



**SACHSEN-ANHALT**

Kultusministerium

## **SCHRIFTLICHE ABITURPRÜFUNG 2005**

Geschichte  
(Leistungskurs)

Einlesezeit:	30 Minuten
Bearbeitungszeit:	300 Minuten

---

**Thema 1:** Industrialisierung und Eisenbahnbau

**Thema 2:** Faschismus in Italien

**Thema 3:** Deutschlandpolitische Konzeptionen und deren Bedeutung für das Ende der staatlichen Teilung

**Thema 1: Industrialisierung und Eisenbahnbau****Aufgabenstellung:**

Interpretieren Sie die vorliegenden Quellen unter besonderer Berücksichtigung der Haltungen zum Eisenbahnbau in der ersten Phase der Industrialisierung in Deutschland.

Bearbeiten Sie **dabei** folgende Aufgaben:

- Fassen Sie die in den Quellen enthaltenen Argumente für bzw. gegen den Eisenbahnbau zusammen.
- Untersuchen Sie anhand der tatsächlichen Entwicklung in der ersten Phase der Industrialisierung in Deutschland die genannten Erwartungen und Befürchtungen der Verfasser.
- Überprüfen Sie vor diesem Hintergrund die in Material 2 von K. geäußerte Auffassung, dass das, „was man Beförderung der Nationalindustrie nennt, oft nichts als Beförderung des Luxus auf der einen und des Pauperismus auf der andern Seite (ist)“ (Zeilen 39 – 41).

**Material 1: Friedrich Lists Werben für den Bau einer Eisenbahnlinie von Leipzig nach Dresden**

*Der bedeutende deutsche Nationalökonom Friedrich List (1789 – 1846) reichte 1833 eine Denkschrift zur Förderung des deutschen Eisenbahnsystems, dem die nachfolgenden Passagen entnommen sind, als „Eingabe an die hohen und höchsten Behörden im Königreich Sachsen“ ein.*

*Rechtschreibung und Zeichensetzung folgen der Vorlage.*

Vor allem bezeichnet das, von Leipzig aus nach allen Richtungen weithin sich erstreckende, ebene und feste Terrain, das seine Bewohner einzuladen scheint, ohne Vorbereitung die Schienen auf den Boden zu legen, diese Gegend als eine für die Anlegung von Eisenbahnen besonders geeignete. ...

5 Ein zweiter bei den hiesigen Lokalverhältnissen besonders in Betracht kommender Umstand ist die Eigenschaft des hiesigen Platzes als Herzkammer des deutschen Binnenverkehrs, des Buchhandels und der deutschen Fabrikindustrie.

Die Zahl der Hin- und Herreisenden und der Durchreisenden mit Einschluß der Meßfremden ist hier größer als an irgendeinem andern Ort in Deutschland und würde für sich schon die  
10 Anlegung von 4 Eisenbahnen, jede 20 Meilen lang, austragen. Gegenwärtig schon rechnet man, wie ich vernehme, mit Einschluß der Durchreisenden gegen 50 000 Fremde. Auf die doppelte Zahl oder auf 100 000 würde sie wenigstens steigen, könnte man eine Reise nach Leipzig von 40 Meilen hin und her für 5 Taler machen, ohne mehr als 10 Stunden auf dem Weg zuzubringen; ...

15 Endlich kommt die Konsumtion des Platzes selbst in Betracht. Alle Arten von Lebensmitteln nebst den Brennmaterialien sind hier teurer als in den Seestädten und dabei bedeutend schlechter. Holz kostet 100 Prozent mehr in der Stadt als 4 – 5 Meilen von hier. Während bei so hohen Preisen der großen Masse der Bevölkerung das Brennmaterial äußerst spärlich zugemessen ist, liegen 8 Meilen südlich von hier alle Berge voll Steinkohlen. An Fabriken,  
20 die Wasserkraft und Brennmaterial erfordern, ist nicht zu denken; kaum sind die vorhandenen Wasserwerke zureichend, das erforderliche Semmelmehl zu liefern; das Schwarzbrot wird dem ärmeren Teil der Bevölkerung vom Lande zu Markte gebracht. Überall gewahrt man, wie der Mangel an wohlfeilen Transportmitteln die Bevölkerung und die Gewerbeindustrie niederhält. ...

25 Eisenbahnen würden Holz, Torf und Steinkohle um mehr als die Hälfte wohlfeiler herbeischaffen. Die Kohle von Zwickau käme nur ungefähr 1½ – 2 Groschen per Zentner höher in Leipzig an als in der Grube und würde diese Stadt zu einem bedeutenden

Fabrikplatz erheben. Das innere Bayern, wo Mehl, Fleisch und andere Lebensmittel um 50 – 100 Prozent niedriger stehen als in Leipzig, würde seinen Überfluß in die Gegenden des Erzgebirges und bis an die Elbe und nach den Hansestädten verführen. Was leichter Transport vermag und was schwerer und teurer nicht vermag, darüber können wir die Sandsteine von Pirna zu Zeugen aufrufen, die zu Wasser bis Berlin, Hamburg und Altona, ja in noch größerer Menge bis Kopenhagen gegangen sind und noch gehen, während es ihnen nie möglich war, landwärts nur bis Leipzig vorzudringen. Und doch bedürfte man ihrer hier sehr, wäre es auch nur, um dieser sonst so schönen Stadt Trottoirs zu verschaffen. Wohlfeile Lebensmittel und Brennmaterialien werden teils größeres Wohlbefinden der arbeitenden Klasse, teils geringere Tagelöhne und größere Bevölkerung und infolge derselben Ausdehnung der Gewerbe bewirken. Wohlfeile Baumaterialien und Tagelöhne werden Baulust erregen und Mietzinse in den neuangelegten und entlegenen Teilen der Stadt ermäßigen.

*Friedrich List: Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden. In: Friedrich List: Schriften, Reden, Briefe, Band 3 (Schriften zum Verkehrswesen), Erster Teil, Berlin 1929, S. 160 ff.*

### **Material 2: Kritik an den Eisenbahnplänen**

*In der Deutschen Vierteljahresschrift von 1841 bestritt ein Nationalökonom, dessen Name mit „K.“ abgekürzt war, in einem Zeitungsartikel die Notwendigkeit von Eisenbahnen. Rechtschreibung und Zeichensetzung folgen der Vorlage.*

Weil da, wo die Industrie<sup>1)</sup> den Gipfel erreicht hat, Eisenbahnen entstanden sind, so schließen Manche, es bedürfe blos der Eisenbahnen, um die Industrie auf den Gipfel zu bringen, ein Schluß, der Ähnlichkeit hat mit folgendem: weil ein reicher Mann großen Aufwand machen kann, so braucht man blos großen Aufwand zu machen, um reich zu werden. In der That beruht das Urtheil über Eisenbahnen häufig auf dergleichen Trugschlüssen ... Eisenbahnen ... kann man kein Bedürfniß nennen; der Staat hat keine Verbindlichkeit, Personen und Waaren mit der Geschwindigkeit des Sturmes zu transportiren; wer solche Geschwindigkeit verlangt, mag sie bezahlen, ... Eisenbahnen zeichnen sich vor andern Transportmitteln, an denen in Deutschland kein Mangel ist, hauptsächlich durch die größere Geschwindigkeit aus. ... Um aber den Werth der größern Geschwindigkeit zu bestimmen, muß man zwischen Personen- und Waarentransport unterscheiden. Was vorerst den Waarentransport betrifft, so hat es mit den meisten Waaren keine solche Eile, daß ihre Versendung nicht ohne allen Nachtheil auf den gewöhnlichen Wegen geschehen könnte. Zu den Waaren, deren schneller Transport wünschenswerth ist, gehören hauptsächlich solche, die durch einen langsamen Transport dem Verderben ausgesetzt sind, z. B. Eßwaaren. Die meisten übrigen Waaren, z. B. Zucker, Kaffee, andere Kolonialwaaren, Rohstoffe, Manufakturprodukte usw. gelangen auf den bisherigen Wegen schnell genug an den Ort ihrer Bestimmung, wenn sie zu rechter Zeit bestellt und abgeschickt werden ... Der Accent wird aber, und das mit Recht, auf den Personentransport gelegt. Dieser ist es, durch den der Ertrag einer Eisenbahn gesichert werden muß, und die Waaren, namentlich die schweren sind gewissermaßen der Ballast, dessen Transportkosten größentheils durch den bei der Personenfracht sich ergehenden Überschuß gedeckt werden müssen. Beim Personentransport kommt es aber darauf an, zu welchem Zweck die Eisenbahnen benutzt werden, ob nämlich blos zum Vergnügen oder zu Reisen in Geschäften, nämlich zu industriellen und andern nützlichen Zwecken. Was die Geschäftsreisen betrifft, so ist wohl selten so viel daran gelegen, daß die Reisenden mit der Geschwindigkeit der Eisenbahnen dahin befördert werden, wohin ihre Geschäfte sie rufen können. Die meisten Geschäfte lassen sich schriftlich abmachen, und es wäre Zeit- und Geldverschwendung, wenn man dem schriftlichen Verkehr den persönlichen ohne Noth substituiren wollte. Diejenigen Geschäfte aber, die sich nur persönlich abmachen lassen, haben gewöhnlich keine solche Eile, daß nicht die bereits bestehenden, auf möglichst schnelle Beförderung der Reisenden berechneten Einrichtungen einen hinreichenden Grad von Schnelligkeit gewährten, ...

Um der wenigen Geschäftsreisenden willen aber, denen an möglichst schneller Beförderung gelegen seyn kann, wird man nicht verlangen, daß der Staat Millionen zum Opfer bringe. Bei  
 35 denen, welche bloß zum Vergnügen reisen, hat die Geschwindigkeit des Transports nur  
 insofern Werth, als dadurch die Lust zum Reisen und somit die Zahl der Reisenden vermehrt  
 wird. ... Daß aber das, was sich bei Einzelnen sammelt, auf dem Wege der Cirkulation  
 wieder auf Alle in richtigem Verhältniß abfließe, ist ein bloßes theoretisches Postulat. Das  
 40 Reichwerden des Einzelnen hat oft die Verarmung Vieler im Gefolg, und was man  
 Beförderung der Nationalindustrie nennt, ist oft nichts als Beförderung des Luxus auf der  
 einen und des Pauperismus auf der andern Seite. Dieser würde aber nicht ausbleiben, wenn  
 die Eisenbahnen, wie ihre Vorfechter verkünden, der Propagation<sup>2)</sup> so unermeßlichen Vor-  
 schub leisten, daß sie die Bevölkerung verdoppeln. ... Wenn es viel zu transportiren gibt, so  
 kann es vorteilhaft seyn, den Transport zu beschleunigen. Deshalb aber, daß der Transport  
 45 beschleunigt wird, gibt es nicht um so viel weiter zu transportiren.  
 Ferner: wenn man viel zu reisen hat, reist man gerne schnell; aber, wenn man schnell reist,  
 so hat man deshalb nicht viel zu reisen ... Um aber solchen Luxusbahnen eine national-  
 ökonomische Bedeutung zu geben, sucht man sie als Anfänge eines großen Eisenbahn-  
 netzes darzustellen, welches man über Deutschland auszubreiten beabsichtigt.

*o. V. (K.): Eisenbahnen auf Staatskosten mit besonderer Beziehung auf Württemberg. In: Deutsche Vierteljahresschrift, Drittes Heft, 1841, S. 213 ff. Zitiert nach: Friedrich List: Die Welt bewegt sich. Über die Auswirkungen der Dampfkraft und der neuen Transportmittel auf die Wirtschaft, das bürgerliche Leben, das soziale Gefüge und die Macht der Nationen (Pariser Preisschrift 1837), Göttingen 1985, S. 43 ff.*

<sup>1)</sup> Industrie: Gemeint ist hier die Wirtschaft insgesamt.

<sup>2)</sup> Propagation: Ausbreitung, Vermehrung, Erweiterung

### **Material 3: Die Eisenbahn und die Lohnkutscher**

*Johann Dewald war ein wandernder Handwerksgehilfe, der seine Lebensgeschichte niederschrieb. Der folgende Auszug bezieht sich auf das Jahr 1837 und beschreibt ein Erlebnis in Österreich.*

*Rechtschreibung und Zeichensetzung folgen der Vorlage.*

Über Grünfeld kamen wir nach Wels, durch das die neue Eisenbahn nach Linz fährt. Das war  
 mir ein gänzlich unerwarteter Vorfall und [ich] hätte sie für mein Leben gern gesehen. Ging  
 aber diesen Tag nit, indem sie nur dreimal die Woche fuhr. So nahm uns denn ein Lohn-  
 kutscher für 12 Kreuzer in das Quartier mit. Über der Fahrt schandigte<sup>1)</sup> er weidlich über die  
 5 neue Erfindung, die der Teufel ausgeheckt hätte. Jedem ehrlichen Fuhrmann käme sein  
 knapper Lohn nun ganz und gar abhanden und bei ihm wäre es schon so, daß er sein Weib  
 und die acht Kinder nit mehr satt bekäme. Was in aller Welt das noch werden sollt? Die Welt  
 würd ein Narrenhaus, und alles wär wild auf Neumodisches und Maschinenzeugs, und was  
 ordentlich war und ehrlich gegolten hat seit altersher, das ist nun nichts mehr und nur noch  
 10 zum Lachen. Doch käm bei der ganzen Klugheit nur heraus, daß nit genug zum Essen  
 bliebe.

*Johann Eberhard Dewald: Biedermeier auf Walze. In: Gisela Möller (Hg.): Deutsche Selbstbiographien aus drei Jahrhunderten, München 1967, S. 468*

<sup>1)</sup> schandieren: schimpfen, fluchen

**Thema 2: Faschismus in Italien****Aufgabenstellung:**

Zeigen Sie die Entwicklung Italiens vom Ende des Ersten Weltkrieges bis zur Mitte der 1920er Jahre unter dem Aspekt der Errichtung eines faschistischen Herrschaftssystems auf.

Bearbeiten Sie **dabei** folgende Aufgaben:

- Beschreiben Sie die Situation in Italien am Ende des Ersten Weltkrieges.
- Erklären Sie anhand der Errichtung des faschistischen Herrschaftssystems in Italien typische Merkmale des Faschismus.
- Beurteilen Sie, inwieweit die faschistische Herrschaft in Italien in der Mitte der 1920er Jahre totalitär war.

### Thema 3: Deutschlandpolitische Konzeptionen und deren Bedeutung für das Ende der staatlichen Teilung

#### Aufgabenstellung:

Erörtern Sie die These Rudolf Morseys, dass die „Epochenzäsur von 1989“ eine vollständige Rechtfertigung der Politik Konrad Adenauers gewesen sei.

Bearbeiten Sie **dabei** folgende Aufgaben:

- Geben Sie die Thesen und die Argumente der Autoren wieder.
- Analysieren Sie vor dem Hintergrund der tatsächlichen Entwicklung bis 1989/1990 die Einschätzung Rudolf Morseys, dass die Konzeption Adenauers für die Wiedervereinigung hinreichend gewesen wäre.
- Beurteilen Sie die Aussage Christoph Kleßmanns, dass „die Argumentation, das Jahr 1989/90 habe die eindrucksvolle Bestätigung für die Richtigkeit von Adenauers Politik geliefert, viel zu kurz greift“ (Material 2, Zeilen 41 – 43).

#### Material 1: Rudolf Morsey zur Bedeutung der deutschlandpolitischen Konzeption Konrad Adenauers für die Wiedervereinigung

*Der Historiker Rudolf Morsey (geb. 1927) war Professor für Zeitgeschichte an der Verwaltungshochschule in Speyer und leitete 30 Jahre lang (1968 – 1998) als Präsident die „Kommission für die Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien“. Leben und Wirken von Konrad Adenauer gehört zu seinen Forschungsschwerpunkten. Der folgende Auszug ist einer Veröffentlichung zur Deutschlandpolitik Adenauers entnommen. Rechtschreibung und Zeichensetzung folgen der Vorlage.*

- 5 Niemand, auch nicht der erste Bundeskanzler, konnte die zweite Revolution in Ost- und Ostmitteleuropa vorhersehen, die mehr als zwanzig Jahre nach seinem Tod begann. Dennoch hat er, im Unterschied zu zeitgenössischen politischen Gegnern wie späteren Kritikern seiner Wiedervereinigungspolitik, an zwei Voraussetzungen festgehalten: die Deutsche Frage auf friedlichem Wege in einer Weise zu europäisieren, daß sie die Bindungen der Bundesrepublik an den Westen nicht zerstört, und im Rahmen einer europäischen Lösung die Überwindung der Teilung nur anzustreben, wenn auch Freiheit und Sicherheit ganz Deutschlands garantiert sein würden.
- 10 Der Weg zu diesem Ziel sollte über das Selbstbestimmungsrecht aller Deutschen führen und dessen Ergebnisse sollten dann, wie immer sie ausfallen würden, gültig sein. Adenauer hat dabei als sicher zu erwarten dreierlei einkalkuliert: 1. Die Magnetwirkung eines demokratischen, in Westeuropa verankerten und wirtschaftlich prosperierenden Teilstaats auf diejenigen Menschen und nicht nur die 17 Millionen Deutschen in der DDR –, die unter kommunistischer Diktatur leben mußten, 2. ihren Freiheitsdrang und 3. eine aus eigenem
- 15 Interesse Moskaus erfolgende Kursänderung der sowjetischen Deutschlandpolitik. Die von Adenauer prognostizierte Entwicklung hat mit der Epochenzäsur von 1989 begonnen, seine Deutschlandpolitik eine späte und – wie Rudolf Augstein bereits im Januar 1990 eingestand – vollständige „Rechtfertigung“ erfahren.

*Rudolf Morsey: Die Deutschlandpolitik Adenauers: Alte Thesen und neue Fakten, Opladen 1991, S. 48 f.*

**Material 2: Christoph Kleßmann zur Bedeutung der deutschlandpolitischen Konzeptionen für eine Wiedervereinigung**

*Der Historiker Christoph Kleßmann (geb. 1938) ist Professor für Zeitgeschichte an der Universität Potsdam. Auf einem wissenschaftlichen Symposium anlässlich des 25. Todestages von Konrad Adenauer äußert sich der Autor in einem Diskussionsbeitrag zu den Grundlagen der deutschen Vereinigung 1990.*

*Rechtschreibung und Zeichensetzung folgen der Vorlage.*

Anders sieht das Bild in der Ost- und Wiedervereinigungspolitik, aber auch die Innenpolitik aus. Aus heutiger Perspektive der Vereinigung Deutschlands scheint zwar auch Adenauers Deutschlandpolitik ihren späten Triumph zu feiern. „Der Realist als Visionär“ lautet die Botschaft. Aber stimmt diese Formel tatsächlich?

- 5 Das politische Konzept, mit einer konsequenten, auf der Westintegration basierenden „Politik der Stärke“ die Sowjetunion zum Nachgeben zu zwingen und die Wiedervereinigung Deutschlands erreichen zu können, besaß abstrakt durchaus hohe Plausibilität. Die weltpolitische Entwicklung machte dieses Konzept jedoch zunehmend illusionär. Nach
- 10 Abschluß der doppelten Blockintegration beider deutscher Staaten 1955 begann sich die westliche Welt zunehmend mit der Teilung und der Zweistaatlichkeit abzufinden, ja ihr sogar positive Aspekte im Sinne der Stabilisierung der Machtverhältnisse in Mitteleuropa abzu-
- 15 gewinnen. Hinter den diplomatischen Kulissen wurde dies bereits deutlich ausgesprochen, auch wenn die Alliierten nach außen hin zu ihrer vertraglichen Verpflichtung, die Wiedervereinigung Deutschlands zu betreiben, standen. Daß Adenauer derjenige deutsche Politiker war, der unnachgiebig alle auf Entspannung, militärisch verdünnte Zonen und kollektive
- 20 Sicherheitssysteme abzielenden Politikmodelle ablehnte, erleichterte dieses Arrangement mit dem Status quo bei gleichzeitigen verbalen Vorbehalten. Da Deutschland nicht der Nabel der Welt war und andere weltpolitische Konfliktzonen den USA zunehmend Sorgen bereiteten, überlagerten seit Beginn der 60er Jahre globale Entspannungsinteressen gegenüber der Sowjetunion das deutsche Bestreben, alle Formen des Arrangements mit dem Ostblock von Fortschritten in der Wiedervereinigungsfrage abhängig zu machen. Der
- 25 Mauerbau 1961 erhellte schlagartig die Hilflosigkeit des westlichen Bündnisses gegenüber der brutalen Politik der Machtsicherung des östlichen Blocks. Die schwachen Reaktionen unterstrichen insofern den illusionären Charakter der „Politik der Stärke“, wie sie Adenauer vorschwebte. Damals sei ein Vorhang weggezogen worden, erklärte Willy Brandt 1970 im Bundestag, und es habe sich gezeigt: „Die Bühne war leer.“
- 30 Die rücksichtslose Absperrung von 1961 und das Scheitern der bisherigen Deutschlandpolitik wurden bekanntlich zum Ausgangspunkt eines neuen politischen Konzepts: des „Wandels durch Annäherung“. Obwohl Adenauer vielerlei Pläne ventiliert hat, die gewisse Berührungspunkte mit diesem Konzept aufweisen, hat er sich (ebenso wie die Union bis weit in die siebziger Jahre hinein) dezidiert gegen die Konsequenzen eines solchen außenpolitischen Entspannungskurses gestemmt. Erst diese Entspannungspolitik schuf jedoch langfristig die Bedingungen, unter denen jene von Adenauer und Schumacher
- 35 gleichermaßen verfochtene „Magnettheorie“, die die Wiedervereinigung bringen sollte, wirksam werden konnte. Ohne diese Entspannung waren weder Ansätze zur Normalisierung zwischen West- und Osteuropa, insbesondere zwischen beiden Teilen Deutschlands, denkbar, noch die Entstehung der Oppositionsbewegungen und Dissidentengruppen in Osteuropa, noch der Aufstieg eines Reformers von der Statur Michail Gorbatschows innerhalb des festgefügtten Herrschaftsapparates der Sowjetunion. Erst diese drei Faktoren
- 40 zusammen aber bilden die Basis für die zunächst schleichende, sich dann aber immer weiter beschleunigende Erosion des Ostblocks und die Möglichkeit einer Neuvereinigung Deutschlands. Insofern greift die Argumentation, das Jahr 1989/90 habe die eindrucksvolle Bestätigung für die Richtigkeit von Adenauers Politik geliefert, viel zu kurz.

*Christoph Kleßmann: Adenauer – ohne Denkmalssockel. In: Stiftung Haus der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland (Hg.): Nach-Denken über Konrad Adenauer und seine Politik, Bonn 1993, S. 46 f.*