

Online-Rezensionen des Jahrbuchs zur Liberalismus-Forschung 2/2013

Jürgen Herres: Köln in preußischer Zeit 1815–1871

Köln: Greven, 2012 (=Geschichte der Stadt Köln, Bd. 9), XIV, 506 S., 126 Abb. und eine Kartenbeilage, ISBN: 978-3-7743-0452-9

Ein großes Programm hat sich die Historische Gesellschaft Köln e.V. mit der Publikation ihrer 13-bändigen Kölner Stadtgeschichte vorgenommen, deren Erarbeitung nun seit Jahren von dem Einsturz des Historischen Archivs der Stadt Köln überschattet ist. Dies beklagt auch der Autor des 9. Bandes, der die preußische Herrschaft von 1815 bis 1871 abdeckt, wofür er auf die exklusiven Bestände des Archivs zwecks ergänzender Recherchen nicht mehr zurückgreifen konnte. Dass Köln in diesem Zeitraum eine besondere Geschichte hatte, prägt den gesamten Band.

Köln und das katholische Rheinland bildeten einen konfessionellen und verfassungsrechtlichen Gegensatz zu dem protestantisch dominierten Staat Preußen. Von Berlin blickte der absolut regierende Monarch mit Misstrauen auf die katholischen Untertanen, die zudem an dem französischen Code Civil, der die Rechtsgleichheit der Bürger kodifizierte, und an der französischen Gemeinde- und Gerichtsverfassung festhielten. Die kritische Nähe Frankreichs veranlasste den Ausbau der Handelsstadt zur preußischen Festung, ein Hemmschuh für die organische Entwicklung während der industriellen Revolution und des stürmischen Bevölkerungswachstums im 19. Jahrhundert. Die weitreichenden Konsequenzen der Festungseigenschaft für Wirtschaft, Handel und Infrastruktur schlugen sich durchgängig in dem Werk nieder. Die Gliederung weist sechs ereignisgeschichtliche Kapitel im Rhythmus der Jahrzehnte, je einen Längsschnitt über Wirtschaft und Kultur sowie ein einleitendes und ein abschließendes Kapitel über Stadtbild und Stadtraum auf. Die zusammenfassenden Einleitungen der einzelnen Kapitel strukturieren das Werk insgesamt lesefreundlich.

Die Rheinprovinz, von England und Österreich als Bastion Preußens gegen Frankreich konzipiert, blieb über Jahrzehnte ein misstrauisch beobachteter Fremdkörper, nach Wahrnehmung des Innenministers Rochow 1837 ein unpreußisches, besetztes Gebiet, das erst noch vollständig germanisiert werden müsse. Denn das Rheinland entwickelte sich „zu einem wirtschaftlichen, sozialen und politischen Gegenentwurf, einem Alternativmodell“ (S. 6) zu Altpreußen. Zahlreiche Denkschriften und Petitionen von Stadtrat und Handelskammer an den König seit 1815 dokumentieren das zunehmende Selbstbewusstsein der rheinischen Metropole Köln, deren verfassungs- und rechtspolitisches Sendungsbewusstsein dem preußischen Obrigkeits- und Militärstaat Reformen im Sinne des westeuropäischen Konstitutionalismus zumutete. Der Kampf um die Beibehaltung des französischen Rechts und der Gerichtsverfassung gewann den Rang einer Verfassungsbewegung.

Auf der anderen Seite konstatiert Herres die „bemerkenswerte Integrations- und Wandlungsfähigkeit“ (S. 422) der Kölner. Doch ihre Bestrebungen um Aufwertung durch zentrale Institutionen erfüllten sich nur zum Teil; die Stadt wurde Sitz des Regierungspräsidiums, des rheinischen Appellationsgerichtshofs, des Erzbistums, aber weder der Universität (Bonn) noch des Provinzialmuseums (Bonn) oder der Kunstakademie (Düsseldorf). Das Oberpräsidium der Provinz Kleve-Berg blieb nur die wenigen Jahre bis zur

Zusammenlegung der beiden Rheinprovinzen in Köln. Von bürgerlichem Selbstvertrauen zeugt die Entwicklung kultureller Initiativen aus der Kölner Stadtgesellschaft heraus.

Was Kölns Wirtschaftsperspektiven betraf, eröffnete die Integration in Preußen, später im Deutschen Zollverein die Chance zur Interaktion in einem großen Wirtschaftsgebiet, wobei das bis 1831 beibehaltene Privileg des Rheinstapels mit dem Interesse an einem freien Rheinhandel kollidierte, der Kölner Schiffen den Weg zum Welthandel eröffnen sollte. Technische Neuerungen wie Dampfmaschine, Dampfboot, Eisenbahn wurden von der Kölner Handelskammer, die die Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die Strecke Köln – Mainz gründete, schnell als Chancen für wirtschaftliche Dynamisierung begriffen. Die West-Ost-Strecke der Eisenbahn, die Köln zum verkehrspolitischen Drehkreuz des Westens machte, fungierte als entscheidender Hebel, um den hemmenden niederländischen Zwischenhandel durch die Streckenführung nach der belgischen Handelsstadt Antwerpen zu umgehen. Doch der preußische Staat förderte die Verkehrsrevolution nicht nur, sondern bremste sie auch. Um den Charakter als Festungsstadt nicht zu schmälern, durften die Eisenbahnlinien nicht in die Stadt geführt werden. Die westlichen Verbindungen endeten vor der Kölner Stadtmauer, die östliche nach Berlin in der damals noch selbstständigen Stadt Deutz. Vororte wie Bayenthal, Ehrenfeld, Nippes, Riehl mit reichlichem Terrain für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben, die Eisenbahnanschluss benötigten, profitieren von der Einschnürung Kölns im Festungsgürtel. Erst 1859 wurde die Eisenbahnbrücke nach Deutz eröffnet, die die „stehende“ Schiffbrücke ersetzte.

Die Verkehrsrevolution durch Dampfschiff und Eisenbahn ist nicht von der gesellschaftspolitischen zu trennen. Der hohe Kapitalbedarf der neuen Erfindungen erforderte die Sammlung des Kapitals in Aktiengesellschaften, die neben ihrer wirtschaftlichen Funktion gesellschaftliche Bedeutung gewannen, da im verfassungslosen Preußen Aktionärsversammlungen zu Orten wirtschaftsbürgerlicher Meinungsbildung und wirtschaftspolitischen Interessenausgleichs wurden. Von den über 200 in Preußen bis 1867 zugelassenen Aktiengesellschaften hatten 61 % ihren Sitz im Rheinland, immerhin 10 % in Köln, wo Gustav Mevissen an der Gründung zahlreicher AGs beteiligt war. Die Konflikte zwischen Mittelstand und Oberschicht, die sich auch in der Auseinandersetzung um die Verfassung der Gemeinde und der Handelskammer niederschlugen, werden instruktiv dargestellt. Bemerkenswert ist, dass laut einer Umfrage der Kölner Handelskammer 1865 die Kölner Unternehmer das Koalitionsrecht der Arbeiter befürworteten.

Herres zeichnet am Beispiel Kölns die Spaltung der Liberalen in die Geldaristokratie und die Volkspartei nach, eine Spaltung, die sich unübersehbar an der Frage des Wahlrechts zeigte. Eine Überraschung ist die Wahl Kölner Bürger zur Schuldenregulierung, die der preußische Staat 1823 nach dem französischen Wahlrecht von 1799 durchführte, während 1846 ein aufwendiges Dreiklassenwahlrecht eingeführt wurde. Mit der Rheinischen Städteordnung von 1856 wurde die Staatsaufsicht ausgeweitet, die Selbstverwaltung beschränkt. Zu dem seit 1826 bestehenden Provinziallandtag, der lediglich das Petitionsrecht an den König hatte, waren nur Grundbesitzer wahlberechtigt, was zu Protesten der Kölner Bürger führte.

Bedeutsam war die Ausstrahlung der Revolutionen in den westlichen Nachbarländern auf die rheinische Metropole Köln. Aber während die französische Julirevolution außer der Flucht des Polizeipräsidenten nur schwache Auswirkungen in Köln zeigte, nahm die preußische Regierung nach der Gründung des katholisch-liberalen Staates Belgien den Katholizismus als politische Bedrohung wahr, dem durch massive Truppenverstärkung Paroli geboten wurde. Herres stellt heraus, dass die Revolution in Preußen 1848 bereits am 3. März in Köln und anderen Städten der Rheinprovinz begann. Obwohl eine Delegation des Kölner Stadtrates den preußischen König zu Zugeständnissen bewegte, kam es zu Mas-

sendemonstrationen in Köln und zur Bildung einer Bürgerwehr. Schließlich musste der König den Kölner Bankier Camphausen zum Ministerpräsidenten einer gemäßigt-liberalen Regierung berufen, um die revolutionäre Stimmung zu kanalisieren. Insgesamt verlief die Revolution in Köln maßvoll. Zu den Nationalversammlungen in Frankfurt und Berlin wurden liberale, katholische und demokratische Abgeordnete gewählt. Republikanische Forderungen hatten es in der Domstadt schwer. Ein Besuch des Königs in Köln, bei dem er Sympathien zu mobilisieren vermochte, bestärkte ihn, wie Herres annimmt, zur Einleitung seiner Reaktionspolitik, der die Demokraten wenig entgegenzusetzen hatten, da ihre Mobilisierungsfähigkeit mit ihrer machtpolitischen Schwäche kontrastierte.

Viele weitere Aspekte finden in dem lesenswerten Band Berücksichtigung, so das ambivalente Verhältnis zwischen Staat und Katholiken, das im Kölner Kirchenstreit 1837 kulminierte, die Wiederaufnahme des Dombaues in den 1840er Jahren, wobei das Dombaufest als Gegen-Hambach, als Integrationsfest von Monarchie, Kirche und Gesellschaft fungierte, und den damit verbundenen Demokratisierungsschub, den frühzeitig kanalisierten Karneval, den sich entwickelnden Vereins- und Verbandskatholizismus, den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aufstieg der protestantischen und der jüdischen Minderheit oder den Aufstieg Kölns als Zeitungsstadt. Die Kölnische Zeitung setzte nicht nur ein weithin leuchtendes Fanal, als sie 1817 zensurbedingt mit leerer Titelseite erschien, sondern überflügelte in den 1840er Jahren alle übrigen Zeitungen der Rheinprovinz zusammen an Auflage. Seit der Einberufung des Vereinigten Landtags 1847 ließ sie es sich viel kosten, Stenografen in die Sitzungen zu entsenden, um Wortprotokolle der Verhandlungen zu veröffentlichen, so auch beim Kölner Kommunistenprozess 1852. Das maßvolle Urteil des Kölner Schwurgerichts hatte zur Folge, dass die 1848 in ganz Preußen eingeführten Schwurgerichte ihre Zuständigkeit für politische Straftaten einschließlich Pressevergehen an den neugebildeten Staatsgerichtshof in Berlin verloren – ein Präzedenzfall zur Einführung des Volksgerichtshofs 1934 unter Hitler. Aktuelle Parallelen weist ein nachteiliger Vertrag auf, den die Stadt Köln 1840 mit einer englischen Gasgesellschaft eingegangen war und aus dem sie sich erst nach Jahrzehnten lösen konnte.

Aus der von Levin Schücking so bezeichneten rheinisch-preußischen Vernunfttheorie entwickelte sich durch die populären Kriege Bismarcks ein begeisterter Nationalismus; so rief die Kölnische Zeitung 1870 zum „heiligen Krieg“ gegen Frankreich auf, lehnte aber die Annexion von national-französischem Gebiet im Gegensatz zu Bismarck ab. Die Annexion von Elsass-Lothringen hatte für Köln insofern strategische Bedeutung, als seine Eigenschaft als Festungsstadt obsolet wurde, sodass es den Festungsgürtel erwerben und schleifen konnte, dies allerdings erst nach einer weiteren Zehnjahresfrist.

Die Bebilderung ist mit 126 Abbildungen nicht üppig, aber doch ansehnlich. Besonders aufschlussreich sind die Reproduktionen alter Karten, die die engeren und weiteren Festungsanlagen aufweisen; hierbei ist der dem Band beigefügte detaillierte Plan von Köln und Deutz hervorzuheben, der den Stand von 1866 anschaulich darstellt.

Herres' Darstellung der Kölner Stadtgeschichte im kurzen 19. Jahrhundert bis zur zweiten Reichsgründung liefert ein Lehrstück in Sachen Aufbegehren und Anpassung, obrigkeitlicher Reglementierung und Selbstbewusstsein der Bürger. Die von ihm konstatierte obrigkeitliche „Einhegung der durch Industriegesellschaft und freiheitliche Ideen in Bewegung geratenen Gesellschaft“ (S. 290) scheiterte an zivilgesellschaftlichem Bürgersinn und Unternehmergeist, die die stürmische Entwicklung Kölns zu einem führenden Verkehrs-, Wirtschafts-, Finanz- und Kommunikationszentrum durchsetzten.