
Inhalt

Danksagung	9
Einleitung	11

Teil 1: Legislative

1. Die Pionierphase des Eisenbahnbaus – Aufstrebende und etablierte Eliten	37
1.1. Pioniere, Opposition und die Rolle der Legislative in Großbritannien	37
1.2. Verhandlungen über Landverkäufe als Form der Interessenpolitik	41
1.3. Korruptionsvorwürfe gegen Mitglieder des <i>House of Lords</i>	46
1.4. Korruptionsbekämpfung durch Reformen des parlamentarischen Bewilligungsverfahrens	52
1.5. Pioniere, Opposition und die Rolle der Legislative in Frankreich	61
1.6. Interessenpolitik im Parlament der Julimonarchie	67
1.7. Korruptionsdebatten und die Krise der Julimonarchie	71
1.8. Unvereinbarkeiten als politische Reformbestrebungen	75
Zwischenfazit	81
2. Kapitalismus und Korruption	85
2.1. Die <i>Railway Mania</i> in Großbritannien – Aufstieg und Krise des Aktienkapitalismus	85
2.2. Bestechung durch die Vergabe von Aktienpaketen	93
2.3. Spekulation, Korruption und Wirtschaftskriminalität – Zum »Niedergang« der Wirtschaftsethik während der <i>Railway Mania</i>	95
2.4. Strategien zur Bekämpfung von Wirtschaftskriminalität	99
2.5. Der Staat als Kontrollinstanz des Aktienhandels	102

2.6. Korruptionsdebatten und Reformpläne	105
2.7. Die Finanzierung des Eisenbahnbaus und der Aufstieg des Aktienkapitalismus in Frankreich	110
2.8. Frühsozialistische Korruptionsvorwürfe als Vehikel von Kapitalismuskritik	116
Zwischenfazit	129
3. Konkurrenz und Monopol	133
3.1. Zur Entwicklung der britischen Eisenbahnbranche in den 1850er und 1860er Jahren	133
3.2. Monopol und Diversifikation – Kritik an neuen Unternehmensstrategien	141
3.3. Frühformen der Verbandsbildung – Der <i>Railway Interest</i> als eine »Macht« im Staat	145
3.4. Professionalisierungstendenzen der Interessenpolitik in Großbritannien	149
3.5. Unvollständige Differenzierung? – Praktiken der Interessenpolitik am Beispiel des <i>Canvassing</i>	155
3.6. Zur Entwicklung der französischen Eisenbahnbranche in den 1850er und 1860er Jahren	157
3.7. Der Zugang zur politischen Macht – Vernetzungspraktiken während des Zweiten Kaiserreichs	164
3.8. Die <i>Chemins de Fer d'Intérêt Local</i> und der Kampf gegen die Monopole der »großen Sechs«	168
3.9. Politische Korruptionskritik im »Empire autoritaire«	173
3.10. Zum Aufschwung politischer Korruptionskritik in den 1860er Jahren	176
3.11. Beschränkungen personalisierter Korruptionsvorwürfe während des Zweiten Kaiserreichs	178
Zwischenfazit	181
4. Wirtschaft und Wahlen – Eine Bedrohung für das repräsentative System?	185
4.1. Wahlkorruption im 19. Jahrhundert	185
4.2. Praktiken der Wahlmanipulation in Großbritannien	187
4.3. Indirekte Formen der Wahlmanipulation	190
4.4. Debatten über Wahlmanipulation in Großbritannien	197
4.5. Praktiken der Wahlmanipulation in Frankreich	203
4.6. Debatten über Wahlmanipulation in Frankreich	209
Zwischenfazit	219

Teil 2: Exekutive

5. Regulierung und Verstaatlichung	225
5.1. Reformen des <i>Board of Trade</i>	225
5.2. Gladstones <i>Railway Regulation Act</i> von 1844	229
5.3. Das <i>Railway Department</i> und die <i>Railway Commissioners</i> in den 1840er Jahren	234
5.4. Das <i>Railway Department</i> nach 1851	238
5.5. Debatten über Erweiterungen der Befugnisse des <i>Board of Trade</i>	241
5.6. Verstaatlichungsdebatten in Großbritannien	247
5.7. Befugnisse des Ministeriums für öffentliche Arbeiten und der <i>Ponts et Chaussées</i>	252
5.8. Verstaatlichungsdebatten in Frankreich	255
Zwischenfazit	263
6. Zum Verhältnis von Wirtschaft und Ministerien	267
6.1. Personale Verflechtung auf Leitungsebene in Großbritannien	267
6.2. Vergebliches Bemühen um vollständige Neutralität? – Private wirtschaftliche Interessen von Ministern	272
6.3. Die Ministerialbürokratie und ihr Verhältnis zur Eisenbahnbranche in Großbritannien	276
6.4. Familiäre Verflechtung und Insiderhandel im <i>Board of Trade</i>	281
6.5. Die Bestechungsaffäre Hignett	288
6.6. Verhandlungen über Konzessionen während der Julimonarchie	293
6.7. Korruptionsdebatten um Minister während der Julimonarchie	298
6.8. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten während des Zweiten Kaiserreichs	303
6.9. Die Affäre Mirès	309
6.10. Die Ingenieure der <i>Ponts et Chaussées</i> und ihr Verhältnis zu den privaten Eisenbahngesellschaften	315
Zwischenfazit	319
Resümee	323
Quellen- und Literaturverzeichnis	339
Personenregister	361