinderte Betriebsabläufe	221
Kritikalität der Netze	232

8 Die Kalte Persona: Nutzer und Betreiber der Infrastrukturen .

Verkehrsteilnehmergesicht	242
Service und Selbstregulation	254

Aus-Leitung: Alles im Fluss?

Rohrsysteme und Datenautobahnen	265
Wie weiter?	275
Rekapitulation	282

Anmerkungen	288
-------------------	-----

Literatur	312
-----------------	-----

Abbildungsnachweise	357
---------------------------	-----

Dank	358
------------	-----

6 Personen- und Ortsregister	359
------------------------------------	-----

1 Öffentliche Arbeiten: Das 19. Jahrhundert

Kanalisation

In den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs entdeckte der britische Fantasy-Autor Robert Fordyce Aickman eine Erzählung seines Kollegen Lionel T. C. Rolt. In »Narrow Boat« hatte dieser eine stimmungsvolle Bootsreise beschrieben, die er 1939 mit seiner Verlobten auf den idyllischen Wasserwegen Mittelenglands unternommen hatte. Das Kanalsystem war zu dieser Zeit nahezu funktionslos und fast schon wieder selbst zur Natur geworden. Aickman entwickelte aus seiner Lektüre eine bestechende Idee: Er schlug Rolt vor, die annähernd 7000 Kilometer schiffbarer Gewässer als das Gegenteil dessen wiederzubeleben, wofür sie einst gebaut worden waren.

Am 15. Februar 1946 gründeten beide Schriftsteller die *Inland Waterways Association*. Die sah fortan ihre Aufgabe darin, die weithin verwaisten künstlichen Wasserwege in England für den Tourismus zu erschließen. Hierfür verfasste Aickman einen Reiseführer, der mehrfach neu aufgelegt wurde: »Know Your Waterways«.¹ Das Beispiel machte Schule. Bis heute gehört die englische oder irische Bootsreise zu den Urlaubshighlights der Britischen Inseln. Denn sie stellt tatsächlich eine der gemütlichsten Möglichkeiten dar, sich vom Getriebe der industriellen Moderne zurückzuziehen. Nur wenigen Urlaubern ist dabei bewusst, dass diese Wasserstraßen einmal den Beginn einer Epoche der Industrie- und Infrastrukturgeschichte eingeleitet haben.

Die Wurzeln der britischen Kanäle reichen bis zu den Römern zurück. Während ihrer Besetzung Britanniens hatten diese ab 43 n. Chr. erste strategisch nützliche Grabungen vorgenommen. Auch im Mittelalter und in

der Frühen Neuzeit entstanden solche künstlichen Verbindungswege zwischen Flüssen und Seen. Sehr viel mehr noch waren geplant, wegen des immensen Aufwands aber nicht realisiert worden. Später verfolgten absolutistische Herrscher und frühneuzeitliche Projektemacher in ganz Europa den ausdrücklichen Anspruch, die Natur zu verbessern und menschliche Ordnungsmacht durch idealisierte Stadt- und Gartenanlagen zu dokumentieren. Im Zentrum stand dabei die Beherrschung des Wassers und seiner Kräfte.²

Besonderes Aufsehen erregte der 1681 unter Ludwig XIV. fertiggestellte Bau des Canal du Midi, der als Canal de Deux Mers fortgeführt wurde. Seine Entstehungsgeschichte sollte später niemand anderes als Lionel T. C. Rolt in einem Buch beschreiben.³ Der Mehrwert des Kanals bemaß sich weniger nach seiner Wirtschaftlichkeit. Er bestand vielmehr darin, dass der Herrscher damit seine Macht demonstrierte und den Raum seines Imperiums markierte.⁴ Will man für England ein ähnlich symbolhaftes Datum fixieren, dürfte sich das Jahr 1761 anbieten. Damals wurde ein Kanal eröffnet, mit dem Francis Egerton, der dritte Duke von Bridgewater, fortan Kohle aus seinen Minen in Worsley bis nach Manchester transportieren ließ, wo sie dann in der entstehenden Montanindustrie verfeuert wurden. Damit war einer der ersten künstlichen Wege geschaffen, die sich an den Erfordernissen der ersten industriellen Revolution orientierten, die in England gerade einsetzte.

Dem Bridgewater-Kanal folgten rasch weitere Kanäle, so dass in Mittelengland nach und nach ein weitverzweigtes Netz an schiffbaren Wasserwegen entstand. Sie wurden zur Voraussetzung einer billigen und zuverlässigen Zirkulation von Rohstoffen, vor allem von Kohle, aber auch von Lebensmitteln und anderen Gütern des industriellen und täglichen Bedarfs. Den Antrieb übernahmen vorerst noch Pferde, welche die schmalen Schiffe auf Treidelpfaden relativ gemächlich hinter sich herzogen. Trotz dieses noch biogenen Tempos trugen die Kanäle schon wesentlich dazu bei, vorhandene Unterschiede zwischen rohstoffreichen und lebensmittelreichen Regionen auszugleichen. Dies war dann eines der Hauptargumente, das die Wirtschaftsexperten – Kameralisten und Merkantilisten –, aber auch Politiker für den Bau solcher Kanäle anführten.⁵

Damit wurde ein zunächst kaum merklicher, letztlich aber welthistorisch bedeutsamer Schritt vollzogen. Denn nun konnten Energieträger wie die Kohle überall dorthin transportiert werden, wo sie gebraucht wurden. Das mineralisch und fossil geprägte Zeitalter war angebrochen, und es verdrängte allmählich die Epochen der organisch begrenzten Energien wie etwa Holz. Erst hierdurch wurde der Gedanke des fortgesetzten Wachstums möglich.⁶

Ebenfalls im 18. Jahrhundert begannen die schon erwähnten Fachleute für die wirtschaftliche Wohlfahrt eines Landes damit, sich den politischen Verantwortlichen als Berater anzudienen. Sie forcierten den Ausbau von Kanälen und anderen Einrichtungen, die sehr viel später erst als Infrastruktur bezeichnet wurden. Dadurch empfahlen sich diese Experten zugleich für eine Steuerung der gesamten Gesellschaft.⁷ Denn ein Ausgleich zwischen Überfluss und Mangel war wiederum die Voraussetzung dafür, dass sich Rohstoffproduzenten, verarbeitendes Gewerbe, spezialisierte Arbeitskräfte und urbane sowie industrielle Zentren räumlich und gesellschaftlich weiter ausdifferenzierten. So konnten auch entlegene Gebiete eines Landes »in Wert« gesetzt werden, und der produktiven Marktwirtschaft wurden neue Ebenen eingezogen. Hieraus entstand nach und nach so etwas wie eine nationale Ökonomie, während sich gleichzeitig bereits die Umrisse eines »Infrastrukturstaates« abzeichneten, der – nicht ohne auf Widerstände zu stoßen – seine Macht durch Kanal-, Straßen- oder andere Kunstbauten definierte.⁸

Zwar kam der Bridgewater-Kanal noch ohne Schleusen aus, doch musste er mit Wasserbrücken über kreuzende Flüsse hinweggeleitet werden. Damit wies er ein weiteres Charakteristikum moderner Infrastrukturen auf, nämlich die Ambition, sich von landschaftlichen Vorgaben so unabhängig wie möglich zu machen. Dieses Ziel scheiterte zwar immer wieder an landschaftlichen Bedingungen, an wirtschaftlichen und strategischen Erwägungen oder an Fragen des Eigentums von Land. Doch die Wege- und Tiefbau-Ingenieure hielten am Ziel einer möglichst idealen, weil effizienten Linienführung fest. Vor allem in zentralistischen Staaten kamen außerdem politische Vorgaben hinzu. Sie führten etwa in Frankreich und in Spanien dazu, die Verkehrslinien sternförmig auf die jeweilige Hauptstadt auszu-

richten, statt das Land zum Vorteil der jeweiligen Provinzen gleichmäßig zu vernetzen.⁹

Das Zeitalter der Kanäle erreichte in England gegen Ende des 18. Jahrhunderts seinen Höhepunkt. Die Wasserwege entstanden meist in privater Initiative, auch um den Wert des anliegenden Grunds und Bodens zu steigern. Mitte des 19. Jahrhunderts waren dann schon annähernd 25 000 Binnenlastkähne unterwegs.¹⁰ Geschlossene Kanalsysteme für den Transport und zur Regulierung des Wassers entstanden auch in anderen Ländern, etwa den Niederlanden. Hier bildete sich sehr früh ein spezialisiertes Ingenieurskorps heraus – schon weil man dem in dieser Region stets übergriffigen Meer Einhalt gebieten musste.¹¹ Auch außerhalb Europas hatten solche spezialisierten Kenntnisse eine lange Tradition, namentlich in Mittelamerika, im Vorderen Orient, in Indien und in China, wo die Gesellschaften jeweils stark vom Wasserbau geprägt waren. Es war daher auch kein Zufall, dass eines der ersten Ministerien für öffentliche Arbeiten schon im frühen 19. Jahrhundert das ägyptische war. Es führte vor allem die hydraulischen Vorhaben fort, die seit dem Alten Reich das Land tief geprägt hatten.

Doch wurde das Wasser in den küstennahen Ländern der Deiche und Kanäle als Gefahr wie auch als Möglichkeit erfahren, eine Ambivalenz, die sich auch anderswo in Europa fand. Die Zeit des ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts war von der Suche nach neuen wirtschaftlichen Möglichkeiten geprägt, aber ebenso vom Bemühen um Schutz vor Gefährdungen, die man nicht mehr so passiv hinnahm wie zuvor.¹² Flüsse bildeten schon lange wesentliche Transport- und Versorgungslinien, und vornehmlich auf diesen Zweck richteten sich die Bemühungen um deren menschengerechte Gestaltung. Johann Gottfried Tulla, Carl Friedrich von Wiebeking und andere berühmt gewordene Hydrotechniker dieser Zeit verstanden die Eingriffe in den Rhein oder die Donau als »Korrektion« einer bedürftigen Landschaft. Für sie war dies eine Aufgabe, die Gott dem Menschen bewusst gestellt hatte.¹³

Ein zuvor als wild und unbezähmbar geltender Strom wie der Rhein wurde durch Wehrbauten und Schleusen zu einem kanalisiertem Wasserweg umgestaltet, der industriellen, kommerziellen und urbanen Interessen diene. So verlor er bis 1975 neun Zehntel seines Überschwemmungsge-

biets. Er wurde insgesamt um 105 Kilometer verkürzt und zugleich auf eine einheitliche Breite festgelegt.¹⁴ Die entlang seinen Ufern errichteten Siedlungen und Infrastrukturen wurden mit einer verlässlichen Regelmäßigkeit ausgestaltet und bildeten mit dem Rhein eine räumliche Einheit. Gab es dennoch Überschwemmungen, wurden sie als Rückkehr einer nun als feindlich empfundenen Natur gewertet, auch weil die Folgen für die Anwohner des Flusses oft umso schwerwiegender waren.¹⁵ Neben diesen ernüchternden Tendenzen im Umgang mit der Natur gab es zugleich aber Prozesse, die der Natur neuen Zauber verliehen: Erst im 19. Jahrhundert und als Reaktion auf die menschlichen Eingriffe entstand so etwas wie eine spezifische »Rheinromantik«. In ihr drückte sich weiterhin die Ehrfurcht aus, die der Mensch vor Natur und Landschaft empfand. Doch sie wandelte sich zu einer ebenfalls gezähmten und touristisch konsumierbaren Emotion.¹⁶

Das Management von Wasserstraßen ist bis heute eine staatliche Daueraufgabe, die schon früh internationaler Absprachen bedurfte. Daher wurde 1831 eine Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gegründet.¹⁷ Denn für die Schweiz, Frankreich, Deutschland und die Niederlande war der Strom gleichermaßen bedeutsam. Damit bestand die Gefahr, dass er politisch, strategisch, nationalkulturell oder wirtschaftlich von einem der Anrainerstaaten dominiert und vereinnahmt wurde. Um kaum einen Fluss ist in den vergangenen zwei Jahrhunderten politisch und kulturell so viel gerungen worden.¹⁸

Viele Flüsse in Mitteleuropa überschritten politische Grenzen. Aus diesem Grund und wegen denkbarer Abkürzungen wurde immer wieder nach schiffbaren Alternativen gesucht. So wie der Canal de Deux Mers den Franzosen die lange Route um die iberische Halbinsel herum ersparen sollte, erwogen etwa die Schweizer lange Zeit den Plan eines Transhelvetischen Kanals, um sich selbst und anderen Ländern eine Durchfahrt zum Mittelmeer zu ermöglichen.¹⁹ Mit einer Verbindung zwischen Donau, Oder und Elbe wollte sich auch die Tschechoslowakei an die europäischen Küsten anschließen.²⁰ Die Belgier verhandelten mit den Deutschen viele Jahrzehnte vergeblich über den Plan eines Rhein-Maas-Schelde-Kanals.²¹ Mit großem Erfolg verwirklicht wurde 1895 der Kaiser-Wilhelm-Kanal, der seit 1948

Nord-Ostsee-Kanal heißt. Durch eine Verkürzung des Weges zwischen Nord- und Ostsee um ganze 700 Kilometer ersparte er nicht nur Zeit. Er brachte Dänemark zugleich um wertvolle Gebühren und Zolleinnahmen.²² Noch erfolgreicher waren der 1869 eröffnete und bald von den Briten ver-einnahmte Suezkanal sowie der von den USA errichtete Panamakanal. Des-sen Eröffnung am 3. August 1914 wurde jedoch vom parallel ausbrechenden Ersten Weltkrieg überschattet.²³

Diesen Beispielen könnten zahllose weitere Kanäle in aller Welt hinzuge-fügt werden. Sie erleichterten und beschleunigten nicht nur die Schifffahrt auf Binnengewässern, sondern auch auf dem Meer. Die Seeschifffahrt wird in ihrer Bedeutung für die Zirkulation von Gütern, gerade in der Gegen-wart, oft unterschätzt. Zur Infrastruktur wurde sie jedoch nicht durch die immensen technischen Fortschritte in der Navigation oder beim Antrieb mit Dampfkraft. Vielmehr wurde der Seeverkehr instrumentell in die Früh-form dessen einbezogen, was heute als globale Logistik firmiert. Die von Europa ausgehenden Entdeckungen, Erforschungen und Erschließungen waren bis ins 19. Jahrhundert hinein von wenigen seefahrenden Ländern getragen worden, von denen mal das eine, mal das andere dominierte. Diese Erkundungen waren weitgehend eine Angelegenheit einzelner Herr-scher oder privater Gesellschaften wie der britischen oder niederländischen Ostindien-Kompanien gewesen. Sie hatten zu unermesslichem Reichtum geführt und einzelnen Regionen, mehr noch einzelnen Personen, Familien oder Gesellschaften großen Wohlstand eingebracht.

Alle diese Aktivitäten wurden im Laufe des 19. Jahrhunderts in die Poli-tik der jungen Nationalstaaten einbezogen. Erst jetzt wurde der Austausch von Rohstoffen und anderen Waren, der bislang weitgehend auf Luxus-güter beschränkt gewesen war, zu einem essentiellen Bestandteil der eu-ropäischen Wirtschaft. Entsprechend sensibel reagierten Regierungen und Militärs auf die Möglichkeit eines seegestützten Wirtschaftskrieges, wie er zwischen 1806 und 1811 vom napoleonisch dominierten Kontinent gegen-über England geführt worden war. Der Aufbau von Handelsflotten ging daher meist mit der von Kriegsflotten einher. Die Anlage von Häfen und Stationen wurde nicht mehr nur mit dem Ziel geplant, Frachtkosten zu senken, sondern folgte zunehmend auch strategischen Überlegungen.²⁴

Parallel zum Verkehr auf dem Wasser entwickelte sich auf allen Kontinenten auch der Verkehr im Landesinneren. Auf den Höhepunkt der *canal mania* im ausgehenden 18. Jahrhundert folgte ab den 1830er Jahren die *railway mania*. Zunächst als Zubringer zu den Kanälen genutzt, verdrängte in England das flexiblere Streckennetz der Eisenbahnen die Kanalschifffahrt Schritt für Schritt. Meist übernahmen die Eisenbahnunternehmen die Kanäle, ließen sie aber nicht selten verkommen. So wurden die britischen Wasserstraßen zur ersten modernen Infrastruktur, die nach kurzer Blüte schon wieder verfiel – bis sie wie beschrieben nach 1945 eine neue Bestimmung fand.

Ein zweites Leben war auch der London Bridge beschieden, die seit 1831 die Themse überspannt hatte. In den 1960er Jahren hatte sich gezeigt, dass sie der Last des täglichen Autoverkehrs nicht mehr gewachsen war. Man ersetzte sie durch eine neue sechsspurige Brücke mit beheizbaren Bürgersteigen. Der amerikanische Industrielle Robert McGulloch, der sein Geld mit Kettensägen und Außenbordmotoren für Boote verdient hatte, kaufte die alte Brücke kurzerhand auf. Anschließend ließ er sie durch den Panamakanal in die USA transportieren und am Lake Havasu in Arizona wieder aufbauen. 1971 wurde sie im Beisein des Londoner Bürgermeisters erneut eingeweiht. Seither ist sie ein Tourismusmagnet.²⁵

Westward Ho!

Als William Clark am 11. Mai 1880 in Begleitung eines U. S.-Marshalls im kalifornischen Distrikt Mussle Slough auftauchte, kam es zum Showdown. Der Vertreter der *Southern Pacific Railroad* sollte widerspenstige Siedler von Land vertreiben, das nominell der Eisenbahngesellschaft gehörte. Neben den Räumungsbeschlüssen trugen beide vorsichtshalber ein paar Waffen bei sich. Tatsächlich wurde schon der erste Farmer, der aufgesucht wurde, von Vertretern der *Settlers Land League* unterstützt, die diese Vertreibungen verhindern wollte. Als beide Parteien aufeinandertrafen, entbrannten Wortgefechte, die rasch in eine Schießerei eskalierten. Am Ende lagen sieben Männer tot am Boden, ein weiterer war schwer verletzt.

Worum ging es? Die private Bahngesellschaft hatte wie üblich von der amerikanischen Regierung entlang ihrer Strecken Landkonzessionen erworben. Mit den daraus gezogenen Gewinnen sollten die Investitionen in den Bahnbau abgesichert werden. Das damals noch karge Gebiet im San Joaquin Valley wurde 1870 an Siedler verpachtet. Vereinbart war, dass sie es im Falle einer erfolgreichen Urbarmachung zehn Jahre später von der Gesellschaft für zweieinhalb Dollar pro Morgen übernehmen könnten. Mittlerweile war der Bodenwert des infrastrukturell erschlossenen Landes im Herzen Kaliforniens aber deutlich angestiegen.²⁶ Die Bahngesellschaft verlangte daher nicht weniger als das Zehnfache des ursprünglich ausgemachten Preises. Die Siedler, die jahrelang entwässert und angebaut sowie Straßen und Häuser errichtet hatten, fühlten sich hinters Licht geführt und organisierten in der *Land League* ihren Widerstand. Sie appellierten an die lokale Öffentlichkeit und drohten sogar mit Blutvergießen, sollte die Gesellschaft an ihren Forderungen festhalten. So war es schließlich auch gekommen.

Die Tragödie von Mussle Slough ist einer von unzähligen Konflikten, die mit dem Ausbau der Infrastrukturen im 19. und 20. Jahrhundert einhergingen. In diesem Fall waren die Koalition von Gewinnkalkülen des Staates und der privaten Bahngesellschaft auf der einen, die Interessen der lokalen Anwohner auf der anderen Seite frontal aufeinandergeprallt. Solche Gewalt war zwar eher die Ausnahme. Dennoch zeigt der Vorfall, dass die Errichtung von Infrastrukturen keineswegs eine ruhige Abfolge von technischen oder Verwaltungsakten war.

Die Erschließung des amerikanischen Westens ist nachträglich oft heroisch verklärt worden. Tatsächlich erfolgte sie aus allen Richtungen ins Innere des Landes und war von zahlreichen Auseinandersetzungen begleitet. Die ergaben sich nicht nur dort, wo die Eisenbahn die Lebensräume von Indianern durchschnitt und zusammen mit den begleitenden Telegrafenslinien zur Absicht beitrug, die indigene Bevölkerung zu »zivilisieren«. Die populäre Kultur der USA ist voll von mythisch überhöhten Geschichten solcher Erschließungskonflikte. Sie handeln von Entdeckern und Erforschern, von Straßenbaupionieren und Eisenbahnarbeitern, von den Reitern des legendären *Pony Express*, den Erfindern des Telefons und des Flugzeugs,

des Fernsehens und des Internets. Ob das nun tatsächlich alles in den USA entstanden ist oder nicht: Die Prominenz dieser Infrastrukturen in der Geschichte des Landes zeigt, dass sich die amerikanische Gesellschaft über lange Zeit hinweg ausdrücklich über die technische Erschließung des Raums definierte. Bisweilen sah sie darin sogar ihre »offensichtliche Bestimmung«.

Der aus Berlin in die USA eingewanderte Maler John Gast hatte diesen »American Progress« im Jahr 1872 auf ein Gemälde gebannt, das ursprünglich *Westward Ho/Manifest Destiny* hieß: Den ins Dunkel der Geschichte vertriebenen Tieren und Indianern folgen darauf die hell ausgeleuchteten Siedler, die Postkutschen, Eisenbahnen und Schiffe auf dem Fuß. Darüber schwebt – die Heilige Schrift und eine Rolle Telegrafenkabel in der Hand – die Göttin des Fortschritts.

Unzählige Balladen, Romane, später vor allem auch Filme, verklären diese Eroberung des Westens zum Mythos. Dennoch war das Vorrücken der Erschließungsgrenzen stets von kritischen Stimmen begleitet. Auch der Vorfall in Mussle Slough wurde 1901 durch den progressiven Journalisten Frank Norris aufgegriffen. Er gestaltete seinen Bericht darüber als kritisches Porträt der Gier und Übermacht der großen amerikanischen Eisenbahngesellschaften sowie einer korrupten Politik. Dabei verglich er die Machenschaften an der amerikanischen *frontier* mit einem Riesenkraken, einer damals beliebten Verbildlichung von großen industriellen Trusts.²⁷ Zu den amerikanischen Unternehmern, unter denen die Harrimans und die Vanderbilts die bekanntesten waren, gab es mit Bethel Henry Stroussberg oder Baron Maurice de Hirsch auch europäische Entsprechungen. Diese »Eisenbahnkönige« sahen sich ständigen Skandalisierungen ausgesetzt, die sich auf ihre überragende Macht und ihren enormen Reichtum richteten.²⁸

Der »Wilde Westen« war eine legendenumwobene, aber ebenso paradigmatische Übergangszone zwischen Natur und technischer Zivilisation. Aus den entsprechenden Erzählungen und Filmen ragen drei Motivstränge hervor. Die Verdrängung der indigenen durch die nachrückende europäische Bevölkerung ist der erste Strang, die infrastrukturelle Erschließung der zweite, während der dritte Strang die Disziplinierung der amerikanischen



2 John Gasts Gemälde *Westward Ho* von 1872: Der von Infrastrukturen begleitete Fortschritt bringt Licht ins Dunkel der vermeintlich rückständigen »Ureinwohner«.

Pioniergesellschaft thematisiert – durch Gesetze, aber auch durch eine Regelmäßigkeit der alltäglichen Vorgänge, die sich über Verkehrs- und Kommunikationsnetzwerke ausbreitete. In kaum einer Gesellschaft sind daher die mit der infrastrukturellen Besiedelung verbundenen Prozesse bis heute so anschaulich und greifbar wie in der US-amerikanischen.

(...)